

DANSK  
SØULYKKE-STATISTIK

1965

UDGIVET AF  
HANDELSMINISTERIET

*APRIL 1966*

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.



660502

## FORORD

For året 1965 er der opført 375 søulykker, hvilket er noget mindre end i 1964 og 1963, hvor tallene var henholdsvis 411 og 394.

Af danske damp- og motorskibe er i 1965 3 skibe på ialt 5618 B.R.T. gået tabt. I 1964 og 1963 var tabene af danske damp- og motorskibe henholdsvis 3 skibe på ialt 3701 B.R.T. og 3 skibe på ialt 5656 B.R.T.

Tab af sejlskibe med hjælpemaskinkraft udgjorde i 1965 19 skibe på ialt 740 B.R.T. I 1964 og 1963 var de tilsvarende tal henholdsvis 12 skibe på ialt 450 B.R.T. og 12 skibe på ialt 672 B.R.T.

(De forliste skibe er opført som nr. 155, 158, 181, 191, 240, 242, 244, 245, 248, 252, 253, 255, 273, 276, 277, 278, 283, 287, 294, 318, 321 og 322).

I året 1965 har der været ialt 32 tilfælde af brand i danske skibe, nemlig 0 tilfælde i dampskibe, 11 tilfælde i motorskibe, 5 tilfælde i sejlskibe med hjælpemaskinkraft, 14 tilfælde i fiskeskibe og 2 tilfælde i lystfartøjer.

I året 1965 er 13 menneskeliv gået tabt ved overbordfald. I 1964 og 1963 var de tilsvarende tal henholdsvis 14 og 16.

Der er ialt omkommet 44 personer ved søulykker i 1965, nemlig 43 søfarende og 1 passager.

I året 1965 har danske søretter i 29 tilfælde afsagt domme eller afgivet udtalelser om søulykker overgået danske skibe.

Det i parentes efter hændelsen i hvert enkelt beskrivelse anførte nummer er handels- Ministeriets journalnummer.

Hvor i det efterfølgende intet årstal er anført ved datoen, er året 1965.

## INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
Forord .....	3
Søulykker i 1965:	
Grundstødning .....	5
Kollision, påsejling o. 1 .....	25
Tørnet undervandshindring .....	47
Kæntring .....	47
Sprunget læk .....	49
Maskinhavari .....	51
Andre havarier .....	55
Brand .....	58
Forsvundet .....	64
Overbordfald .....	65
Andre ulykkestilfælde .....	67
Danske søretters domme eller udtalelser i 1965 om søulykker overgået danske skibe.....	75
Tabeller indeholdende statistiske oplysninger vedrørende søulykker i 1965 .....	81
Alfabetisk navneregister .....	85

# SØULYKKER I 1965

## GRUNDSTØDNING

1. Ff. SAMLAND af Niendorf, 69 B.R.T.  
*Grundstødt* d. 5. jan. ved Møens S.-kyst. (4)  
Strandingsindberetning dat. 6. jan.  
Kl. ca. 0600 grundstødte S. under en VNV-lig kuling mellem molehovederne i indsejlingen til Klintholm havn. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp.  
Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være lavvande med usædvanlig lav vandstand.
2. M/S ENGLAND af Esbjerg, 8221 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Harwich til Esbjerg med passagerer.  
*Grundstødt* d. 7. jan. ved Jyllands V.-kyst. (5)  
Rapport dat. 8. jan. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 7. jan.  
Kl. 1210, da E. i tæt tåge var under hårdt bb.-drej ind til Esbjerg havn, tog skibet grunden ca. 0,1 sm. SV. for læmolens fyr. Kl. 1638 kom skibet flot ved hjælp af bjærgningsfartøjer.  
Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes lavvande.
3. Ff. ELLEN af Skagen, 20 B.R.T. Bygget 1914 af træ.  
*Grundstødt* d. 10. jan. i Kattegat; *søgt nødhavn*. (14)  
Rapport fra statens skibstilsyn dat. 14. jan. Søforklaring og søforhør i Skagen d. 5. april.  
Kl. ca. 1915 grundstødte E. under en stiv SØ-lig kuling med N.-gående strøm på Hatter Rev. Ved grundstødningen blev E. slået læk, og skrueakselen knækkede. Fartøjet blev senere taget under bugsering ind til Ballen.  
Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejr- og strømforholdene.
4. M/S STAVOS af Stavanger. På rejse fra Antwerpen til København.  
*Grundstødt* d. 10. jan. ved Sjællands Ø.-kyst. (32)  
Søforklaring i København d. 27. jan.  
Kl. 1630, medens S. i klart vejr lå ud for Trekroner i en afstand af 0,4 sm. og ventede på lods, drev skibet på grund. D. 12. jan. kl. 0605 kom skibet flot ved fremmed hjælp.  
Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.
5. Ff. BUGVIN af Torshavn, 68 B.R.T. Bygget 1957 af eg. På rejse fra Hvalvik til Torshavn  
*Grundstødt* d. 11. jan. ved Færøerne. (35)  
Rapport fra statens skibstilsyn dat. 15. jan. Søforhør i Torshavn d. 12. jan.  
Kl. ca. 1030, da B. under en SV.-lig brise med hård dønning befandt sig ved Stilstanga ca. 200. m fra land, blev roret lagt bb. Da det opdagedes, at skibet ikke drejede, blev maskinen kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter grundstødte B. Kl. 2100 kom B. flot ved fremmed hjælp.  
Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at styremaskinen svigtede på grund af lækage i det hydrauliske system.

6. M/S FAXBORG af Fakse Ladeplads, 200 B.R.T. Bygeet 1938 af stål. På rejse fra Køge til Ålborg med hvede.

*Grundstødt* d. 19. jan. på Saltholm. (9)

Søforklaring i Ålborg d. 21. jan.

Kl. 2155 passerede F. Drogden fyr i en afstand af ca.  $\frac{1}{2}$  sm., hvorefter der styredes NNØ. Da skibet var kommet over i sejlløbets Ø.-lige side, ændredes kursen mod Middelgrunden. Kl. ca. 2215 reduceredes farten pludselig, hvorfor roret blev lagt hårdt bb., men umiddelbart efter tog F. grunden på Saltholm og blev stående. D. 20. jan. kl. 0730 kom F. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren forvekslede fyret på Flakfort med fyret på Middelgrund.

7. M/S DELFIA af Marstal, 150 B.R.T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Herrenwyk til Frederiksværk med råjern.

*Grundstødt* d. 23. jan. i Isefjorden. (11)

Strandingsindberetning dat. 25. jan. Søforhør i Ærøskøbing d. 18. marts.

Kl. ca. 0540, da D. under en let SØ.-lig brise med svag udgående strøm befandt sig i Kulhus Rende med motoren gående langsomt frem, kunne den vagthavende ikke få øje på den røde 1-kost ved Langelse Hage. Motoren blev stoppet, men straks efter tog skibet grunden på landgrunden ca.  $\frac{1}{4}$  sm. V. for Jydegrund og blev stående. D. er senere kommet flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen fik skibet skruens bladtippe bøjet.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes en ukendt deviation.

8. M/S RIJSBERGEN af Rotterdam, 498 B.R.T. På rejse fra Larvik til Esbjerg i ballast.

*Grundstødt* d. 24. jan. ved Jyllands V.-kyst. (15)

Strandingsindberetning dat. 30. jan.

Kl. ca. 0300 grundstødte R. under en let SØ.-lig brise med V.-gående strøm på Torupstrand. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlnavigering.

9. SM. CODAN af Årøsund, 97 B.R.T. Bygget 1896 af stål. På rejse fra Flensburg til Nykøbing F. med koks.

*Grundstødt* d. 28. jan. i Smålandfarvandet. (19)

Søforklaring og søforhør i Nykøbing F. d. 1. feb.

Kl. ca. 1815 passerede C. under en svag NØ.-lig brise med dis lystønden på  $55^{\circ}05'2''$  N.,  $11^{\circ}18'4''$  Ø. (pkt. 11 i rute 44), hvorefter der styredes ØSØ. Kl. ca. 1915 skimtedes Vejbrø fyr, som lyste rødt. Skruen blev koblet fra, og et lodskud viste 8 m, hvorfor kursen ændredes til SØ. Kl. 1930 tog C. grunden og blev stående. D. 29. jan. kl. 2255 kom C. flot ved hjælp af et bjærgnings-skib.

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

10. M/S KLAUS af Hamburg, 133 B.R.T. På rejse fra Eckernförde til Åbenrå med majs.

*Grundstødt* d. 28. jan. ved Jyllands Ø.-kyst. (16)

Strandingsindberetning og politirapport dat. 29. jan.

Kl. 1545 grundstødte K. under en let NØ.-lig brise med klart vejr på Snogbæk Hage og blev stående. D. 29. jan. kl. 1900 kom K. flot ved fremmed hjælp.

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

11. S/S TRIBEN MARIS af Ravenna, 5210 B.R.T. På rejse fra Casablanca til Landskrona med fosfat.

*Grundstødt* d. 28. jan. i Sundet. (26)

Strandingsindberetning dat. 29. jan.

Kl. ca. 1300 grundstødte T. M. under en svag SØ.-lig brise med snetykning og svag N.-gående strøm på Ø.-siden af den gravede rende i Drogden. Skibet er senere kommet flot.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

12. M/S FORTUNA af Glückstadt, 210 B.R.T. På rejse fra Hamburg til Randers med bomuldsfrø.

*Grundstødt* d. 29. jan. i Randers Fjord. (36)

Søforklaring i Randers d. 8. feb.

Kl. ca. 0945, da F. i tæt tåge med meget langsom fart passerede lystønden Kare Holm N. om bb. i en afstand af ca. 20 m, beordredes kursen ændret fra 215° til 185°. Under drejningen tog skibet grunden på Ø.-siden af sejløbet og blev stående D. 5. feb. kom F. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at skibet som følge af hård strøm imod mistede styringen.

13. SM. ADRIANA af Frederiksværk, 137 B.R.T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra København til Hamburg med stykgods.

*Grundstødt* d. 30. jan. i Bøgestrømmen. (25)

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

Kl. 1800 passerede A. under en jævn SSV.-lig brise med let dis lys- og fløjtetønden ved indsejlingen til Bøgestrømmen, hvorefter sejladsen fortsattes gennem Bøgestrømmen. Efter at den røde to-kost ved Nyord var passeret, sattes kursen S.-over mod den røde et-kost ved Bredø, men kl. ca. 2000 tog A. grunden på Bredø og blev stående. Den 1. feb. kl. 1730 kom A. flot ved fremmed hjælp.

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

14. M/S ANHØJ af Årøsund, 384 B.R.T. Bygget 1925 af stål. På rejse fra Ghent til Randers.

*Rørt grunden* d. 30. jan. i Lille Bælt. (23)

Søforklaring i Randers d. 2. feb.

Kl. 1800, da A. i stille, klart vejr med stærk N.-gående strøm var ved at passere Strib fyr holdtes der lidt nærmere fyret af hensyn til et modgående skib. Under passagen rørte A. grunden, tilsyneladende uden at tage skade. D. 31. jan. kl. 0730, da A. befandt sig i Randers Fjord, opdagedes det, at skibet lå med dækket i vandet, og at der var 30 cm vand i lasten. Lænsning påbegyndtes. Efter ankomst til Randers viste det sig, at en nagle var faldet ud af skibshunden.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren af A. bedømte afstanden til fyret forkert.

15. S/S REHHORST af Hamburg, 1299 B.R.T. På rejse fra Frederikshavn til England med træ.

*Grundstødt* d. 31. jan. ved Jyllands NV.-kyst. (17)

Strandingsindberetning dat. 1. feb.

Kl. 0230 grundstødte R. under en svag NV.-lig brise med V.-gående strøm ved Skagen W. fyr. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af et bjærgningsskib.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være manglende agtpågivenhed.

16. SM. VASTANVIND af Århus, 53 B.R.T. På rejse fra Århus til Göteborg i ballast. *Grundstødt* d. 1. feb. ved Samsø. (21)

Strandingsindberetning dat. 2. feb.

Kl. 0830 grundstødte V. under en N.-lig brise med sneykning ud for Øster Hedekrog.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være motorstop.

17. M/S DENIA af København, 145 B.R.T. Bygget 1923 af stål. På rejse fra København til Odense med hvede.

*Grundstødt* d. 2. feb. ved Sjællands NV.-kyst; *søgt nødhavn*. (24)

Strandingsindberetning dat. 4. feb. Søforklaring og søforhør i Odense d. 10. feb. Kl. 0900, da D. under en let V.-lig brise havde Hesselø fyr i 115° og i en afstand af 6 sm., radiopejledes Kattegat SW. fyrskib ret forude på styret kurs VSV. Føreren overlod styringen til ungmanden med ordre til at styre VSV. og at varsko, når skibe eller fyr kom i sigte, hvorefter han gik under dæk. Kl. 1030 tog skibet grunden 300—400 m inden for båken på Sjællands Rev og blev stående. D. 5. feb. kl. 1850 blev D. bragt flot ved hjælp af en bjærgningsdamper, efter at ca. 20 tons af ladningen var blevet lægtret og slæbt ind til Kalundborg, hvor en dykkerundersøgelse viste, at skibet ikke havde lidt skade ved grundstødningen.

18. M/S BROTANK af Hobro, 239 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra Randers til Stege i ballast.

*Grundstødt* d. 3. feb. i Bøgestrømmen. (22)

Strandingsindberetning dat. 5. feb. Søforklaring i Randers d. 13. feb.

Kl. 0430 grundstødte B. under en svag NV.-lig brise med dis på Græsøerne i Bøgestrømmen. D. 4. feb. kl. 1230 kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes diset vejr i forbindelse med forveksling af farvandsafmærkningen.

19. Ff. NEVID REYDA af Klakksvik, 31 B.R.T. Bygget 1947 af eg. På rejse fra Klakksvik til fiskeplads.

*Grundstødt* d. 3. feb. på Kunoy. (34)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 4. feb. Søforklaring og søforhør i Klakksvik d. 5. feb.

Kl. ca. 2300, da N. R. i mørkt vejr med dis og S.-gående strøm var på vej gennem Haraldsund på en N.-lig kurs, tog skibet grunden på Kunoy. D. 4. feb. kl. ca. 0900 kom skibet flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen fik N. R. kølen, stråkkølen og nogle planker i bb. side af bunden beskadiget.

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

20. M/S STEFFEN af Kiel..

*Grundstødt* d. 3. feb. ved Jyllands Ø.-kyst. (28)

Strandingsindberetning dat. 3. feb.

Kl. 1020 observeredes S. grundstødt på Skeide Hage. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

21. M/S BRITTA af Hålsingborg, 2296 B.R.T. På rejse fra Fagervik til Preston med papir og masonit.

*Grundstødt* d. 12. feb. i Sundet. (41)

Strandingsindberetning dat. 12. feb.

Kl. 1745 grundstødte B. under en SV.-lig brise med dis og N.-gående strøm på Ryggen ved Hollænderdyb. Skibet er senere bragt flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

22. SM. LIS af Marstal, 116 B.R.T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Stralsund til Nykøbing F. med briketter.

*Grundstødt* d. 18. feb. i Smålandsfarvandet. (50)

Søforklaring og søforhør i Nykøbing F. d. 20. feb.

Kl. 2000, da L. nærmede sig indsejlingen til Stubbekøbing havn, mistede skibet styringen og tog grunden lige uden for indsejlingen. D. 19. feb. kl. 0500 kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes lavvande.

23. M/S ANTARES af Hamburg, 209 B.R.T. På rejse fra Hamburg til Århus med olieklager.

*Grundstødt* d. 20. feb. ved Jyllands Ø.-kyst. (48)

Strandingsindberetning dat. 20. feb.

Kl. 0330 grundstødte A. under en stiv Ø.-lig kuling med V.-gående strøm ved Pøls Rev og blev stående. D. 22. feb. kom A. flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at A. fik motorstop og drev på grund.

24. M/S NORDIA af Hasseris, 226 B.R.T. Bygget 1938 af stål. Under bugsering fra Stralsund til Kalundborg.

*Grundstødt* d. 20. feb. i Grønsund. (49)

Strandingsindberetning dat. 20. feb. Søforklaring i Ålborg d. 5. marts.

Kl. ca. 0300, da N. under en stiv NØ.-lig kuling med stærk V.-gående strøm under bugsering befandt sig ved Abildvig, sprængtes slæbetrossen. Det forsøgtes at ankre, men inden ankeret fik hold, var N. drevet uden for sejlrenden og grundstødt. I løbet af eftermiddagen kom N. flot ved fremmed hjælp og blev bugseret til Stubbekøbing.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.



25. SM. HELLE MUNCH af Hasle, 41 B.R.T. Bygget 1912 af eg. På rejse fra Hasle til Holbæk med kantsten.

*Grundstødt* d. 24. feb. ved Amagers Ø.-kyst. (58)

Strandingsindberetning dat. 24. feb. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 25. feb. Søforklaring og søforhør i Rønne d. 15. marts.

Kl. 0230 passerede H. M. under en let ØSØ.-lig brise med klart vejr Höllviken fyr, hvorefter føreren overlod vagten til en letmatros med ordre til at styre mod Dragør fyr. Kl. 0315 grundstødte H. M. ca.  $\frac{1}{2}$  sm. S. for Dragør og blev stående. Senere på dagen kom H. M. flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 50 tons af ladningen var losset.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at rorsmanden faldt i søvn.

26. M/S IRIS CLAUSEN af Kolding, 299 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra Kolding til Lübeck med kreaturer.

*Grundstødt* d. 24. feb. ved Fyens V.-kyst. (62)

Søforklaring d. 26. feb. i Åbenrå.

Kl. ca. 2000, da I. C. befandt sig i Skærbæk fyrs hvide vinkel styrende  $137^\circ$ , sås ret forude 3 modgående skibe. Kursen ændredes  $5^\circ$  stb. over. Da skibene var passeret sås Skærbæk fyr vise rødt. Kursen ændredes  $8^\circ$  bb. over. Kl. 2010 sås bundgarnspæle ret forude. Maskinen beordredes stoppet og straks efter bakket med fuld kraft, men kort efter tog skibet grunden ved Tønnæs Odde.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren af I. C. ikke til stadighed holdt øje med Fænø fyr.

27. M/S PETER SAXBERG af Skagen, 387 B.R.T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra Herøya til Svendborg med Salpeter.

*Grundstødt* d. 25. feb. i Svendborg Sund. (57)

Strandingsindberetning dat. 28. feb. Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 21. juli.

Om aftenen d. 25. feb., da P. S. under en Ø.-lig kuling med snefog og stærk medgående strøm befandt sig i Øksnebjerg vinkelfyrs hvide vinkel, sås det grønne sidelys og hvide toplys fra et modgående skib, der i den V.-lige del af sejlrenden styrede langs den grønne fyrlinie fra Vindeby. Kl. 1835 drejede P. S. bb. over for at passere det andet skib i betryggende afstand, men kort efter tog P. S. grunden ved Skansebakke. D. 27. feb. kom skibet flot ved egen hjælp efter, at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejr- og strømforholdene i forbindelse med den omstændighed, at farvandet er meget snævert på det omhandlede sted.

28. M/S IDA CLAUSEN af Åbenrå, 299 B.R.T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra Hull til Lübeck med kreaturer.

*Grundstødt* d. 2. marts i Fehmarnsund. (65)

Søforklaring og søforhør i Åbenrå d. 4. marts. Søforhør i København d. 31. marts.

Kl. ca. 0010 grundstødte I. C. under en NØ.-lig vind med klart vejr ca. 0,4 sm V.t.N. for Strukkamphuk fyr og blev stående Kl. 1610 kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes forveksling af fyrbelysningen på grund af manglende opmærksomhed.

29. M/S OTTO PRIESS af Nykøbing M., 359 B.R.T. Bygget 1962 af stål. På rejse fra Fredericia til Rørdal i ballast.

*Grundstødt* d. 13. marts ved Jyllands Ø.-kyst. (72)

Søforklaring i Ålborg d. 15. marts.

Kl. 0525 passerede O. P. i klart vejr med N.-gående strøm Hals Barre fyr i en afstand af 0,5 sm. Kl. 0530 sejlede skibet ind i tæt tåge. Maskinen beordredes langsomt frem, og der navigeredes ved hjælp af radar. Kl. 0630 tog skibet grunden i rendens N.-lige side. Kl. 1410 kom skibet flot ved hjælp af en slæbebåd.

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

30. SM. TITAN af Odense, 299 B.R.T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra Fredericia til Nakskov med sand.

*Grundstødt* d. 16. marts i Nakskov Fjord. (68)

Strandingsindberetning dat. 16. marts.

Kl. 1300 grundstødte T. under en SV.-lig brise ved Rasø og blev stående. Kl. 2100 kom T. flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være is.

31. M/S SAHLENBURG af Cuxhaven, 96 B.R.T. På rejse fra Halmstad til Friederichsstadt med tømmer.

*Grundstødt* d. 18. marts ved Sjællands N.-kyst. (73)

Strandingsindberetning dat. 19. marts.

Kl. 0615 grundstødte S. under en svag SV.-lig brise med dis og SV.-gående strøm på Sjællands Rev mellem Snekkeløb og Bådeløb. Besætningen — 2 mand — blev reddet i land af et andet skib. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

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

32. M/S SKULD af Kalundborg, 135 B.R.T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Lyngs Odde til Nakskov.

*Grundstødt* d. 18. marts ved Fyns N.-kyst. (75)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20. marts. Søforklaring i Århus d. 20. marts.

Kl. 2050 passerede S. under en svag SØ.-lig brise lysbøjen ved Æbelø — pkt.11 i rute 25 — hvorefter kursen blev sat mod Lillegrund. Kl. ca. 2230 tog S. i stille vejr med dis grunden ca.  $\frac{1}{2}$  sm. S. for Lillegrund lys- og klokketønde og blev stående. D. 19. marts kl. 0605 kom S. flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes dels, at styrmanden udsatte den observerede plads kl. ca. 2225 forkert dels, at han undlod at varsko føreren da sigtbarheden forringedes.

33. M/S CRANZ af Hamburg, 424 B.R.T. På rejse fra Norrköping med papir.

*Grundstødt* d. 19. marts ved Amagers Ø.-kyst. (77)

Strandingsindberetning dat. 19. marts.

Kl. 0605 grundstødte C. under en V.-lig vind med tåge på Kastrup Red. Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

34. Ff. CERIBA af Riga, 502 B.R.T.

*Grundstødt* d. 23. marts på Saltholm Flak. (82)

Strandingsindberetning dat. 23. marts.

Kl. 0000 grundstødte C. under en svag S.-lig brise med N.-gående strøm på V.-siden af Saltholm Flak ca. 0,5 sm Ø. for Ryggen lysbøje.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

35. M/S ELBE af Hamburg, 93 B.R.T. På rejse fra Rudkøbing til Kiel i ballast.

*Grundstødt* d. 23. marts ved Ærøs Ø.-kyst. (76)

Strandingsindberetning dat. 23. marts.

Kl. ca. 1130 grundstødte E. under en SØ.-lig brise med klart vejr og stærk strøm i søndre løb ca. 50 m Ø. for indsejlingen til Marstal havn. Kl. 1600 kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at en af prikkerne, der afmærker løbet, manglede.

36. M/S MARGRETHE HØYER af Vejle, 400 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Århus til Stigsnes i ballast.

*Grundstødt* d. 23. marts ved Fyns N.-kyst. (80)

Strandingsindberetning dat. 23. marts. Søforklaring og søforhør i Kalundborg d. 24. marts.

Kl. 0648, da M. H. under en let SØ.-lig brise med let dis passerede pkt. 13 i rute 27, sattes kursen rv.  $141^\circ$  på Lillegrund røde lystønde. Kl. 0730 opdagedes den røde lystønde tværs om bb. i en afstand af  $\frac{1}{2}$  sm. Roret lagdes hårdt bb. over, men umiddelbart efter tog skibet grunden på Lillegrund. Kl. 1700 kom M. H. flot ved hjælp af bjærgningsfartøj.

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

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

*Grundstødt* d. 26. marts ved Sjællands V.-kyst. (87)

Søforhør i Korsør d. 30. marts.

Kl. 0852, da S. under en svag S.-lig brise med tæt tåge og N.-gående strøm styrende  $70^\circ$  rv., passerede pkt. 13 i rute 28, beordredes maskinerne langsomt frem. Kl. 0855 ændredes kursen til  $80^\circ$  rv. for at passere S. om Nygrunden. Da færgen i henhold til radaren befandt sig ca.  $\frac{1}{2}$  sm. fra Korsør Gp. Blk. fyr viste Decca Navigator, at skibet var tæt ved fyrlinien. Lidt senere smeltede ekkoet fra Korsør fyr sammen ved lysvirkningen fra det clek-

troniske centrum på radaren. Maskinerne stoppedes, og der lyttedes efter tågesignal fra fyret, men intet hørtes. Kort efter sås den røde anduvningsbøje om stb. Maskinerne beordredes forceret fuld kraft bak, men kort efter tog skibet grunden på Lygtepullen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge og strømsætning i forbindelse med den omstændighed, at Korsør fyr tågesignal var ude af funktion.

38. M/S „66“-PAKETTEN af Rønne, 300 B.R.T. Bygget 1963 af stål. Få rejse fra København til Rønne med stykgods.

*Grundstødt* d. 5. april ved Amager N.-kyst. (101)

Strandingsindberetning dat. 6. april. Søforklaring og søforhør i Rønne d. 9. april.

Kl. ca. 2115. da „66“-P. under en svag omløbende brise med god sigtbarhed befandt sig i Københavns Yderhavn, blev roret lagt stb., og derefter blev maskinen, der gik langsomt frem, beordret fuld kraft frem for at bringe skibet ind i Lynetteløbet. Da drejningen var godt i gang, blev maskinen atter beordret langsomt frem, og roret lettedes. På dette tidspunkt blev der fra Lynetten rettet en projektør mod skibet, hvorved føreren og styrmanden, der begge befandt sig på broen, blændedes. Skibet kom herunder S. for løbet og tog grunden på Lynetten og blev stående. D. 6. april kl. 1615 kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 33 tons af ladningen var blevet lægtret, hvorefter skibet blev slæbt ind til Langelinie, hvor en dykkerundersøgelse viste, at skibet tilsyneladende ikke havde taget skade ved grundstødningen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren er blevet blændet af det skarpe lys fra projektøren.

39. SM. KONGSMARK af Havneby, 146 B.R.T. På rejse fra Lomma til Flensburg med sten.

*Grundstødt* d. 8. april ved Sjællands V.-kyst. (98)

Strandingsindberetning dat. 9. april. Søforklaring og søforhør i Kalundborg d. 10. april.

Kl. ca. 2300 passerede K. under en hård ØSØ.-lig kuling med snebyger Røsnæs puller i en afstand af ca. 1 sm., hvorefter der styredes 145° dv. Kl. ca. 2330 sås den hvide et-kost på Røsnæs rev ca. 1/2 sm. om bb. Da skibet slingrede voldsomt, blev maskinernes omdrejningsantal reduceret. Kort efter tog K. grunden på revet. Maskinen blev sat fuld kraft frem, hvorved K. kom flot, for kort efter atter at grundstøde. Jollen blev gjort klar, samtidig med, at der opsendtes nødraketter. Kort efter blev jollen med en mand ombord slået løs fra K., men det lykkedes en tililende færge at bjærge den pågældende, hvorefter føreren blev bjærget ved hjælp af en motorbåd.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

40. S/S LINDBORG af Haugesund. 1519 B.R.T. På rejse fra Bordeaux til Århus med kalksalpeter.

*Grundstødt* d. 8. april ved Sprogø. (102)

Strandingsindberetning dat. 10. april.

Kl. 2345 grundstødte L. under en stiv SØ.-lig kuling med N.-gående strøm og snebyger SØ. for Sprogø. D. 11. april kom L. flot ved hjælp af et bjærgningsskib, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

41. M/S ENGLAND af Esbjerg, 8221 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Harwich til Esbjerg med passagerer.

*Grundstødt* d. 17. april ved Jyllands V.-kyst. (108)

Rapport dat. 18. april.

Kl. 1145, da E., hvis stb. maskine gik langsomt frem, og hvis ror lå hårdt bb, under en S.-lig kuling var under bb. drej ind til Esbjerg havn, konstateredes det, at skibet ikke drejede hurtigt nok. Bb. maskine blev derfor beordret langsomt bak, samtidig med at bovpropellen blev startet til bb. drej. Umiddelbart efter tog E. grunden ca. 150 m SSV. af fyret på læmolen og blev stående. Kl. 1310 kom E. flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes lavvande.

42. M/S WIDDER af Bremen, 412 B.R.T. På rejse fra Sarpsborg til Sundsvall med salpeter.

*Grundstødt* d. 23. april ved Sjællands Ø.-kyst. (110)

Strandingsindberetning dat. 23. april.

Kl. 0450 grundstødte W. under en svag NNØ.-lig brise med klart vejr S. for Middellgrunden.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

43. Ff. LUMUMBA af Svaneke, 28 B.R.T. Bygget 1955 af eg. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Burgsvik.

*Grundstødt* d. 9. maj ved Gotland. (148)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24. maj. Søforklaring i Neksø d. 28. maj.

Kl. 1230 befandt L. sig i stille klart vejr på 56°14'N., 19°40'Ø., hvorefter der styredes NV. <sup>3</sup>/<sub>4</sub> V. mod Hoburg lysbøje. Der navigeredes ved hjælp af ekkolod. Kl. ca. 2030 gik ekkoloddet i stykker, og inden reparation heraf var tilendebragt, grundstødte L. i tåge kl. ca. 2130 ved Gotland. Skibet kom straks efter flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge i forbindelse med den omstændighed, at ekkoloddet gik i stykker.

44. M/S ANNA af Hamburg, 124 B.R.T. På rejse fra Rudkøbing til Marstal med høstbindegarn.

*Grundstødt* d. 12. maj i farvandet S. for Fyn. (118)

Strandingsindberetning dat. 12. maj.

Kl. 1310 grundstødte A. under en svag V.t.N.-lig brise i indsejlingen til Marstal havn og blev stående. A. er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlnavigering.

45. Lf. TJAVS af Thurø, 2 B.R.T. På rejse fra København til Thurø.

*Grundstødt* d. 14. maj ved Møens N.-kyst. (127)

Strandingsindberetning dat. 23. maj.

Kl. 2100 grundstødte T. under en SØ.-lig vind med tåge på Sækkesand. D. 18. maj kom fartøjet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

46. Ff. IRMA af Grenå, 15 B.R.T. Bygget 1962. På fiskeri i Kattegat. *Grundstødt* d. 15. maj ved Anholt. (125)

Søforklaring og søforhør i Grenå d. 18. maj.

D. 14. maj kl. ca. 2100 ankrede I. op under en svag NØ.-lig brise på S.-siden af Anholt Ø.-rev. D. 15. maj kl. ca. 0130 friskede vinden til stiv SØ.-kuling. I. begyndte at drive med ankeret og grundstødte kl. ca. 0145 på Anholt Ø.-rev. Kl. ca. 2015 kom I. flot ved hjælp af et bjærgningsfortøj.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

47. M/S VORNING af Åbenrå, 200 B.R.T. Bygget 1926 af stål. På rejse fra København til Rønne i ballast.

*Grundstødt* d. 18. maj ved Bornholms V.-kyst. (123)

Strandingsindberetning dat. 18. maj. Søforklaring og søforhør i Rønne d. 20. maj.

D. 17. maj kl. 2030, da V. under en svag brise efter bestikket befandt sig ca. 4 timers sejlads 310° af Rønne havn, blev det tæt tåge, og farten mindskedes til meget langsom. D. 18. maj kl. 0100 forsøgte det at radiopejle Rønne havn radiofyr, men radiopejlapparatet virkede ikke. Kl. 0230 stoppedes maskinen, medens der lyttedes efter tågesignaler fra Rønne havns molehoved. Herunder tog skibet grunden på Sorthat Rev og blev stående. Kl. 1045 kom V. flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen fik skibet en indtrykning i styrbords bundrange midtskibs.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge i forbindelse med den omstændighed, at skibets radiopejler ikke var i orden.

48. M/S BROSUND af Frederikshavn, 299 B.R.T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Stignæs til Åbenrå med gasolie.

*Grundstødt* d. 23. maj i Svendborgsund. (144)

Søforklaring i Åbenrå d. 31. maj.

Kl. 2355, da B. under en stiv Ø.-lig kuling med klart vejr befandt sig i Grasten fyr-linie og ledefyrene fra Kristiansminde var næsten overet, lagdes roret lidt stb. Kort efter sås forude tæt om bb. en sort 2-kost, hvorefter roret lagdes hårdt bb., men umiddelbart efter tog B. grunden lidt inden for den sorte 2-kost og blev stående. B. er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at B. for tidligt har påbegyndt drejningen til stb. for at komme ind i Kristiansminde fyr-linie.

49. M/S HEERING ROSE af København, 3052 B.R.T. Bygget 1962 af stål. På rejse fra Sevilla til New York.

*Grundstødt* d. 29. maj på Guadalquivir. (145)

Søforklaring i New York d. 9. juni.

Kl. 1945 grundstødte H. R., der havde lods om bord, ved lysbøje 23 og blev stående. Kl. 2300 kom skibet flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade. Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes lavvande.

50. M/S TONSUND af Skärhamn, 499 B.R.T. På rejse fra Rouen til Thisted med byg.

*Grundstødt* d. 5. juni i Limfjorden. (143)

Strandingsindberetning dat. 9. juni.

Kl. 2200 grundstødte T. i stille vejr med ringe strøm i Feggesund. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af et bjærgningsskib.

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

51. M/S MATADOR af Hamburg, 148 B.R.T. På rejse fra Göteborg til Düisburg med valsetråd.

*Grundstødt* d. 11. juni ved Samsøs Ø.-kyst. (150)

Strandingsindberetning dat. 12. juni.

Kl. 0600 grundstødte M. under en VNV.-lig vind med dis og NØ.-gående strøm på Hatter Rev. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være det usigtbare vejr i forbindelse med den omstændighed, at kompasset var under påvirkning af ladningen.

52. M/S VERTRAUEN af Hamburg, 124 B.R.T. På rejse fra Odense i ballast. *Grundstødt* d. 21. juni ved Fyns V.-kyst. (152)

Strandingsindberetning dat. 23. juni.

Kl. 1030 grundstødte V. under en svag S.-lig brise på Rønne ud for Helnæs. D. 23. juni kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlnavigering.

53. Ff. GUDRUN af Nekso, 15 B.R.T. Bygget 1964 af træ. På rejse fra Klintholm til fiskeplads i Østersøen.

*Grundstødt* d. 24. juni ved Møens S.-kyst. (151)

Strandingsindberetning dat. 24. juni. Søforklaring og søforhør i Nekso d. 18. aug.

Kl. ca. 0220, da G. under en let N.-lig brise med regndis befandt sig ca. 20 min.s sejlads fra Klintholm, gik føreren, der var alene på vagten, ned i motorrummet for at smøre motoren. Da han ca. 3 min. senere atter kom på dækket, havde fartøjet ændret kurs mod land og tog umiddelbart efter grunden ca. 100 m Ø. for Møen fyr og blev stående. Kl. ca. 0800 kom G. flot ved hjælp af 4 fiskefartøjer. Ved grundstødningen fik G. stævnen, strålkølen samt skruen beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren undlod at tage farten af fartøjet, inden han forlod dækket.

54. SM. SUNSHINE af Randers, 86 B.R.T. Bygget 1915 af eg og bøg. På rejse fra København til Ålborg med jute.

*Grundstødt* d. 25. juni ved Sjællands Ø.-kyst. (162)

Strandingsindberetning dat. 25. juni.

Kl. 2015 grundstødte S. i stille vejr med N.-gående strøm på Stubben 0,3 sm. N. for Skaktø. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at farvandsafmærkningen var dækket af forbisejlende lystfartøjer.

55. M/S FRIEDEL af Hamburg, 425 B.R.T. På rejse fra Hamburg til Frederikssund med koks.

*Grundstødt* d. 1. juli i Isefjord. (164)

Strandingsindberetning dat. 2. juli.

Kl. 2300 grundstødte F. under en stiv kuling med stærk strøm på Mikkelhagen i Kulhus Rende. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet kastet overbord.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være manglende lokalkendskab.

56. SM. RAN af Ålborg, 149 B.R.T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Hamburg til Struer med expeller.

*Grundstødt* d. 2. juli i Limfjorden. (165)

Strandingsindberetning dat. 3. juli. Søforklaring og søforhør i Ålborg d. 27. juli.

Kl. ca. 1600 passerede R. under en stiv NV.-lig kuling med byger den Ø.-ligste sorte kost på Nordmands Hage, hvorefter kursen sattes mod de S.-lige sorte koste, som ikke kunne ses på grund af sol og byger. Efter nogen tid passeredes en bundgarnspæl, som fejlagtigt var antaget for en sort kost. Umiddelbart efter tog skibet grunden på N.-siden af løbet og blev stående. Kl. 2200 kom R. flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

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

57. SM. RITA af Hasle, 91 B.R.T. Bygget 1916 af eg. På rejse fra Allinge med kantsten.

*Grundstødt* d. 2. juli i farvandet syd for Fyn. (163)

Strandingsindberetning dat. 3. juli. Søforklaring i Korsør d. 14. juli.

Kl. 0230 grundstødte R. i kuling med Ø.-gående strøm og regnbyger på Kidholm Flak. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at fyrene i Grasten ledefyrlinie ikke var tændt.

58. SM. MEONIA af Stege, 141 B.R.T. Bygget 1917 af stål. På rejse fra Rønne til Saksøbing med stenmel.

*Grundstødt* d. 13. juli i Grønsund. (173)

Søforklaring i Saksøbing d. 15. juli.

Kl. 1215 passerede M. under en jævn VSV.-lig brise med klart vejr lystønden på 54°51'9 N. 12°22'3 Ø. Kl. ca. 1230 blev det regntykning, og farten mindskedes til moderat. Kl. 1313 tog skibet grunden på Tolkebarren. Maskinen bakkedes straks med fuld kraft, hvorved M. kom flot, men kort efter, da skibet styrede mod Ø., tog det atter grunden og blev stående. Kl. ca. 1400 kom M. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr i forbindelse med strømsætning samt den omstændighed, at loddet ikke blev benyttet som kontrol for bestikket.

59. M/S STAR af Svendborg, 300 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Hamina til Nice med træ.

*Grundstødt* d. 14. juli i Svendborgsund. (172)

Strandingsindberetning dat. 15. juli.

Kl. 0840 grundstødte S. under svag skiftende vind med let dis og Ø.-gående strøm på Kidholm Flak. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være en fejl i farvandsafmærkningen.

60. Lf. PEGAZ af Stettin, 8 N.R.T. På rejse fra Stockholm i ballast.

*Grundstødt* d. 16. juli ved Bornholms Ø.-kyst. (171)

Strandingsindberetning dat. 16. juli.

Kl. 0630 grundstødte P. under en jævn til frisk S.-lig brise med tåge på Salthammerrev. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

61. M/S WENCHE af Bergen, 200 B.R.T. På rejse fra Mo til Frederiksværk med slabs. *Grundstødt* d. 25. juli ved Sjællands N.-kyst. (187)

Strandingsindberetning dat. 27. juli.

Kl. 1900 grundstødte W. under en svag til let V.-lig brise på Store Tørve grund i Roskilde Fjord. Skibet er senere kommet flot efter, at en del af ladningen var blevet lægtret.

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

62. M/S IRENE af Hamburg, 200 B.R.T.

*Grundstødt* d. 30. juli ved Lollands S.-kyst. (190)

Strandingsindberetning dat. 2. aug.

Kl. 2329 grundstødte I. under en VNV.-lig kuling med klart vejr ca. 1 sm. ØSØ. for Hyllekrog fyr. Den 31. juli kl. 1733 kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlnavigering.

63. M/S ELGÖ af Nordvik, 126 B.R.T. På rejse fra Lübeck til Göteborg med rug. *Grundstødt* d. 2. aug. i Kattegat. (191)  
Strandingsindberetning dat. 3. aug.  
Kl. 2300 grundstødte E. under en jævn SV.-lig brise med regntykning og NV.-gående strøm på Hatter-Rev. E. er senere kommet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.  
Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være regntykning i forbindelse med strømsætning
64. Ff. BLAUROBBE af Sassnitz, 135 B.R.T. På rejse fra Sassnitz til fiskeplads i Nord-søen.  
*Grundstødt* d. 3. aug. ved Saltholm V.-kyst. (195)  
Strandingsindberetning dat. 3. aug.  
Kl. 0415 grundstødte B. under en svag VSV.-lig luftning med S.-gående strøm ved Smågrundene. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.  
Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.
65. SM. KALIS af Fakse Ladeplads, 29 B.R.T. Bygget 1891 af eg og bøg. På rejse fra København til Skælskør.  
*Grundstødt* d. 5. aug. ved Sjællands V.-kyst. (208)  
Strandingsindberetning dat. 11. aug. Søforhør i Skælskør d. 5. nov.  
Kl. ca. 2200, grundstødte K. under en let V.-lig brise med let dis ved Tuse Hage. D. 7. aug. kl. ca. 2000 kom skibet flot ved fremmed hjælp.  
Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren forvekslede en kap-sejlsdøj med kosten ved indsejlingen til Skælskør Fjord.
66. M/S OSHEIM af Trondheim, 299 B.R.T. På rejse fra København til Sundsvall med gødning.  
*Grundstødt* d. 6. aug. på Middelgrunden. (196)  
Strandingsindberetning dat. 6. aug.  
Kl. 0530 grundstødte O. under en svag S.-lig brise med tågedis og stærk N.-gående strøm på Middelgrunden. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.  
Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.
67. M/S IRIS JØRG af Hamburg, 296 B.R.T. På rejse fra Århus til Odense med stykgods.  
*Grundstødt* d. 14. aug. ved Fyns N.-kyst. (199)  
Strandingsindberetning dat. 16. aug.  
Kl. 0020 grundstødte I. J. i stille klart vejr ved Langø og blev stående. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.  
Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at skibets selvstyrer svigtede.
68. M/S B. P. ESTRED af København, 115 B.R.T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Sakskøbing til Ålborg i ballast.  
*Grundstødt* d. 19. aug. i Smålandsfarvandet. (201)  
Strandingsindberetning dat. 19. aug.  
Kl. 0455 grundstødte B.P.E. i stille, diset vejr med tætte tågebanker og svag udgående strøm ud for søbadeanstalten i Sakskøbing Fjord. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.  
Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være manglende orientering i en tågebanke.
69. M/S GERTRUD KATHRINE af Sæby, 192 B.R.T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Lübeck til Oslo med råjern.  
*Grundstødt* d. 20. aug. i Storebælt. (206)  
Strandingsindberetning dat. 21. aug. Søforklaring og søforhør i Kalundborg d. 23. aug.  
Kl. 0120 passerede G.K. under en svag SV.-lig brise med tåge og N.-gående strøm Hal-skov Rev fyrskib. Herfra styredes 340° rv. Farten var 7 knob. Da G.K. ca. 4 timer senere havde udsejlet en distance på 27 sm, og skibet efter bestikket befandt sig 3 sm V. for Røsnæs fyr, ændredes kursen til 36° rv. Ca. 1/2 time senere stilledes motoren på langsomt frem. Kl. ca. 0535 tog skibet grunden ca. 300 m fra 3-kosten på Hatter-Rev og blev stående. D. 21. aug. kl. 1515 kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret, og sejlede til Kalundborg, hvor en dykkerundersøgelse viste, at skibsbunden ikke havde taget nævneværdig skade.  
Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge og strømsætning.

70. M/S ALNOR af Gråsten, 293 B.R.T. Bygget 1908 af stål. På rejse fra Luleå til Töre med restladning mel.

*Grundstødt* d. 24. aug. ved Sveriges Ø.-kyst. (241)

Søforklaring i Raahe d. 8. sept.

Kl. 1415, da A. hvis motor gik halv kraft frem, befandt sig i Altappen båkeline ca. 100 favne fra tværløbet, tog skibet grunden. Straks efter kom A. flot ved egen hjælp og fortsatte rejsen til Töre, hvor en dykkerundersøgelse viste, at stb. slingrekøl var bøjet, og at der var opstået indtrykninger agten for midtskibs om stb.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at A. ikke var udstyret med fornødent søkort.

71. Dæksbåd NOREG af Klakksvik, 8 B.R.T. Bygget 1958 af fyr.

*Grundstødt* d. 24. aug. på Færøerne. (329)

Politirapport dat. 24. aug. Søforklaring i Klakksvik d. 19. nov.

Kl. ca. 1945, da N. skulle lægge fra kaj i Haraldsund, begyndte motoren at bakke, og da omstyringen svigtede, bakkede båden på grund med agterskibet. Kort efter kom N. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

72. M/S RØMØ af Havneby. 160 B.R.T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra List til Rømø med passagerer.

*Grundstødt* d. 25. aug. ved Jyllands V.-kyst. (210)

Strandingsindberetning dat. 26. aug. Søforhør i Tønder d. 14. feb. 1966.

Kl. 1535 grundstødte R. under VNV.-lige stormstød med tæt regntykning på Jordsand Flak S. for Rømø. Kl. 2215 kom skibet flot ved hjælp af et redningsfartøj. R. led ingen skade. Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

73. M/S HERM-MARGRET af Haren am Ems, 246 B.R.T. På rejse fra Rudkøbing til Hamburg i ballast.

*Grundstødt* d. 27. aug. i farvandet S. for Fyn. (215)

Strandingsindberetning dat. 28. aug.

Kl. ca. 1130 grundstødte H-M. under en svag VNV.-lig brise på Hvinegrund og blev stående. D. 30. aug. kl. 1930 kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj. Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejl navigering.

74. M/S FEM af Zwartsluis, 399 B.R.T. På rejse fra Kramfors til Franeker med papirmasse.

*Grundstødt* d. 28. aug. ved Falsters N.-kyst. (214)

Strandingsindberetning dat. 29. aug.

Kl. 2000 grundstødte F. under en svag brise med klart vejr og V.-gående strøm i den V.-lige side af sejløbet til Stubbekøbing. Skibet kom senere flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlbedømmelse af farvandsafmærkningen på grund af mørke.

75. M/S ARNE af Port Limon, 516 B.R.T. På rejse fra Rauma til København med træ. *Grundstødt* d. 29. aug. i Sundet. (224)

Strandingsindberetning dat. 29. aug.

Kl. ca. 2400 grundstødte A. under en brise med S.-gående strøm på Stubben. D. 30. aug. blev skibet bragt flot.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

76. SM. HENNY af Kiel, 8 B.R.T. På rejse fra Kiel til Bagenkop.

*Grundstødt* d. 30. aug. ved Langelands V.-kyst. (223)

Strandingsindberetning dat. 7. sept.

Kl. ca. 2100 grundstødte H. under en let V.-lig brise ca. 200 m SØ. for Bagenkop Bjerg ca. 4 m fra land. Besætningen — 3 mand — vadede i land. Fartøjet henligger på kysten som vrag.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at motoren satte ud.

77. M/S IDA CLAUSEN af Åbenrå, 299 B.R.T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra Marina Plains til Townsville.

*Grundstødt* d. 3. sept. ved Australiens NØ.-kyst. (357)

Rapport fra føreren dat. 4. okt.

Kl. 2140 tog I. C. grunden på Oswald Shoal ca.  $\frac{1}{4}$  sm. N. for Pipon fyr. Ved det efterfølgende højvande kom skibet flot ved egen hjælp tilsyneladende uden at have taget skade. Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlbedømmelse af radarbilledet.



78. Lf. MARITA IV af Lübeck. Bygget af stål.  
*Grundstødt* d. 3. sept. ved Lollands S.-kyst. (222)  
 Strandingsindberetning dat. 6. sept.  
 Kl. 0200 grundstødte M. i klart vejr under en let SØ.-lig brise på Rødsand 2 sm. Ø. for Hyllekrog fyr. Kl. ca. 1100 kom fartøjet flot ved fremmed hjælp.  
 Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.
79. M/S HANS BOYE af Marstal, 595 B.R.T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Holmsund til Hull med træ.  
*Grundstødt* d. 4. sept. ved Sveriges Ø.-kyst. (248)  
 Søforklaring i Stockholm d. 17. sept.  
 D. 3. sept. kl. 1255 passerede H.B. SO-brotten fyr, hvorfra der styredes 190° rv. D. 4. sept. kl. ca. 0700 pejledes Understen radiofyr under en let SØ.-lig brise med dis i 228° rv., og kursen ændredes til 228° rv. Kl. ca. 0715 startedes skibets radar, og det forsøgtes forgæves at bestemme positionen. Kl. 0806 sås en kost forude om stb., hvorfor maskinen beordredes langsomt frem samtidig med, at roret blev lagt hårdt stb. Kl. 0808 tog skibet grunden på Storbrotten og blev stående. Kl. 1638 kom H.B. flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj, efter at dækslasten var kastet overbord.  
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes uforsigtig navigering.
80. Ff. W. KLITGAARD af Frederikshavn, 38 B.R.T. Bygget 1891 af eg. På rejse fra Skagen til fiskeplads.  
*Grundstødt* d. 7. sept. ved Anholt. (227)  
 Strandingsindberetning dat. 8. sept.  
 Kl. ca. 2300 grundstødte W.K. under en NV.-lig kuling på Anholt Østerrev. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.  
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vind- og strømforholdene.
81. Lf. WIKING af Flensburg. På rejse fra Ærøskøbing til Flensburg.  
*Grundstødt* d. 13. sept. ved Jyllands Ø.-kyst. (233)  
 Strandingsindberetning dat. 13. sept.  
 Kl. 2130 grundstødte W. under en svag til let V.-lig brise på Kragesand i Flensburg Fjord. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.  
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være forveksling af Holnis fyr med andre lys på land.
82. SM. KATHRINE PETERSEN af Kolding, 59 B.R.T. Bygget 1945 af eg og bøg. På rejse fra Kolding til Langesund i ballast.  
*Grundstødt* d. 18. sept. ved Samsø. (243)  
 Strandingsindberetning dat. 19. sept. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 21. sept. Søforklaring i Kolding d. 1. okt.  
 Om aftenen, da K.P. under en hård SSV.-lig kuling passerede Lushage, overlod føreren vagten til bedstemanden med ordre til at styre NØ.t.Ø. Ved en fejltagelse styredes NØ.t.N. Kl. 2015 tog skibet grunden på Bosserne. D. 19. sept. kl. ca. 0930 kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsskib. Ved grundstødningen fik K.P. forskellige bundskader.  
 Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.
83. Ff. PLATESSA af Hundested, 18 B.R.T. Bygget 1931 af træ. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Fårösund.  
*Grundstødt* d. 21. sept. ved Gotlands Ø.-kyst. (266)  
 Søforklaring i Hundested d. 7. okt.  
 Kl. ca. 1700, da P. under en let SV.-lig brise med klart vejr var på vej ind til Fårösund, tog fartøjet grunden og blev stående. Det forsøgte at bringe fartøjet flot ved egen hjælp, men uden resultat. Senere på natten friskede vinden, og fartøjet huggede hårdt i grunden og blev slået læk. D. 22. sept. ca. 0200 blev den 3 mand store besætning reddet i land af et militærfartøj. D. 23. sept. blev fartøjet pumpet læns og bragt flot ved fremmed hjælp og slæbt ind til Fårösund, hvor en undersøgelse viste, at kølen var brækket 2 steder, og at 8 planker i bb. side og 9 planker i stb. side var stærkt beskadiget.  
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes forveksling af farvandsafmærkningen.

84. M/S MATHEA af København, 499 B.R.T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra Kalundborg til Struer med brændselolie.

*Grundstødt* d. 23. sept. på Limfjorden. (247)

Strandingsindberetning dat. 23. sept.

Kl. 1325 grundstødte M. under en svag SV.-lig brise med Ø.-gående strøm på Kås Sand. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at en 2-kost blev overset som følge af reflekteret sollys fra vandoverfladen.

85. Ff. POLARIS af Kalvö, 58 B.R.T. På rejse fra Skagen til fiskeplads.

*Grundstødt* d. 23. sept. ved Jyllands Ø.-kyst; *forlist*. (245)

Politirapport dat. 23. sept. Strandingsindberetning dat. 24. sept.

Kl. 1800 grundstødte P. under en jævn til frisk ØSØ.-lig brise med V.-gående strøm på Grenen.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være motorstop.

86. M/S SØREN RASK af Vejle, 366 B.R.T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra Stignæs til København med olie.

*Grundstødt* d. 25. sept. i Smålandsfarvandet. (249)

Strandingsindberetning dat. 28. sept. Søforklaring i Fredericia d. 7. okt.

Kl. 2212 passerede S.R. under en svag Ø.-lig brise med diset vejr Storstrømsbroen, hvorefter der styredes Ø.-efter i den hvide vinkel fra Bogø vinkelfyr. Kl. ca. 2245 tog skibet grunden V. for Bogø vinkelfyr og blev stående. D. 28. sept. kl. 2030 kom S.R. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren undlod at benytte skibets radar ved anduvning af Sodse Dyb.

87. SM. BIRGITTE HOLM af Hasle, 114 B.R.T. Bygget 1877 af eg og fyr. På rejse fra Århus til Kalundborg i ballast.

*Grundstødt* d. 27. sept. ved Samsøs V.-kyst. (253)

Strandingsindberetning dat. 27. sept. Søforhør i Rønne d. 27. dec.

Kl. 1515 passerede B. H. under en frisk SØ.-lig brise med sigtbarhed 1-1½ sm. Tunø Røn, hvorefter der styredes S.¼ V. Ca. 20 min. senere blev sigtbarheden yderligere nedsat af en regnbyge, hvorfor farten mindskedes lidt. Kl. ca. 1550 — ca. 10 min. før skibet efter bestikket skulle passere den røde 1-kost på Ringebjerg Sand — tog skibet grunden på Ringebjerg Sand ved Vesterløkken og blev stående. Kl. ca. 1715 kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

88. Lf. GERALDINE af Kiel, 4 B.R.T.

*Grundstødt* d. 27. sept. i Nakskov Fjord. (256)

Strandingsindberetning dat. 27. sept.

Kl. 2230 grundstødte G. under en hård V.-lig kuling på Sortehage. D. 28. sept. kom fartøjet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

89. Ff. DORELLA af Esbjerg. 38 B.R.T. Bygget 1931. På rejse fra Havneby til fiskeplads i Nordsøen.

*Grundstødt* d. 29. sept. ved Jyllands V.-kyst. (257)

Strandingsindberetning dat. 30. sept. Søforhør i Tønder d. 5. jan. 1966.

Kl. ca. 1930 afgik D. fra Havneby. Da fartøjet kort efter befandt sig i Rønmø Dyb, løb det ind i en regnbyge med opfriskende vind. Kl. 2130 tog D. grunden tæt ved den sorte markeringsbøje ved Havneby kloakudløb. D. 30. sept. kl. ca. 0500 kom D. flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes regndis.

90. Ff. BARSØ af Esbjerg, 40 B.R.T. Bygget 1944 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Västervik.

*Grundstødt* d. 30. sept. ved Sveriges Ø.-kyst. (277)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 4. okt. Søforhør i Rønne d. 12. okt.

Kl. ca. 1400, da B. i stille, klart vejr med stærk N.-gående strøm befandt sig ca. 4 sm NV. for Kungsgrunden, tog skibet grunden på det uafmærkede skær Marktlösan. Skibet kom ca. 14 timer senere flot ved fremmed hjælp, hvorefter rejsen fortsattes til Västervik. Ved grundstødningen opstod skade på forstævn og køl.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

91. M/S SUSANNE HERUP af Marstal, 299 B.R.T. Bygget 1911 af stål. På rejse fra Oxelø Sund til Odense med råjern.

*Grundstødt* d. 30. sept. i Smålandsfarvandet. (259)

Strandingsindberetning dat. 1. okt. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 1. okt. Søforklaring i Korsør d. 4. okt.

Kl. ca. 2315, da S.H. under en let Ø.-lig brise befandt sig i fyrlinien fra lededyrene på Næbbet, kom skibet ind i den hvide vinkel fra Helleholm vinkelfyr. Føreren gav ordre til at lægge roret bb., men rorgængerens lagde roret stb. og skibet drejede til stb. Roret blev derefter lagt hårdt bb. Kort efter viste det sig umuligt at få roret lagt midtskibs, og skibet fortsatte med at dreje bb. over. Lidt senere tog S.H. grunden ved den sorte et-kost på N.siden af Omø Rev. D. 1. okt. kl. 0130 kom S. H. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at den hydrauliske styremaskine satte sig fast i yderstillingen.

92. SM. THALEIA af Odense, 138 B.R.T. Bygget 1925 af stål. På rejse fra Stettin til Struer med kul.

*Grundstødt* d. 4. okt. i Limfjorden. (262)

Strandingsindberetning dat. 5. okt. Søforhør i Struer d. 5. okt.

Om aftenen passerede T. i stille diset vejr med udgående strøm Griseta Odde med en fart af ca. 6 knob. Ca. 20 min. senere reduceredes farten til 1 1/2 knob. Da ekkoloddet pludselig viste stærkt faldende dybder, stoppedes motoren, og roret lagdes bb. over, men umiddelbart efter tog skibet grunden ca. 20 m N. for fyret på Venø Odde. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tågedis.

93. Ff. PALMEN af Sandvig, 17 B.R.T. Bygget 1939 af træ. På rejse fra Allinge til fiskeplads i Østersøen.

*Grundstødt* d. 5. okt. ved Bornholms N.-kyst. (284)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 6. okt. Søforklaring i Rønne d. 8. okt.

Kl. 0530 afsejlede P. i tæt tåge fra Allinge. Fra havnehovederne styredes en Ø.-lig kurs i 3-4 min., hvorefter kursen ændredes til NNV. for at gå klar af Hammeren. Nogle minutter senere tog fartøjet grunden ca. 1/2 sm. NV. for Allinge havn. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen fik P. stævnen og kølen stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge i forbindelse med den omstændighed, at kompasset havde sat sig fast.

94. M/S STENSÖ af Väjern, 371 B.R.T. På rejse fra Lübeck til Göteborg med salt. *Grundstødt* d. 6. okt. i Smålandsfarvandet. (263)

Strandingsindberetning dat. 6. okt.

Kl. 0230 grundstødte S. under en S.-lig brise med N.-gående strøm på Egholm Flak. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

95. M/S IDALITH af Ærøskøbing, 392 B.R.T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Leningrad til Randers med træ.

*Grundstødt* d. 9. okt. ved Gotlands Ø.-kyst. (270)

Søforklaring i Randers d. 14. okt.

Kl. 0410, da I. under en frisk N.-lig brise med ringe sø befandt sig ved Gotlands Ø.-kyst, sås Briterne tværs om stb. i en afstand af 2. sm. Kursen sattes rv. 220° langs kysten. Der holdtes tæt ind mod land for at søge læ, idet dækslasten skulle staves om. (se nr. 280) Kl. 0820 tog skibet grunden på Faludden Rev og stod fast. Kl. 1045 kom skibet flot efter at en del af dækslasten var kastet over bord. Kl. 1415 ankredes på Ronehamn Red.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at farvandsafmærkningen ikke kunne ses på grund af stærkt solskin.

96. Ff. NORDSTJERNEN af Havneby, 30 B.R.T. Bygget 1920 af træ. På rejse fra Havneby til fiskeplads i Nordsøen.

*Grundstødt* d. 12. okt. ved Jyllands V.-kyst. (269)

Strandingsindberetning dat. 13. okt.

Kl. 1800 grundstødte N. i klart vejr med kraftig strøm ved Saltsand og blev stående. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være motorstop.

97. M/S MATHEA af København, 499 B.R.T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra København til Saksøbing med olie.

*Grundstødt* d. 17. okt. i Smålandsfarvandet. (272)

Strandingsindberetning dat. 18. okt. Søforklaring og søforhør i Saksøbing d. 20. okt.

Kl. ca. 1910, da M. under en let NV.-lig brise med Ø.-gående strøm befandt sig i Stubbe-købings fyrs fyrlinie styrende mod Sortsøgab, passeredes Bogø fyr, uden at dette blev observeret. Kort efter, da det opdagedes, at skibet var udenfor fyrlinien, stoppedes motoren og roret lagdes bb., men roret lystrede ikke, og en nærmere undersøgelse viste, at skibet stod på grund V. for Farø. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

98. M/S JESPER CLAUSEN af Kolding, 289 B.R.T. Bygget 1954 af stål. På rejse fra Åbenrå til Lübeck med kreaturer.

*Grundstødt* d. 19. okt. ved Als Ø.-kyst. (288)

Strandingsindberetning dat. 23. okt. Søforklaring og søforhør i Nyborg d. 28. okt.

Kl. ca. 0000, da J.C. i klart vejr nærmede sig positionen for lysbøjen på 55°02'1 N., 9°55'9Ø. (pkt. 6 i rute 25), kunne bøjen ikke ses, hvorfor radaren blev startet samtidig med, at sejladsen fortsattes i den hvide vinkel fra Taksensand vinkelfyr. Kl. 0004 tog skibet grunden ca. 200 m N. for Taksensand vinkelfyr og blev stående. D. 20. okt. kl. 0940 kom J.C. flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at de forhåndenværende navigeringsmidler ikke blev benyttet i tide.

99. Ff. UNO af Sønderborg, 11 B.R.T. Bygget 1928 af træ. På fiskeri i Lillebælt. *Strandet* d. 29. okt. ved Als N.-kyst. (291)

Strandingsindberetning dat. 30. okt.

Kl. 1340 strandede U. under en jævn SV.-lig brise på Tranesand ca. 500 m fra Ton-toft Nakke. Føreren, der var alene om bord, blev reddet i land af en helikopter. Fartøjet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til strandingen angives at være motorstop.

100. Ff. BARKA af Koldbrzeg.

*Grundstødt* d. 2. nov. ved Jyllands NV.-kyst; *forlist*. (264)

Strandingsindberetning dat. 3. nov.

Kl. 2000 grundstødte B. under en frisk N.-lig brise med Ø.-gående strøm Ø. for Hirshals havn. Den 9 mand store besætning blev bragt i land af redningsbåden fra Hirshals.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at styregrejerne svigtede, og at roret rev sig løs.

101. M/S AMAZONA af Fisketangen, 266 B.R.T. På rejse fra Ålborg til Limhamn med cement.

*Grundstødt* d. 5. nov. ved Jyllands Ø.-kyst. (299)

Strandingsindberetning dat. 6. nov.

Kl. 1820 grundstødte A. under en v.-lig brise med klart vejr og udgående strøm ved Lægården Ø. for Hals. D. 6. nov. kl. 1850 kom A. flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlnavigation.

102. M/S HELIOS af Stade, 117 B.R.T. På rejse fra Lübeck til København med salt.

*Grundstødt* d. 12. nov. i Smålandsfarvandet. (305)

Strandingsindberetning dat. 19. nov.

Kl. 0500 grundstødte H. under en stiv Ø.-lig kuling på Græsholmen ved Nyord og blev stående. D. 19. nov. kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at skibet drev for ankeret.

103. M/S HERMAN RASK af Vejle, 414 B.R.T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra Odense til Fredericia i ballast.

*Grundstødt* d. 17. nov. i Odense Fjord. (309)

Søforklaring i Fredericia d. 18. nov. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 28. jan. 1966.

Kl. 1855 afgik H.R. under en jævn Ø.-lig brise fra Odense. Kl. ca. 2030, da skibet befandt sig ved Lindø mistede føreren orienteringen på grund af kraftigt lys fra Lindø skibsværft, hvorfor lysbøje 15 a, hvor der skulle ændres kurs, ikke blev set i tide, og H.R. tog grunden med fuld kraft og blev stående. D. 18. nov. kl. 0515 kom H. R. flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

104. SM. PRINS AXEL af Goteborg, 121 B.R.T. På rejse fra Göteborg til Nørresundby med stykgods.

*Grundstødt* d. 18. nov. ved Jyllands Ø.-kyst. (306)

Strandingsindberetning dat. 19. nov.

Kl. 0530 grundstødte P.A. under en SØ.-lig brise med klart vejr og S.-gående strøm på S.-siden af Hals Barre. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være motorstop.

105. Ff. MERKATOR af Bagenkop, 19 B.R.T. Bygget 1963 af træ. På rejse fra fiskeplads i den V.-lige del af Østersøen til Bagenkop.

*Grundstødt* d. 23. nov. ved Langelands V.-kyst. (321)

Strandingsindberetning dat. 25. nov. Søforklaring i Rudkøbing d. 29. nov.

Kl. ca. 1740, da M. under en frisk VSV.-lig brise med N.-gående strøm og tågebanker var ved at anduve land, sås nogle lys, som antoges at være havnen i Bagenkop, hvorefter der styredes mod lysene. Kort efter tog fartøjet grunden ca. 1 1/2 sm. N. for Bagenkop havn 50—60 m fra stranden og blev stående. D. 24. nov. kl. 2150 kom M. flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj og blev slæbt ind til Bagenkop af et fiskefartøj.

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

106. M/S SUSANNE SKOU af København, 4427 B.R.T. Bygget 1954 af stål. På rejse fra Kingston til Puerto Cabello.

*Grundstødt* d. 24. nov. ved Sydamerikas N.-kyst. (358)

Søforklaring i New Orleans d. 22. dec.

Kl. 1200 befandt S. S. sig under en let ØSØ.-lig brise med ringe sø på 12°20'N., 69°49'V. og herfra styredes 123° rv. Kl. 1812 ændredes kursen til 145° rv. Kl. 1900 pejledes Cayo Borracho fyr i 205° rv. Der blev foretaget gentagne pejlinger af fyret, og kl. 2005 ændredes kurs til 180° rv. Kl. 2025 grundstødte S. S. ved Cayo Borracho og blev stående. D. 29. nov. kl. 1730 kom S. S. flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj, efter at ca. 450 tons af ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at Cayo Noroeste fyr fejlagtigt blev antaget for at være Cayo Borracho fyr.

107. Ff. KIDHOLM af Kolding, 47 B.R.T. Bygget 1954 af eg. På fiskeri i Nordsøen.

*Grundstødt* d. 26. nov. ved Jyllands V.-kyst. (324)

Politirapport dat. 26. nov. Strandingsindberetning dat. 27. nov. Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 3. dec. Søforklaring og søforhør i Ringkøbing d. 20. dec.

D. 25. nov. kl. ca. 2100 opankredes K. under en frisk SØ.-lig brise 3—4 sm. V. for Nymindegab. D. 26. nov. kl. ca. 0300 var vejret skiftet til stærk VSV.-lig storm, hvorfor det besluttedes at starte motoren, lette ankeret og søge længere væk fra kysten. Alle forsøg på at starte motoren mislykkedes, og da al starteluften var opbrugt, sprængtes ankerwiren, hvorefter fartøjet kom i drift i ØNØ.-lig retning. Det forsøgtes over radioen at komme i forbindelse med nærliggende fiskefartøjer og med Blåvand radio, men der modtoges ikke svar på disse opkald. Kl. ca. 0500 strandede K. ca. 6 km N. for Nymindegab. Kl. 0730 blev den tre mand store besætning reddet i land ved hjælp af redningsstol.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene i forbindelse med den omstændighed, at motoren ikke kunne startes.

108. SM. MARIE af Sæby, 60 B.R.T. Bygget 1900 af eg. På rejse fra Sæby til København i ballast.

*Grundstødt* d. 26. nov. ved Jyllands Ø.-kyst. (322)

Søforklaring og søforhør i Grenå d. 30. nov.

D. 25. nov. kl. 2300, da M. under en hård SØ.-lig kuling befandt sig ca. 15 sm. NV. 1/2 V. af Kattegat S. fyrskib, besluttedes det at søge nødhavn i Grenå havn. D. 26. nov. kl. 0430, da skibet befandt sig ved anduvningsbøjen til Grenå havn, gik motoren i stå. Det lykkedes at starte motoren, men den gik straks efter i stå igen. Der opsendtes raketter, og Skagen Radio blev underrettet. Kl. ca. 0500, da redningsbåden fra Grenå nåede frem til M., var M. for en stærk SSV.-lig storm drevet ind på kysten ved Fornæs ca. 20 m fra land. Besætningen — 3 mand — roede i land.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at M.s motor gik i stå som følge af, at et stykke tovværk var blevet uklar af skruen.

109. Ff. GRIMSBY af Grenå, 19 B.R.T. Bygget 1912 af træ. På rejse fra Grenå til Bogense.

*Grundstødt* d. 27. nov. ved Endelaves Ø.-kyst. (336)

Søforklaring i Bogense d. 3. dec.

Kl. 1730, da G. under en jævn SØ.-lig brise med klart vejr og stærk N.-gående strøm befandt sig tværs af Vesborg fyr, ændredes kursen til 240° efter kompasset, og vagten overlodes til 2 medhjælpere, hvorefter skipperen gik under dæk. Farten var 7½ knob. Kl. ca. 1700 skiftede vejret til stiv SØ.-lig kuling med snetykning. Kl. ca. 1830 tog fartøjet grunden på Endelaves Ø.-kyst og blev stående. Da maskinrummet og lukafet efterhånden vandfyldtes, reddede den tre mand store besætning sig i land i G.s gummiredningsflåde. D. 28. nov. kom fartøjet flot ved hjælp af en bjærgningsdamper og slæbtes ind til Bogense, hvor det kom på bedding.

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

110. SM. ODYSSEUS af Odense, 142 B.R.T. På rejse fra Århus til Nakskov i ballast.

*Grundstødt* d. 3. dec. på Sprogø N.-kyst. (340)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 6. dec.

Søforklaring i Assens d. 8. dec.

Kl. 0415 passerede O. under en svag SV.-lig brise Romsø fyr om stb. i en afstand af 1¼ sm. Herfra styredes rv. 168°. Kl. 0455 sås et blink hver 3. sek. tværs om bagbord i giss. afstand 1 sm. Kl. 0555 sås Sprogø fyr lidt foran for tværs om bb. i giss. afstand 2½ sm. Kl. 0600 tog skibet grunden på Sprogø W-Rev. Kl. 1430 kom O. flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

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

111. M/S MEE THOLSTRUP af Esbjerg, 300 B.R.T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Middelfart til Bremen i ballast.

*Grundstødt* d. 5. dec. ved Jyllands Ø.-kyst. (334)

Strandingsindberetning dat. 7. dec.

Kl. 2200 grundstødte M. T. under en VNV.-lig brise med snetykning og stærk S.-gående strøm ud for Rønshoved. D. 6. dec. kl. 2100 kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

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

112. M/S HELMUTH af Hamburg, 394 B.R.T. På rejse fra Wismar til Århus med soyaskrå.

*Grundstødt* d. 6. dec. ved Sjællands S.-kyst. (333)

Strandingsindberetning dat. 7. dec.

Kl. 0000 grundstødte H. under en hård SV.-lig kuling ved Bakkebølle Fredskov. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at H. drev for sit anker.

113. M/S SEEMÖVE af Hamburg, 132 B.R.T. På rejse fra Hamburg til København med soyaskrå.

*Grundstødt* d. 6. dec. ved Lollands V.-kyst. (332)

Strandingsindberetning dat. 6. dec.

Kl. 0300 grundstødte S. under en NV.-lig storm på S.-siden af Rassø grund i Nakskov Fjord. D. 7. dec. kom S. flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at S. mistede sit anker.

114. SM. ACTIV af Randers, 100 B.R.T. Bygget 1925 af eg og fyr. På rejse fra Porsgrunn til Stege med kalksalpeter.

*Grundstødt* d. 7. dec. ved Møns N.-kyst. (335)

Strandingsindberetning dat. 9. dec. Politirapport dat. 21. feb. 1966.

Kl. 1530 grundstødte A. under en jævn NØ.-lig brise med SV.-lig strøm og diset vejr ved kost nr. 1 i Koster Rende. D. 8. dec. kom A. flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 4 t af ladningen var blevet lægtret. A. tog ingen skade ved grundstødningen.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være diset vejr.

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

*Grundstødt* d. 8. dec. ved Falsters S.-kyst. (337)

Strandingsindberetning dat. 10. dec.

Kl. 2230 grundstødte D. under en kraftig SV.-lig vind med byger og hård Ø.-gående strøm ud for Gedser havn. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årssgen til grundstødningen sngives at være vejrforholdene.

116. M/S SUSAN af Haderslev, 299 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Nekso til Allinge.

*Grundstødt* d. 8. dec. ved Borholms N.-kyst. (377)

Søforklaring i Nekso d. 19. jan. 1966.

Kl. ca. 1800 lå S. under en let NV.-lig brise med S.-gående strøm i Allinge havns ledelinie. Da skibet kort efter med ringe fart passerede det N.-lige molehoved og skulle svaje stb. over for at komme ind i havnen, blev skibets bov af vind og strøm presset bb. over, hvorefter skibet kl. 1820 tog grunden S.-for indsejlingen. Kl. 1950 kom S. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes de vanskelige besejlingsforhold i forbindelse med den omstændighed, at S., der næsten var tom, lå højt på vandet.

117. M/S INGA af Tegelstrand, 207 B.R.T. På rejse fra Göteborg til Marstal i ballast.

*Grundstødt* d. 11. dec. ved Sejerø. (343)

Strandingsindberetning dat. 15. dec.

Kl. ca. 0400 grundstødte I. under en hård SV.-lig kuling med sne ved Sejerø. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

118. M/S OLDESLOE af Lübeck, 237 B.R.T. På rejse fra København til Nakskov i ballast.

*Grundstødt* d. 11. dec. i Grønsund. (342)

Strandingsindberetning dat. 13. dec.

Kl. ca. 0100 grundstødte O. under en stiv V.-lig kuling med stærk S.-gående strøm ud for Borgsted Batteri. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at skibet drev for ankeret.

119. M/S SUNNAREN af Göteborg, 4149 B.R.T. På rejse fra Svendborg til Gdynia med stykgods.

*Grundstødt* d. 14. dec. i Svendborgsund. (346)

Strandingsindberetning dat. 15. dec.

Kl. 1926 grundstødte S., der havde lods om bord, i diset vejr med stærk S.-gående strøm på Middelgrunden. S. kom senere flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

120. M/S C. HERUP af Marstal, 311 B.R.T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra Malmö til Marstal i ballast.

*Grundstødt* d. 15. december i farvandet S. for Fyn. (354)

Strandingsindberetning dat. 22. dec.

Kl. ca. 0800 rørte C. H. i stille vejr med tæt tåge og stærk strøm Rifbjerg grund uden dog at blive stående. Ved berøringen med grunden fik C. H. mindre indtrykninger i bunden.

Anm. Årsagen til, at C. H. rørte grunden, angives at være vejrforholdene i forbindelse med strømsætning.

121. SM. ALEXANDER af Hobro, B.R.T. Bygget 1914 af eg. På rejse fra Odense til Korsør i ballast.

*Grundstødt* d. 16. dec. i Odense Fjord. (376)

Politirapport dat. 28. dec.

Kl. 1815, da A. under en frisk SØ.-lig brise med let dis befandt sig i renden NV. for Lindøværftet med kurs mod dette, antoges det, at Harehage var passeret, hvorfor roret lagdes bb. Kort efter tog skibet grunden på Harehage og blev stående. D. 17. dec. kl. 1045 kom skibet flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at skibsføreren blev blændet af lys fra Lindøværftet.

122. S/S TRANSDAL af Helsinki, 2129 B.R.T. På rejse fra Casablanca til Mantyluoto med fostat.

*Grundstødt* d. 18. dec. i Sundet. (359)

Strandingsindberetning dat. 18. dec.

Kl. 0550 grundstødte T. under en stiv SV.-lig kuling med N.-gående strøm på stubben.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

123. M/S AGNE af Göteborg, 3927 B.R.T. På rejse fra Uddevalla til Mantyluoto i ballast.

*Grundstødt* d. 25. dec. i Sundet. (362)

Strandingsindberetning dat. 25. dec.

Kl. ca. 0040 grundstødte A. under en SØ.-lig brise med dis og N.-gående strøm på Ryggen ca. 1 sm S. for bøjen.

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

124. M/S ESTE af Hamburg, 299 B.R.T. På rejse fra Ålborg til Porsgrunn med nøddekoks.

*Grundstødt* d. 28. dec. i Limfjorden. (360)

Strandingsindberetning dat. 29. dec.

Kl. 1915 grundstødte E. under en svag NV.-lig brise med Ø.-gående strøm og fyrklart vejr ved sømærket Ø. for Lægården Ø. for Hals havn. Kl. ca. 2230 kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være en forkert opfattet rorkommando.

125. M/S GRETE NIELSEN af København, 1999 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På rejse fra Port au Prince til Cape Haitien.

*Grundstødt* d. 28. dec. ved Haitis N.-kyst. (380)

Søforklaring i New York d. 17. jan. 1966.

Kl. 1743, da G. N., hvis motor gik for fuld kraft frem, under en let SØ.-lig brise med ringe sø befandt sig ud for Cape Haitien fyr, beordredes motoren meget langsomt frem, idet der afventedes lods. Kl. 1753 beordredes motoren stoppet og kl. 1757 meget langsomt frem. Kl. 1800, da skibet befandt sig 1,3 sm. fra land, tog det grunden og blev stående. Motoren beordredes fuld kraft bak, men skibet faldt tværs i vind og sø og drev længere ind på grunden. Ved pejlinger næste dag havde man Pointe Picolet i retv. 288° og Cape Haitien Cathedral i rv. 241°. Den 2. jan. 1966 kl. 1515 kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsskib. Ved grundstødningen opstod der lettere bundskader.

126. Ff. HANNE JETTE af Grenå, 20 B.R.T. Bygget 1962. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Grenå.

*Grundstødt* d. 30. dec. ved Jyllands Ø.-kyst. (363)

Søforklaring og søforhør i Grenå d. 4. jan. 1966.

Kl. 0330, da H. J. under en stiv SØ.-lig kuling med snetykning befandt sig på 56°15'N. 11°04'5 Ø., indstilledes fiskeriet, og kursen sattes mod Grenå. Der styredes dv. NNV., og der navigeredes ved hjælp af Decca Navigator. Kl. 0400 overlod føreren roret til en fisker, som blev instrueret om at kontrollere fartøjets sejlads ved hjælp af Decca Navigator. Kl. 0500 tog fartøjet grunden ved Havknuden og blev stående. Kl. 1630 kom H. J. flot ved fremmed hjælp, hvorefter sejladsen fortsattes mod Grenå, hvortil fartøjerne ankom kl. 1730.

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

127. M/S ISELIN af Oslo, 10,020 B.R.T. På rejse fra Murmansk til Rostock med apatite

*Grundstødt* d. 30. dec. i Storebælt. (364)

Strandingsindberetning dat. 30. dec.

Kl. 0905 grundstødte I. under en S.-lig kuling med snetykning og N.-gående strøm på Halskov-Rev. Skibet kom senere flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

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



## KOLLISION, PÅSEJLING o. 1.

128. M/S KENITHA af Dragør, 299 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Casablanca til London.

*Kollideret d. 1. jan. ved Gravesend. (10)*

Søforklaring a Amsterdam d. 15. jan. Søforklaring i Århus d. 20. april.

Kl. 0140, medens K. under en jævn til frisk SV.-lig brise med klart vejr lå opankret på anvist plads ved Gravesend, modtoges anmodning fra havnevæsenet om at forhale skibet til anden ankerplads. Under arbejdet med at gøre klar til at lette, sås forude tæt om bb. det grønne sidelys samt to klare toplys fra et andet skib, som nærmede sig og som senere viste sig at være „JHELUM” af Karachi. Der afgaves en række korte toner med fløjten, men kl. ca. 0145 tørnede J. mod K.s stævn, hvorved K. svajede rundt. Ved kollisionen mistede K. sit stb. anker, og fik stævnen revet op fra 2 fod over vandlinjen. Da J. var klar af K. svajede denne op for bb. anker.

Anm. Søforklaring fra J. foreligger ikke.

129. SM. HELGE af Odense, 100 B.R.T. Bygget 1910 af stål. På rejse fra arbejdsplads i Sejrø Bugt til Fredericia med ral.

*Kollideret d. 4. jan. i Kattegat. (1)*

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 7. jan. Søforklaring i Århus d. 9. jan.

Kl. ca. 1700, da H. under en frisk V.-lig brise med klart vejr befandt sig S. for Samsø styrende 250° efter kompasset sås ca. 40° om bb. det hvide toplys osr flere hvide dækslys fra et skib, der senere viste sig at være Ff. „N. C. OLSEN” af Koldby Kås. Kl. ca. 1713 blev motoren, der gik fuld kraft frem, stillet på langsomt frem, idet der syntes at være fare for sammenstød. Kort efter drejede N. C. O. lidt til stb. og styrede nu lige mod H. Roret lagdes straks hårdt om stb., og skruen kobledes fra. Kl. 1715, da H. var drejet ca. 45° til stb., tørnede N. C. O. med stævnen mod H.s bb. side. Ved kollisionen fik H. skanseklædning, lønning, lønningsstøtter og skandæk beskadiget samt fik en indtrykning i yderklædningen.

Af den af N. C. O.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj befandt sig ca. 2 sm. SV. for Vesborg fyr styrende en NNØ.-lig kurs og sejrende med en fart af 5—6 knob, sås om stb. et skib nærme sig. Skruen blev straks koblet fra, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen fik N. C. O. stævnen stærkt beskadiget.

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

130. Ff. N.C.OLSEN af Koldby Kås, 19 B.R.T. Bygget 1961 af træ. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Koldby Kås.

*Kollideret d. 4. jan. i Kattegat. (1)*

Søforklaring i Århus d. 9. jan.

Se nr. 129.

131. M/B Lodsåden af Stige, 3 B.R.T.

*Kollideret d. 7. jan. i Odense Kanal; 1 mand omkommet. (6)*

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 7. jan. Søforklaring og søforhør i Odense d. 8. jan.

Kl. ca. 1045 afsejlede lodsåden fra Stige med to lodser, der skulle sættes om bord i to skibe, som var på vej mod Odense. Da lodsåden befandt sig ca. 200 m N. for Stige, blev den ene lods sat om bord i M/S „VENTSPILS” af Riga, og lods Jørgen Groth, der havde lodset V. fra Odense Gab til Stige, blev taget om bord i lodsåden. Umiddelbart efter blev den anden lods sat om bord i SM. „PETER K” af Ærøskøbing, der befandt sig ca. 100 m. agten for V., hvorefter lodsåden gik frem langs V.s bb. side for at aflæse dette skibs dybgang og derpå trække over mod Stige Ø i kanalens Ø.-lige side. Da lodsåden befandt sig ud for V.s bb. side omtrent midtskibs, sås det, at P. K. var i færd med at indhente lodsåden på dennes bb. side. Skruen blev straks koblet fra, og lodsåden manøvreredes langs siden af V., hvor den gled langsomt agterover og holdtes umiddelbart foran for V.s låring for at undgå at blive suget ind i skruen. Lidt efter sås P. K. dreje til stb. og med stævnen tørne mod V.s bb. side for straks efter at dreje til bb., så agterenden svingede stb. over mod lodsådens bb. side. Lods Groth, der hidtil havde opholdt sig i agterenden af lodsåden sammen med bådens fører, løb nu frem i lodsådens stævn. Straks efter tørnede P. K. med agterenden mod lodsådens bb. side og pressede lodsåden ind under V.s bb. låring, hvorved lodsådens stb. lønning kom under vand. Da skibene kort efter gled klar af hinanden, sås lods Groth ligge i vandet et stykke fra lodsåden. Han blev straks taget om bord i lodsåden og bragt ind til Stige, hvorfra han i en tilkaldt ambulance blev kørt til hospitalet, hvor det konstateredes, at døden

var indtrådt som følge af svære kvæstelser i hoved og bryst. Ved kollisionen fik lodsbåden masten brækket.

Af de af P. K.s besætning og lods afgivne forklaringer fremgår, at da dette skib, der var i færd med at overhale lodsbåden og V. på disses bb. side befandt sig med stævnen ud for V. omtrent midtskibs, konstateredes det, at den tilsigtede overhaling af V. ikke ville kunne fuldføres, hvorfor skruen kobledes fra. Da P. K. nu begyndte at trække nærmere mod V. og lods-båden, lagdes roret lidt bb., indtil lodsbåden var trukket agterover og befandt sig ud for P. K. omtrent midtskibs, hvorefter roret lagdes til stb. Kort efter tørnede P. K. med stævnen mod V.s bb. side lige foran for agterdækket, hvorefter P. K. drejede til bb., så agterenden svingede ind mod lodsbåden, der nu befandt sig omtrent ud for P. K.s styrehus. Umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført. Efter kollisionen blev P. K. sat på grund i sejløbets Ø.-lige side og bragtes senere flot ved egen hjælp. Ved kollisionen fik P. K. mindre indtrykninger i to plader i stb. bov.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes uforsigtig navigering, ved at P. K. forsøgte at overhale V. i kanalen, hvorved der opstod sugning mellem skibene.

132. SM. PETER K af Ærøskøbing, 148 B.R.T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra Ærøskøbing til Odense med hvede.

*Kollideret* d. 7. jan. i Odense Kanal; *sat på grund*. (6)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 7. jan. Søforklaring og søforhør i Odense d. 8. jan.

Se nr. 131.

133. M/S AASE HØJ af Horsens, 300 B.R.T. Bygget 1955 af stål.

*Påsejlet* d. 17. jan. i Poole. (44)

Søforklaring i Sønderborg d. 12. feb.

Kl. ca. 1700, da AA. H. under en hård V.lig. kuling lå fortøjet langs kaj i poole, blev skibet påsejlet midtskibs af M/S „MAPLEHURST” af London, der ved hjælp af et mindre bugserfartøj var på vej ud af Poole havn. Ved påsejlingen fik AA. H. 12 m lønning og 7 lønningsstøtter beskadiget.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

134. Ff. GIRDLE NESS af Skagen, 31 B.R.T. Bygget 1944. På fiskeri i Skagerrak.

*Kollideret* d. 18. jan. i Skagerak. (27)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 19. jan.

Søforklaring i Skagen d. 1. feb.

Kl. ca. 1220, da G.N., der førte en kurv i fokkestaget som signalfigur, under en jævn til frisk SV.-lig brise styrende 260° befandt sig  $\frac{3}{4}$  sm NØ. for Skagen Rev fyrskib under udsætning af sine fiskeredskaber, sås tværs om stb. et andet skib, som senere viste sig at være Ff. „KISIS” af Riga, og som antoges at styre ca. 200°. Da K. nærmede sig, afgaves signaler med fløjten, og det søgtes ved armbevægelser at få K. til at gå agten om G.N. Da K. holdt sin kurs og fart, lagdes roret hårdt bb. over, men kort efter tørnede K. mod G.N.s stb. bov, hvorved G.N. led en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

135. M/Fg. KALLE af Juelsminde, 2301 B.R.T. Bygget 1962 af stål.

*Kollideret* d. 18. jan. i Limfjorden. (20)

Søforklaring og søforhør i Kalundborg d. 28. jan.

Kl. 1056, da K under en jævn til frisk V.-lig brise ved hjælp af en slæbebåd begyndte at bevæge sig agterover ud af flydedok nr. 1, på Ålborg skibsværft, forsøgte det ved hjælp af en wire fra K.s bak at holde K.s bov klar af flydedokken. Slæbebåden, hvis bugsertrosse var fast i K.s agterende, trak agterenden stb. over for at holde K.s bb. låring klar af dokken, men herunder begyndte K.s bov at svinge bb. over, hvorved K.s forwire sprang. Umiddelbart efter tørnede K.s bb. brovinge flydedokkens kran, som væltede. Ved kollisionen blev K.s bb. brovinge beskadiget.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

136. M/S ESSO V af København, 8 B.R.T. Under forhaling i Skagen havn.

*Kollideret* d. 29. jan. i Skagen havn. (40)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 4. feb.

Kl. ca. 1900, medens E.V. var under forsejling fra auktionshallen til oliekajen i Skagen havn, blev skibet påsejlet i bb. side af svensk Ff. „EKEFJORD”, som var for udgående. Ved kollisionen fik E.V. mindre ovenbords skader.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til kollisionen.

137. M/S HERMAN RASK af Vejle, 414 B.R.T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra København til Kalundborg i ballast.

*Kollideret* d. 29. jan. i Sundet. (29)

Søforklaring og søforhør i Nørresundby d. 2. feb.

Kl. ca. 1740, da H.R. i diset vejr befandt sig udfor Tårnbæk hørtes tågesignal forude. Maskinen blev stoppet og kort efter sås ca. 4 streger om bb. toplyset og det grønne sidelys fra et skib, der senere viste sig at være M/S „Dyrnæs” af København. Da pejlingen til D. ikke forandrede sig, blev maskinen beordret halv kraft frem og roret lagt stb. samtidig med at der blev afgivet en kort tone med fløjten, men kl. 1745 tørnede D. med stævnen mod H. R.s bb. side. Ved kollisionen skete der en del ovenbords skade på H. R.

138. M/S SUSAN af Haderslev, 299 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Hamburg til Nørresundby med kali.

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

Søforklaring og søforhør i Nørresundby d. 3. feb.

Kl. 0823, da S., der havde lods om bord, befandt sig i Kielerkanalen mellem Rendsburg og Kiel, løb skibet ind i tæt tåge. Der afgaves tågesignaler, og maskinen blev beordret halv kraft frem og umiddelbart efter langsomt frem. Herunder kom skibet for tæt til kanalens S.-side og begyndte at dreje bb. over. Maskinen beordredes halv kraft frem, og roret lagdes hårdt stb., hvorefter skibet fortsatte tværs over kanalen og rørte grunden i kanalens N.-side. Maskinen beordredes fuld kraft bak, og S. drejede omtrent tværs i kanalen. Under denne manøvre rammes S. kl. 0825 i bb. side lige agten for bakken af et andet skib, som senere viste sig at være M/S „IDA JACOBA” af Groningen. Ved kollisionen led S. en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra I.J. foreligger ikke.

139. M/S KIRSTEN SKOU af København, 4259 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Bremen til Antwerpen med stykods.

*Kollideret* d. 4. feb. på Weser. (51)

Søforklaring i Genova d. 17. feb. Søforhør i København d. 9. dec.

Kl. 1434, da K.S., der havde lods om bord, under en let brise med tågebanker og indgående strøm befandt sig lidt Ø. for bøje nr. 61 med motoren gående langsomt frem og afgivende tågesignaler, sås et stykke på den anden side af bøjen et modgående skib, der senere viste sig at være M/S „RIMON” af Haifa. Samtidig blev kursen, der var 280°, beordret ændret til 300°. Da K.S. kun drejede langsomt til stb., beordredes roret hårdt stb. Kl. 1435, da K.S. var ud for bøjen, tørnede R. med bb. bov mod K.S.s bb. bov, hvorefter skibene gled et stykke langs siden af hinanden. Motoren blev stoppet, og roret lagt bb., hvorefter skibene gled klar af hinanden. Ved kollisionen fik K.S. flere indtrykninger i pladerne i bb. side samt 4—5 spanter bøjet.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

140. Ff. P. HANSEN af Lundeberg, 11 B.R.T. Bygget 1932 af træ. På fiskeri i Storebælt.

*Kollideret* d. 4. feb. i Storebælt. (134)

Søforhør i Svendborg d. 5. og 25. maj.

Kl. ca. 0800, da P.H. i stille vejr med tæt tåge slæbte på tvillingtrawl sammen med Ff. „HANNE ELLEN” af Lundeberg i farvandet mellem Vresen og Refsøre og herunder styrede en N.-lig kurs med en fart på 2—3 knob, dukkede pludselig et fiskefartøj, der senere viste sig at være Ff. „DANNEBROG” af Lundeberg, frem af tågen og tørnede umiddelbart efter med stævnen mod P.H.s stb. bov ca. 1/2 m fra stævnen. Ved kollisionen fik P.H. skandæk og 4—5 planker beskadiget.

Af den af D.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj den omhandlede dag kl. ca. 0800 i stille vejr med tæt tåge slæbte på et sildetrawl og styrede en SSV.-lig kurs med en fart på ca. 2 knob, gik føreren, der var alene på dækket, ned i lukafet forude. Umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at intet af fartøjerne afgav tågesignaler.

141. Ff. DANNEBROG af Lundeberg, 11 B.R.T. Bygget 1933 af træ. På fiskeri i Storebælt.

*Kollideret* d. 4. feb. i Storebælt. (134)

Søforhør i Svendborg d. 5. og 25. maj.

Se nr. 140.

142. M/S BORIBANA af København, 8807 B.R.T. Bygget 1961 af stål. På rejse fra Ottaru til Shimizu.

*Kollideret* d. 5. feb. i Det japanske Hav. (31)

Søforklaring i Shimizu d. 7. feb. Søforhør i København d. 12. april.

Kort før kl. 1500, da B. under en svag NNV.-lig brise med snebyger befandt sig ca. 5,2 sm. 74° rv. af Shiriya Saki styrende 115° rv. og afgivende tågesignaler i snebygerne, ned-sattes sigbarheden af vedvarende snetykning. Umiddelbart før kl. 1500 holdt fløjten op med at virke, formentlig som følge af sne på membranen, selvstyreren kobledes fra, og der styredes manuelt. Kl. 1500 blev maskinen, der gik fuldt kraft frem, stoppet. Ca. 1/2 min. senere sås forude i en afstand af 1/2—1 sm. 15°-20° om stb. et modgående fartøj, der senere viste sig at være japansk Ff. „KAIUN MARU No 2“, og som tilsyneladende styrede en kurs, der skar B.s kurs under en vinkel på 10°. Kl. 1501 lagdes roret hårdt stb., og maskinen beordredes halv kraft frem. Samtidig sås det, at K.M.No.2. drejede til stb., og da fartøjet havde drejet ca. 270°, tørnede B. kl. 1503 med stævnen mod fartøjets stb. låring. Samtidig stoppedes maskinen, efter at den umiddelbart forinden var beordret langsomt frem. K.M.No.2. gled agterover langs B.s stb. side. B. drejedes rundt og manøvreredes tilbage til kollisionsstedet, hvor en redningsbåd kl. 1523 blev sat i vandet. I mellemtiden var K.M.No.2 sunket, og 7 mand af den 10 mand store besætning taget om bord i tililende japanske fiskefartøjer. De øvrige 3 mand eftersøgte i 1/2 time af B.s redningsbåd og fiskefartøjer og derefter tillige af et skib fra den japanske kystvagt, som var kommet til stede, men uden resultat.

Anm. Søforklaring fra K.M.No.2 foreligger ikke.

143. Ff. HOYVIK af Torshavn, 43 B.R.T. Bygget 1943 af eg.

*Påsejlet* d. 8. feb. i Torshavns havn. (43)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9. feb.

Kl. ca. 2100, medens H. under en stiv kuling lå fortøjet i Torshavn havn, drev M/S „JØRGEN VESTA“ af Svendborg, hvis omstyringsmekanisme svigtede, medens skibet var ved at lægge til ved kajen, ned mod H., som fik beskadiget lønning og støtter i stb. side midt-skibs.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til at J.V.s styremekanisme svigtede.

144. M/Fg. MALMØ af Kastrup, 498 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Malmø til Kastrup med passagerer.

*Tørnet mole* d. 8. feb. i Kastrup havn. (38)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9. feb.

Kl. 1110, da M. under en frisk N.-lig brise var under indsejling til færgelejet i Kastrup havn, blev færget af vinden tvunget ind mod lejets S.-lige hjørne. Da færgen med bb. bov ramte lejet, blev bb. anker, som var firet ud, trykket gennem skibssiden i vandlinien.

Anm. Ministeriet må antage, at uheldet skyldes vejrforholdene.

145. M/S AFRIKA af København, 3897 B.R.T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Antwerpen til El Ferrol med stykgods.

*Tørnet sluseport* d. 10. feb. i Antwerpen havn. (47)

Søforklaring i Antwerpen d. 12. feb.

Kl. 0217, da A., der havde lods om bord, befandt sig i Boudewijnslusen, beordredes maskinen, der gik meget langsomt frem, langsomt bak. Da manøvreren ikke blev udført, beordredes maskinen stoppet og derefter fuld kraft bak, hvorefter det konstateredes, at maskinen gik fuld kraft frem. Maskinen beordredes atter stoppet og straks efter fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede skibet med sin stævn mod sluseporten. Ved kollisionen led såvel sluseporten som skibets bov betydelig skade.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

146. M/S LONE KROGH af Frederikshavn, 299 B.R.T. Bygget 1963 af stål. På rejse fra Ghent til Århus med stykgods.

*Kollideret* d. 12. marts i Kielerkanalen. (71)

Søforklaring i Frederikshavn d. 15. marts.

Kl. ca. 0750, da L.K., der havde lods og kanalstyrer om bord, i let dis med en sigtbarhed på ca. 1/2 sm. med en fart af ca. 7 knob var for østgående i Kielerkanalen, nærmede det sig et foran sejlede, medgående skib, hvorfor motoren stilledes på langsom frem. Kl. ca. 0800 blev det tæt tåge, og motoren stoppedes. Straks efter sås forude et medgående skib, der senere viste sig at være M/S „AGNES“ af Krautsand. Motoren kastedes straks fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med fløjten; men umiddelbart efter tørnede L.K. med bb. bov mod A.s stb. låring og gled derpå forefter langs A.s stb. side, som derved blev en del beskadiget af L.K.s bb. bovanker. Ved kollisionen fik L.K. bb.-bov lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

147. M/S ABSALON af København, 1682 B.R.T. Bygget 1955 af stål. På rejse til København.

*Kollideret* d. 15. marts i Sundet. (67)

Søforhør i København d. 19. marts.

Kl. 1933, da A. i stille vejr med tæt tåge og stærk N.-gående strøm styrende rv 230° passerede bøje 21 på 55°44'4 N., 12°41'20. s, sås på radarskærmen ekkoet fra et andet skib, som senere viste sig at være M/S „KARINA“ af Donsø, og som tilsyneladende styrede mod Kronløbet. Kl. 1935 stoppedes maskinen. Kl. 1937 beordredes maskinen langsomt frem og kl. 1940 halv kraft frem. Kl. 1942 sås ekkoet ca. 5° om stb. i en afstand af ca. 0,2 sm. Maskinen beordredes langsomt frem og kl. 1943 stoppet. Kl. 1944 sås K.s toplys og røde sidelys tæt om stb. Maskinen beordredes forceret fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede A. med sin stævn mod K.s bb. bov. Ved kollisionen opstod kun ringe skade på skibene.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

148. M/S KARIN K. af Klakksvig, 903 B.R.T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra Færøerne til Esbjerg.

*Kollideret* d. 16. marts i Grådyb. (85)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 17. marts.

Kl. ca. 1610, da K. K., der afgav tågesignaler, under en svag SV.-lig brise med tæt tåge lå stoppet mellem bøje 0 og bøje 1 i Grådyb, kom lodsen om bord. Kl. ca. 1623 blev maskinen beordret langsomt frem og der styredes 55°mv. Kort efter hørtes tågesignal om stb. fra et skib, der senere viste sig at være M/S „TAURUS“ af København, hvorfor maskinen blev stoppet. Umiddelbart efter sås T. 3 str. om stb., hvorfor maskinen blev kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede K.K. med stævnen mod T.s bb. side. Ved kollisionen skete der mindre ovenbords skade på T.

Af den af T.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, som var beskæftiget ved uddybning af den gravede rende i Grådyb, kl. 1550 var fuldt lastet, lettedes anker, hvorefter der sejlede mod den S. for Grådyb beliggende losseplads. Da fyldet var losset, returnerede T. mod lysbøje 0. På radaren observeredes et objekt, som senere viste sig at være K.K. med kurs mod den gravede rende. Da afstanden til K.K. var ca. 1000 m blev maskinen beordret langsomt frem, og da K.K. fortsat kom nærmere blev maskinen beordret ganske langsomt frem. Kort efter hørtes tågesignal om bb., og samtidig sås K.K. tværs om bb. i en afstand af ca. 100 m. Maskinen blev beordret forceret fuld kraft frem og roret lagt hårdt bb., men umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

149. M/S TAURUS af København, 1823 B.R.T. Bygget 1960 af stål. Under uddybning i Grådyb.

*Kollideret* d. 16. marts i Grådyb. (85)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 17. marts.

Se nr. 148.

150. M/S NORDIA af Hasseris, 226 B.R.T. Bygget 1938 af stål. På rejse fra Ålborg til Frederiksværk i ballast.

*Kollideret* d. 18. marts i Kattégat. (95)

Søforklaring i Ålborg d. 24. marts.

Kl. 2215 passerede N., hvis maskine gik langsomt frem, under en let SØ.t.S.-lig brise med tåge Gerrild i en afstand af 5 sm. Kl. 2220 sås på radaren en genstand, som senere viste sig at være M/S „FJÆRHOLMEN“ af Tønsberg, ca. 5° om stb. i en afstand af 5,5 cm. Pejlingen til F. forandrede sig ikke, og maskinen blev derfor stoppet. Da skibet havde mistet styringen, blev maskinen beordret langsomt frem. Da F. befandt sig i en afstand af 1 sm., blev maskinen atter stoppet og kort efter beordret langsomt frem. Samtidig sås tværs om bb. toplanterne og den røde sidelanterne fra F. Roret blev lagt hårdt stb., men kort efter tørnede F. med stb. låring mod N.s bb. bov. Ved kollisionen skete der nogen ovenbords skade på N.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

151. M/S NETTELIL af Esbjerg, 399 B.R.T. Bygget 1964 af stål.

*Kollideret* d. 20. marts i Thyborøn Havn. (94)

Søforklaring i Esbjerg d. 25. marts.

Kl. ca. 1100, da N. var på vej ud i Thyborøn forhavn og under en stb. drejning passerede tværmolen med motoren gående langsomt frem, tørnede skibet med bb. bov mod to fiskeskibe, der lå fortøjet ved forhavns N.-lige kaj, og som senere viste sig at være Ff.

„JENS SUND" af Doverodde og Ff. „TREND" af Thyborøn. Ved påsejlingen fik J.S. lønning og rigning beskadiget, og T. fik en mindre lækage.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at håndtaget til motorens reguleringsanordning havde sat sig fast.

152. Ff. JENS SUND af Doverodde, 43 B.R.T. Bygget 1958 af træ.

*Påsejlet* d. 20. marts i Thyborøn Havn. (94)

Søforklaring i Esbjerg d. 25. marts.

Se nr. 151.

153. Ff. TREND af Thyborøn, 74 B.R.T. Bygget 1957 af eg og bøg.

*Påsejlet* d. 20. marts i Thyborøn Havn. (94)

Søforklaring i Lemvig d. 20. april.

Se nr. 151.

154. M/S MELOS af København, 1847 B.R.T. Bygget 1949 af stål.

*Påsejlet* d. 2. april i New Orleans havn. (104)

Søforklaring i New Orleans d. 9. april.

Kl. 1640, da M. lå fortojet langs kajen i New Orleans, tørnede M/S „NORTH DEVON" af Newcastle med stævnen mod M.s bb. bov. Ved kollisionen krængede M. stærkt til stb., og alle fortøjningerne sprængtes. Motoren blev straks beordret klar, og kl. 1712 var M. manøvreret tilbage på sin plads ved kajen ved hjælp af et par bugserbåde. Ved kollisionen fik M. et hul i skibssiden i bb. side ud for lastluge nr. 1, ligesom der opstod flere svære indtrykninger i såvel bb. som stb. side.

Anm. Søforklaring fra N.D. foreligger ikke.

155. Ff. HORNSTRUP af Esbjerg, 45 B.R.T. Bygget 1949 af træ. Til ankers i Nordsøen. *Påsejlet* d. 3. april i Nordsøen; *forlist*. (97)

Politirapport dat. 4. april. Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 6. april og 13. april.

Kl. 0300, da H. i stille vejr med tæt tåge og V.-gående strøm lå opankret på 56°14'N., 3°47'Ø., overtog føreren af H. ankervagten. Lidt senere hørtes støj fra en skibsskrue. Der afgaves tågesignal med klokken, men da støjen kom nærmere, kaldtes besætningen på dækket. Mellem kl. 0320 og kl. 0330 ramtes H. i stb. låring af et andet skib, som ikke blev identificeret, og som fortsatte sin sejlads. Da vandet steg hurtigt i H. gik besætningen — 3 mand — i gummiplåden og roede bort fra H., der begyndte at synke. Kl. 1155 blev H.s besætning taget om bord på et andet skib.

Anm. Søforklaring fra det fremmede skib foreligger ikke.

156. M/S CHILEAN REEFER af Esbjerg, 4981 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra Guayaquil til Antwerpen med bananer.

*Kollideret* d. 4. april på Schelde. (167)

Søforklaring i Rotterdam d. 7. og d. 10. maj.

Kl. 0526, da C. R., der havde lods om bord, i tæt tåge med maskinen gående langsomt frem befandt sig i Schelde flodens munding N. for Nieuwe sluse styrende rv. 85°, hørtes to korte toner forude om bb. fra et andet skib, som senere viste sig at være canadisk M/S „CAPE BRITON MINER", og som nærmede sig på omtr. modsat kurs. Kl. 0528 sås 2 klare lys ca. 45° om bb., og kort efter tørnede C.B.M. med sin stævn mod C.R.s bb. side ud for 2-lugen. Ved kollisionen blev C.R. slået læk til maskinrummet og til 2-lasten. C.B.M. anmodede om at bakke sig fri, hvorefter C. R. med fuld kraft frem på maskinerne styredes mod land. Kl. 0548 sattes skibet på grund ca. 0,5 sm Ø. for Nieuwe sluse.

Anm. Søforklaring fra C.B.M. foreligger ikke.

157. M/S ANNETTE S. af Svendborg, 499 B.R.T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Bayonne til Göta.

*Kollideret* d. 5. april i Nordsøen. (119)

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 12. maj.

Kl. 0600, da A.S. i stille tåget vejr befandt sig i Nordsøen, observeredes på radaren en genstand 35° om bb. i en afstand af 6 sm. Maskinen blev beordret ganske langsomt frem, og det beregnedes, at genstanden ville passere A.S. i en afstand af 3 sm. Da genstanden var i en afstand af 4 sm, forsvandt den i radarskygge. Kl. 0630 observeredes igen en genstand på radaren i ca. 1½ sm afstand og samtidig hørtes tågesignal fra et skib, der senere viste sig at være Ff. „CLARA" af Scheveningen. Maskinen blev stoppet, og der blev afgivet hyppige tågesignaler. Kl. 0643 sås C. foran på tværs om bb. med kurs mod A.S.s stævn. Maskinen

blev kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede A.S. med stævnen mod C.s stb. side. Ved kollisionen skete der mindre ovenbords skade på A.S.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

158 Ff. HEKVA af Esbjerg, 25 B.R.T. Bygget 1919. På fiskeri i Nordsøen.

*Påsejlet* d. 5. april i Nordsøen: *forlist; 1 omkommet*. (103)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 10. april.

Kl. ca. 1515, da H. i stille vejr med tæt tåge under fiskeri med trawl befandt sig ca. 12 sm. VSV. af E.R. fyrskib afgivende tågesignaler og styrende SSØ., sås lidt agten for tværs om bb. i en afstand af 15-20 favne et andet skib, fra hvilket tågesignal ikke var hørt, og som senere viste sig at være libanesisk S/S „NICOS“. Kort efter tørnede N. med stævnen mod H.s bb. side midtskibs, hvorved H. fik siden og dækket skåret op ind til spillet. Det lykkedes bedstemanden at komme om bord på N., medens skipperen umiddelbart før kollisionen var sprunget over bord. Ca. 3 minutter efter bakkede N., og H. sank. Kl. ca. 1700 fandtes skipperen drivende livløs i søen med ansigtet nedad. Genoplivningsforsøg foretoges uden resultat.

Anm. 1. Den omkomne var: fiskeskipper Karl Toft Kristensen af Esbjerg.

Anm. 2. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

159. M/S SHELL I af København, 131 B.R.T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Prøvestenen til Nakskov med brændselsolie.

*Kollideret* d. 16. april i Store Bælt. (121)

Søforklaring i København d. 28. maj.

Kl. 0958, da S. I under en let SSV.-lig brise med en sigtbarhed på  $1\frac{1}{2}$ -2 sm. befandt sig ca. 1 sm. VSV. for den hvide 1-kost på  $54^{\circ}58'5N$ .  $11^{\circ}04'2O$ . styrende VSV., mærkedes et kraftigt stød i skibet. Umiddelbart efter mærkedes et nyt, kraftigt stød, og det viste sig, at S.I var blevet påsejlet af M/S „CORMORAN 2“ af Hamburg, som ikke tidligere var observeret. Ved kollisionen drejede S.I til stb. og ramtes på stb. bov. Maskinen stoppedes, hvorefter skibene gled klar af hinanden. Ved kollisionen fik S.I indtrykninger i stb. låring og bov, ligesom en del opstående forude blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra C.2 foreligger ikke.

160. Ff. GJELLERODDE af Esbjerg, 56 B.R.T. Bygget 1965 af træ. På fiskeri i Nordsøen.

*Kollideret* d. 23. april i Nordsøen. (116)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 6. maj.

Kl. ca. 0815, da G. i stille vejr med tåge befandt sig på Outer Well Bank og med moderat fart og afgivende tågesignaler styrede mv. V., sås agten for tværs om bb. i en afstand af ca. 100 favne et skib, der tilsyneladende styrede en NV.-lig kurs, og som senere viste sig at være Ff. „JEANNE MARIE“ af Boulogne. Roret blev lagt hårdt stb., og motoren kastedes bak; men umiddelbart efter tørnede J.M. med stævnen mod G.s bb. side lidt foran for midtskibs. G. pressedes stb. over og tørnede kort efter med bb. låring mod J. M.s stb. side. Ved kollisionen led G. en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra J.M. foreligger ikke.

161. M/S KARIN THOLSTRUP af Nørresundby, 500 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På rejse fra Grangemouth til Antwerpen med gas.

*Kollideret* d. 28. april i Nordsøen. (124)

Søforklaring i Rotterdam d. 6. maj.

Kl. ca. 0025, da K.T. under en let NØ.-lig brise med klart vejr befandt sig ca. 10 sm. NV. for lystønden „SBZ“ på  $51^{\circ}43'N$ .  $3^{\circ}14'O$ . og styrede  $141^{\circ}$  rv., sås ca. 3 streger agten for tværs om stb. et skib, der senere viste sig at være M/S „SAMNANGER“ af Bergen, og som tilsyneladende indhentede K.T. styrende  $120^{\circ}$ rv. Kl. ca. 0040, da S. indhentede K.T. tæt om stb., tørnede K.T. med stb. side mod S.s bb. side, hvorved K.T. krængede så meget til stb., at der trængte vand ind i apteringen gennem åbentstående køjler i bb. side. Ved kollisionen led K.T. en del ovenbords skade i stb. side, og en del inventar i apteringen blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

162. Ff. ANNE MARIE BØGELUND, 74 B.R.T. Bygget 1957 af stål. På fiskeri i Nordsøen.

*Kollideret* i april måned i Nordsøen. (302)

Søforklaring i Frederikshavn d. 3. nov.

Ved midnatstid fik A. M. B., der over radioen havde aftalt med fiskeskib „MARTIN BØGELUND“, at dette skib skulle udlåne et trawl til A.M.B., M.B. på prajehold. A.M.B.

gik op langs M.B.s bb. side, men da A.M.B. kom for langt frem, afventede man, at M.B. skulle komme op langs A.M.B.s stb. side. Kort efter, da M.B. nærmede sig, drejede dette skib pludselig bb. over og tørnede med sin stævn mod A.M.B.s stb. side, hvorved lønningen samt nogle støtter blev bøjet ind. Ved kollisionen led M.B. ingen skade.

Af den af M.B.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib sejlede op langs A.M.B.s stb. side, drejede dette skib pludselig stb. over, hvorved kollisionen indtraf, som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der ikke var nogen person til stede i M.B.s styrehus, som kunne overtage styringen af skibet, da selvstyrelsen ophørte med at arbejde på normal måde.

163. Ff. MARTIN BØGELUND, 81 B.R.T. Bygget 1958 af stål. På fiskeri i Nordsøen.

*Kollideret* i april måned i Nordsøen. (302)

Søforklaring i Frederikshavn d. 3. nov.

Se nr. 162.

164. Ff. BODIL RIE af Frederikshavn, 96 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra Hirshals til fiskeplads i Nordsøen.

*Kollideret* d. 2. maj i Nordsøen. (194)

Søforklaring i Frederikshavn d. 30. juli.

Kl. 0845, da B.R. under en svag NØ.-lig brise med klart vejr befandt sig på ca. 60°00'N. 2°00'Ø. styrende NNV. ved hjælp af selvstyrer, tørnede skibet med stævnen mod bb. side lidt agten for midtskibs af et skib, der senere viste sig at være Ff. „HENRIETTA SPASHET“ af Lowestoft. Ved kollisionen fik B. R. en indtrykning i stb. bov, medens H. S. fik indtrykninger i bb. lønning og skibsside.

Af en af H.S.s fører afgiven og i retten fremlagt rapport fremgår, at da dette skib befandt sig på Viking Bank styrende SV., sås B.R. om bb. i en afstand af ca. 5 sm. Da skibene var tæt ved hinanden, og B.R. ikke gik af vejen, lagdes roret hårdt stb., men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at den vagthavende om bord i B.R., der var alene på vagt, i tiden umiddelbart inden kollisionen opholdt sig i bestiklukafet, og at B.R. som følge deraf ikke gik af vejen for H.S.

165. M/S BIRGITTE TORM af København, 4215 B.R.T. Bygget 1952 af stål.

*Kollideret* d. 5. maj i Alexandria. (128)

Søforklaring i Alexandria d. 6. maj.

Kl. ca. 0145, da B. T. lå opankret på Alexandria Red, opstod pludselig en NV.-lig kuling. Skibet begyndte at drive for ankeret, og inden maskinen kunne startes, tørnede B.T. mod M/S „ZAGREB“ af Rijeka, som lå opankret tæt ved. Efter nogen tids forløb slækkedes Z.s ankerkæde op, hvorefter de to skibe gled fri af hinanden. Kl. 0205 blev B.T.s anker hevet op, hvorefter skibet sejlede længere ud på reden og ankredes op kl. 0240. Ved kollisionen skete der mindre ovenbords skade på B.T.

Anm. Søforklaring fra Z. foreligger ikke.

166. M/S GUSTAV af Odense, 263 B.R.T. Bygget 1899 af stål.

*Kollideret* d. 12. maj i Odense havn. (126)

Søforklaring og søforhør i Odense d. 19. maj.

Kl. ca. 0400, da G. i stille, klart vejr bakkede ud fra kajpladsen ved ralanlægget i inderhavnen, stoppedes motoren, hvorefter den stilledes til frem og startedes. G. fortsatte imidlertid agterover, og inden nogen ny manøvre kunne foretages, tørnede skibet med agterenden mod bb. låring af et skib, der lå fortøjet ved kaj, og som viste sig at være SM. „LISAN-HILL“ af Fåborg. Ved kollisionen fik L.-H. lønningsstøtter og halvdæk agter beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at drivskruens og fremdrivningsmotorens omdrejningstal i retning agterover under gangskiftning fra bak til frem har været for stort til, at starteluften har kunnet stoppe motoren, skifte dens omdrejningsretning og igangsætte den i den ønskede omdrejningsretning fremover.

167. SM. LISAN-HIL af Fåborg, 59 B.R.T. Bygget 1899 af eg.

*Påsejlet* d. 12. maj i Odense havn. (126)

Søforklaring og søforhør i Odense d. 19. maj.

Se nr. 166.

168. SM. EVELYN af Ålborg, 58 B.R.T. Bygget 1896 af eg og fyr. På rejse fra Nørresundby til Ålborg med cement.

*Tørnet kaj* d. 13. maj i Ålborg. (313)

Søforklaring i Ålborg d. 28. maj.



Da E. befandt sig 200-300 m fra indsejlingen til Østre-Havn, blev E.s skruer koblet fra under hensyn til, at et skib var ved at prøvekøre maskine og skruer ved skibsværftets kaj. Kort efter stoppede det andet skib sin maskine, hvorefter E. fortsatte mod Østre-Havn; men da E. befandt sig ca. 25 m fra indsejlingen, blev skibet af strømmen presset V.-over i sejl-løbet. Roret blev lagt til bb., og farten øgedes lidt, men umiddelbart efter tørnede E. mod bolværket på den V.-lige side af indsejlingen til havnen, hvorved lønningen, skanseklædningen og 7 støtter blev beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes strømsætning.

169. Ff. EILIF af Esbjerg, 39 B.R.T. Bygget 1942 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

*Påsejlet* d. 30. maj i Nordsøen. (139)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 2. juni.

Kl. ca. 0015, da E. i stille, tåget vejr lå opankret på 53°57'N., 6°45'V., hørtes tågesignal fra et skib, som nærmede sig. Der blev ringet kraftigt med klokken, ligesom projektøren blev tændt. Da det andet skib fortsat kom nærmere, blev de øvrige besætningsmedlemmer purret ud, og kl. 0030 blev E.s ankergrejer påsejlet af det andet skib, som derefter gled langs siden af E. og flere gange tørnede mod dette. Det andet skib, som formodes at være norsk M/S „NORLAND“, fortsatte rejsen, efter at det var konstateret, at der kun var sket mindre skade på E.

Anm. Søforklaring fra det andet skib, som ikke er identificeret, foreligger ikke.

170. Sandpumper M/S ATLAS af Århus, 451 B.R.T. Bygget 1958 af stål.

*Kollideret* d. 31. maj i Malmø havn. (137)

Søforklaring i Ålborg d. 3. juni.

Kl. 1618, da A. var ved at fortøje i Malmø industrihavn, blev motoren sat på bak for at få skibet, der bevægede sig ganske langsomt forover, til at ligge helt stille. A. fik imidlertid mere fart fremover. Motoren stoppedes og forsøgtes påny bakket, men med samme resultat. Da skibet ikke kunne holdes i forspringet, som var sat, fortsatte det fremover mod nogle lystfartøjer, som lå fortøjet 10-15 m foran A. Ved kollisionen sank 3 lystfartøjer, medens 3 andre blev en del beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at trækstangen til skruerbladene drejemekanisme var brækket.

171. M/S HJARNØ af Horsens, 155 B.R.T. Bygget 1917 af stål.

*Kollideret* d. 3. juni i Horsens havn. (157)

Søforklaring i Horsens d. 25. juni

Kl. ca. 1720, da H., som var under udsejling fra Horsens havn, i stille vejr befandt sig S. for øen i havnen, sås forude om stb. motorbåd „STRIT“ af Horsens styrende en Ø.-lig kurs. S. sås dreje bb. over, hvorefter båden kom i skjul bag H.s stævn. Kort efter blev H.s fart reduceret, hvorefter maskinen blev kastet bak, men umiddelbart efter tørnede H. med stævnen mod S.s bb. side.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da denne båd befandt sig ca. 300 m fra motorbådshavnen, kom roret i bekneb. Motoren blev standset, og kort efter sås H. med kurs ret på S. Det forsøgtes at advare H. ved vinken, men kort efter indtraf kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen fik S. bb. side trykket ind.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes dels, at der ikke blev holdt behørig udkig om bord på H. dels, at føreren af S. stoppede motoren midt i sejlløbet.

172. Motorbåd STRIT af Horsens.

*Kollideret* d. 3. juni i Horsens havn. (157)

Søforklaring i Horsens d. 25. juni.

Se nr. 171.

173. M/S MAYUMBE af København, 3899 B.R.T. Bygget 1955 af stål. På rejse fra Antwerpen til Bremen.

*Kollideret* d. 10. juni i Nordsøen. (267)

Søforhør i København d. 1. mart.

Kl. 0735 passerede M. i tåget vejr under afgivelse af tågesignaler Texel fyrskib om bb. i en afstand af 1,5 sm. styrende rv. 33° mod ET-ST lystønde. Kl. 0742 sås på radaren ekkoet fra et andet skib, som senere viste sig at være hollandsk marinefartøj D 808 „HOLLAND“ og som befandt sig 20° om stb. i en afstand af 2 sm. Kl. 0744 sås ekkoet i samme pejling og i afstanden 1 sm. Maskinen, der gik fuld kraft frem, beordredes langsomt frem. Kl. 0745

hørtes tågesignal og H. kom til syne i en afstand af 300-400 m styrende en V.-lig kurs. Maskinen stoppedes og bakkedes kort efter med fuld kraft. Kl. 0747 tørnede M. med sin stævn mod H.s bb. side midtskibs. Kl. 1008 fortsatte M. rejsen.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

174. Ff. JØRGEN SMED af Esbjerg, 46 B.R.T. Bygget 1959 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

*Kollideret* d. 14. juni i Nordsøen. (154)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 29. juli.

Kl. 0600, da J. S. i stille vejr med tæt tåge befandt sig ca. 265 sm. V.t.S. af Grådyb og med langsom fart styrede en VNV.-lig kurs afgivende tågesignaler, varskoede udkiggen, at der var et fiskeskib forude, der senere viste sig at være Ff. „ULLA TOMMERUP“ af Thyborøn, og som tilsyneladende stævnedes mod Ø. Motoren kastedes straks fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede J.S. med stævnen mod U.T.s stb. side mellem stævnen og den forreste david. Ved kollisionen fik J.S. stævnen lettere beskadiget.

Af den af U.T.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib den omhandlede dag kl. ca. 0600 var ved at sætte trawl i vandet og herunder afgav tågesignaler, hørtes motorstøj fra et skib, der nærmede sig. Umiddelbart efter blev U.T. påsejlet som ovenfor anført. Ved påsejlingen led U.T. en del ovenbords skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

175. Ff. ULLA TOMMERUP af Thyborøn, 50 B.R.T. Bygget 1960 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

*Kollideret* d. 14. juni i Nordsøen. (154)

Søforklaring i Thyborøn d. 24. juni.

Se nr. 174.

176. Ff. MARTINE af Esbjerg, 49 B.R.T. Bygget 1954 af træ. På fiskeri i Nordsøen.

*Kollideret* d. 14. juni i Nordsøen. (258)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 23. sept.

Kl. ca. 0500, da M. i stille vejr med tæt tåge befandt sig på 54°20'N., 0°35'Ø., hørtes tågesignaler forude. Da signalet syntes at komme nærmere, blev maskinen kastet bak, men kort efter sås om stb. et skib, der senere viste sig at være Ff. „SHETLAND“ af Esbjerg, som man havde forbindelse med over radioen. Umiddelbart efter tørnede S. med stævnen mod M.s stb. side. Ved kollisionen skete der mindre ovenbords skade på M.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib befandt sig ca. 265 sm. V.t.S. 1/2 S. af Grådyb, hørtes tågesignal fra M. Pludselig dukkede M. frem af tågen om bb. Maskinen blev straks kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen fik S. stævnen flækket.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

177. Ff. SHETLAND af Esbjerg, 49 B.R.T. Bygget 1963 af træ. På fiskeri i Nordsøen.

*Kollideret* d. 14. juni i Nordsøen. (258)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 24. juni.

Se nr. 176.

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

*Kollideret* d. 15. juni på Schelde-floden. (156)

Søforklaring i Antwerpen d. 17. juni. Søforklaring og søforhør i Ålborg d. 3. aug.

Kl. 0101, da A., der havde lods om bord, i tæt tåge med medgående strøm afgivende tågesignaler befandt sig ud for Terneusen, blev motoren, der gik halv kraft frem, beordret langsomt frem og inden for samme minut meget langsomt frem. På radarskærmen, der var indstillet på 1 sm. rækkevidde, observeredes et modgående og to medgående skibe forude tæt om bb. samt 3—4 ankerligere forude om stb. Kl. ca. 0102, medens A. styrede ca. 75° rv., passeredes det modgående skib tæt om bb. og omtrent samtidig lystønde nr. 22 om bb. Umiddelbart efter observeredes på radarskærmen, at det nærmeste af de medgående skibe var kommet nærmere og tættere til A.s kurslinie, og umiddelbart derefter sås det grønne sidelys tæt om bb. Roret blev straks lagt hårdt stb., og motoren blev kl. 0104 stoppet. Da A. kl. 0105 var klar af det medgående skib, blev motoren under hensyn til den nærmeste ankerligger, der senere viste sig at være M/S „NIMBUS“ af Göteborg, beordret fuld kraft bak og i samme minut forceret bak. Umiddelbart efter sås N. forude tæt om bb. i meget kort afstand, og

kl. 0106 tørnede A. med stb. bov mod N.s stævn under en spids vinkel, hvorefter motoren stoppedes, og A. fortsatte fremover med stb. side mod N.s stævn, indtil det ved at lægge roret hårdt stb. og beordre motoren meget langsomt frem lykkedes at svinge A.s agterende klar af N.s stævn. Ved kollisionen fik A. indtrykninger i stb. bov, bakkdæk, brovinge og skibsside.

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

179. M/S HELVIG af København, 21.002 B.R.T. Bygget 1965 af stål.

*Kollideret* d. 18. juni i Panamakanalen. (159)

Rapport dat. 18. juni.

Kl. 1451 kolliderede H., der havde lods om bord, og som blev assisteret af en bugserbåd i Coal Hoist Bend mod chilensk M/S „LIRCA“.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

180. M/S DENIA af Odense, 145 B.R.T. Bygget 1923 af stål. På rejse fra Sandvik til Groningen med sten.

*Kollideret* d. 4. juli i Rødbyhavn. (219)

Søforklaring og søforhør i Thisted d. 16. juli.

Kl. ca. 0045, da D. under en NV.-lig kuling nærmede sig Rødbyhavn Ø.-fra, sås en færge, der senere viste sig at være M/Fg. „DEUTSCHLAND“ af Puttgarden, i en afstand af ca. 3 sm. med kurs mod havnen. Da havneindløbet var åbent, ændredes kursen til N, „DEUTSCHLAND“ sås nu nærme sig på kurs NØ, og kort efter hørtes færgen afgive 5 korte toner med fløjten. Da „DENIA“ havde passeret havnemolen, blev maskinen stoppet, samtidig med, at roret blev lagt hårdt stb. Da færgen passerede langs siden af „DENIA“, blev dette skib suget ind mod færgens stb. side og tørnede med stævnen mod færgens stb. side midtskibs. Ved kollisionen skete der mindre skade på „DENIA“.

Af den af „DEUTSCHLAND“s besætning afgivne forklaring fremgår, at denne færge kl. 0030 befandt sig ved anduvningsbøjen udfor Rødbyhavn. For at afvente en udgående færge blev „DEUTSCHLAND“ liggende ved bøjen til kl. 0035, hvor skruen blev sat frem. Somtidig observeredes „DENIA“ Ø. for sejltrederen med kurs på tværs af denne. Pejlingen til „DENIA“ forandredes kendeligt. Da færgen befandt sig mellem bøjerne „E“ og „F“, blev der afgivet en lang tone med fløjten. Da „DENIA“ nu sås sejle parallelt med færgen og hurtigt kom nærmere, blev der afgivet fem korte toner med fløjten. Kl. 0048 indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at „DEUTSCHLAND“ undlod at holde tilbage for „DENIA“.

181 Ff. IVAN af Hirtshals, 18 B.R.T. Bygget 1942 af træ. På fiskeri i Nordsøen.

*Påsejlet* d. 6. juli i Nordsøen; *forlist; 4 omkomne*. (180)

Politirapport dat. 7. juli. Søforhør i Hirshals d. 20. juli.

Fra flere danske fiskefartøjer, der befandt sig på fiskeri ca. 18 sm. NV. for Hirshals, sås ca. kl. 2200 I. sætte sine garn og tænde 3 klare lys i en lodret trekant. Kl. ca. 2315 hørtes om bord i Ff. „SELANDIA“ opkald over radioen fra I., men da man straks efter kaldte I., opnåedes intet svar. D. 7. juli kl. 0035 modtog Skagen radio meddelelse fra M/S „OTTO PORR“ af Hamburg om, at dette skib d. 6. juli kl. 2340 ca. 18 sm. NV. af Hirshals havde påsejlet en fiskekutter, som ikke førte lys, og som straks sank. O. P. eftersøgte området med projektør, indtil en omfattende eftersøgning, der foretoges af et marineskib, en catalina og 8 fiskefartøjer, blev påbegyndt. En del vragester, deriblandt I.s styrehus, blev bjærget, men ingen af I.s besætning — 4 mand — kom til syne.

Anm. 1. De omkomne var: fiskeskipper Peder Marius Lyngge, fiskerne Martinus Dige Jespersen, Aksel Otto Mikkelsen og Allan Helenius Kristensen, alle af Hirshals.

Anm. 2. Søforklaring fra O. P. foreligger ikke.

182. Ff. LYKKENS PRØVE af København, 8. B.R.T. Bygget 1923 af træ. På rejse fra fiskeplads i Sundet til København.

*Kollideret* d. 11. juli i Sundet. (368)

Søforhør i København d. 6. jan. 1966.

Kl. ca. 1200 afgik L. P. fra fiskeplads ca. 2 sm. S. for Lillegrund lys- og fløjtetønde, hvorefter der styredes N.-på gennem Drogden. Kl. ca. 1300 observeredes forude i en afstand af ca. 2 sm. to skibe. Det ene trak foran om L. P., mens det andet, der senere viste sig at være SM. „SATU“ af København, tilsyneladende lå stille. Da afstanden til S. var ca. 30 m opdagedes det, at S. trak ind foran L. P., hvorfor roret blev lagt hårdt bb., men umiddelbart efter tør-

nede S. mod L. P.s stb. side foran for masten. Ved kollisionen kom L. P.s dæk under vand, hvorfor besætningen — 2 mand — sprang om bord i S. da skibene kom klar af hinanden, fortsatte L. P. sejladsen, men blev senere stoppet af et andet skib og taget på slæb mod København.

Af den af S.s fører afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. ca. 1150 lå stoppet med frakoblet skrue ca. 300 m Ø. for de to lystønder ved indsejlingen til den gravede rende gennem Drogden, sås L. P. om bb. med kurs mod S. Da L. P. sås i en afstand af ca. 200 m, blev skruen koblet til, samtidig med at roret blev lagt stb., men kort efter indtraf kollisionen som ovenfor anført. Efter at de to skibe var kommet fri af hinanden, forsøgtes det at indhente L.P., men herunder tørnede S. med stævnen mod L. P.s stb. bov.

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

183. SM. SATU af København, 60 B.R.T. Bygget 1924 af træ. På fiskeri i Sundet.

*Kollideret* d. 11. juli i Sundet. (368)

Søforhør i København d. 6. jan. 1966.

Se nr. 182.

184. SM. ESTHER af Nørresundby. 100 B.R.T. Bygget 1919 af eg og bøg. På rejse fra København til Køge i ballast.

*Kollideret* d. 14. juli i Sundet. (188)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 16. juli. Søforklaring i Nørresundby d. 19. juli.

Kl. 1050 passerede E. 2-kosten S. for Aflandshage, hvorefter der styredes V.t.S.  $\frac{1}{4}$  S. Kl. ca. 1100 blev det tåget, hvorfor farten reduceredes samtidig med at der afgaves tågesignaler. Kl. 1235 sås 1 str. om bb. et skib, der senere viste sig at være M/S „GRUSA“ af Hvidovre. G. sås styre ind foran E., hvorfor maskinen blev kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede E. med stævnen mod G.s stb. side. Ved kollisionen skete der betydelig skade på E.s forskib.

Af den af G.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. ca. 1220 befandt sig ca. 1 sm. SØ. for pkt. 2 i rute 32 b, blev det tåget, hvorfor farten blev reduceret til halv fart. Kl. ca. 1225 observeredes E. lidt foran for tværs om stb. i en afstand af 40 m. Roret blev lagt hårdt bb., samtidig med at der blev afgivet 2 korte toner med fløjten, men umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen blev G.s styrehus knust, ligesom der skete anden ovenbords skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at G.s fører havde overladt navigeringen til en ukyndig.

185. M/S GRUSA af Hvidovre, 198 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse til Hvidovre.

*Kollideret* d. 14. juli i Sundet. (188)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 19. juli. Søforhør i København d. 5. aug.

Se nr. 184.

186. M/S ULLA BARSØE af Åbenrå, 300 B.R.T. På rejse fra Egersund til Antwerpen med fiskemel.

*Kollideret* d. 14. juli ved Norges V.-kyst. (189)

Søforhør i København d. 28. juli.

Kl. ca. 1915, da U. B. netop havde passeret havneindløbet til Egersund for udgående, sås om bb. M/S „BP-28“ af Oslo for indgående. Roret blev lagt stb., samtidig med at der blev afgivet en kort tone med fløjten, Kort efter hørtes fra „BP-28“ to korte toner, hvorfor roret blev lagt bb., samtidig med at der blev afgivet to korte toner med fløjten. Inden U. B. var begyndt at dreje bb. over hørtes en kort tone fra „BP-28“, hvorfor roret igen blev lagt stb., samtidig med at der blev afgivet en kort tone med fløjten. Da kollisionen syntes uundgåelig, blev maskinen kastet bak, samtidig med at der blev givet tre korte toner med fløjten, men umiddelbart efter tørnede de to skibe med stævnen mod hinanden. Ved kollisionen skete der nogen ovenbords skade på U. B.

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

187. M/S TEGA af Horsens, 250 B.R.T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra Hamina til Hobro med træ.

*Kollideret* d. 15. juli i Den finske Bugt. (179)

Søforklaring og søforhør i Hobro d. 22. juli.

Kl. 2025 passerede T. under en svag NV.-lig luftning med tågebanker Glotova lysbøje. Kort efter observeredes på radaren et skib ret forude i en afstand af 7 sm. Kl. 2100, da det

andet skib befandt sig i en afstand af 2 sm, blev det tæt tåge, hvorfor farten reduceredes samtidig med, at kursen ændredes 60° til stb. Det forsøgtes at afgive tågesignaler, men fløjten fungerede ikke, hvorfor det mekaniske tågehorn blev taget i brug samtidig med, at maskinen blev stoppet. Kort efter observeredes om bb. i en afstand af ca. 50 m et skib, som senere viste sig at være M/S „MALLA“ af Helsinki. Maskinen blev beordret frem samtidig med, at roret blev lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede M. med stævnen mod T.s bb. side.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

188. Ff. STERNA af Hirshals, 39 B.R.T. Bygget 1950. På fiskeri i Nordsøen.

*Kollideret* d. 18. juli i Nordsøen. (183)

Søforklaring og søforhør i Hirshals d. 28. juli.

Kl. ca. 1415, da S. i stille vejr med tågebanker befandt sig på en fiskeplads ca. 310 sm. V.t.N. af Hirshals styrende NV. under afgivelse af tågesignaler og slæbende sine fiskeredskaber med en fart af 2—2<sup>3</sup>/<sub>4</sub> knob, sås Ff. „ELSA“ af Göteborg pludselig komme ud af en tågebanke med kurs mod „STERNA“ og umiddelbart efter tørnede E. med stævnen mod S.s bb. side først ved vantet og derefter lige foran for maskinskottet. Ved kollisionen blev S. læk til lastrummet. Da det ikke syntes muligt at holde skibet flydende på pumperne, gik besætningen om bord på E.; men senere lykkedes det at stoppe lækagerne med presenninger og et storsejl, hvorefter S. holdtes flydende og kom under bugsering mod Hirshals, hvortil skibene ankom d. 20. juli kl. 0000.

Af den af E.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib med en fart af 9 knob styrede Ø.t.S. under brug af en selvstyrer og uden at afgive tågesignal, da S. pludselig observeredes umiddelbart før kollisionen fandt sted.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes usigtbart vejr i forbindelse med den omstændighed, at E. ikke afgav tågesignaler og ikke sejlede med moderat fart.

189. M/S HELLE SKOU af København, 4207 B.R.T. Bygget 1962 af stål. På rejse fra Nagoya til Yokohama.

*Kollideret* d. 2. aug. i Stillehavet. (230)

Søforklaring i Valparaiso d. 3. sept.

Kl. 0400, da H. S. i tæt tåge styrende rv. 90° befandt sig ud for Honshus S.-kyst, hørtes et svagt tågesignal forude. Maskinen stoppedes. Umiddelbart efter sås to hvide lys tæt forude lidt om stb. Maskinen beordredes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede H. S. mod japansk M/S „MASAYOSHI MARU“. Efter kollisionen kunne begge skibe fortsætte rejsen.

Anm. Søforklaring fra M. M. foreligger ikke.

190. M/S B. P. ESTRED af København, 115 B.R.T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Larsens Plads til Christians Brygge.

*Kollideret; tårnet broplade* d. 5. aug. i Københavns havn. (200)

Søforhør i København d. 13. aug.

Kl. 1726 åbnedes Knippelsbro for passage både N-fra og S-fra. Da B. P. E kort efter lå midt i løbet styrende mod broåbningen, sås M/S „BREMER HANDEL“ af Bremen, der befandt sig i løbets SØ.-side, nærme sig broåbningen S.-fra. B. H. afgav to korte toner, og straks efter afgav B. P. E. en kort tone. Kort efter, da afstanden mellem skibene var ca. 100 m, afgav B. H. 3 korte toner, men fortsatte tilsyneladende mod åbningens NV.-side. B. P. E. afgav 2 korte toner og drejede hårdt bb. over, men kl. 1732 tørnede B. H. med sin stb. bov mod B. P.E.s stb. bov, hvorefter B. P. E. tørnede mod den Ø.-lige broplade. Ved kollisionen blev B. P. E.s stb. bovplade trykket ind og stb. brovinge trykket ned.

Anm. Søforklaring fra B. H. foreligger ikke.

191. Ff. KLARA af Skagen, 15 B.R.T. Bygget af træ. På rejse fra Skagen til fiskeplads i Skagerak.

*Kollideret* d. 11. aug. i Skagerak; *forlist; 1 mand omkommet*. (211)

Politirapporter dat. 11. aug.; søforklaring og søforhør i Skagen d. 23. aug.

Kl. ca. 0545, da K. i stille, klart vejr befandt sig ca. 6 sm. VNV. af Grenen styrende en VNV.-lig kurs, mærkedes et kraftigt stød i fartøjet, og samtidig krængede K. så voldsomt til bb., at der trængte vand ind gennem vinduerne i styrehusets bb. side. Umiddelbart efter sås et skib, der senere viste sig at være M/S „METALLURG KURAKO“ af Odessa, passere tæt forbi K., som ved sammenstødet var drejet 180° og var kommet over på M. K.s stb. side. K. begyndte straks at synke med agterskibet, og da det viste sig umuligt at få fat i den oppustelige redningsflåde, som lå i motorrummet, sprang først medhjælperen og senere skipperen over bord. Få minutter senere sank K. Kort efter blev skipperen, der var livløs, og medhjælperen taget om bord i henholdsvis Ff. „AGNES“ og Ff. EDITH“, begge af Skagen, der havde observeret ulykken og hurtigt var kommet til stede. Lidt senere kom tre mand, hvoraf

den ene var læge, om bord i A. fra en fra M. K. udsat redningsbåd. Føreren af K. — fiskeskipper Hans Starbæk Christensen af Skagen — blev under sejladsen ind til Skagen behandlet med kunstigt åndedræt, men var ved ankomsten til hospitalet død.

Af den af M. K.s besætning til politirapport afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der var på rejse fra Tallinn til Cuba, med en fart af 16 knob befandt sig 2,4 sm. fra Skagen W-fyr i retning 337°, sås forude om bb. i en afstand af ca. 100 m en fiskekutter, der tilsyneladende styrede parallelt med M. K.s kurs, dreje til stb. ind foran M. K.s stævn. Maskinen blev straks stoppet og derefter beordret fuld kraft bak; men ca. 1 minut senere forsvandt K. af syne under boven og kom straks efter til syne om stb. i synkefærdig tilstand med stævnen mod øst. M. K. blev manøvreret tilbage til kollisionstedet, hvor en båd blev sat i vandet, som ovenfor anført.

Anm. Søforklaring fra M. K. foreligger ikke.

192. M/S ANNE af København, 14 B.R.T.

*Påsejlet* d. 15. aug. i Skagen havn. (236)

Politirapport dat. 16. aug.; rapport fra statens skibstilsyn dat. 17. aug.

Kl. ca. 2000, da A. lå fortøjet ved Oliekajen uden mandskab om bord, blev skibet påsejlet af Ff. „LAGUNA“ af Karlshamn. Ved påsejlingen fik A. svære ovenbords skader.

Af den af L.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib den omhandlede dag kl. ca. 2100 under kommando af en fisker, der ikke var i besiddelse af sønæringsbevis, skulle lægge til ved auktionskajen, tørnede det flere gange mod kajen, hvorefter skibet bakkede tværs over bassinet, hvor det med agterenden tørnede mod A., der lå fortøjet ved oliekaen.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at det pågældende besætningsmedlem var påvirket af spiritus.

193. Ff. ELSE MARIE af Gilleleje, 17 B.R.T. På rejse fra fiskeplads til Gilleleje.

*Tørnet mole* d. 15. aug. i Gilleleje havn. (209)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 19. aug.

Kl. ca. 2110, da E. M. skulle lægge til kaj i Gilleleje nye havn, kom skibet ind i skrue-vandet fra en færge, som lå ved kaj med skruen arbejdende. Føreren mistede herved kontrollen over E. M., som med stævnen tørnede mod kajen. Ved kollisionen skete der betydelig skade på E. M.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

194. Ff. KLITTA af Nakskov, 5 B.R.T. Bygget 1924.

*Tørnet duc d'alber* d. 18. aug. i Smålandsfarvandet. (217)

Søforklaring og søforhør i Stege d. 30. aug.

Kl. ca. 1045, da K. nærmede sig Masnedsundbroen afgaves signal for, at åbning af broen ønskedes. Da signalet ikke besvaredes, sejledes frem til broen for at søge oplyst, hvornår passage kunne finde sted. Da fartøjet skulle drejes rundt, blev dette af en stærk V.-gående strøm presset ind mod en af broens duc d'alber og slået læk. Det søgtes at udbedre skaden, og der lænsedes, men inden det lykkedes at få fartøjet ind på grundt vand, var agterskibet under vand. Fartøjet er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes fejlbedømmelse af strømmens sætning.

195. Lf. AKELA af København.

*Kollideret* d. 31. aug. i Hundested havn. (250)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 1. sept.

Kl. ca. 1100 tørnede A. under manøvrer i Hundested havn mod Ff. „SØNDERVIG“, som lå fortøjet ved kaj. Ved påsejlingen led S. en del ovenbords skade.

Anm. Årsagen til påsejlingen angives at være, at olietrykstyringen svigtede.

196. SM. FURBO af Fur, 121 B.R.T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra Holbæk til

Stralsund i ballast.

*Kollideret* d. 11. sept. i Sundet. (242)

Søforklaring i Ålborg d. 17. sept.

Kl. 0140, da F. i klart vejr under en svag S.-lig brise befandt sig i Sundet S. for Kronborg styrende dv. S.t.V., sås ca. 4 str. om bb. i en afstand af ca. 500 m det grønne sidelys og iklare toplys fra et andet skib, som senere viste sig at være Ff. „NATIONALE FRONT“ af Rostock, som tilsyneladende styrede en NV.-lig kurs. Det konstateredes, at F.s navigationslys brændte klart. Roret lagdes stb., men umiddelbart efter sås N. F. dreje bb. over, hvorfor roret lagdes hårdt stb. over, men straks efter kl. ca. 0150, da F. styrede VSV., tørnede N. F. med sin stævn hårdt mod F.s bb. side umiddelbart agten for storriggen. Ved kollisionen opstod svære ovenbords skader på F.

Anm. Søforklaring fra N. F. foreligger ikke.

197. M/S ALBERT MÆRSK af København, 13081 B.R.T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Bonny til Hamburg med olie.

*Kollideret* d. 20. sept. på Elben. (371)

Søforhør i Hamburg d. 15. nov.

Kl. 1008, da A. M., der havde lods om bord og styrede rv. 90°, i godt og sigtbart vejr befandt sig ved sømærket K-Reede 2 med motoren gående halv kraft frem, sås om bb. et medgående skib, der senere viste sig at være M/S „NEUENDE“ af Hamburg, nærme sig faretruende til A. M.s agterende. Motoren blev stoppet, men straks efter tørnede N. med stb. bov mod A. M.s bb.s agterskib, hvorved A. M. fik flere indtrykninger i skibsside og skansklædning.

Af den af N.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der havde lods om bord og gjorde 8,5 knops fart, befandt sig ved sømærket K-Reede 2, sås A. M. om stb. Kl. 1008, da N.s stævn befandt sig ud for A. M.s agterskib i ca. 80 m afstand, drejede N. pluselig ind mod A. M., hvorved kollisionen indtraf som ovenfor anført. N. fik en del ovenbords skader.

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

198. Ff. SELNES af Oyri, 59 B.R.T. Bygget 1911 af eg og elm. På rejse fra fiskeplads i Det nordlige Atlanterhav til Færøerne.

*Kollideret* d. 21. sept. i Det nordlige Atlanterhav. (276)

Søforklaring i Fuglefjord d. 23. sept.; rapport fra statens skibstilsyn dat. 29. sept.

Kl. ca. 2330, da S. i klart vejr befandt sig ca. 22 sm. N. for Mylingi styrende S.t.V., sås om bb. toplyset og det grønne sidelys fra et skib, hvis kurs skar S.s kurs. Da der syntes fare for sammenstød, blev der afgivet opmærksomhedssignal med sirenen, og kl. 2345 blev roret lagt hårdt stb.; men umiddelbart efter tørnede det andet skib med stb. bov mod S.s bb. låring. Ved påsejlingen fik S. en mindre lækage, men kunne fortsætte sejladsen til land ved egen kraft ledsaget af et over radio tilkaldt fiskeskib.

Anm. Søforklaring fra det andet skib, hvis identitet ikke er oplyst, foreligger ikke.

199. M/S BRASILIEN af København, 5431 B.R.T. Bygget 1954 af stål. På rejse fra Nørresundby til Hamburg i ballast.

*Kollideret* d. 22. sept. i Storebælt. (255)

Søforklaring i Hamburg d. 23. sept.

Kl. 0205 passerede B. under en jævn SV.-lig brise med klart vejr lysbøjen på 55°53'7 N., 10°58'6 Ø. (pkt. 22 i rute 28), hvorefter kursen sattes mod lysbøjen på 55°45'2 N., 10°48'3 Ø. (pkt. 20 i rute 28). Noget senere observeredes 3 str. om bb. lanternerne fra et skib, der senere viste sig at være M/S „THURØSUND“ af Thurø. Pejlingen til T. forandrede sig ikke, og da T. kom nærmere, blev der givet opmærksomhedssignal samtidig med, at maskintelegrafen sattes på „Klar“. Da T. fortsat kom nærmere, blev roret lagt stb. samtidig med, at der blev afgivet en kort tone med fløjten. Kort efter hørtes en række toner fra T., som kl. 0240 med stævnen tørnede mod B.s bb. side.

Af den af T.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib passerede lysbøjen på 55°36'6 N., 10°48'4 Ø. (pkt. 17 i rute 28) blev kursen sat mod pkt. 20 i rute 28. Kort før T. nåede pkt. 20, sås ca. 2 str. om stb. den røde sidelanterne og toplanterne fra B. Da T. passerede pkt. 20, sås et kort øjeblik tillige B.s grønne sidelanterne. Kort efter hørtes en kort tone fra B., hvorfor roret blev lagt til stb. samtidig med, at der blev afgivet en kort tone. Da en kollision syntes uundgåelig, blev maskinen kastet bak, samtidig med at der blev afgivet tre korte toner med fløjten, men umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at T. undlod at gå af vejen for B.

200. M/S THURØSUND af Thurø, 299 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På rejse fra Svendborg til København i ballast.

*Kollideret* d. 22. sept. i Storebælt. (255)

Søforklaring og søforhør i Ærøskøbing d. 29. sept.

Se nr. 199.

201. Ff. BOGANI af Esbjerg, 53 B.R.T. Bygget 1960 af eg og bøg. På rejse fra Esbjerg til fiskeplads i Nordsøen.

*Kollideret* d. 23. sept. i Nordsøen. (268)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 12. okt.

Kl. ca. 2215, da B. under en svag brise med let dis befandt sig ca. 16 sm. NV.t.N. af Vyl fyrskib, gik bedstemanden, der var alene i styrehuset, ned i maskinrummet for at smøre maskinen. Da han kort efter var på vej op i styrehuset, mærkedes et stød i fartøjet, og en

undersøgelse viste, at fartøjet var kollideret med Ff. „MARAN ATHA“ af Esbjerg, som lå opankret.

Af den af M. A.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj uden vagt på dækket lå opankret i Nordsøen, blev det påsejlet af B. Ved kollisionen blev M. A.s hæk stærkt beskadiget, hvorfor det besluttedes at sejle til Esbjerg i følge med B. D. 24. sept. kl. 0430 ankom fartøjerne til Esbjerg.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at B.s bedstemand forlod styrehuset på et tidspunkt, da der var lys i sigte forude.

202. Ff. MARAN ATHA af Esbjerg, 37 B.R.T. Bygget 1938 af træ. På fiskeri i Nordsøen.

*Påsejlet* d. 23. sept. i Nordsøen. (268)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 12. okt.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 12. okt.

Se nr. 201.

203. STEGSVIG af Åbenrå, 300 B.R.T. Bygget 1963 af stål. På rejse til Oxelø Sund.

*Kollideret* d. 29. sept. i Oxelø Sund havn. (282)

Søforklaring d. 23. okt. i Sønderborg.

Kl. ca. 2215, da S. i stille vejr befandt sig ca. 2 skibslængder fra svensk M/S „RENGEN“, som lå fortøjet ved Jernværkskajen, hvor S. skulle lægge til med sin stb. side, bakkedes med maskinen, hvorved S.s stævn svingede lidt mod stb. Maskinen bakkedes derefter med fuld kraft, men skibet sejlede fremover og svingede mod stb. Stb. anker sattes, men kort efter tømmede S. med sin stævn under en vinkel på ca. 75° mod R.s bb. side ud for masten.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldtes, at en bolt i omstyringsmekanismen var brækket.

204. Ff. BENTE BRO af Thyborøn, 31 B.R.T. Bygget 1947. Til ankers i Nordsøen.

*Påsejlet* d. 1. okt. i Nordsøen. (283)

Søforklaring i Lemvig d. 23. okt.

Kl. ca. 0430, efter at B. B. i stille, klart vejr siden d. 30. sept. kl. ca. 2230 havde ligget til ankers ca. 78 sm. V.  $\frac{1}{2}$  N. af Thyborøn, opdagedes det, at last og motorrum var delvis vandfyldte, og at skandækket var revet op og lønningen knækket et par steder. Lækagen tætnedes med sejldug, hvorefter skibet sejlede til Thyborøn under ledsagelse af et andet fiskeskib.

Anm. Ministeriet må antage, at et forbidrivende fiskeskib har tørnet mod B. B.

205. Ff. MARIUS BOEL af Hirshals, 96 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På rejse fra Hirshals til fiskeplads.

*Kollideret* d. 2. okt. i Hirshals havn. (279)

Søforklaring i Hirshals d. 15. okt.

Kl. 0500 afgik M. B. under en svag SØ.-lig brise fra kaj i Hirshals havn. Da fartøjet passerede auktionskajen observeredes i forhavnen et fartøj, der senere viste sig at være Ff. „TARINA“ af Göteborg. Kursen blev lagt så nær det østre molehoved som muligt. Da M. B. befandt sig lige indenfor molehovedet sås T. dreje bb. over, hvorfor maskinen blev kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter tømmede T. med stævnen mod M. B.s bb. bov. Ved kollisionen skete der mindre ovenbords skade på M. B.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

206. SM.SATURN af Ålborg, 74 B.R.T. Bygget 1908 af eg og bøg. På rejse fra København til Odense med hvede.

*Kollideret* d. 2. okt. i Københavns havn. (271)

Søforklaring og søforhør i Nørresundby d. 6. okt.

Kl. 1400 afgik „SATURN“ under en ØSØ.-lig kuling fra Frihavnen. Da skibet med en fart af ca. 4 $\frac{1}{2}$  knob befandt sig i Kronløb ledefyrlinie omtrent mellem bølgebryderne, sås forude om stb. og i en afstand af ca. 100 m et fartøj, der senere viste sig at være Ff. „SUSAN“ af København, og som styrede parallelt med „SATURN“ med en fart, der var noget mindre end „SATURN“ s fart. Da afstanden til fartøjet var ca. 30 m, drejede dette pludselig til bb. ind foran „SATURN“ s stævn. Motoren kastedes straks fuld kraft bak; men umiddelbart efter tømmede „SATURN“ med stævnen mod „SUSAN“ s bb. låring under en vinkel på ca. 45°. Ved kollisionen led „SATURN“ ingen skade, hvorimod „SUSAN“ fik en del ovenbords skade.

Af den af „SUSAN“ s fører afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj, der gjorde ca. 5 knobs fart og holdt sig i sin stb.s side af Yderhavnen, befandt sig ud for Kronløbets



S.-lige bølgebryder, sås „SATURN“ s bovspryd ud for styrehusets vindue. Roret blev lagt hårdt stb., men umiddelbart efter indtraf kollisionen som anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes dels at „SATURN“ overhalede „SUSAN“ på for lille afstand og dels, at „SUSAN“ ikke holdt udvig agterefter.

207. Ff. SUSAN af København, 5 B.R.T. På rejse fra København til fiskeplads i Sundet.

*Kollideret* d. 2. okt. i Københavns havn. (271)

Politirapport dat. 3., 5. og 6. jan. 1966.

Se nr. 206.

208. M/S ULLA BARSØE af Åbenrå, 300 B.R.T. På rejse fra Skoghall til Hull med træ.

*Påsejlet* d. 11. okt. på Humberen. (290)

Søforklaring og søforhør i Odense d. 23. okt.

Kort før kl. 0500, medens U.B., der førte ankerlys og havde arbejdslys på mast- og agterdæk tændt, i klart vejr med 3-4 knobs strøm lå opankret på Hull red, sås et andet skib, som senere viste sig at være M/S „DURHAMBROOK“ af London, nærme sig samtidig med, at det drejede stb. over. Kort efter sås D. ligge tværs i strømmen drivende hurtigt ned mod U.B. Der blinkedes med agterste mastelys. Kl. 0459 hørtes 3 korte toner fra D., men umiddelbart efter tørnede D. med sin bb. side mod U.B.s stævn. Ved kollisionen blev U.B.s bov og bb. anker svært beskadiget.

Anm. Søforklaring fra D. foreligger ikke.

209. M/S SUSANNE PAN af Fåborg, 149 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På rejse fra Emden til Wismar i ballast.

*Kollideret* d. 12. okt. i Kielerkanalen. (278)

Søforklaring i Ærøskøbing d. 19. okt.

Kl. 0414 afgik S.P., der havde lods om bord, fra Brunsbüttel mod Holtenau. Kl. ca. 0600 blev det tåget, hvorfor radaren blev startet, og maskinen sat på ganske langsomt frem, ligesom der blev afgivet tågesignaler. Kl. ca. 0825 hørtes tågesignaler forude, og maskinen blev stoppet. Umiddelbart efter sås forude et skib, der senere viste sig at være finsk M/S „PATRIA“. Roret blev lagt hårdt stb., og maskinen sat på langsomt frem og kort efter kastet fuld kraft bak. Umiddelbart efter tørnede P. med stævnen flere gange mod S. P.s bb. side. Ved kollisionen skete der nogen ovenbords skade på S.P.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

210. M/S COSTAS af Århus, 299 B.R.T. Bygget af stål. På rejse fra Bremen til Århus i ballast.

*Kollideret* d. 13. okt. i Kielerkanalen. (274)

Søforklaring i Århus d. 14. okt.

Kl. ca. 0300, da C., der havde lods om bord og var for østgående i kanalen, i tæt tåge med en sigtbarhed på 40-60 m befandt sig ved 16 km stenen med maskinen gående meget langsomt frem og afgivende tågesignaler, sås på radarskærmen 3 ekko fra genstande, der viste sig at være deks et nidgående skib forude i en afstand af ca.  $\frac{1}{2}$  sm. og dels to medgående skibe henholdsvis  $\frac{1}{4}$  sm. agten for og  $\frac{1}{4}$  sm. foran for C. Da det modgående skib var ca. 400 m forude, trak C. til stb. i kanalen, således at en i kanalen udlagt vraglystønde passeredes om stb. i en afstand af ca. 4 m. Kort efter at vraglystønden var passeret, sås det modgående skib, der viste sig at være tysk M/S „MARIE-LUISE BOLTEN“, tæt forude om bb. Roret lagdes straks hårdt stb., og maskinen stilledes på halv kraft frem, men umiddelbart efter tørnede M.-L. B. med bb. bov mod C. forude om bb., hvorefter C. gled agterover langs M.-L. B.s bb. side. Kort efter kollisionen tog C. grunden på sin stb. side af kanalen, men kom lidt senere fri ved egen hjælp. Ved kollisionen fik C. ovenbords skader på bb. side, ligesom fokmastens bb. vant blev revet over af M.-L. B.s udfaldende stævn.

Anm. Søforklaring fra M.-L.B. foreligger ikke.

211. Ff. ROSVIG af Hirshals, 20 B.R.T. Bygget 1917 af træ.

*Kollideret* d. 21. okt. i Hirshals havn; *sunket*. (297)

Søforklaring i Hirshals d. 1. nov.

Kl. ca. 1030, da R. skulle lægge til kaj ved isværket i Hirshals havn, svigtede omstyringsmekanismen, og R. tørnede med siden mod svensk Ff. „WALAND“, der lå fortøjet ved kaj, hvorved 3 planker under vandlinien blev presset ud. Ved kollisionen led W. ingen skade. Kort efter sank R. Fartøjet er senere hævet.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at et kardanled i omstyringsmekanismen havde sat sig fast.

212. Ff. BJERGBY af Skagen, 20 B.R.T. Bygget 1953 af træ. På rejse fra Skagen til fiskeplads i Skagerrak.

*Kollideret* d. 22. okt. i Skagerrak. (298)

Søforklaring og søforhør i Skagen d. 1. nov.

Kl. 0445 passerede B. under en svag SV.-lig brise med klart vejr 3-kosten ved Skagen Rev, hvorefter der styredes N.t.Ø. Kort efter sås foran for tværs om bb. toplanterne og de grønne sidelanterner fra 3 skibe. De 2 skibe sås passere foran for B., og da det tredje skib, der senere viste sig at være Ff. „EUGENE LEVINE“ af Sassnitz, kom nærmere uden at ændre kurs, blev roret lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede E.L. med stævnen mod B.s bb. side. Ved kollisionen blev B.s bb. lønning svært beskadiget.

Anm. Søforklaring fra E.L. foreligger ikke.

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

*Kollideret* d. 24. okt. i Sundet. (296)

Søforklaring i Helsingør d. 20. nov. samt 22. jan. og 26. marts 1966.

Kl. ca. 1350, da D. i stille vejr med tæt tåge og N.-gående strøm befandt sig ca. 1 sm. fra Hålsingborg afgivende tågesignaler, skiftede radarens range fra 3 sm. til 1 sm. Samtidig sås på radaren et ekko fra et skib, der var for udgående fra Hålsingborg, og som kort efter at have passeret havneindløbet tilsyneladende ændrede kurs mod Helsingør. Umiddelbart efter udskiltes fra dette ekko endnu et ekko, som antoges at være et falsk ekko. Forreste skrue beordredes stoppet, og agterste skrue beordredes langsom frem. Radaren finindstilledes, og det formodede falske ekko, der var ca. 10° om bb. i en afstand af ca. 300 m, antoges nu at hidrøre fra endnu et udgående skib fra Hålsingborg. Da pejlingen til ekkoet ikke ændrede sig, og ekkoet kom nærmere, beordredes både for- og agterskrue forceret bak. Kort efter dukkede et skib, der senere viste sig at være M/S „FREJA“ af Århus, frem af tågen forude i en afstand af 20-30 m, og umiddelbart efter tørnede F. med stævnen mod D.s bb. bov. Ved kollisionen fik D. lettere indtrykninger i yderklædningen og hoveddækket i bb. side.

Af den af F.s besætning afgivne forklaring fremgår, at F. den omhandlede dag i tæt tåge og med motoren gående langsom frem samt afgivende tågesignaler sejlede ud af Hålsingborg havn. F. holdt sig ca. 50 m agten for M/Fg. „PRIMULA“, der ligeledes var på vej ud af Hålsingborg havn. Ca. 1 min. efter at have passeret havnefyret sås P. ændre kurs mod Helsingør, medens F. fortsatte på en S.-lig kurs. Straks efter at P. havde ændret kurs sås på radaren, der var indstillet på 1½ sm. range, et ekko fra et skib, der befandt sig lidt foran for tværs om stb. Motoren blev straks stoppet, og der afgaves tågesignal bestående af 2 lange toner med fløjten. Umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

214. M/S FREJA af Århus, 86 B.R.T. Bygget 1876 af jern. På rejse fra Hålsingborg til Helsingør med passagerer.

*Kollideret* d. 24. okt. i Sundet.

Søforklaring i Helsingør d. 20. nov. samt 22. jan. og 26. marts 1966.

Se nr. 213.

215. SUNDABERG af Klaksvik, 623 B.R.T.

*Påsejlet* d. 29. okt. i Klaksvik havn. (317)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 1. nov.

Kl. 0100, medens S. lå fortøjet i Klaksvik havn, blev skibet påsejlet af Ff. „LORD HAWKE“ af Grimsby, som manøvrerede i navnen. Ved påsejlingen led S. en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra L.H. foreligger ikke.

216. M/S BURGUNDIA af Rønne, 193 B.R.T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra Kolding til Rønne i ballast.

*Påsejlet* d. 9. nov. i Storebælt; *en mand omkommet*. (300)

Søforklaring og søforhør i Korsør d. 11. nov.

D. 8. nov. kl. 2330 passerede B. med 2-3 knobs fart Halsskov Rev fyrskib. B. befandt sig i en tågebanke og afgav tågesignaler. Lidt senere, da B. befandt sig omtrent midtvejs mellem fyrskibet og bøje 13 i rute 28, sås det grønne sidelys og begge toplys fra et større skib, som nærmede sig agterfra, og som senere viste sig at være M/S „VÖLKERFREUNDSCHAFT“ af Rostock. Da afstanden mellem skibene var mindsket noget, sås V. pludselig dreje stb. over. Motoren satte på fuld kraft frem, og roret lagdes bb. over, men umiddelbart efter — d. 9. nov. kl. 0010 — tørnede V. med sin stævn mod B.s agterskib om bb. og skar gennem dette. Ved kollisionen drejedes B. rundt og ramte V. med sin bb. bov. Ved kollisionen blev B.

svært beskadiget i agterskibet. Efter kollisionen savnedes B.s dæksdreng — Kurt Frithiof Andersen af Dragør — som formodedes at have opholdt sig i sit kammer i agterskibet. En eftersøgning af dæksdrengen gav intet resultat.

Anm. 1. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

Anm. 2 Ministeriet må antage, at dæksdreng Kurt Andersen er blevet dræbt ved kollisionen.

217. M/S LIZZIE TERKOL af Århus, 500 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Vallø til Antwerpen med olie.

*Kollideret* d. 9. nov. på Scheldefloden. (353)

Søforklaring og søforhør i Kalundborg d. 20. dec.

Kort efter midnat, da L.T., der havde lods om bord, under tåge med en sigtbarhed af ca. 100 m og medgående strøm befandt sig mellem bøje 101 og 103 i løbets stb. side, sås forude om stb. to hvide toplys fra et modgående skib, som senere viste sig at være S/S „LEO“ af Helsinki, hvis kurs var næsten parallel med L.T.s kurs. Kursen ændredes lidt bb. over, hvilket tilkendegaves ved to korte toner med fløjten. Umiddelbart efter hørtes 3 korte toner fra L., som drejede stb. over og viste sit røde sidelys. Maskinen beordredes nu fuld kraft frem, men kort efter tørnede L. med stævnen mod L.T.s stb. brovinge under en vinkel på 60-70°. Ved kollisionen opstod en del indtrykninger på L.T. Kort efter fortsattes sejladsen mod Antwerpen, hvortil skibet ankom kl. 0318.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

218. M/S EBBA VICTOR af Svendborg, 300 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Haugesund til Gdynia med fiskemel.

*Kollideret* d. 10. nov. i Kattegat. (326)

Søforklaring i Frederikshavn d. 22. nov.

Kl. 0450 passerede E.V. i stille vejr med dis Kattegat S. fyrskib, hvorfra der styredes 127° rv. Farten var ca. 9 knob. Kl. 0530 forringedes sigtbarheden til ca. 1/2 sm, hvorefter motoren, der gik fuld kraft frem, stilledes på halv kraft frem, og der afgaves tågesignaler. Da der kort efter på radaren, der var indstillet på 6 sm. rækkevidde, observeredes et skib, der befandt sig 10-12° om stb. i en afstand af ca. 3 sm., nedsattes farten yderligere. Da pejlingen ikke ændrede sig, og afstanden mindskedes hurtigt, blev motoren, da ekkoet på skærmen i en afstand svarende til ca. 0,4 sm forsvandt i sørefleks, kastet fuld kraft bak, hvorved E.V. drejede til bb. Lidt efter sås om stb. et skib, der senere viste sig at være M/S „HANNGRIED“ af Stade, styrende omtrent tværs ind mod E.V. Der afgaves straks opmærksomhedssignal med sirenen. Kort efter hørtes det, at H.s motor blev kastet om til bak, men umiddelbart efter tørnede H. med bb. bov mod E.V.s stb. side ud for broen under en vinkel på ca. 20°.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

219. SM. PAX af Rudkøbing, 135 B.R.T. Bygget 1919 af eg. P årejse fra København til Hamburg med koksgur.

*Kollideret* d. 11. nov. i Kielerkanalen. (310)

Søforklaring i Rudkøbing d. 16. nov.

Kl. 1720 afsejlede P., der havde lods om bord, under en jævn Ø.-lig brise fra Holtenau sluse. Da P. nærmede sig Grosse Nordsee Siding, sås russisk M/S „YESSENTUKI“ liggende midt i farvandet for stopsignal. Da P.s hæk var ud for Y.s stb. bov, begyndte Y. at gøre fart fremover, og P. sugedes ind mod Y. Maskinen stoppedes. Der hørtes advarselssignal fra Y., hvorefter P. afgav en lang tone efterfulgt af 3 korte toner, men kort efter — kl. 1830 — tørnede P. med sin bb. bov mod Y.s hæk. Ved kollisionen led P. en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra Y. foreligger ikke.

220. Ff. GRETHE KROGH af Frederikshavn, 108 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hirshals med fisk.

*Kollideret* d. 13. nov. i Hirshals havn. (361)

Søforklaring og søforhør i Hirshals d. 30. dec.

Kl. ca. 1600, da G.K. under en Ø.-lig kuling var ved at anløbe V.-siden af auktionspieren, blev motoren sat på halv kraft bak. Da motoren atter skulle sættes på frem, virkede omstyringen ikke, og motoren blev stående i frigear. G.K. fortsatte med at gå agterover og tørnede med agterenden mod polsk Ff. „HEL 111“, der lå fortøjet ved tværmolen uden på polsk Ff. „H E L 108“. Ved påsejlingen fik det førstnævnte fartøj ovenbords skader, og på det sidstnævnte knustes kassestativet og en del tomme sildetønder. G.K. led ingen skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes manglende smøring af trækstangsforbindelsen for omstyring af skruerbladene forårsaget af en træsplint i smørehullet.

221. Ff. JOMI af Thyborøn, 29 B.R.T. Bygget 1959 af træ. På fiskeri i Nordsøen.

*Kollideret* d. 15. nov. i Nordsøen. (338)

Søforklaring i Lemvig d. 6. dec.

Kl. ca. 0900, da J. i stille klart vejr befandt sig ca. 9 sm.  $V\frac{1}{2}N$ . af Thyborøn kanal, påbegyndtes udsætningen af vod. Der styredes Ø.-efter. Kort efter sås Ff. „KYRIE“ af Thyborøn påbegyndte vodsætning på NØ.-lig kurs ca. 1 sm. SØ. for J. Da afstanden mellem de to fartøjer var ca. 400 m, ændredes kursen S. over. Kort efter sås K. ændre kurs, og umiddelbart efter tørnede K. med stævnen mod J.s bb. side. Ved kollisionen skete der nogen ovenbords skade på J.

Af den af K.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj under vodsætning på NNØ.-lig kurs befandt sig ca. 9 sm.  $V\frac{1}{2}N$ . af Thyborøn kanal, sås J. ca. 1 sm. NV. for K. Da afstanden mellem de to fartøjer var ca. 400 m, ændredes kursen til V. og samtidig sås J. ændre kurs S. over. K.s kurs ændredes S. over, og da der var fare for sammenstød, blev maskinen kastet bak, men kort efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at K. undlod at holde kurs og fart, da J. drejede stb. over for at gå af vejen for K.

222. Ff. KYRIE af Thyborøn, 36 B.R.T. Bygget 1947 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

*Kollideret* d. 15. nov. i Nordsøen. (338)

Søforklaring i Lemvig d. 6. dec.

Se nr. 221.

223. SM. SVENDBORG af Hadsund, 128 B.R.T. Bygget 1951 af eg og bøg. På rejse fra Lübeck til København med stensalt.

*Kollideret* d. 16. nov. i Lübecker Bugt. (311)

Søforklaring i Ålborg d. 24. nov.

Kl. 1535 passerede S. Travemünde. Kl. 1855, da skibet under en jævn til frisk NØ.-lig brise med snefald og ca.  $\frac{1}{4}$  sm. sigtbarhed befandt sig ved bøje 3, besluttedes det at returnere for at afvente vejrbedring. Kl. 2020 passeredes bøje 2 og kl. 2050 bøje 1. Kort efter blev det meget tæt tåge, og vinden flovede til let brise. Motoren blev sat på langsomt frem, og der blev afgivet forskriftsmæssigt tågesignal samt sørget for behørig udvig, hvorefter S. med ringe fart styrede  $SV\frac{1}{2}S$ . Kl. 2110 hørtes et fjernt tågesignal tilsyneladende agten for tværs om stb. Motoren blev stoppet, og der afgaves stadig forskriftsmæssigt tågesignal. Ca. 8 minutter senere sås et skib, der senere viste sig at være M/Fg. TRAVEMÜNDE af Gedser ca. 80° agten for tværs om stb. Motoren blev sat på fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede T. med bb. bov mod S.s stb. bov under en vinkel på ca. 160°, hvorved der opstod en del ovenbords skade på S. Kl. 2215 fik S. lods om bord og fortsatte til Travemünde, hvortil skibet ankom kl. ca. 2305.

Af den af T.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da T., der var afsejlet fra Gedser kl. 1820, kl. 2105 i stille vejr befandt sig i Lübecker Bugt, blev det tæt tåge med under 30 m sigtbarhed. Motoren blev sat på langsomt frem, og der blev afgivet forskriftsmæssigt tågesignal. Umiddelbart efter at T., der nu styrede rv. 220° og gjorde ca. 4 knobs rart, efter radarobservation havde passeret bøje 1 på bb. side, hørtes tågesignal fra et skib, der senere viste sig at være SM. SVENDBORG af Hadsund. Samtidig sås S.s toplys og grønne sidelys om bb. Motoren blev straks sat på fuld kraft bak, og roret lagdes hårdt stb., men umiddelbart efter, da T. var drejet 8° — 10° til stb. og lå stille 300—400 m fra bøje 1, tørnede S. med stb. bov mod T.s bb. bov.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

224. M/S C. F. TIETGEN af Århus, 2785 B.R.T. Bygget 1928 af stål. På rejse fra København til Århus med passagerer og stykgods.

*Kollideret* d. 18. nov. i Københavns havn. (365)

Søforhør i København d. 16. dec.

Kl. 2330 afsejlede C.F.T. under en Ø.-lig kuling med god sigtbarhed fra Kvæsthusbroen. Under sejladsen gennem Yderhavnen gik motoren meget langsomt frem og stoppedes med mellemrum på grund af anden trafik. Kl. 2348 beordredes motoren halv kraft frem, for at skibet kunne opnå styrefart. Umiddelbart før C.F.T. passerede Kronløbets bølgebrydere, sås uden for den S.-lige bølgebryder lanterne fra et skib, der senere viste sig at være M/S „NORDIC“ af Bremen. N. befandt sig ca. 45° om stb. i en afstand af ca. 0,5 sm og havde kurs mod Kronløbet. Kl. 2350 passerede C.F.T. bølgebryderne og mødte en hård N.-gående strøm. C.F.T. holdt nu over i Kronløbets N.-lige side og afgav to korte toner med fløjten. Kort efter afgaves påny to korte toner, men da N. stadig kom nærmere, blev motoren kl. 2351 beordret forceret

fuld kraft bak, og der afgaves tre korte toner; men umiddelbart efter tørnede N.s bov mod C.F.T.s stb. bov, hvorved C.F.T. fik lettere ovenbords skader om stb. C.F.T. returnerede til Københavns havn.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

225. M/Fg. MARSTAL af Marstal, 407 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Marstal til Rudkøbing med passagerer.

*Kollideret* d. 18. nov. i farvandet S. for Fyn. (325)

Søforklaring og søforhør i Marstal d. 29. nov.

Kl. 1050 afgik M. under en Ø.-lig kuling fra Marstal havn. Ved afgangens sås M/S „NAVIGATOR“ af København for indgående i den gravede rende mellem Venegrund og klokketønden ved renden til Marstal. Da M. var ca. ¼ sm. fra klokketønden sås N. sejle i den S.-lige side af renden, hvorfor der blev afgivet to korte toner med fløjten. Kort efter blev der igen afgivet to korte toner med fløjten, samtidig med at M. trak ud i den V.-lige side af renden. Da N. sås klos op ad klokketønden uden at ændre kurs, blev roret lagt hårdt bb. og kort efter stb., men umiddelbart efter tørnede N. med stævnen mod M.s stb. side. Ved kollisionen skete der mindre skade på M.

Af den af N.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 0935 under en stiv ØSØ.-lig kuling passerede klokketønden ved indsejlingen til den gravede rende mod Marstal. M. sås forlade færgeløjet, hvorefter N. fortsatte sejlsiden med langsom fart i den N.-lige side af renden. Da N. befandt sig ved den sidste stage før klokketønden hørtes to korte toner fra M. Kort efter hørtes igen to korte toner fra M., som nu sås dreje bb. over. Maskinen blev kastet fuld kraft bak. Det forsøgte forgæves at afgive tre korte toner med fløjten. Kort efter indtraf kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen skete der mindre skader på N.

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

226. M/S NAVIGATOR af København, 293 B.R.T. Bygget 1941 af stål. På rejse til Marstal.

*Kollideret* d. 18. nov. i farvandet S. for Fyn. (325)

Søforhør i København d. 25. nov.

Se nr. 225.

227. SM. BIRGITTE HOLM af Hasle, 114 B.R.T. Bygget 1877 af eg og fyr.

*Kollideret* d. 24. nov. i Rønne havn. (330)

Søforklaring og søforhør i Rønne d. 26. nov.

Kl. ca. 1900 forhalede B. under en stiv kuling fra Øernes kaj i Rønne havn. Under forhalingen tørnede B. mod SM. „JETTE-JAN“ af Randers, der lå fortøjet langs kaj, og som led en del ovenbords skade. B. fortøjede senere ved Færgekajen.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at B.H.s letmatros, der var under påvirkning af spiritus, under førerens fravær og uden at have modtaget ordre herom forhalede skibet.

228. SM. JETTE-JAN af Randers, 96 B.R.T. Bygget 1938 af eg og bøg.

*Påsejlet* d. 24. nov. i Rønne havn. (330)

Søforklaring og søforhør i Rønne d. 26. nov.

Se nr. 227.

229. M/S BIRKHOLM af København, 1774 B.R.T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Gandia til Valencia med appelsiner.

*Tørnet molefyr* d. 24. nov. i Valencia havn. (331)

Søforklaring i Valencia d. 29. nov. Søforhør i København d. 13. dec.

Kl. 2300 befandt B. sig i en afstand af 0,8 sm fra Valencia havns N.-lige molefyr afventende lods. Da lods båden sås på vej ud mod B., fortsattes med langsom fart med kurs mod molefyret. Da lods båden kom nærmere, råbte lods gen tagne gange, at B.s motor skulle beordres fuld kraft bak; men B., hvis fører havde fået et ildebefindende, fortsatte med langsom fart ret mod molefyret. Da skibet befandt sig tæt ved fyret, beordrede 3. styrmand, som fra fordækket var ilet til broen, roret hårdt bb., men umiddelbart efter, kl. 2320, tørnede B. med stb. side mod fyrets fundament. Kl. 2330 kom lods om bord, og skibet manøvreredes i havn. Ved påsejlingen blev skibets stb. side beskadiget i vandlinien over en længde på 4,20 m og en højde på 2,30 m.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at føreren på grund af sit ildebefindende var ude af stand til at manøvrere skibet.

230. Ff. HANS HJORT af Skagen, 69 B.R.T. Bygget 1958 af træ. På rejse fra fiskeplads til Skagen.

*Tørnet mole* d. 25. nov. i Skagen havn. (369)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 3. jan. 1966.

Kl. ca. 0615, da H.H. under en stærk storm med snetykning og høj sø var under indsejling til Skagen havn, mistede skibet styringen og tørnede med bb. side mod havnens venstre molehoved. Ved kollisionen skete der en del skade på H.H.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene.

231. M/S VINLAND SAGA af København, 1585 B.R.T. Bygget 1961 af stål. På rejse fra Gandia til Hamburg.

*Kollideret* d. 12. dec. i Gandia. (355)

Søforklaring i Hamburg d. 20. dec.

Kl. 0640 afgik V.S., der havde lods om bord, under en frisk NV.-lig brise med kraftig udgående strøm fra kaj i Gandia havn assisteret af slæbebåd. Da skibet under svajning lå tværs i havneløbet, blev stb. anker hevet hjem. Herunder fik skibet så meget fart fremover, at det med stævnen tørnede mod M/S „EUTERPE“ af Hamburg, der lå fortøjet ved kaj. Ved kollisionen skete der mindre ovenbords skade på V.S.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

232. M/S HOLGER ANDREASEN af København, 328 B.R.T. Bygget 1951 af stål. På rejse til Køge i ballast.

*Påsejlet kaj* d. 17. dec. i Køge. (366)

Søforklaring i Frederikshavn d. 21. dec.

Kl. 0545, da H.A., der havde lods om bord, under en SØ.-lig kuling med regndis var ved at anduve værftshavnen i Køge, drejede lodsbåden, der sejlede foran H.A. for at vise vej, pludselig hårdt til bb. Umiddelbart efter sås ydermolen ret forude, og motoren kastedes straks fuld kraft bak. Under denne manøvre drejede skibet til bb. og kom til at ligge parallelt med ydermolen lidt fra molehovederne. Motoren sattes nu på fuld kraft frem, og roret lagdes hårdt stb. for at passere mellem molehovederne. På grund af den kraftige vind drejede skibet imidlertid så langsomt, at det ikke kunne gå klar af en spunsvæg, der var under opførelse i havnen, hvorfor motoren på ny kastedes fuld kraft bak; men umiddelbart efter tørnede H.A. med stævnen mod spunsvæggen, hvorved en rambuk væltede i havnen. Ved kollisionen led H.A. ingen skade.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes vejrforholdene.

233. SM. ANNEBETH af Østerby havn, Læsø, 28 B.R.T. Bygget 1893 af eg. På rejse fra Frederikshavn til Østerby havn med fiskekasser.

*Kollideret* d. 29. dec. i Østerby havn. (373)

Søforklaring i Byrum d. 7. jan. 1966.

Kl. ca. 0650, da A. under en svag SØ.-lig brise med motoren gående langsomt frem under indsejling til Østerby havn befandt sig ud for fyret på bølgebryderens Ø.-lige ende, sås skibsløbet og dæksløbet fra et fartøj, som var på vej ud af inderhavnen, og som senere viste sig at være Ff. „ELSE KIRSTEN“ af Østerby havn. Efter at E.K. havde passeret midtermolen, sås dette fartøj dreje til bb. og vise sit grønne sidelys, hvorfor A.s kurs ændredes til bb. tæt om det Ø.-lige molehoved således, at A. fik E.K. om stb. Da skibene var kommet nær hinanden, drejede E.K. pludselig til stb., hvorefter A. tørnede med stævnen mod E.K.

Af den af E.K.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj efter at have passeret midtermolen holdt kurs mod fyret på den Ø.-lige mole. Da E.K. nærmede sig havneindløbet, sås pludselig i en afstand af ca. 10 m A.s lys, som ikke tidligere var observeret, og umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes dels, at A. ikke afgav manøvresignal, da kursen ændredes bb. over dels, at der om bord i E.K. ikke blev holdt behørigt udkig.

234. Ff. ELSE KIRSTEN af Østerby havn, 20 B.R.T. Bygget 1958. På rejse fra Østerby havn.

*Kollideret* d. 29. dec. i Østerby havn. (373)

Se nr. 233.

## TØRNET UNDERVANDSHINDRING

235. Ff. SKAGKLIT af Skagen, 60 B.R.T. Bygget 1940 af eg og bøg.  
*Tørnet flydende genstand* d. 11. april i Skagen havn. (129)  
 Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20. april.  
 Kl. ca. 200, da S. skulle afgå fra pier 4, tørnede en svær egeplanke, som flød i havnen mod skibets skrue og ror, hvorved rorstammen og begge skrueblade brækkede.  
 Anm. Årsagen til uheldet fremgår af det ovenfor anførte.
236. M/S LISE JØRG af Kolding, 500 B.R.T. Bygget 1962 af stål. På rejse fra Söderhamn til Gävle.  
*Tørnet undervandshindring* d. 10. aug. i Den botniske Bugt. (205)  
 Søforklaring i Gävle d. 17. aug.  
 Kl. 1935, da L.J. under en svag VNV.-lig luftning befandt sig på 61°09'N., 17°31'5 Ø. mærkedes et kraftigt stød i skibet. Maskinen blev stoppet og rendestenene blev pejlet, men da intet unormalt observeredes, fortsattes rejsen. D. 11. aug. kl. ca. 0700 opdagedes det, at flere af skibets bundtanke var lække, hvorfor det var nødvendigt at doksætte skibet.  
 Anm. Ministeriet må antage, at skibet har tørnet en undersøisk genstand.
237. M/Fg. KNUDSHOVED af Korsør, 3882 B.R.T. Bygget 1961 af stål. På rejse fra Gedser til Warnemünde med passagerer og gods.  
*Tørnet undervandshindring* d. 13. sept. i Østersøen. (246)  
 Søforklaring og søforhør i Nykøbing F. d. 22. sept.  
 Kl. ca. 2156, da K. under bakning befandt sig omtrent ud for den sorte 1-kost i Rødsand Rende, mærkedes et kraftigt stød i skibet. En undersøgelse viste, at skibet tilsyneladende var tæt. Ved en senere undersøgelse fandtes flere bundskader.  
 Anm. Ministeriet må antage, at K. var tørnet mod en skrueaksel med skrue, som en østtysk færge havde mistet i renden og som senere blev fundet på stedet.
238. M/S ULLA RASK af Vejle, 380 B.R.T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra Rotterdam til London med pladeblik.  
*Tørnet undersøisk genstand* d. 22. okt. på Maas. (295)  
 Søforklaring i Rotterdam d. 27. okt.  
 Kl. 0300 afgik U.R., der havde lods om bord, under en svag Ø.-lig brise fra Rotterdam. Kl. 0423 blev det pludselig tæt tåge. Maskinen blev kastet bak, og kort efter halv kraft frem, samtidig med at roret blev lagt hårdt bb. Kl. 0425 mærkedes en rystelse i skibet, hvorefter maskinen standsede. Da det viste sig, at roret næsten ikke kunne bevæges, blev skibet kl. 0435 ankret op. Kl. 0550 blev U.R. taget på slæb af en bugserbåd og bugseret til Rotterdam, hvortil skibet ankom kl. 0950. En senere undersøgelse viste, at skrue og rorstamme var beskadiget.  
 Anm. Ministeriet må antage, at U.R. har tørnet en undersøisk genstand.

## KÆNTRING

239. Uddybningsfartøjet STENBIDEREN af København, 156 B.R.T. Bygget 1949 af stål. Under bugsering fra København til Middelfart.  
*Kæntret* d. 2. april i Kattegat; 2 omkomne. (100)  
 Søforhør i København d. 13. april.  
 Kl. 0345, da S., der blev bugseret af M/S „FRODE“ af København, under en let til jævn NV.-lig brise befandt sig ca. 4½ sm. Ø.t.N. for Kattegat SW. fyrskib, bemærkedes det om bord på F., at S.s bb. sidelys ikke kunne ses, hvorefter der afgaves lyssignaler og disse blev besvaret fra S. Kort efter mærkedes et ryk i slæbetrossen, hvorefter der ikke var noget lys at se på S. Der rettedes en projektør mod S.s formodede position, men der var intet at se, hvorefter der haledes ind på slæbetrossen. Kort efter sås et redningsbælte og en container, som viste sig at indeholde S.s gummiredningsflåde, men S.s besætning — 2 mand — kom ikke til syne. Med assistance fra 3 andre skibe gennemsnøgtes området. Kl. ca. 1400 gik to frømand ned for at gennemsnøge S., som lå på sin bb. side, men uden resultat. Fartøjet er senere hævet.  
 Anm. 1. De omkomne var: lægterfører Gerhard Willy Wahl Andersen og maskinfører Georg Madsen, begge af København.  
 Anm. 2. Ministeriet kan ikke udelukke, at det skråt nedadrettede træk i slæberen i forbindelse med resonans mellem forskellige bølgesystemer kan have resulteret i, at S.s forpart er skåret under vand, hvorved vandet er trængt ind i fartøjet og har fået det til at synke.

240. Ff. AAGOT af Hirshals, 96 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På fiskeri i Nordsøen.

*Kæntret* d. 2. juli i Nordsøen; *forlist*. (170)

Søforhør i Hirshals d. 8. juli.

Kl. 0930, medens AA. under en stiv NV.-lig kuling lå opankret ca. 43 sm. V.t.S. af Utsire, fik fartøjet noget slagside til stb. Besætningen kaldtes på dækket, og ved hjælp af maskinen holdtes AA., der som følge af strøm havde haft vinden ind på bb. side, op mod vinden. Slagsiden tiltog imidlertid, og ca. 10 min. senere lå fartøjet med daviderne i vandet. Redningsflåden gjordes klar, men umiddelbart efter krængede AA. helt over, og besætningen måtte stå på skibssiden, medens flåden sattes i vandet. Få minutter senere sank AA. Besætningen — 5 mand — blev ca. 10 timer senere taget ombord på et andet fiskefartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes, at ladningen, der bestod af fisk, har forskubbet sig i den hårde søgang.

241. am uden navn. På rejse fra Samsø til Tunø.

*Kæntret* d. 11. aug. i Kattegat; *en mand druknet*. (41)

Politirapport dat. 12. aug. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 28. sept.

Kl. ca. 2200, da fartøjet, der var en fladbundet pram, 12' lang, forsynet med påhængsmotor, under en NV.-lig brise befandt sig omtrent midtvejs mellem Samsø og Tunø, blev prammen ramt af en sø, der brød ind over lønningen og fyldte prammen halvt med vand. Under de ombordværendes forsøg på at finde et øsekar kæntrede prammen, og de ombordværende — 3 mand — faldt i vandet. Det lykkedes de to at svømme hen til prammen, efter at den ene af dem forgæves havde forsøgt at redde den tredie, som imidlertid forsvandt under vandoverfladen uden senere at komme til syne. D. 12. aug. kl. ca. 0200 drev prammen, der stadig flød med bunden i vejret med de to mand i land på Samsø.

Anm. Ministeriet må antage, at kæntringen skyldes vejrforholdene i forbindelse med den omstændighed, at prammen var uegnet til sejlads med tre personer.

242. Ff. URSHOLM af Skagen, 16 B.R.T. Bygget 1963 af træ. På fiskeri i Skagerak.

*Kæntret* d. 26. august i Skagerak; *forlist*. (226)

Søforklaring i Skagen d. 6. sept.

Kl. ca. 0800, da U. under en hård VSV.-lig kuling med høj sø befandt sig ca. 20 sm. N.t.V. af Grenen på rejse til Skagen med mindsket fart sås en meget høj sø tårne sig op til luvart. Skruen blev straks koblet fra, og i det samme brød søen ind over stb. side. Da U. krængede voldsomt til bb. og blev liggende uden at rette sig op, besluttedes det at forlade fartøjet, hvorefter gummiredningsflåden pustedes op, og den 3 mand store besætning gik i flåden. 6—8 min. senere sank U. Ca. 2½ time senere blev redningsflåden observeret af et tysk lastskib, som tog U.s besætning om bord..

Anm. Ministeriet må antage, at kæntringen skyldes vejrforholdene i forbindelse med fartøjets — efter det oplyste — forholdsvis ringe stabilitet, og at man ikke kan udelukke, at lasten har forskubbet sig, samt at der er trængt vand ned i fartøjet gennem de åbne nedgange.

243. Motorbåd FALCK af Odense. På fiskeri i Storebælt.

*Kæntret* d. 6. okt. i Storebælt; *2 mand omkommet*. (50)

Politirapport samt rapport fra statens skibstilsyn dat. 7. okt.

Kl. ca. 1800, da F. under SØ.-lig blæst med krap sø befandt sig ud for Stavre Hoved S. for Romsø, begyndte motoren at gå uregelmæssigt og kl. ca. 1815 gik motoren i stå, hvorefter båden drejede agterenden op i søen. Det forsøgtes forgæves at starte motoren igen, men under forsøgene tog båden en del vand ind over agterenden, og pludselig gik agterenden under vand, hvorved stævnen løftedes højt. Umiddelbart efter kæntrede båden. Besætningen — 3 mand — kastedes over bord. 2 mand af besætningen svømmede mod land, medens den tredie hagede sig fast til båden, som flød med kølen opad. Kort efter drev båden mod kysten, og det lykkedes at tilkalde hjælp. — De to mand, der søgte at svømme til land, er senere fundet omkommet.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes motorstop med efterfølgende bordfyldning fremkaldt ved, at agterenden, der var af uhensigtsmæssig konstruktion, ikke blev drejet i læ ved udsætning af anker eller drivanker.

Anm. 2. De omkomne var: elektromekaniker Gert Alfred Graack og assistent Bent Strøm Corfixen, begge af Odense.



244. M/S CARL af Marstal, 352 B.R.T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Karlshamn til København med skærver.

*Kæntret* d. 11. nov. i Østersøen; *forlist*; 3 omkomne. (313)

Søforklaring og søforhør i Marstal d. 19. nov.

Kl. 1705 afgik C. under en jævn ØNØ.-lig brise med moderat sø fra Karlshamn. Kl. ca. 2000 var vinden tiltaget til stiv kuling med meget svær sø, og skibet, der tog en del vand ind på dækket, havde nogle få graders slagside til stb. Der styredes ca. 200°. Kl. ca. 2130 var slagsiden øget til 5—10°. og vandet, der som følge af, at læseportenes klapper var fastkilede, stod højt på dækket i læ side, begyndte at trænge ind gennem utætheder i døren til kabysen. Maskinen, der gik fuld kraft frem, sattes nu på halv kraft frem, og signalet for et skib, der ikke er under kommando, sattes på grund af dårlig styring. Kl. ca. 2140 besluttedes det at søge nødhavn i Simrishamn. Kl. ca. 2200 drejedes skibet til vinden, medens det forsøgtes at frigøre læseportene, men forgæves, hvorefter der fortsattes mod Simrishamn. Kl. ca. 2215 var slagsiden øget til 30—40°, og der opsendtes nødraketter. Vandet trængte nu ind gennem døren til maskingangen og ned i maskinrummet. Maskinen stoppedes, og det besluttedes at forlade skibet. Den oppustelige redningsflåde kastedes ud, men trods forsøg lykkedes det ikke straks at udløse denne. Besætningen begyndte derpå at gøre redningsbåden, der var anbragt i bb. side, klar. Herunder udløstes redningsflåden. Slagsiden var da øget til 50—60°. Styrmanden sprang nu ned i flåden, som imidlertid kom ind under C.s skorsten og vandfyldtes. Da flåden lidt senere kom fri, lagde C. sig kl. ca. 2230 helt over på siden og sank. Kort efter kom endnu en mand af besætningen om bord i flåden. Kl. ca. 2400 blev de to mand i flåden taget om bord i et andet skib. 3 mand af besætningen omkom.

Anm. 1. De omkomne var: skibsfører Henrik Karl Frederik Hansen af København, ungmand Ejnar Andersen af Marstal og kok Kjeld Lykke Nielsen af Slagelse.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene i forbindelse med forskydning af ladningen samt den omstændighed, at læseportene var skalkede.

245. M/S NORTHWIND af København, 299 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Torrevieja til Göteborg med salt.

*Kæntret* d. 18. nov. i Atlanterhavet; *forlist*. (327)

Søforhør i København d. 26. nov.

D. 17. nov. kl. ca. 1030 passerede N. under en hård VSV.-lig kuling med meget svær sø Isla Berlinga om bb. i en afstand af ca. 1 sm. styrende 345° rv.. Kl. 2340 begyndte N. at få slagside til bb. Kl. 2345, da slagsiden var stærkt tiltagende, blev alle om bord kaldt på dækket. Kl. 2350 uddeltes redningsveste, og der opsendtes raketter. Kl. ca. 2355, da slagsiden var ca. 60°, forlod besætningen — 8 mand — samt to passagerer skibet i redningsflåden. D. 18. nov. kl. 0010 blev de 10 personer taget om bord på et andet skib. Kl. ca. 0300 forsvandt N. i en kraftig byge, som varede ca. 15 min., og er ikke siden set. N. formodes at være sunket på 40°53'N., 9°21'V.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til, at N. kæntrede.

## SPRUNGET LÆK

246. SM. JØRGEN PETER af Grenå, 69 B.R.T. Bygget 1901 af eg. På rejse fra Nørresundby til Frederikssund med cement.

*Sprunget læk*; *motorhavari* d. 19. feb. i Kattegat; *søgt nødhavn*. (61)

Søforklaring i Grenå d. 2. marts.

Kl. 1930, da J. P. under en ØNØ.-lig kuling befandt sig i Ålborg bugt, opdagedes det, at der var så meget vand i maskinrummet, at skrueakselen arbejdede i vand, hvorefter skibet blev pumpet læns. Kl. 2000 faldt trykket i motorens smøreoliesystem som følge af, at der var kommet vand i systemet, og kl. ca. 2015, da J. P. befandt sig 2½ sm. N. for Gjerrild fyr, blev motoren stoppet. Kl. ca. 2100 blev J. P. taget på slæb af et fiskefartøj, som var blevet tilkaldt ved hjælp af blus, og slæbt ind til Udbyhøj.

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

247. SM. ELKA af Skælskør, 99 B.R.T. Bygget 1907 af eg og bøg. På rejse fra Ålborg til Køge med cement.

*Sprunget læk* d. 2. april i Kattegat; *grundstødt*. (99)

Strandingsindberetning dat. 2. april. Søforhør i Korsør d. 8. april. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 23. april.

Kl. ca. 0000, da skibet under en jævn VNV.-lig brise befandt sig i Kattegat, opdagedes der vand i maskinrummet. Kl. ca 0100, da E. var tværs af Lysegrund, var skibet pumpet læns, men kort efter stod vandet igen højt i maskinrummet. Maskinen blev sat fuld kraft frem samtidig med, at alle pumper blev taget i brug for at forsøge at holde skibet læns. Vandet fortsatte imidlertid med at stige, hvorfor det besluttedes at anløbe Helsingør, men kl. ca. 0445 tog E. grunden ca. 1000 m øst for Hornbæk havn og blev stående. D. 11. april kom E. flot ved fremmed hjælp og blev bugseret til København.

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

248 .Ff. LIS OTT af Hirshals, 96 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hirshals med fisk.

*Sprunget læk* d. 29. maj i Nordsøen; *sunket; forlist.* (140)

Søforhør i Hirshals d. 2. juni.

Kl. ca. 0730, da L. O. under en frisk brise til kuling befandt sig ca. 40 sm. V. for Egersund, slog en sø ind over skibet, som bordefyldte og derefter blev liggende med ca. 35° slagside til styrbord. Der lænsedes fra lasten, men pumperne gav ikke meget vand. Kl. ca. 0900 kom to andre fiskeskibe til hjælp, og det forsøgtes at rette L. O. op ved hjælp af trosser til skibets mast og hæk, men da skibet rettede sig, væltede det straks til bb. og blev liggende med en krængning på ca. 35°. L. O. blev derefter taget på slæb mod Egersund, og besætningen gik om bord på det slæbende skib. Efter nogen tids bugsering sprang trossen og kort efter — kl. ca. 1540 — sank L. O.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes, at L. O. er sprunget læk.

249. Ff. KISS-INA af Skagen, 38 B.R.T. Bygget 1945 af eg og bøg. På rejse fra Skagen til fiskeplads i Nordsøen.

*Sprunget læk* d. 19. juni i Skagerak. (155)

Søforklaring i Hirshals d. 23. juni.

Kl. ca. 1600, da K.-I. under en jævn V.-lig brise befandt sig ca. 20 sm. N. af Hirshals, opdagedes det, at der stod vand op til dørken i maskinrummet. Lænsning blev straks påbegyndt med lænsepumpen og med håndpumper. Da vandet fortsat steg, tilkaldtes hjælp over radioen. Kl. ca. 1630 gik motoren i stå, og skibet begyndte at drive mod land. Kl. ca. 1800 blev K.-I. taget på slæb af et fiskefartøj og ankom kl. 2000 til Hirshals, hvor skibet blev pumpet læns ved hjælp fra land.

Anm. Ministeriet må antage, at lækagen skyldes, at rorkisten var revnet.

250. Ff. ANNE JYTTE af Thyborøn, 19 B.R.T. Bygget 1916 af træ. På fiskeri i Nordsøen.

*Sprunget læk* d. 10. juli i Nordsøen. (181)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 15. juli.

D. 10. juli, da A. J. befandt sig ca. 60 sm. NV. for Thyborøn, opdagedes det, at fartøjet var læk i agterskibet. A. J. blev senere taget på slæb af et redningsskib og indbragt til Thyborøn.

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

251. M/S SKANDERBORG af København, 1700 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Gdynia til Tenerifa med cement i sække.

*Sprunget læk* d. 23. juli i Den engelske Kanal; *søgt nødhavn.* (229)

Søforklaring i Amsterdam d. 6. sept.

Kl. ca. 1920, da S. under en hård SV.-lig kuling med svær SV.-lig dønning befandt sig på 50°33'N., 0°12'0., konstateredes en kraftig opbuling af fordækket og store indtrykninger i siderne ved middelspartet. Kursen blev straks ændret mod Dover, hvortil skibet ankom d. 24. juli kl. 0015. Det konstateredes, at skibet trak vand, og en undersøgelse viste, at der var en revne i stb. side under vandlinien, hvorfor der tilnggedes en lækmåtte.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at der var stuvet for meget af skibets ladning på mellemdækket.

252. Ff. PALMEN af Balka Strand, 5 B.R.T. Bygget 1917 af eg. På fiskeri i Østersøen.

*Sprunget læk* d. 30. aug. i Østersøen; *forlist.* (293)

Politirapport dat. 3. sept.

Søforhør i Neksø d. 25. okt.

Kl. ca. 0500, medens P. under en frisk VSV.-lig brise befandt sig i farvandet mellem Öland og Gotland styrende NNØ. og sejlen med en fart af ca. 7 knob, opdagedes det, at der stod vand op over ballasten. Det forsøgtes at lænse med motorpumpen og håndpumpen,

men da vandet stadig steg i skibet, bjærgedes P.s garn over i et tilkaldt fiskefartøj, hvorfra man samtidig fik en ekstra pumpe om bord; men kort efter gik P.s motor i stå som følge af det indtrængende vand. Besætningen — 2 mand — blev taget om bord i det andet fiskefartøj, og 10 minutter senere, kl. 0550, sank P. ca. 30 sm. NNØ. for Ölands södra grund. Anm. Ministeriet må antage, at fartøjet har arbejdet sig læk i søen.

253. Ff. SONJA af Skagen, 37 B.R.T. Bygget 1938 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Skagen.

*Sprunget læk* d. 3. sept. i Nordsøen; *sunket*. (237)

Søforklaring i Skagen d. 13. sept.

Kl. ca. 2355, da S. under en stiv Ø.-lig kuling styrende Ø.t.S. med ringe fart befandt sig ved Fladen grund, mærkedes et voldsomt stød i skibet, og kort efter konstateredes det, at der stod vand i lukafet. Lænsning påbegyndtes, og der opnåedes forbindelse med to andre fiskefartøjer, som fik S. på slæb mod skotsk havn. D. 4. sept. kl. ca. 1400 sprang bugser-trossen. Kl. ca. 1545 sank S. på 80 favne vand. Besætningen — 3 mand — blev taget om bord i et andet fiskefartøj.

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

254. Ff. ANNA MARIE af Hadsund, 11. B.R.T. Bygget 1934 af fyr. På rejse fra Hadsund til Sæby.

*Sprunget læk; sat på grund* d. 29. sept. i Kattegat. (280)

Politirapport dat. 30. sept. Søforklaring i Sæby d. 19. okt.

Kl. ca. 2200, da A. M. i stille, diset vejr befandt sig i Landdybet, opdagedes det, at fartøjet var læk i forskibet. Det forsøgtes at øse vandet ud, men da vandet stadig steg, sattes fartøjet kl. ca. 2300 på grund ved Stensnæs. Besætningen — 1 mand — blev taget om bord i en båd fra land.

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

255. SM. KRISTIAN af Kolby Kås, 63 B.R.T. Bygget 1897 af eg. På rejse fra Aggersund til Kolby Kås med kalk.

Strandingsindberetning dat. 23. nov. Søforklaring og søforhør i Tranebjerg d. 30. nov.

Kl. 1505, da K. under en let N.-lig brise befandt sig N. for Djursland ca. 1½ times sejls fra Gjerrild, opdagedes det, at der stod vand i motorrummet til op over dørken. Lænsningen med håndpumpe og med motorens læsepumpe blev straks påbegyndt, og over radioen tilkaldtes tre i sigte værende skibe, som 15—20 min. senere kom til stede. Efter flere forgæves forsøg på at tage K. på slæb, begyndte K. kl. ca. 1700 at sejle mod Gjerrild for egen kraft. Der blæste da en jævn NNØ.-lig brise med snebyger. Kl. ca. 1730 satte ror-rejserne sig imidlertid fast, og farten måtte tages af skibet. Kort efter lykkedes det at få en slæber over fra et af de andre skibe, men umiddelbart efter opdagedes det, at vandet i K. var steget så højt, at skibet ikke kunne holdes flydende på pumperne, og kl. ca. 1815 forlod den 2 mand store besætning K. i skibets jolle og blev umiddelbart efter taget om bord i det slæbende skib, som derefter satte kursen mod Grenå. Under bugseringen, der var meget vanskelig, fordi K. stadig skar ud til bb., fik K. efterhånden stb. slagside og sank dybere med forskibet. Kl. ca. 2210 sprængtes slæberen, og kl. 2225 sank K. på 56°38'N. 10°46'2 0.

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

## MASKINHAVARI

256. M/S INGER CLAUSEN af Gråsten, 299 B.R.T. Bygget 1958 af stål.

*Maskinhavari* d. 5. jan. i Esbjerg havn. (53)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 6. jan.

Kl. 1915, medens I. C. lå i Esbjerg havn, startedes hovedmotoren. Herunder indtraf en voldsom eksplosion i motorens skylleluftkammer, hvorved kammeret revnede, og et dæksel sprængtes. Dele af dækslet ramte en generator, som blev beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at urenheder i den automatiske dræn-ventil, der tillader, at smøreolie fra lejet ved startluftglideren uhindret kan løbe til bundkarret, har bevirket, at gliderhuset er blevet delvist fyldt med smøreolie, der under start af motoren er blevet ført med startluften ind i cylindrene, hvor den er blevet antændt og har forårsaget en så kraftig eksplosion med påfølgende gennemslag til motorens skylleluftkammer, at dette er revnet.

257. M/S HAMMERODDE af Allinge, 149 B.R.T. Bygget 1920 af stål.

*Maskinhavari* d. 31. jan. i Kattegat; *rørt grunden*. (42)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 3. feb. Søforklaring i Frederikshavn d. 8. feb.

Kl. ca. 2100, da H. i stille, klart vejr befandt sig ved Fladen fyrskib, indtraf en eksplosion i maskinrummet, hvorved 3 kamhjul sprængtes. D. 1. feb. blev skibet taget på slæb af et bjærgningssskib mod Frederikshavn. Kl. ca. 1545 måtte bjærgningsfartøjet ankre for maskinreparation. Kl. 1730, da H. under en NNV.-lig kuling lå i slæbetrossen, sprang denne, hvorefter skibet opankredes for begge ankre. Kl. ca. 1800. medens H. lå opankret ca. 4 sm. NØ. for Nordre Rønner fyr, bordfyldtes skibet af svære søer, medens skibet drev langsomt mod grundt vand og rørte grunden nogle gange med hælen. Kl. ca. 2100 blev H. taget på slæb af to fiskefartøjer. D. 2. feb. kl. 0230 fortøjedes skibet i Frederikshavn, hvor det konstateredes, at skibet var sprunget læk til forskarpen.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til maskinhavariet.

258. SM. JØRDAHL af København, 77 B.R.T. Bygget 1935 af eg og bøg. På rejse fra København til Rønne med foderstoffer.

*Motorhavari* d. 4. feb. i Østersøen; *søgt nødhavn*. (54)

Søforhør i København d. 8. feb.

Kl. 0030, da J. under en svag NØ.-lig brise befandt sig ca. 30 sm. fra Rønne, begyndte motoren at gå ujævnt, og umiddelbart efter hørtes kraftige bankelyde fra den forreste cylinder. Motoren blev straks stoppet, og en undersøgelse viste, at det forreste krumtapleje var beskadiget. Storsejl og stagfok blev sat, hvorefter det forsøgtes at sejle til Rønne for sejl alene. Da J. imidlertid på grund af for ringe vind drev hurtigt sydover, tilkaldtes over radioen hjælp fra land. Kl. ca. 0900 blev J. taget på slæb af en toldkrydser, der kom fra Simrishamn, og slæbt ind til Rønne, hvortil skibene ankom kl. 1330.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til motorhavariet.

259. SM. KONGSØRE af Holbæk, 100 B.R.T. Bygget 1944 af eg. På rejse fra København til Frederikshavn med stykgods.

*Maskinhavari* d. 17. feb. i Kattegat. (59)

Søforklaring i Frederikshavn d. 19. feb.

Kl. ca. 0500, da K. under en svag ØNØ.-lig brise befandt sig 6 sm. Ø. for Ålborg Bugt fyrskib, faldt motorens omdrejningstal. Motoren blev straks stoppet, og en undersøgelse viste, at plejlstangen til det forreste stempel var slået ud gennem siden af krumtaphuset. Da reparation på stedet var umulig, tilkaldtes bugserassistance over radioen. Kl. 0900 blev K. taget på sæb af et bjærgningsfartøj og bugseret til Frederikshavn.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til motorhavariet.

260. M/S POLO af Klakksvik, 208 B.R.T. Bygget 1921 af eg. På rejse fra Halmstad til Klakksvik med træ og cement.

*Maskinhavari* d. 28. feb. i Skagerrak. (69)

Søforklaring i Kristianssand d. 4. marts.

Kl. 1300, da P. under en frisk ØSØ.-lig kuling befandt sig på 57°49'N., 9°23'Ø., hørtes bankelyde fra motoren, som straks blev standset. En undersøgelse viste, at et krumtapleje var gået i stykker hvorfor der over radioen tilkaldtes bugserassistance. D. 1. marts kl. 0400 blev P. taget på slæb af en bugserbåd og bugseret til Kristianssand, hvortil skibet ankom kl. 0700.

261. M/S LEIF STÆRKE af Ommel, 400 B.R.T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra Plymouth til Ålborg med china-clay.

*Maskinhavari* i dagene 13.—19. april i Den engelske Kanal og i Nordsøen; *søgt nødhavn*. (117)

Søforklaring i Frederikshavn d. 5. maj.

D. 13. april kl. 2330, da L. S. befandt sig ca. 30 sm. Ø. for Start Pt. konstateredes det, at kølevandstemperaturen på hovedmotorens cylindre nr. 4 og 5 samt temperaturen på agterste lyddæmper var over normaltemperaturen. Motoren stoppedes, og kølevandssystemet rensedes. D. 14. april kl. 0215 startedes motoren og rejsen fortsattes med langsom fart. Kl. 1415, des motoren, men da det agterste lyddæmperdæksel lakkede, stoppedes motoren straks igen. Kl. 1110 kom en slæbebåd til assistance, og L. S. slæbtes til Southampton. D. 16. april kl. 0900 fortsattes rejsen. Den 17. april kl. 2345, da skibet under en hård VNV.-lig kuling befandt sig ca. 12 sm. fra Terchellingbank fyrskib, gik motoren i stå. D. 18. april kl. 0000 startedes motoren igen, og for halv kraft frem fortsattes rejsen. Fra kl. 0445 blev skibet led-

saget af en slæbebåd. D. 19. april kl. 0200 passeredes Elbe i fyrskib. Kl. 0615 fortøjedes i Cuxhafen.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes svigtende kølevandstilførsel og slitage.

262. M/S RASMUS THOLSTRUP af Middelfart, 904 B.R.T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra Pasadena til Fleetwood med vinylchlorid.

*Motorhavari* d. 28. maj i Det nordlige Atlanterhav. (160)

Søforklaring i Rotterdam d. 24. juni.

Kl. 1140, da R. S. under en jævn V.-lig brise befandt sig på 58°40'5N. 17°23'1 V., hørtes en kraftig bankelyd i agterskibet. Motoren blev straks stoppet, og en undersøgelse viste, at der var opstået brud på knastakslen. D. 29. maj kl. ca. 1500 blev R. S. taget under bugsering til Fleetwood, hvortil skibet ankom d. 11. juni kl. ca. 0400.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

263. SM. DICK af Ærøskøbing, 98 B.R.T. Bygget 1904 af stål. På rejse fra Svendborg til Stralsund i ballast.

*Maskinhavari, grundstødt* d. 9. juli ved Tysklands N.-kyst. (193)

Søforklaring i Ærøskøbing d. 5. aug.

Kl. 1800 passerede D. under en stiv V.-lig kuling Gellen lystønde om bb. Kl. 1830. medens skibet befandt sig i renden mellem bøjerne 13 og 14, gik motoren i stå. Det forsøgtes at ankre, men forinden — kl. 1835 — tog skibet grunden på Ø.-siden af renden og blev stående. D. 11. juli kl. 1000 kom skibet flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende viden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at maskinhavariet skyldes svigtende kølevandstilførsel.

264. SM. INGER af Hobro. 132 B.R.T. Bygget 1916 af stål og jern. På rejse fra Egersund til Krogstadfjord.

*Maskinhavari* d. 14. juli i Kattegat. (235)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 19. juli.

Kl. 1840 havarerede skibets maskine. I. blev taget på slæb og bugseret til Frederikshavn, hvortil det ankom d. 15. juli kl. 0430. En senere undersøgelse viste, at tandhjulene på krumtapakslen, mellemakslen og styreakslen samt tandhjulet til smøreoliepumpen var havarerede.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at et tandhjul har arbejdet sig løst på sin aksel.

265. M/S BAAGØ-FÆRGEN af Assens, 25 B.R.T. Bygget 1931 af eg og bøg. På rejse fra Assens til Båge med passagerer og biler.

*Motorhavari, påsejlet to lystfartøjer* d. 22. juli i Båge havn. (184)

Søforklaring i Assens d. 27. juli.

Kl. ca 0720, da B.-F. passerede indsejlingen til Båge havn med motoren gående meget langsomt frem, blev skruen koblet fra, og skruens virkeretning blev omstyret til bak. Omstyringsanordningen svigtede imidlertid, hvorefter en mand af besætningen blev beordret ned i motorrummet for derfra at omstyre skruens virkeretning til bak. Umiddelbart efter tørnede B.-F. med stævnen mod stævnene af lystfartøjerne „URSULA“ af Klücksted og „LA BONA“ af Rendsburg, der igen tørnede mod lystfartøjerne „CARINA II“ af Rendsburg og „LOBENSTEIN“ af Hamburg. B.-F. led ingen skade ved påsejlingen.

Anm. Årsagen til motorhavariet angives at være, at en bolt i et kardanled i omstyringsanordningen var knækket.

266. M/S LIS GELLERT af Åbenrå, 297 B.R.T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Larvik til Næstved med træmasse.

*Maskinhavari* d. 3. sept. i Kattegat. (228)

Søforklaring i Næstved d. 6. sept.

D. 2. sept. kl. 2343 passerede L. G. under en NØ.-lig kuling med NV.-gående strøm Skagen Rev fyrskib. D. 3. sept. kl. 0015 standsede motoren. En undersøgelse viste, at der ikke tilførtes brændstof, hvorfor det besluttedes at ankre. Da det viste sig, at ankeret ikke kunne holde, tilkaldtes assistance over radioen. Kl. 0250 blev L. G. taget på slæb af et fiske-skib og bugseret til Skagen, hvortil skibet ankom kl. 0530.

Anm. Ministeriet må antage, at maskinhavariet skyldes, at et brændstoffilter var ødelagt.

267. M/S NORTHWIND af København, 299 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Teignmouth til Rønne med ler.

*Maskinhavari* d. 8. sept. i Den engelske Kanal. (285)

Søforklaring i Rønne d. 7. okt.

Kl. 1320 passerede N. under en hård VSV.-lig kuling med tilsvarende sø St. Catherine Point i 2,5 sm. afstand. Kl. 1500 standsede hoved- og hjælpemotoren og en undersøgelse viste, at der var vand i brændselsolien. Det forsøgtes forgæves at starte motoren, hvorefter det viste sig nødvendigt at aftappe brændstofledningerne. Kl. 2050 lykkedes det at få motoren startet igen, og det besluttedes at sejle til Portsmouth. Kl. 2215, da farten blev nedsat for at tage lods om bord, standsede hovedmotoren igen. Kl. 2400 blev skibet opankret. D. 9. sept. kl. 0900 blev N. taget på slæb af en bugserbåd og bugseret til Southampton, hvortil skibet ankom kl. 1200.

268. M/S HERMAN RASK af Vejle, 414 B.R.T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra Engene til Mäntyluoto med lim.

*Motorhavari d. 14. sept. i Oslofjorden; søgt nødhavn. (254)*

Søforklaring i Frederikshavn d. 22. sept.

Kl. 2015, da H. R. under en stiv VSV.-lig kuling med svær sø befandt sig lidt S. for Persgrunden styrende rv. 166°, mærkedes et hårdt stød i agterskibet. Ved en undersøgelse i motorrummet hørtes usædvanlig høj støj fra gearet. D. 15. sept. ankom skibet til Frederikshavn, hvor gearet blev udskiftet med et nyt.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til motorhavariet.

269. M/S NORTHWIND af København, 299 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Teignmouth til Rønne med ler.

*Maskinhavari d. 30. sept. i Nordsøen; søgt nødhavn. (296)*

Søforklaring i Rønne d. 7. okt.

Kl. 1300, da N. under en svag SØ.-lig brise befandt sig ud for Texel, stoppede motoren på grund af svigtende brændstofførsel. En undersøgelse viste, at filtre og brændstofpumper var tilstoppet. Da det viste sig, at N. drev mod land, blev skibet opankret. Kl. 1800 var maskinen atter igang, og det forsøgtes at lette ankeret. Herunder havarerede ankerspillet. D. 1. okt. kl. 0100 stoppede maskinen påny, og kl. 2100 blev N. taget på slæb af en over radioen tilkaldt slæbebåd og slæbtes til Cuxhaven, hvortil skibene ankom d. 2. okt. kl. 1500.

270. M/S MIK af Marstal, 300 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På rejse fra Karlstad til Tyne Dock med træ.

*Maskinhavari d. 7. nov. i Nordsøen. (312)*

Søforklaring i Esbjerg d. 12. nov.

Kl. ca. 2028, da M. underen jævn til frisk SØ.-lig brise befandt sig på ca. 56°10'N., 3°50'Ø., bemærkedes rystelser i skibet. En nærmere undersøgelse viste, at krumtapsakselen var knækket. D. 9. nov. kl. 1745 kom M. under bugsering mod Esbjerg, hvortil skibene ankom d. 11. nov. kl. 0300.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

271. M/S ANNA FREM af København, 299 B.R.T. Bygget 1962 af stål. På rejse fra København til Ystad i ballast.

*Maskinhavari d. 19. nov. i Østersøen. (348)*

Søforklaring i Frederikshavn d. 8. dec.

Kl. ca. 0600, da A. F. under en stiv SØ.-lig kuling med svær sø befandt sig på 55°18'N., 13°05'Ø., indtraf en eksplosion i maskinrummet, hvorefter maskinen standsede. En undersøgelse viste, at lemme til krumtaphuset udfor cylinder nr. 5 var sprængt, plejlstangen bøjet og stemplet og bundrammen sprængt. Ved eksplosionen udbrød en mindre brand i maskineriet, men i løbet af kort tid var branden slukket ved hjælp af ildslukkere. A. F. blev ankeret op, hvorefter der tilkaldtes hjælp over radio. Kl. 1340 blev A. F. taget på slæb af et bjærgningsfartøj og bugseret mod København, hvortil skibet ankom kl. 1830.

Anm. Ministeriet må antage, at maskinhavariet skyldes stempelrivning.

272. Ff. SKOTT af Neksø, 20 B.R.T. Bygget 1918. På fiskeri i Østersøen.

*Motorhavari d. 5. dec. i Østersøen. (367)*

Søforklaring i Neksø d. 6. jan. 1966.

Kl. 2100, da S. befandt sig 35 sm. NV. for Visby, opstod havari på motoren. En undersøgelse viste, at koblingen var opslidt. D. 6. dec. drev S. for en NV.-lig storm med ankeret ude. Kl. ca. 2400 under en frisk NV.-lig brise tog ankeret hold, og fartøjet lå opankret 16 sm. SV.t.V. af Visby. D. 7. dec. kl. ca. 0800 ankom S. til Visby under bugsering. Under stormen led fartøjet mindre skader.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

## ANDRE HAVARIER

273. Ff. ALFRIDA af Ålborg, 10 B.R.T. Bygget 1909 af træ.

*Ekspllosion* om bord d. 4. jan. i Ålborg havn; *sunket*. (90)

Politirapport dat. 4. jan. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 18. jan.

Kl. ca. 1950, medens A. lå fortojet i Skudehavnen, og besætningen arbejdede i motorrummet, konstateredes brandlugt om bord. En nærmere undersøgelse viste, at lugten stammede fra lukafet, hvor en gasflaske med gasbrænder var anbragt. Da kappen til lukafet åbnedes, indtraf en eksplosion, hvorved de tre ombordværende kom lettere til skade, medens fartøjet sank.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes, at lukafet har været delvis fyldt med gas.

274. M/S MOGENS GRÆSBORG af Glyngøre, 299 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Larvik til Næstved med træ.

*Mistet dækslast* d. 17. jan. i Storebælt. (8)

Søforklaring i Næstved d. 20. jan.

Kl. 2130, da M. G. under en hård SV.-lig kuling med S.-gående strøm lå opankret ved Knudshoved, fik en voldsom byge skibet til at krænge stb. over, så lønningen kom under vand. Herved faldt ca. 100 baller træmasse over bord, hvorefter skibet atter rettede sig op, efter at en del af dækslasten var lempet fra bb. til stb. side.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes for ringe stabilitet.

275. Ff. ELLEN MARIE af Listed, 12 B.R.T. Bygget 1936 af træ.

*Ekspllosion om bord* d. 24. jan. i Listed havn. (46)

Politirapport dat. 24. jan. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 28. jan. Søforhør i Nekso d. 11. feb.

Kl. ca. 0530, da E. M. lå fortojet i Listed havn, ville en mand af besætningen tænde gasapparatet i lukafet. I samme øjeblik, han strøg en tændstik, indtraf en voldsom eksplosion, hvorved dækket over forskibet blev revet af, og skibet blev slået læk. Ved eksplosionen pådrog det pågældende besætningsmedlem sig forbrændinger på hænderne og i hovedet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes, at gas fra gasanlægget er strømmet ud i lukafet, muligvis som følge af en betjeningsfejl.

276. SM. VENELIKA af Grenå, 60 B.R.T. Bygget 1904 af eg. På rejse fra Stralsund til Skive med briketter.

*Forlist* i april-maj i Sundet; *1 mand omkommet*. (112)

Strandingsindberetning dat. 6. maj.

D. 6. maj opdagedes det, at V. lå sunket på 55°20'8 N., 12°37'7 Ø., samt at besætningen — 1 mand — var omkommet.

Anm. 1. Der er intet oplyst om årsagen til forliset.

Anm. 2. Den omkomne var: skibsfører Niels Mortensen af Grenå.

277. Ff. BJØRN af Skagen, 20 B.R.T. Bygget 1926 af træ. På fiskeri i Skagerrak.

*Forlist* d. 23. juni i Skagerrak; *1 mand omkommet*. (169)

Søforklaring og søforhør i Skagen d. 1. juli.

Kl. ca. 0400, da B. under en let til jævn brise lå opankret uden vagt på dækket ca. 30 sm. NV. for Hirshals, vågnede besætningen — 3 mand — ved, at der trængte vand gennem skylightet ned i lukafet. Det lykkedes de tre mand at komme på dækket, og umiddelbart efter sank B., hvorefter det lykkedes at få pustet gummiredningsflåden, som drev på vandet, op. Det lykkedes to mand af besætningen at komme op i flåden, hvorimod den tredje var forsvundet. Kl. 0830 blev de overlevende taget om bord i et fiskeskib.

Anm. 1. Den omkomne var bedstemand Lukas Efraimsen af Hirshals.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at forliset skyldes, at der ikke blev holdt fyldestgørende vagt om bord i B.

278. Ff. GERDA af Frederikshavn, 10 B.R.T. Bygget 1912 af træ. På fiskeri i Kattegat.

*Slået læk* d. 12. aug. i Kattegat; *sunket*. (207)

Søforklaring i Frederikshavn d. 20. aug.

Kl. ca. 1000, da G. befandt sig NV. for Læsø, opdagedes det, at der var vand i lukafet og i motorrummet. Redskaberne blev afmærket med en bøjle, og samtidig med at der lænsedes, sejledes G. mod lysbøjle 4 i rute 39. Da vandet trods lænsningen stadig steg, tilkaldtes hjælp

over radioen. Ca. 1 time senere kom G. under bugsering mod Læsø. Kl. ca. 1400. da fartøjet befandt sig ret N. for Nordre Rønner, kændrede det og sank på 8 favne vand. Besætningen — 2 mand — blev taget om bord på det slæbende skib.

Anm. Ministeriet må antage, at fartøjet under brug af trawlskovlene er slået læk.

279. M/S BIRGITTE FRELLSEN af Roskilde, 500 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På rejse fra Arkhangelsk til Coloraine med træ.

*Dækslasten forskubbet* d. 31. aug. i Det nordlige Atlanterhav; sødhavn. (231)

Søforklaring i Lerwick d. 3. sept. Søforhør i København d. 29. okt.

Kl. 0915, da B. F. under en hård NV.-lig kuling med meget svær sø befandt sig ca. 12 sm. ØNØ. af Fetlar med motoren gående halv kraft frem, ændredes kursen til V. Herunder ramtes skibet af flere svære søer, der brød ind over stb. side. Herved forskubbedes dækslasten. og skibet fik ca. 30° slagside til bb. Roret lagdes bb., således at vind og sø kom ind på bb. side, og bb. bundtank nr. 5 lænsedes uden dog at rette skibet op. Den oppustelige redningsflåde blev nu sat ud, men flådens fangline brast, og flåden drev bort, hvorpå bb. redningsbåd blev sat i vandet og holdt klar i læside. Kl. ca. 0950 lænsedes bb. bundtank nr. 1, og der udsendtes nødsignal over radioen. Kl. 1000 var slagsiden ca. 40°. Kl. ca. 1015 stoppede motoren som følge af, at der var trængt vand ind i forbrugstanken gennem svanehalsen. Kl. ca. 1130 kom en russisk trawler til stede, og kl. 1330 kom et russisk bugserfartøj til hjælp og tog kl. 1400 B. F. på slæb mod Lerwick. Kl. 1900, da skibene var kommet i læ af Outer Skernes, blev B. F.s besætning med undtagelse af føreren og overstyrmanden taget om bord i et norsk redningsskib, hvorefter bugseringen fortsatte mod Lerwick, hvortil skibet ankom d. 1. sept. kl. 0500.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

280. M/S IDALITH af Ærøskøbing, 392 B.R.T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Lenin-grad til Randers med træ.

*Mistet dækslast* d. 8. okt. i Østersøen. (270)

Søforklaring i Randers d. 14. okt.

Kl. ca. 1410, da I., der havde 10—15° slagside til styrbord, under en stiv N.-lig kuling med svær sø, befandt sig på ca. 58°30'N., 21°00'Ø., besluttedes det at dreje skibet under og forsøge at rette på dækslasten. Da 3—4 surringer var løsnet, knækkede de 4 forreste dækslaststøtter om stb., og en del af dækslasten faldt over bord. Kl. ca. 1810 tog skibet en svær overhaling, hvorved dækslaststøtterne i bb. side knækkede, og endnu en del af dækslasten faldt over bord. For at rette skibet op, blev yderligere noget af dækslasten kastet over bord.

Anm. Ministeriet må antage, at dækslastens forskubning skyldes vejrforholdene.

281. M/S AXEL SIF af København, 500 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På rejse fra Lenin-grad til Antwerpen med træ.

*Mistet dækslasten* d. 30. okt. til 1. nov. i Den finske Bugt og Østersøen; søgt nødhavn. (304)

Søforklaring i Antwerpen d. 10. nov.

I dagene 30. okt. til 1. nov. befandt A. S. sig i stærk SV.-lig storm i Den finske Bugt og Østersøen. Herunder tog skibet meget vand over dækslasten og fik stærk slagside. D. 30. okt. kl. ca. 0900, da A. S. havde 45° slagside, blev surringerne til dækslasten opgået, hvorefter en del af denne skyllede over bord, og skibet rettede sig noget op. D. 31. okt. kl. 1330 tog skibet en svær sø ind over dækslasten, hvorefter skibet lå med ca. 25° slagside. Besætningen kastede nu så meget af dækslasten over bord, at skibet lå med 10° slagside, og kursen blev sat mod Farø Sund, hvortil skibet ankom d. 1. nov. kl. 0155.

282. M/S KAREN WINTHER af København, 1600 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Cagliari til Rotterdam med fluorspar.

*Havareret* d. 19. nov. i Middelhavet. (349)

Søforklaring i Amsterdam d. 16. dec.

Kl. ca. 2110, da K. W. under en stiv V.-lig kuling med svær sø befandt sig i Middelhavet, opdagedes det, at skanseklædningsstøtterne på bakken var revet op af dækket, hvorved der var fremkommet store huller i dækket, samt at kabelrummet under bakken og kædekassen var fulde af vand. Maskinen blev beordret langsomt frem, og kursen sattes mod Algier. D. 20. kl. 1400, da vinden var aftaget til en let brise, ændredes kursen mod Gibraltar, hvortil skibet ankom d. 22. kl. 1430.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.



283. SM. SUNSHINE af Randers, 86 B.R.T. Bygget 1915 af eg og bøg. På rejse fra Rønne til Vejle med sten og lervarer.

*Havareret* d. 23. nov. i Østersøen; *forlist*. (328)

Strandingsindberetning dat. 26. nov.; søforhør i Skælskør d. 3. dec.

Kl. 1245, da S. under en stiv SV.-lig kuling med snebyger befandt sig på 54°50'N., 13°09'0. tog skibet en svær sø over bb. side. Vandet sprængte døren til motorrummet, og på grund af indtrængende vand standsede motoren. Da det viste sig umuligt at få motoren startet igen, fortsattes sejladsen for sejl, samtidig med at der sattes nødsignaler. Kl. 1530 blev S. taget på slæb af et fiskefartøj og slæbt mod Klintholm. Kl. 1830, da skibet befandt sig ud for Klintholm havn, sprængtes slæbetrossen og S. drev mod land. Det forsøgtes at kaste anker, men umiddelbart efter huggede S. kraftigt mod bunden. Det forsøgtes af flere fiskefartøjer at få en trosse om bord i S., men skibet førtes af soen ind på grundt vand ca. 200 m V. for Klintholm havn. De ombordværende — 3 personer — blev af redningsbåden fra Klintholm bjærget i land.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

284. Ff. BERIT af Aså, 9 B.R.T. Bygget 1907 af træ. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Skagen.

*Havareret* d. 25. nov. i Skagerrak. (374)

Søforklaring og søforhør i Skagen d. 13. dec.

Lidt efter kl. 2100, da B. under en stiv SØ.-lig kuling befandt sig ud for Grenen, blev fartøjet ramt af en svær sø, der brød ind over det. Søen knuste skyligheten til motorrummet og fyldte motorrummet halvt med vand, hvorefter motoren gik i stå. Samtidig forskubbedes en del jernballast ned over skrueakselen, som derved blokeredes. Ca.  $\frac{1}{2}$  time senere var motorrummet lænset og motoren startet, hvorefter fartøjet sejlede i læ af Grenen og ankrede. I løbet af natten blæste det op, og kl. ca. 0400 sprank ankerrossen, og fartøjet begyndte at drive til søs. Et drivanker etableret ved hjælp af fiskegarn og spande blev sat ud, og det forsøgtes forgæves flere gange at påkalde passerende skibes opmærksomhed ved hjælp af blus. D. 26. nov. kl. ca. 2300 sprængtes trossen til drivankeret, og da roret var blevet slået løs, og noget fiskegarn var kommet i skruen, blev motoren efter at have sat ud nogle gange stoppet. D. 27. nov. kl. 0930 blev B. observeret af et eftersøgningsfly, der forblev på stedet, indtil et marinefartøj kom til stede kl. 1330 og tog B. på slæb ind til Skagen, efter at den to mand store besætning var taget om bord i marinefartøjet. Kl. ca. 2300 ankom fartøjerne til Skagen, hvor en undersøgelse viste, at B. havde lidt en del ovenbords skade samt fået lækager i bunden under motorrummet og lukafet.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

285. Ff. STERNA af Århus, 7 B.R.T. Bygget 1936 af træ. På fiskeri i Kattegat.

*Havareret* d. 25. nov. i Kattegat; *strandet* d. 26. nov. ved Jyllands Ø.-kyst. (341)

Søforklaring i Århus d. 11. dec.

Kl. ca. 1800, da S. under en jævn ØSØ.-lig brise befandt sig ca. 4 sm. ØSØ. for Sletterhage, skulle trawlet sættes ud, medens fartøjet holdtes gående med langsom fart op mod vind og sø. Herunder kom trawlposen uklar af skruen, og roret blokeredes. Der ankredes på 11 favne vand for 12—14 fv. kæde, 17—18 fv. græstrosse samt trawlwirer. Efterhånden friskede vinden, og efter et par timers forløb sprængtes trawlwiren, hvorefter fartøjet gik i drift. Ved hjælp af trawlskovlene, der var tilrigget som drivanker, fastgjort i trawlwiren lykkedes det at manøvrere fartøjet klar af Skadegrunden; men d. 26. nov. kl. 0030 tog S. grunden ved Helgenæs Ø.-kyst ud for Esby.

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

286. Ff. CEYLON af Thyborøn, 32 B.R.T. Bygget 1939 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn.

*Havareret* d. 26. nov. i Nordsøen. (344)

Søforklaring og søforhør i Lemvig d. 21. dec.

Kl. 0815, da C. under en stærk VSV.-lig storm befandt sig 16 sm. N.t.V. af Thyborøn, blev fartøjet med kort mellemrum ramt af to svære søer, der brød ind over fartøjet. I løbet af ca. 10 minutter var lukafet forude næsten fuldt af vand. Over radioen tilkaldtes Ff. „BJARNE KNOPPER“ af Thyborøn, der befandt sig i nærheden, og lidt senere kom til stede og tog besætningen — 3 mand — om bord ved hjælp af en line. B. K. forblev på stedet ca. 2 timer, hvorefter kursen sattes mod Hirshals, hvortil fartøjet ankom kl. ca. 1900. D. 28. nov. blev C. fundet af et fiskefartøj og slæbt ind til Hirshals, hvor det blev pumpet læns og kom på bedding.

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

287. Ff. ZENOBIA af Anholt, 20 B.R.T. Bygget 1945. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Anholt havn.

*Forlist d. 26. nov. ved Anholt. (323)*

Strandingsindberetning dat. 26. nov. Søforklaring og søforhør i Grenå d. 9. feb. 1966.

Kl. 1300, da Z. under en let til frisk SØ.-lig brise befandt sig 7—8 sm. VSV. af Anholt havn, opdagedes det, at kølevandet til motoren svigtede, hvorfor motoren, der var meget varm, blev stoppet. Kølevandsrør og kølekappe forsøgte renses, men forgæves, og fartøjet drev rask for vind og strøm. Der afbrændtes derpå nødblus, og efter nogen tids forløb blev Z. taget under bugsering af et andet fiskefartøj mod Anholt havn. Vinden friskede efterhånden til hård kuling med svær sø, og da fartøjerne befandt sig 1 sm. fra havnen, sprængtes slæbetrossen. Under forsøg på atter at få Z. under bugsering opstod forskellige skader på det bugserende fartøj, hvorefter Z. opankredes. Vindstyrken var da steget til stærk storm og sne. Kort efter, at ankret havde fået fat, sprængtes ankerrossen, hvorefter Z. drev for vind og strøm mod Nordvestrevet. Det lykkedes nu at starte motoren, men efter ca.  $\frac{3}{4}$  times forløb gik motoren i stå. Der afgaves atter nødsignal, hvorefter et andet fiskefartøj kom til hjælp, og Z. kom atter under bugsering; men ca. 1  $\frac{1}{2}$  time senere sprængtes slæbetrossen. Det lykkedes atter at få Z. under bugsering; men da fartøjerne befandt sig i havneindløbet, sprængtes trossen, og Z. tørnede med voldsom kraft mod molehovedet, hvorefter fartøjet drev langs molen, hvor det med agterskibet huggede mod stensætningen. Det lykkedes besætningen — 3 mand — at komme i land på molen, hvorefter Z. drev til søs og forsvandt.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes motorhavariet i forbindelse med vejrforholdene.

288. M/S LEIF STÆRKE af Ommel. 400 B.R.T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra Rouen til Silloth med hvede.

*Havareret d. 27. nov. i Den engelske Kanal. (350)*

Søforklaring i Frederiksværk d. 21. dec.

Kl. ca. 1840, da L. S. under en hård VNV.-lig kuling befandt sig ca. 24 sm. S. for Bill of Portland, ramtes skibet af en stor sø, som brød ind over bb. side og ramte styrehuset, som blev havareret og delvis vandfyldt. Kort efter konstateredes, at ratakslen var knækket, radioanlægget ubrugeligt, samt at vand var trængt ned i lukafer og maskinrum. Der affyredes nødraketter og opnåedes forbindelse med et andet skib, som blev anmodet om at tilkalde slæbebådsassistance. Kl. ca. 2400, da vinden var flovet noget, navigeredes skibet for egen kraft ind mod Tor Bay, hvor der ankredes d. 28. nov. kl. 0900. Kl. 1900 fortsattes sejladsen mod Dartmouth, hvortil skibet ankom kl. 2030.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

## BRAND OM BORD

289. Ff. SONJA af Skagen, 37 B.R.T. Bygget 1938 af træ.

*Brand om bord d. 18. jan. i Skagen havn. (39)*

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 19. jan.

Kl. 0930, da S. lå fortøjet i Skagen havn, opdagedes det, at der i nattens løb havde været brand i mandskabslukafet. Branden var slukket af sig selv. Ved branden skete der en del skade på lukafet.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

290. ROGVUKOLLUR af Sørvåg, 22 B.R.T. Bygget 1930 af eg.

*Brand om bord d. 28. jan. i Vestmanna havn. (107)*

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 6. feb.

D. 28. jan., medens R. med hovedmotoren i gang lå i Vestmanna havn og indtog brændstofolie i stb. brændstoftanke i maskinrummet, indtraf en eksplosion i maskinrummet med efterfølgende brand. Branden blev slukket med skibets skumslukkere.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

291. SM. HULDA WAL af Køge 189 B.R.T. Bygget 1931 af stål.

*Brand om bord d. 29. jan. i Limfjorden. (91)*

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 29. jan.

Kl. 0850, da H. W. befandt sig i Limfjorden lidt Ø. for Ålborg østre havn, opdagedes det, at der trængte kraftig røg op fra skibets motorrum. En undersøgelse viste, at det brændte under dørken i den agterste del af motorrummet. Bekæmpelse af branden blev straks påbegyndt ved hjælp af to skumslukkere; men da der udvikledes så kraftig røg, at det ikke var muligt

at opholde sig i motorrummet, lukkedes tæt overalt til motorrummet, hvorefter skibet gik ind til Rørdal, hvorfra brandvæsenet fra land tilkaldtes og straks efter kom til stede og slukkede ilden.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at nogle gløder er faldet ud af fyret og ned under dørken, hvor noget olie eller lignende er blevet antændt.

292. M/S BORREBY af Århus, 1875 B.R.T. Bygget 1953 af stål.

*Brand om bord* d. 8. feb. i Københavns havn. (168)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 8. feb.

Kl. ca. 1245, da B. lå fortojet ved Larsens Plads, konstateredes brandlugt fra lastrum nr. 3. Brandvæsen fra land blev straks tilkaldt, men inden dette kom til stede, lykkedes det skibets besætning med håndslukkere at få slukket branden, som var opstået i nogle papkartoner. Ved branden skete der mindre skade på lasten.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke, at branden skyldes uforsigtighed med tobaksrygning.

293. Ff. EIRIKUR JALLUR af Kollafjord, 303 B.R.T. Bygget 1962 af stål. På rejse til Bremerhaven.

*Brand om bord* d. 9. feb. på Weser. (92)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 17. feb.

D. 9. feb., da E. J. befandt sig på Weser ca. 1 times sejlads fra Bremerhaven, indtraf en eksplosion med efterfølgende brand i skibets kabys. Branden slukkedes i løbet af 5—10 min. med skibets slukningsmidler.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at en ansamling af oliedampe i oliefyret er blevet antændt.

294. M/S MARGIT af København, 4967 B.R.T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra San Francisco til Colombo med stykgods.

*Brand om bord* d. 11. feb. i Stillehavet; *forlist; 3 omkomne*. (33)

Søforhør i København d. 19. feb.

Kl. 1450 blev maskinen stoppet, efter at temperaturen af køleolien fra nr. 6 stempel var steget til ca. 90°C, og en undersøgelse viste, at stempeltoppen var læk. Cylinder nr. 6 blev derefter koblet ud, og kl. 1555 fortsattes rejsen med maskinen gående for fuld kraft frem. Kl. 1810, da M. under en frisk Ø.-lig brise befandt sig på 17°31'N. 176°41'V., indtraf en voldsom eksplosion med efterfølgende brand i maskinrummet. Ved eksplosionen blev 1. maskinmester, der befandt sig i maskinrummet, alvorligt forbrændt og blev slynget agterover i maskinrummet, hvorfra det lykkedes ham at undslippe gennem nødudgangen i tunnellen. Hovedmaskinen stoppedes fra dækket ved hjælp af hurtiglukkeren, og en mand forsøgte at trænge ned i maskinrummet gennem tunnelskakten for om muligt at yde hjælp til 3 besætningsmedlemmer, der savnedes; men det viste sig umuligt at trænge ind i maskinrummet. Kl. 1823 udsendtes nødmelding over radioen, og der opnåedes kontakt med et andet skib. Kl. 1840, da ilden havde bredt sig til båddækket, gik lyset ud. Kl. 1845 sattes bb. redningsbåd og kort efter jollen i vandet, og 24 mand af besætningen samt en kvindelig passager gik i bådene. Kl. 1900 forlod telegrafisten og føreren som de sidste skibet. Kl. ca. 2130 observeredes fra bådene to voldsomme eksplosioner om bord i M. D. 12. feb. kl. 0545 blev de overleverne — 24 personer — reddet om bord i det andet skib.

Anm. 1. De omkomne var: maskinassistent Juan Anton Elices Arroyo samt motormændene Joao Anton da Luz og Joao José Mariano.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at branden skyldes en eksplosion i hovedmotorens krumtaphus.

295. M/S KASKELOT, 265 B.R.T. Bygget 1948 af eg og bøg.

*Brand om bord* d. 18. feb. i Københavns havn. (55)

Politirapport dat. 18. feb. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 19. feb.

Kl. ca. 1830, da K. lå fortojet ved Grønlandske Handels Plads, opdagedes der brand i aperteringen agter. Brandvæsen fra land blev tilkaldt, og det konstateredes, at det brændte i garneringen i et kammer i aperteringen. I løbet af kort tid var branden slukket.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at varme fra en svejseflamme fra dækket over kammeret har forplantet sig til garneringen og antændt denne.

296. M/S RAILA DAN af Esbjerg, 1768 B.R.T. Bygget 1962 af stål. På rejse fra Hamina til Rochester med cellulose.

*Brand om bord* d. 26. feb. i Nordsøen; *søgt nødhavn*. (64)

Søforhør i København d. 10. marts og 23. april.

Kl. 0300, da R. D. under en NNV.-lig brise med let dønning befandt sig ca. 8 sm. N. for Borkum, opdagede den vagthavende maskinmester, at det brændte under dagtanken. Der blev straks slået brandalarm. Branspjæld blev lukket. Da det hurtigt viste sig umuligt at trænge ind i maskinrummet og bekæmpe branden, forlod besætningen skibet i bb. redningsbåd. Kl. 0405 blev besætningen taget om bord i et norsk tankskib og bragt ind til Emden. Ved branden pådrog 2. maskinmester sig svære forbrændinger, og dæksdrengen blev lettere røgforgiftet. R. D., der havde fået maskinrummet stærkt beskadiget, blev senere taget under bugsering og slæbt ind til Emden.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at en ovenpå dagtanken anbragt pejllhane af selvlukkende type ikke var i orden, hvorved brændselsolie, efter at have fyldt først settling-tanken, dernæst en bundtank og endelig dagtanken, blev presset op gennem pejllhanen, hvorfra den løb ned over varme maskindele og blev antændt.

297. M/S HANNE WEDELL af Vedbæk, 129 B.R.T. Bygget 1912 af stål.

*Brand om bord* d. 8. marts i Københavns havn. (111)

Politirapport dat. 8. marts. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9. marts.

Kl. ca. 1800, da H. W. uden mandskab om bord lå fortøjet ved Nordhavsværftets østre afdeling, opdagedes det, at der var ild i lukafet forude. Brandvæsenet fra land tilkaldtes og slukkede ilden i løbet af en halv time. Ved branden blev loftsgarneringen over øverste køje samt det elektriske ledningsnet beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes en kortslutning i det elektriske anlæg.

298. Ff. DANNEBROG af København, 5 B.R.T.

*Brand om bord* d. 9. marts i Københavns havn. (132)

Politirapport dat. 9. marts. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 12. marts.

Kl. ca. 1230, medens D. lå fortøjet ved Bådehavngade 23, opstod der brand i mandskabs-lukafet, lidt efter at ejeren havde tændt gasanlægget for at koge vand og derefter forladt fartøjet for et kort tidsrum. Brandvæsenet tilkaldtes og fik hurtigt branden slukket.

Anm. ministeriet må antage, at branden skyldes, at noget brandbart materiale har ligget for tæt ved gasbrænderen.

299. M/S URSA II af København, 20 B.R.T. Bygget 1939 af eg og bøg. På rejse fra Kastrup til København.

*Brand om bord* d. 29. marts i Sundet. (161)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 29. marts.

Kl. ca. 1430, da U. II befandt sig i nærheden af Nordre Røse, begyndte motoren at gå uregelmæssigt. En undersøgelse viste, at der var udbrudt brand i den forreste del af motorrummet. Slukning af branden blev straks påbegyndt med vand; men da det viste sig umuligt at bekæmpe branden, blev der lukket tæt til motorrummet, hvorefter kursen blev sat mod Nordre Røse, hvor U. II blev sat på grund. Ca.  $\frac{1}{2}$  time senere blev U. II's fører taget om bord i et forbisejlede fiskefartøj. Kl. 1530 kom et tilkaldt bugserfartøj til stede og påbegyndte slukningen af branden med vand; men da det stadig ikke lykkedes at få branden slukket, blev U. II slæbt ind til bøje 7 i Københavns Yderhavn, hvor brandvæsenet fra land kom til stede og slukkede branden. Ved branden blev motorrummet stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes fejl i det elektriske anlæg.

300. M/S TYR af København, 81 B.R.T. Bygget 1957 af stål.

*Brand om bord* d. 31. marts i Københavns havn. (174)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 31. marts.

Kl. 1755, da T. befandt sig ud for Langelinie, opdagedes det, at der var ild i et tøjskab i et mandskabslukaf. Bekæmpelse af branden med skibets egne slukningsmidler blev straks påbegyndt, hvorefter skibet sejlede ind til Langelinie, hvor brandvæsenet fra land kom til stede og slukkede branden. Ved branden blev lukafet en del beskadiget.

301. Ff. HELENA af Fuglefjord, 12 B.R.T. Bygget 1916 af træ.

*Brand om bord* d. 1. april i Fuglefjord. (105)

Søforklaring i Fuglefjord d. 1. april.

Kl. ca. 0300, da H. lå fortøjet ved kaj i Fuglefjord, var en mand af besætningen i færd med at starte motoren. Umiddelbart efter at motoren gik igang, udbrød der en voldsom brand i maskinrummet. Det forsøgte forgæves at slukke branden ved hjælp af vand i pøse, hvorefter en slange blev rigget til. Kort efter var branden slukket. Ved branden skete der betydelig skade i maskinrum og styrehus.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke, at branden skyldes, at olieholdigt vand fra maskinlasten er blevet slynget ud i maskinrummet og antændt af motorens varme dele.

302. Ff. HOYVIK af Torshavn, 43 B.R.T. Bygget af eg.

*Brand om bord* d. 14. april i Hundested havn. (142)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 29. april.

Kl. ca. 2300, medens H. lå på bedding i Hundested havn, opdagedes det, at der var ildløs om bord. Brandvæsenet tilkaldtes og fik straks branden slukket. Ved branden opstod betydelig skade på forskibet.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at en glød fra den i lukafet opstillede ildovn er faldet ned i en kulkasse, som derved er blevet antændt.

303. Ff. JØRGEN TOMMY af Esbjerg, 28 B.R.T. Bygget 1907 af træ.

*Brand om bord* d. 16. april i Esbjerg havn. (198)

Politirapport dat. 16. april. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20. april.

Kl. ca. 0430, da J. T. lå fortøjet ved kaj i Esbjerg fiskerihavn, opdagedes der brand i lukafet. Brandvæsen fra land blev tilkaldt og fik i løbet af kort tid ilden slukket. Ved branden blev lukafet lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke, at branden skyldes uforsigtighed med tobaksrygning.

304. Ff. KRESTEN KRABBE af Esbjerg, 50 B.R.T. Bygget 1957 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

*Brand om bord* d. 27. april i Nordsøen. (289)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 12. maj, 19. maj og 26. okt.

Kl. ca. 0700, da K. K. under en stiv N.-lig kuling befandt sig ca. 48 sm. NNØ. for Spurn fyrskib, opdagedes der brand i motorrummet. Det forsøgte at slukke branden med vand, men i løbet af kort tid brændte drivremmen til spulepumpen over og vandtrykket forsvandt, hvorfor motorrummet blev lukket til. Fra fartøjer i nærheden overførtes en del ildslukningsapparater, som tømtes ned i motorrummet. Da det fortsat viste sig umuligt at få branden slukket, blev der tilkaldt hjælp fra land over et nærliggende fartøjs radio. Kl. 1000 blev K. K. taget på slæb af to fiskefartøjer. Kl. 1630 blev K. K. taget på slæb af et bjærgningsfartøj og bugseret til Grimsby, hvor branden blev slukket af brandfolk fra land. Ved branden skete der betydelig skade på motorrummet og de elektriske installationer.

305. Ff. EDEL GULDBERG af Esbjerg, 47 B.R.T. Bygget 1956 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

*Brand om bord* d. 30. april i Nordsøen. (114)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 2. maj. Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 5. maj.

Kl. 1030, da E. G. befandt sig ca. 215 sm. V<sup>1</sup>/<sub>2</sub>S. af Grådyb, opdagedes det, at der var udbrudt brand i motorrummet. Slukning af branden blev straks påbegyndt med skibets egne slukningsmidler og noget senere med slukningsmidler fra to over radioen tilkaldte fiskeskibe. Da det viste sig umuligt at bekæmpe branden, blev der lukket tæt overalt til motorrummet, hvorefter et af de tilkaldte fiskeskibe tog E. G. under bugsering mod Esbjerg. D. 31. april kl. 1030 kom redningsskibet fra Esbjerg til stede, og kort efter var branden slukket ved hjælp af slukningsmidler fra redningsskibet, som tog E. G. på slæb ind til Esbjerg. Ved branden blev motorrummet stærkt beskadiget.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

306. SM. ELISABETH af Horsens, 79 B.R.T. Bygget 1908 af stål.

*Brand om bord* d. 13. maj i Horsens havn. (146)

Politirapport dat. 13. maj.

Kl. ca. 0900, da E. lå fortøjet ved kajen ud for Toldboden, tændte et besætningsmedlem op i en olieovn i sit lukaf forude, hvorefter han forlod lukafet. Kort efter opdagedes det, at der trængte røg op fra mandskabets opholdsrum, og en undersøgelse viste, at det brændte i det pågældende lukaf. Da røgdviklingen var så kraftig, at det var umuligt at trænge ind i rummet, tilkaldtes brandvæsenet fra land, som et par minutter senere kom til stede og slukkede branden. Ved branden blev dørken en del beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes overløb af olie forårsaget af urenheder i regulatorens nåleventil muligvis i forbindelse med fejlagtig anvendt fremgangsmåde ved optænding af olieovnen.

307. M/S HANNE SKOU af København, 4211 B.R.T. Bygget 1958 af stål.

*Brand om bord* d. 25. maj i New Orleans. (135)

Søforklaring i New Orleans d. 26. og 27. maj.

Kl. 0130, da H.S. lå opankret på Mississippi, mærkedes brandlugt, og en undersøgelse viste, at der var brand i assistentmessen. Slukning blev straks påbegyndt med skibets brand-

slukningsmidler, ligesom der tilkaldtes hjælp fra land. Kl. 0220 kom en slukningsbåd fra land, og samtidig blev 8 passagerer taget i land ved hjælp af en bugserbåd. Kl. 0225 ankom yderligere 2 slukningsbåde. Kl. ca. 0300 kom brandfolk fra land til assistance, og kl. ca. 0520 var branden slukket. Ved branden blev hele apteringen midskibs ødelagt.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes overophedning af en elektrisk kogeplade.

308. Ff. DORTE af Årø, 20 B.R.T. Bygget 1917 af eg, bøg og fyr.

*Brand om bord* d. 8. juni i Årø havn. (273)

Politirapport dat. 8. juni.

Om morgenen, medens D. lå i Årø havn, var en håndværker fra land i færd med ved hjælp af en skæreblander at fjerne en tom brændselsolietank i motorrummet. Herunder slog en stikflamme ud og antændte træværket i skibet. Det forsøgtes at slukke branden med en spand vand og en skumslukker, som forinden arbejdets begyndelse var blevet anbragt ved arbejdsstedet, og to ved siden af D. liggende fiskefartøjer deltog i slukningsarbejdet med spuleslanger. Brandvæsenet, der var blevet tilkaldt, kom senere til stede og slukkede kort efter branden med skum. Ved branden opstod betydelig skade på skibet.

Anm. Årsagen til branden fremgår af det ovenfor anførte.

309. Ff. ANNA LAILA af Grenå, 16 B.R.T. Bygget 1937. På fiskeri i Nordsøen.

*Brand om bord* d. 10. juni i Nordsøen. (147)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 15. juni.

Kl. ca. 2230, medens A. L. under en jævn til frisk NNV.-lig brise lå forløjet til en anden kutter, der lå opankret ca. 40 sm. N. for Helgoland, opdagedes det, at der stod røg og flammer op fra nedgangen til motorrummet. Det forsøgtes ved hjælp af fartøjets egne slukningsmidler at slukke branden; men efter kort tids forløb gik motoren i stå på grund af det indpumpede vand. Besætningen blev derefter taget om bord på det andet fiskefartøj, hvorfra der tilkaldtes hjælp over radioen. D. 11. juni kl. ca. 0500 kom et marineskib til assistance, og ca. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> time senere var branden slukket. Ved branden opstod betydelig skade i motorrummet.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

310. Ff. ORION af Skagen, 30 B.R.T. Bygget 1931 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Skagen til fiskeplads i Nordsøen.

*Brand om bord* d. 10. juni i Kattegat. (220)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 11. juni. Søforklaring og søforhør i Skagen d. 6. aug.

Kl. ca. 2100, da O. befandt sig ved Skagen lysbøje, opdagedes det, at der trængte røg op fra maskinrummet, som sidst var blevet tilset kl. 2020. Motoren stoppedes, og ilden bekæmpedes med skumslukker, hvorefter maskinrummet lukkedes tæt. O. kom derefter under bugsering til Skagen havn, hvor brandvæsenets røgdykkere konstaterede, at branden var slukket.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes kortslutning i den elektriske installation.

311. Lf. NETTE af København. På lystsejls i Sundet.

*Brand om bord* d. 29. juni i Sundet; *forlist*. (197)

Politirapport dat. 28. juni.

Om eftermiddagen d. 28. juni, da N. befandt sig i farvandet mellem Trekroner og Middelgrunden, gik motoren i stå. Da det forsøgtes at starte motoren igen, indtraf en eksplosion i motoren og store stikflammer slog ud fra motorkassen. Besætningen — 4 mand — kunde på grund af ilden ikke blive om bord og sprang alle iført redningsveste i vandet. Kort efter indtraf endnu en eksplosion, hvorefter fartøjet sank. Besætningen blev senere taget om bord i et tililende fartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes, at benzin og gasdampe i rummet omkring motoren er blevet antændt af gnister fra selvstarterens kommutator.

312. M/S MARION af Nørresundby, 252 B.R.T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Umeå til Skelleftehamn med mel.

*Brand om bord* 6. juli i Den botniske Bugt. (176)

Søforklaring i Nykøbing M. d. 23. juli.

Kl. 1610, da M. befandt sig ca. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> times sejls fra Skelleftehamn, opdagedes brand i den agterste del af lastrummet. Da det viste sig umuligt at slukke branden med skibets slukningsmidler, blev der lukket tæt til lastrummet, hvorefter rejsen fortsattes til Skelleftehamn. Via lodsåden fra Gåsören lodsstation blev brandvæsenet i Skelleftehamn anmodet om at komme til stede ved skibets ankomst og assistere ved slukningen af branden. Kl. 1735 ankom skibet til Skelleftehamn, og kl. 2030 var ilden slukket, efter at ca. 14 tons af ladningen var blevet losset. Ved branden blev ladningen stærkt beskadiget af ild, vand og røg.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

313. Ff. MARITANA af Lamba, 110 B.R.T. Bygget 1886 af eg.

*Brand om bord* d. 25. juli i Færingehavn. (251)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 7. aug.

Kl. 0345, da M. lå fortojlet ved kaj i Færingehavn, opdagedes det, at der var ild i maskinrummet. Alle ombordværende blev straks purret ud, hvorefter ilden blev slukket med vand fra brandslanger. Ved branden blev maskinrummet og det elektriske anlæg i dette en del beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes fejl i det elektriske anlæg i maskinrummet.

314. M/S GAUTATYR af København, 6933 B.R.T. Bygget 1962 af stål.

*Brand om bord* d. 23. aug. i Glasgow havn. (221)

Søforklaring i Glasgow d. 26. aug.

Kl. ca. 0200, da G. lå fortojlet langs kaj i Glasgow, opdagedes det, at der var ild i stb. gang til messerne på hoveddækket. Der blev straks slået alarm, og brandvæsenet fra land tilkaldtes. Ilden bredte sig så hurtigt, at en del af maskinmandskabet måtte forlade kamrene gennem koøjerne. Slukning af branden med skibets egne ildslukkere blev straks påbegyndt, og brandslangerne blev rigget til; men da det viste sig umuligt at trænge ned i maskinrummet på grund af røg, kunne brandpumperne ikke startes. Blæserne og ventilatorerne stoppedes fra maskintoppen. Kort efter brændte det næsten overalt midtskibs. 8 min. efter alarmeringen kom brandvæsenet til stede og havde ca. 1 time senere branden under kontrol. Ved branden blev G. stærkt beskadiget midtskibs.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

375. /S MAINE af København, 2464 B.R.T. Bygget 1945 af stål.

*Brand om bord* d. 2. sept. i Århus havn. (244)

Politirapport dat. 2. sept. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 3. sept.

Kl. 1845, da M. lå fortojlet ved Århus Flydedok, opdagedes det, at der var ild i en gang i mandskabsapteringen agter. Der blev straks slået alarm, og brandvæsenet fra land tilkaldtes, hvorefter slukning med skibets egne slukningsmidler blev påbegyndt. Under slukningsarbejdet måtte en matros, der var blevet spærret inde i et baderum, reddes ud af røgdykkere fra land. Kl. ca. 2000 havde brandvæsenet ilden under kontrol. Ved branden udbrændte alt træværk i gange på hoveddæk og i dækshus.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes fejl i den elektriske installation.

316. SM. VOLO af Fakse Ladeplads, 129 B.R.T. Bygget 1911 af stål. På rejse fra Fakse Ladeplads til Sarpsborg med kalk.

*Brand om bord* d. 8. sept. i Københavns havn. (294)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 8. sept.

Kl. ca. 1320, da V. lå fortojlet i Redhavnen, hvortil skibet var indkommet for at få fjernet en wire, som det under rejsen havde fået i skruen, opdagedes det, at der var udbrudt brand i mandskabslukafet forude. Brandvæsenet fra land blev straks tilkaldt, og kl. 1510 var branden slukket. Ved branden udbrændte lukafet fuldstændigt.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at ladningen af brændt kalk er blevet fugtig, hvorved der er opstået en så kraftig varmeudvikling, at trægarneringen i lukafet er blevet antændt.

317. SM. ELINOR af Neksø, 77 B.R.T. Bygget 1906 af eg.

*Brand om bord* d. 4. okt. i Rønne. (281)

Politirapport dat. 4. okt.

Kl. ca. 1730, da E. lå fortojlet ved kulkajen i Rønne sydhavn, ville skibets fører efter spuling af lastrummet tørre dette. Med henblik herpå hældte han 3 l benzin ud over garneringen, dækkede lastrummet og kastede en brændende tændstik ned i rummet. I samme øjeblik indtraf en eksplosion, hvorved der opstod brand i lastrummet. Slukning af branden blev straks påbegyndt og brandvæsenet fra land tilkaldtes. Kl. 1830 var branden slukket. Ved slukningen blev det nødvendigt at bryde skoddet mellem lastrum og maskinrum ned.

Anm. Årsagen til eksplosionen og branden fremgår af det ovenfor anførte.

318. SM. HAMLET af Rønne, 83 B.R.T. Bygget 1965 af eg. På rejse fra Kalundborg til Neksø med gødning i sække.

*Brand om bord* d. 28.—29. okt. i Østersøen; *forlist*. (303)

Søforklaring og søforhør i Rønne d. 2. nov.

Kl. ca. 2245, da H. under en SV.-lig kuling med meget høj sø befandt sig i Østersøen godt to timers sejlads Ø. for pkt. 5 i rute 32 styrende mod Rønne, sås gnister og ild fra udstøds-

røret. Motorens omdrejningstal reduceredes, og en nærmere undersøgelse viste, at det brændte i motorrummet omkring udstødsrøret og under lydporten i bb. side. Da det ikke var muligt at trænge ned i motorrummet på grund af røg og varme, tømtes en kulsyreslukker ned gennem maskinkappen samtidig med, at kursen ændredes til 20°. Kort efter stoppede motoren og lyset gik ud. Besætningen — 2 mand — gik nu i gummiredningsflåden, der slæbtes efter H., som stadig gjorde fart for skonnertsejlet, der var sat. Ca. 1 time senere lykkedes det føreren efter adskillige forgæves forsøg at komme om bord i H., men da det stadig brændte kraftigt om bord, forlod han atter skibet og kappede fangelinien. D. 27. okt. kl. 0415 blev besætningen taget om bord på et andet skib. Kl. ca. 1000 sank H. på 55°11' N., 13°36' Ø.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at sod i udstødsrøret er blevet antændt, og at en deraf følgende ophedning af udstødsrøret har forårsaget antændelse af træværk eller spildolie i maskinrummet.

319. Ff. JUBI af Hirshals, 96 B.R.T. Bygget 1959 af stål.

*Brand om bord; en mand omkommet ved kulilteforgiftning* d. 7. nov i Hirshals havn. (51)

Politirapport dat. 7. nov. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 8. nov.

Kl. ca. 2300, da J. lå fortojet ved kaj i Hirshals, opdagedes det, at lukafet agter var røgfylt, og at fisker Tage Dalsgaard Jensen, der var forhyret om bord, lå livløs på dørken i lukafet. Da det ikke var muligt at få den pågældende op, blev køjerne til lukafet knust for derigennem at slukke branden med brandmateriel fra et langs siden af J. fortojet fiskeskib. Derved udbrød der åben ild i lukafet. Brandvæsenet fra land tilkaldtes, og efter at røgdykkere havde bragt den bevidstløse op, slukkedes branden. Den pågældende blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet, men var afgået ved døden ved ankomsten dertil. Ved branden blev lukafet og dets elektriske installation stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes uforsigtighed i forbindelse med tobaksrygning.

320. Lf. RELAX af København, 5 B.R.T. På rejse fra København til Vedbæk.

*Brand om bord* d. 13. dec. i Sundet; *forlist*. (385)

Politirapport dat. 13. dec. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 14. dec.

Kl. ca. 1815 afsejlede R. fra Østerbros fiskerihavn. Straks efter bemærkedes spritflugt fra motoren, hvis kølevædske var iblandet sprit. Det forsøgtes at fylde mere vand på køleren, men pludselig slog store flammer ud fra motoren, og fartøjet, der nu befandt sig ca. 100 m fra land, kom i brand. Motoren gik i stå, og fartøjet drev på land, hvorefter besætningen — 2 mand — forlod R., der udbrændte.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at spritholdig kølevædske er strømmet ud af lækager i kølesystemets samlinger, hvorefter spritdampene er blevet antændt af motorens hede dele eller af gnister fra det elektriske system.

## FORSVUNDET

321. Ff. LIBERTY af Skagen, 20 B.R.T. Bygget 1943 af træ. På rejse fra fiskeplads ved Hanstholm til Skagen.

*Borteblevet* d. 27. feb. i Skagerrak; *3 omkomne*. (81)

Politirapport dat. 1. marts. Søforklaring og søforhør i Skagen d. 22. marts.

D. 27. feb. kl. ca. 0200 meddelte L. over radioen til en anden kutter, at L. befandt sig ud for Løkken styrende en NØ.-lig kurs i svær sø. Det blæste da en NØ.-lig storm. Da L. trods aftale ikke meldte sig over radioen kl. 0400 og ikke kom i havn, iværksattes d. 1. marts en eftersøgning med redningsskibet fra Thyborøn, fiskekuttere, marineskibe samt luftfartøjer uden resultat. D. 22. marts fandtes en redningskrans fra L. på stranden 2 km N. for Lyngby landingsplads i Thy. Da der ikke siden er hørt eller set noget til L., må det antages, at kutteren er forlist med mand og mus.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskeskipper Oscar Andersen samt fiskerne Jan Andersen og Harald Poulsen, alle af Skagen.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

322. Ff. GUDRUN af Neksø, 18 B.R.T. Bygget 1964 af træ. På fiskeri i Østersøen.

*Forsvundet* d. 6. dec. i Østersøen; *3 omkomne*. (378)

Politirapport dat. 8. dec. Søforhør i Neksø d. 19. jan. 1966.

Kl. 0100, da G. under en hård V.-lig storm lå underdrejet på 55°23' N., 16°52' Ø., var et andet skib i radiokontakt med G., ligesom fartøjets lanterner kunne ses. Der meldtes alt vel



om bord i G. Kl. 0400 forsøgtes det efter aftale igen at opnå radiokontakt med G., men forgæves. Kl. ca. 0530 forsvandt G.s lanterner. Da det fortsat viste sig umuligt at opnå radiokontakt med G., iværksattes en eftersøgning, hvori deltog skibe og flyvemaskiner. Eftersøgningen, som ophørte d. 12. dec. kl. 1700, forblev resultatløs, idet der dog omkring ovennævnte position blev fundet nogle laksegarn, som antages at have tilhørt G.

Anm. 1. De omkomne var: fiskeskipper Preben Rasmussen af Bodilsker, bedstemand Helge Rode Laursen af Neksø og fisker Kjeld Viking Kjeldsen af Bodilsker.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at G. i det hårde vejr er forlist med mand og mus.

## OVERBORDFALD

323. Ff. FYLLA af Esbjerg, 37 B.R.T. Bygget 1928. På rejse fra Grenå til fiskeplads i Kattegat.

*En mand faldet over bord og druknet* d. 8. jan. i Kattegat. (2)

Søforklaring og søforhør d. 9. jan. i Grenå.

Kl. ca. 1815, da F. under en frisk V.-lig brise befandt sig ca. 11 sm. Ø. for Grenå havn, sås fisker Henning Lauridsen af Hjerting komme op på dækket fra kahytten, og kort efter sås han i skæret af lyset i kahytten falde over bord. Skruen kobledes fra, og der søgtes efter den overbordfaldne ved anvendelse af projektør og med redningskrans klar til brug, men den overbordfaldne kom ikke til syne.

Anm. Ministeriet må antage, at den savnede mistede balancen, faldt over bord og druknede.

324. Ff. I. P. POULSEN af Svaneke, 20 B.R.T. Bygget 1954. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Memel.

*En mand faldet over bord og druknet* d. 21. feb. i Østersøen. (63)

Politirapport dat. 22. feb. Søforhør i Neksø d. 25. feb.

Kl. 2030, da I. P. P. under en frisk N.-lig brise befandt sig i Østersøen, savnedes føreren, der fra kl. 1600 havde vagt alene. Skibet gennemsøgtes og lagdes på modsat kurs, hvorefter farvandet gennemsøgtes med hjælp af projektør til kl. ca. 2400, men den savnede kom ikke til syne.

Anm. 1. Den omkomne var: fiskeskipper Jørgen Gudmund Greve af Svaneke.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at den savnede er faldet over bord og druknet.

325. M/S KRONPRINS OLAV af Frederikshavn, 3119 B.R.T. Bygget 1937 af stål. På rejse fra København til Torshavn med passagerer.

*En passager forsvundet* d. 10. april i Atlanterhavet. (115)

Søforhør i Torshavn d. 12. og 29. april.

Kl. ca. 1515, da K. O. under en SØ.-lig kuling ankom til Torshavn, savnedes en passager — mekaniker Andre Sambert Dalfoss af Husum — som sidst var set mellem kl. 1100 og kl. 1200. En undersøgelse om bord blev straks iværksat, men var resultatløs.

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

326. Ff. MILL-IDA af Neksø, 20 B.R.T. Bygget 1959 af træ. På fiskeri i Østersøen.

*En mand forsvundet* d. 2. juni i Østersøen. (141)

Politirapport dat. 3. juni. Søforhør i Neksø d. 3. juni.

Kl. ca. 1330, da M-I. under en svag brise med rolig sø og en sigtbarhed på over 1½ sm. lå opankret 15—16 sm. NNØ. af Rixhøft, savnedes fiskeskipper Jens Højbjerg Mikkelsen af Neksø, der ca. 10 min. forinden var gået hen agten for styrehuset for at fylde udenbords vand i en træpøs, medens den øvrige besætning befandt sig på fordækket beskæftiget med at ordne fiskeredskaber. Da en eftersøgning om bord viste sig resultatløs, blev ankeret lettet, og en mærkebøje sat ud, hvorefter den savnede blev eftersøgt i farvandet omkring mærkebøjen i ca. 1½ time uden resultat.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende har mistet balancen eller har fået et ildebefindende og er faldet over bord og druknet.

327. Ff. META KIRSTINE af Skagen, 17 B.R.T. Bygget 1944. På fiskeri i Kattegat.

*En mand faldet over bord og druknet* d. 22. juni i Kattegat. (182)

Søforklaring og søforhør i Frederikshavn d. 19. juli.

Kl. ca. 1300, da M. K. under en svag brise med ringe sø befandt sig ca. 20 sm. Ø.t.S. af Skagen, sås fisker Jens Chr. Nørager falde over bord. Der kastedes en line ud til den over-

bordfaldne, som lå ca. 6—8 m fra fartøjet, og som tilsyneladende tog fat i linen, men kort efter forsvandt han. Der tilkaldtes hjælp over radioen, men den påfølgende eftersøgning, der varede til kl. 1600, gav intet resultat.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende har fået overbalance og er faldet over bord.

328. M/S EVELYN MÆRSK af København, 18166 B.R.T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Nagasaki til Bandar Mashur.

*En mand forsvundet* d. 31. juli i Det kinesiske Hav. (212).

Søforhør i København d. 1. sept. og d. 22. okt.

Kl. 1820, da E. M. under en svag SSV.-lig brise befandt sig i den SV.-lige del af Det kinesiske Hav savnedes kok Kurt Svoldgaard Sørensen af Esbjerg, der sidst blev set kl. ca. 1445. Skibet lagdes på modsat kurs og området mellem skibets position kl. 1445 — 4°45'N., 106°51'Ø. — og kl. 1600 — 4°30'N., 106°15'Ø. — blev gennemløbet indtil kl. 2400. I signal udsendtes med anmodning til andre skibe i området om at holde udvig efter den overbordfaldne.

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

329. Ff. SUNDABERG af Klakksvik, 623 B.R.T. Bygget 1952 af stål. På fiskeri i Davis Strædet.

*En mand faldet over bord og druknet* den 31. juli i Davis Strædet. (46)

Søforhør i Klakksvik d. 3. nov.

Kl. 1805, da S. i stille vejr var beskæftiget med trawlfiskeri 12 sm. 245° rv. af Håbets Ø, var en mand af besætningen — Simon Johannes Simonsen af Vidareidi — i kådhed gået uden for rækværket på båddækket. Herunder mistede han sit tag i rækværket og faldt over bord. Der blev straks kastet en bøjle og en redningskrans ud til den overbordfaldne, ligesom det forsøgte at nå ham med en lang stang. S. blev manøvreret rundt, og en redningsbåd sættes i vandet, hvorefter eftersøgning af den overbordfaldne fortsattes indtil mørkets frembrud, uden resultat.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

330. Ff. MANDALAY af Svaneke, 14 B.R.T. Bygget 1949 af træ. På rejse fra Christiansø til Svaneke.

*En mand faldet over bord og druknet* d. 17. aug. i Østersøen. (216)

Politirapport dat. 17. aug. Søforhør i Svaneke d. 24. aug.

Kl. ca. 1900, da M. under en svag NV.-lig brise befandt sig omtrent midtvejs mellem Christiansø og Svaneke sås fisker Poul Anker Nielsen af Svaneke nærme sig lønningen agten for styrehuset, hvor han tog sig til venstre side af brystet, bøjede sig og faldt over bord. M. blev straks vendt, og en anden mand af besætningen sprang i vandet og svømmede hen og greb fat i den overbordfaldne, der tilsyneladende var bevidstløs. Umiddelbart før M. nåede frem til de to mænd, måtte redningsmanden slippe sit tag i den overbordfaldne, som derefter forsvandt under havets overflade og ikke mere kom til syne.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende har fået et ildebefindende og er faldet over bord og druknet.

331. Ff. VIOLA HENRIETTE af Esbjerg, 39 B.R.T. Bygget 1942 af træ. På rejse fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

*En mand faldet over bord og druknet* d. 19. sept. i Nordsøen. (260)

Politirapport dat. 19. sept.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 29. sept.

D. 18. sept. kl. ca. 2345, da V. H. under en stiv til hård VNV.-lig kuling befandt sig ca. 15 sm. VSV. af ER. fyrskib, skulle fisker Preben Rud Madsen af Maydal pr. Holstebro, som opholdt sig sammen med føreren i styrehuset, gå forud for at purre bedstemanden. Fiskeren gik imidlertid først agterud, og da han efter ca. 10 min. forløb ikke var kommet tilbage, konstaterede føreren, at han ikke befandt sig agten for styrehuset. Motoren stoppedes, og skibet lagdes på modsat kurs, og holdtes derefter ved hjælp af Decca i samme position, og den overbordfaldne eftersøgte ved hjælp af projektør. Efter ca. 3 kvarters forløb sås den overbordfaldne et kort øjeblik flydende med ansigtet i vandet. Eftersøgningen fortsattes til kl. ca. 0300, men den overbordfaldne kom ikke mere til syne.

Anm. Ministeriet må antage, at den omkomne har mistet balancen, er faldet over bord og er druknet.

332. Ff. VESTJYSK PIONER af Esbjerg, 66 B.R.T. Bygget 1958 af stål. På fiskeri i Nordsøen.

*En mand faldet over bord og druknet* d. 21. sept. i Nordsøen. (37)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 6. okt.

Kl. ca. 1030, da V. P. under en jævn til frisk NV.-lig brise med dis befandt sig ca. 100 sm. V. for Grådyb Barre, hørtes råb om hjælp. Motoren blev slået bak og en nærmere undersøgelse viste, at føreren — fiskeskipper Anders Peder Kristensen af Esbjerg — som havde været beskæftiget med at sætte garnene ud, var faldet over bord. Der tilkaldtes hjælp over radioen. Den overbordfaldne sås et øjeblik ca. 20 favne fra skibet. En eftersøgning, hvori 30 kuttere og 2 marinefartøjer deltog, afsluttedes kl. ca. 1900, uden at den overbordfaldne var fundet.

Anm. Ministeriet må antage, at føreren er revet over bord af garnene og er druknet.

333. M/S ARGENTINEAN REEFER af Esbjerg, 2808 B.R.T. Bygget 1940 af stål. På rejse fra Nukualofa til Brisbane.

*En mand forsvundet* d. 30. sept. i Stillehavet. (38)

Indberetning dat. 7. okt.

Kl. ca. 1249, da A. R. under en svag Ø.-lig brise med tilsvarende sø, befandt sig i Stillehavet, savnedes matros Jørgen Dyrborg Hansen af København, der sidst var set kl. 1245. Skibet blev lagt på modsat kurs, og kl. 1307 sattes motorredningsbåden ud for at gennemsøge området omkring skibets position kl. 1245. Kl. 1700 blev redningsbåden på grund af opfriskende vind taget om bord igen, og kl. 1930 ved mørkets frembrud blev eftersøgningen, der forblev resultatløs, afbrudt.

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

334. Ff. CHRESTEN NEES af Thyborøn, 31 B.R.T. Bygget 1964 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

*En mand faldet overbord og druknet* d. 17. nov. i Nordsøen. (49)

Søforhør i Lemvig d. 6. dec.

Kl. ca. 0615, da C.N. under en let brise befandt sig ca. 22 sm NV<sup>1</sup>/<sub>2</sub>N. af Thyborøn, savnedes fisker Maar Christian Pedersen Kjøbmand af Vrist, der på dækket var beskæftiget med udsætning af fisketov. Kort efter sås den pågældende i vandet ca. 20 m agten for kutteren. Det forsøgte at bakke kutteren hen til den overbordfaldne, men inden den nåede til stedet, sank den pågældende. En eftersøgning på stedet i ca. 2 timer forblev resultatløs.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er blevet trukket overbord med tovet og druknet.

335. Ff. RELAY af Hundested, 50 B.R.T. Bygget 1960 af eg og bøg. På fiskeri i Østersøen.

*En mand faldet overbord og druknet* d. 26. nov. i Østersøen. (53)

Søforklaring og søforhør i Rønne d. 8. dec.

Kl. ca. 1600, da R. under en stiv til hård SSØ.-lig kuling med snetykning og moderat sø under bjærgning af laksegarn befandt sig ca. 25 sm NØ.t.Ø. af Østergarn, styrende med vinden agterind, blev skruen slået fra. Kort efter tog skibet en kraftig overhaling mod stb. samtidig med, at en sø brød ind over dækket. Da R. atter rejste sig, opdagedes det, at to mand, der havde arbejdet på dækket, var forsvundet, medens en tredje hagede sig fast i stb. vant. Kort efter sås den ene af de overbordfaldne i vandet i nærheden, og ved hjælp af lakselinen lykkedes det at hale den pågældende hen til skibssiden og redde ham om bord. Den anden af de overbordfaldne eftersøgte til næste dag kl. ca. 1400, men uden resultat.

Anm. 1. Den omkomne var: fisker Benny Georg Vang af Helligpeder, Rutsker pr. Hasle.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes vejrforholdene.

## ANDRE ULYKKESTILFÆLDE

336. M/S FREDERIK RAGNE af Vestervik, 2039 B.R.T.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 3. jan. i Københavns havn. (4)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 3. jan.

Kl. 0940, da F.R. lå fortøjet langs kaj i Frihavnen, trådte en havnearbejder, der var på vej ned i lasten, fra lastlejderen over på nogle postsække, der var stablet på mellemdækket til en højde af 1,5 m og ca. 40 cm fra lugekarmen. Herunder skred pastsækkene, og havnearbejderen og nogle af sækkene faldt ned i lasten — et fald på ca. 5 m. Den tilskadekomne, der havde slået hovedet og ryggen, blev i en tilkaldt ambulance kørt på hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

337. M/S TY af Bergen, 100 B.R.T.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 7. jan. i Københavns havn. (18)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 7. jan.

Kl. ca. 0825, da T. lå fortøjet langs siden af et andet skib i Frihavnen, skulle en mand fra T. springe om bord i det andet skib. Herunder gled den pågældende og faldt bagover ned på dækket af T. I en ambulance blev den pågældende, der havde pådraget sig en hjerne-rystelse, kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes is på lønningen.

338. M/S KONGSHAVN af Haugesund, 1190 B.R.T.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 15. jan. i Nykøbing F. havn. (6)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 15. jan.

Kl. ca. 1500, da K. lå fortøjet langs kaj i Nykøbing F. og med kran fra land lossede salpeter i sække, ramte en længe, der blev svinget hen over lastrum nr. 2, en forvalter, der stod på halvdækket mellem lastrummene nr. 1 og 2, hvorved han mistede balancen og faldt ned i bunden af lastrum nr. 2 — et fald på ca. 5 m — og brækkede begge ben. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

339. Ff. SVEND DEGN af Skagen, 49 B.R.T. Bygget 1944. På fiskeri i Skagerrak.

*En mand kommet til skade* d. 21. jan. i Skagerrak. (12)

Politirapport dat. 21. jan. Søforklaring i Skagen d. 25. jan.

Kl. ca. 1000, da S.D. under en let NØ.-lig brise med ringe sø befandt sk ca. 2 sm NNV for Gl. Skagen, fik skibets trawl hold i bunden, hvorved mellemlinen til spilkoppen sprang og ramte en fisker i hovedet. Den tilskadekomne, der havde pådraget sig åbent kraniebrud, blev ved hjælp af en helikopter bragt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

340. Pram F.B. 17. af København.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 22. jan. i Københavns havn. (2)

Politirapport dat. 22. jan.

Kl. 1130, medens F.B. 17 lå fortøjet i Frihavnen og ved hjælp af en kajkran var ved at omlade sisal i ballet til M/S „IDEFJORD“, faldt ballerne ud af en længe, der befandt sig ca. 7 m over prammen. I faldet ramte en af ballerne en havnearbejder. Den tilskadekomne, der havde pådraget sig brud på højre lår samt fået den ene skulder af led, blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til ulykken.

341. Pram F.B. 43 af København.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 28. jan. i Københavns havn. (5)

Politirapport dat. 28. jan.

Kl. 1003, da F.B. 43 lå fortøjet langs siden af et andet skib i Frihavnen og lastede løse sten, var en havnearbejder i færd med at tippe en spand sten ud i lastrummet. Under arbejdet hermed gled den pågældende i stenene og faldt med stenene ned i bunden af lastrummet. I en ambulance blev den pågældende kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

342. SM. MARIE af Fåborg, 71 B.R.T. Bygget 1901 af stål.

*En mand omkommet ved ulykkestilfælde* d. 1. feb. på Fåborg Red. (3)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 1. feb. Søforklaring i Fåborg d. 5 feb.

Kl. ca. 1440, medens M. under en jævn N.-lig brise lå på Fåborg Red og lossede fyld med grab, opdagedes det, at kontravægten for stb. bomgerd, som under arbejdet ved 2 jernhul vandrede op og ned langs stb. forstag, havde flere tårn rundt staget. Føreren af M. — sten-fisker Harald Hesselberg Buch af Fåborg — forsøgte derpå at klare vægten fri ved at slå med staget. Herunder var lossebommen svinget over til stb. side, hvorved gerden slækkede op, og kontravægten faldt ned langs staget og strejfede føreren, som faldt ud over lønningen. Kort efter kom den pågældende op til vandoverfladen ved bb. bov og blev kort efter trukket om bord i jollen, tilsyneladende livløs. Medens det forsøgtes ved kunstigt åndedræt at kalde den bevidstløse til live, sejlede M. til Fåborg havn, hvor han i en tilkaldt ambulance blev kørt til hospitalet. Det konstateredes her, at den pågældende var død af kraniebrud.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

343. M/S TORO af Tønsberg, 5206 B.R.T.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 4. feb. i Københavns havn. (7)

Politirapport samt rapport fra statens skibstilsyn dat. 4. feb.

Kl. ca. 1540, medens T. lå forløjet i Frihavnen, gled en havnearbejder, der var på vej ned ad den faststående jernlejder i 3-lasten og faldt ned på den overdækkede, underste mellemdæksluge — et fald på ca. 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> m. Den tilskadekomne, der havde pådraget sig brud i venstre fod, blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

344. Flydekran DANMARK af Ålborg, 112 B.R.T.

*En mand omkommet ved ulykkestilfælde* d. 11. feb. i Ålborg. (89)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 11. feb.

Kl. ca. 1100, da D. lå forankret i cementfabrikken „Danmark“s lergrav, skulle en flåde forhales langs siden af D., hvorfor kranen blev standset, og en arbejdsmand fra flåden trak en trosse hen over kranens dæk. Efter nogle minutters forløb begyndte kranen at dreje, hvorved den pågældende kom i klemme mellem en pullert og kranhuset. Da kranen var stoppet, faldt den pågældende i vandet, hvorfra han hurtigt blev bjærget op og i en ambulance kørt til hospitalet. Ved ankomsten hertil var han død.

Anm. 1. Den omkomne var arbejdsmand Egon Hedegaard af Klarup.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at kranføreren undlod at sikre sig, at kranens arbejdsområde var frit, inden arbejdet genoptoges.

345. Pram F.B. 42 af København, 87 B.R.T. Bygget 1925 af stål.

*En mand faldet over bord ved et ulykkestilfælde* d. 26. feb. i Københavns havn. (14)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 26. feb.

Kl. ca. 0815, da F.B. 42 lå forløjet langs siden af M/S „OLEO“, mistede en havnearbejder, der hjalp med at afdække lugen, sit tag i presenningen, hvorefter han faldt bagover og ud over siden og ned i vandet. Han blev hurtigt hjulpet om bord i lægteren, hvorefter han i en tilkaldt ambulance blev kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at lægterens rækværk ikke var opsat.

346. SM. FURBO af Fur, 212 B.R.T. Bygget 1916 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 3. marts i Københavns havn. (9)

Politirapport dat. 3. marts.

Kl. ca. 0830, da F. lå forløjet ved kaj i Frihavnen og lossede majs i sække, skred nogle sække i lastrummet ned over en havnearbejder. I en ambulance blev den pågældende, der havde brækket en ankel, kørt til hospitalet.

347. M/S SARGODHA af København, 8585 B.R.T. Bygget 1956 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 3. marts i Port Kembla. (88)

Søforklaring i Melbourne d. 18. marts.

Kl. ca. 0025, da S. lå forløjet ved kaj i Port Kembla, var en maskinassistent i færd med at tænde op under donkeykedlen. Pludselig indtraf en eksplosion og maskinrummet fyldtes med røg. Det lykkedes besætningen at trænge ind i maskinrummet og få bragt den pågældende, der var stærkt forbrændt, op på dækket, ligesom en mindre brand ved kedlen blev slukket ved hjælp af extinktorer. I en ambulance blev den tilskadekomne bragt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at brændselsolie ved en fejltagelse er blevet udtømt i kedlens fyrrum og ved berøring med de hede dele i fyrrummet er blevet for-gasset og derefter antændt.

348. Ff. VILHELM PEDERSEN af Hirshals, 96 B.R.T. Bygget 1959 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 4. marts i Hirshals havn. (86)

Politirapport dat. 4. marts. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 5. marts.

Kl. ca. 1230, da V.P. lå forløjet langs kaj i Hirshals havn, skulle en mand af besætningen ned i lastrummet gennem lugen. Herunder faldt det hængslede lugedæksel i, hvorved den pågældende, der endnu havde hænderne på lugekarmen, fik flere fingre svært beskadiget. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at lugedækslet ikke var sikret.

349. Ff. ANNETTE af Bogense. 9 B.R.T. Bygget 1919 af træ.

*To mand forgiftet* d. 8. marts i Bogense havn. (261)

Politirapport dat. 10. marts.

Kl. ca. 0915, da A. lå forløjet ved kaj i Bogense, var skipperen og en medhjælper beskæftiget i maskinrummet med at afmontere brændstoftanken for rensning og eftersyn. Her-

under følte de sig ilde tilpas, og skipperen tilkaldte hjælp fra land. I to tilkaldte ambulancer blev de kørt til hospitalet, hvor en undersøgelse viste, at de led af akut iltmangel.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes manglende ventilering i forbindelse med, at der samtidig med tankrensningen fyredes i en ildovn forude i fartøjet.

350. Kabelpram HENRY P. LADING af København.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 8. marts i Københavns havn. (79)

Politirapport dat. 8. marts.

Kl. ca. 1215, da H.P.L. lå for tøjlet ved Belvedere Kaj, var en maskinarbejder beskæftiget med at svejse dørklader i maskinrummet. Da han på forstærkningsspanterne ville kravle ned i bunden af maskinrummet, mistede han balancen og styrtede ned i bunden — et fald på ca. 2 m. I en ambulance blev den pgl., der havde brækket højre arm, kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

351. M/S PASADENA af København, 8607 B.R.T. Bygget 1953 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 9. marts i New Westminster. (84)

Rapport fra føreren dat. 10. marts.

Kl. ca. 1020, da P. lå for tøjlet langs kaj, savnedes dækselev Poul Erik Andersen, der kl. 1000 var blevet anmodet om at stille under bakken for at hjælpe med at afstive noget af ladingen. En eftersøgning blev straks iværksat, og kort efter fandtes den pågældende i bunden af lastrum nr. 1. Den pågældende, der havde pådraget sig et brud på ryggen og et kraniebrud, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

352. M/S BREMER STAUER af Bremen, 374 B.R.T.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde*, d. 7. april i Københavns havn. (20)

Politirapport samt rapport fra statens skibstilsyn dat. 7. april.

Kl. 1145, medens B.S. lå ved Kalvebod Brygge og lossede, stod en havnearbejder på mellemdækslugen for at støtte en 5 ton jernplade, som skulle løftes. Da kranen begyndte at løfte, gled pladen lidt langs lugen og ramte en skærstok, som ikke var sikret, og som derfor gav efter, hvorved lugen mistede sin understøtning og faldt med havnearbejderen ned i underlasten — et fald på ca. 3 m. Den tilskadekomne, der havde forstuvet fod, blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at skærstokken ikke var sikret.

353. M/Fg. SKÅNE af Kastrup, 500 B.R.T. Bygget 1961 af stål.

*En passager kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 10. april i Kastrup havn. (130)

Politirapport dat. 10. april Rapport fra statens skibstilsyn dat. 12. april.

Kl. ca. 2230, medens S. lå for tøjlet i Kastrup havn og passagererne var i færd med at gå i land over landgangen, vippede denne, hvorved en ældre dame, som netop var trådt fra skibet ud på landgangen, faldt i vandet mellem skibet og kajen. Den tilskadekomne, der havde pådraget sig en læsion i hovedet, blev kort efter reddet op på kajen og blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at de ved landgangen anbragte kæder, hvis formål er at hindre landgangen i at vippe, ikke var hugget i landgangen.

354. M/S JENS BANG af Ålborg, 3284 B.R.T. Bygget 1950 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 14. april i Københavns havn. (17)

Politirapport dat. 14. april. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 4. maj.

Kl. 2249, medens J.B. lå for tøjlet ved Larsens Plads, gled en havnearbejder, der stående på lugekarmen netop havde hugget krankrogen an i et luge dæksel, og faldt ned i lasten — et fald på ca. 5 m. Den tilskadekomne, der havde pådraget sig bækkenbrud, blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

355. M/S KNUDSHOLM af København, 1158 B.R.T. Bygget 1959 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 14. april i Århus havn. (43)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 14. april og 4. aug. Politirapport dat. 14. april.

Kl. 1735, medens K. lå for tøjlet i Århus havn, skulle 1-lugen tildækkes med ståldæksler af rulle dækseltypen ved hjælp af lossespillet. Herved benyttedes en bugt af lossewiren, lagt under låseanordningens skyder på dækslet overkant. Under hivningen sprængtes beslaget, hvori skyderen kunne glide, hvorved wiren frigjordes og ramte en mand af besætningen, som derved fik overbalance og faldt ca. 7 m ned på mellemdækslugen. Den pågældende, der var stærkt forslået, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes forkert fremgangsmåde ved lugedækningen, herunder at det omhandlede beslag ikke var beregnet til anvendelse som sket.

356. M/S GERMA af Haren am Ems.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 21. april i Københavns navn. (15)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 21. april.

Kl. ca. 1330, da G. lå forføjet ved Kalvebod Brygge og lossede glaubersalt i sække, var en havnearbejder beskæftiget med at lægge sække på en palet. Pludselig skred en tier sække ud, og nogle sække ramte havnearbejderen, som blev væltet omkuld. I en ambulance blev den pågældende, som havde brækket venstre arm, kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at lasten har været dårligt stinet.

357. SM. DORIANA af Fakse Ladeplads, 128 B.R.T. Bygget 1930 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 30. april. (23)

Politirapport dat. 30. april.

Kl. ca. 1230, medens D. lå i Augustenborg havn og lossede valset byg, skulle en ungmand, som opholdt sig i lasten bistå med at flytte sugerøret. Da sugerørets hanger strammedes, løftedes en skærstok ud af sit leje og faldt ca. 2,3 m ned i lasten, hvor den strejfede ungmanden. Den tilskadekomne blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at skærstokken ikke var sikret mod ophivning.

358. M/S MARY NORTH af København, 1176 B.R.T. Bygget 1959 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 30. april a Københavns navn. (21)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 30. april.

Kl. ca. 0850, da M. N. lå forføjet ved den kongelige grønlandske handels plads, var en mand af besætningen beskæftiget med at laste en malerpram, der var firet ned i lastrum nr. 1 i højde med mellemdækket, med 40 kartoner mineralvand — 120 kg. Under ophivning af malerprammen brast de wirestropper, hvori prammen var ophængt, og malerprammen faldt med det pågældende besætningsmedlem ned i lasten — et fald på ca. 3,5 m. Ved faldet slog den pågældende hovedet ned i kartonerne, hvorved flere tænder blev beskadiget, og underlæben blev flækket. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at malerprammens wirer var tærede, i forbindelse med, at prammen under ophivningen har „hængt“ under lugekarmen.

359. M/S ALICE TORM af København, 4890 B.R.T. Bygget 1958 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 10. maj i Paranagua havn. (136)

Indberetning fra konsulatet i Santos. Politirapport dat. 23. sept.

Kl. ca. 1600, da A. T. lå forføjet langs kaj og på grund af regnvejrr havde indstillet lastningen af kaffe og tildækket lugerne med presenninger, fandtes skibets 2. styrmand, der var gået ned i lastrum nr. 3 for at kontrollere ladningens stuvning og separering, liggende bevidstløs på bunden af lastrummet. Den tilskadekomne blev straks hejst op af lastrummet og i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet, hvor en undersøgelse viste, at han havde pådraget sig brud på højre underarm og venstre ben samt beskadiget lændehvirvlen.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til ulykken.

360. Ff. MARTINE af Esbjerg, 49 B.R.T. Bygget 1954 af eg og bøg.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 12. maj i Esbjerg havn. (54)

Rapporter fra statens skibstilsyn dat. 22. okt. og 15. nov.

Kl. ca. 1410, da M. lå forføjet ved kaj i Esbjerg, skulle en maskinarbejder i maskinrummet koble fartøjets spulepumpe til hovedmotoren. Herunder fik han den ene hånd i klemme mellem spulepumpens kilerem og kileremskiven, hvorved hånden blev stærkt beskadiget.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

361. M/S NAUTICA af Hamburg.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 12. maj i Københavns navn. (18)

Politirapport dat. 12. maj.

Kl. 1440, da N. lå forføjet ved kaj og lossede stangjern, var en havnearbejder i færd med at slænge jern an. Da et slæng blev løftet, kom det i sving og ramte med enden havnearbejderen, som blev presset op mod skibssiden. I en ambulance blev den pågældende, som havde brækket to ribben, kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

362. M/S MALACCA af København, 8414 B.R.T. Bygget 1945 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 14. maj i Københavns havn. (24)

Politirapport dat. 14. maj Rapport fra statens skibstilsyn dat. 15. maj.

Kl. ca. 1425, da M. lå fortøjet langs kaj i Frihavnen og lossede lærred i baller, sprængtes stroppen om en længe med to baller à 400 kg, medens længen befandt sig ca. 3,5 m over dækket netop klar af lugekarmen. Den ene balle faldt ned i lasten uden at ramme nogen, medens den anden balle faldt ned på dækket og ramte lugemandens ene ben.. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

363. M/S LIS CHRIST af Rønne, 170 B.R.T. Bygget 1916 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 24. maj i Frederikssund havn. (30)

Politirapport samt rapport fra statens skibstilsyn dat. 24. maj.

Kl. 1030, medens L. C. lå fortøjet i Frederikssund havn, var føreren sammen med en håndværker fra land beskæftiget med at reparere et lossespil. Da spillet afprøvedes, rystedes gangskifterens pal fri, spiltromlen kobledes til, og det herved opståede træk i losseløberen, hvis krog var fastgjort i skanseklædningen, bevirkede, at et led i hangerkæden bristede, hvorved bommen faldt ned på lugekarmen og sprang ud af svanehalsen. Føreren, der stod ved spillet, blev herved klemt inde mellem dette og bommen. En undersøgelse af det bristede kædeled viste, at der fandtes rustdannelser på ca.  $\frac{1}{3}$  af brudfladernes areal. Den tilskadekomne, der havde fået et slag over skulderen, blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

364. Ff. ANNA CHRESTA af Neksø, 20 B.R.T. Bygget 1961. På fiskeri i Østersøen.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 1. juni i Østersøen. (149)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 1. juni.

Kl. ca. 0915, da A. C. befandt sig ca. 3 sm. Ø for Neksø havn, var en fisker beskæftiget med at hale trawlet ind ved hjælp af en nylonstamp over spilkoppen. Da der kom krydstørn i tampen, begyndte spillet at hale i den løse del af tampen. Da fiskeren fik foden i en kinke, blev han trukket ind mod spillet, hvor han kvæstede højre arm og højre ben, inden det lykkedets skibets fører at få standset spillet. Kursen blev straks sat mod Neksø, hvortil A. C. ankom kl. ca. 1000. Ved ankomsten blev den tilskadekomne i en ambulance bragt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

365. M/S ASMARA af København, 10094 B.R.T. Bygget 1961 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 24. juni i Københavns havn. (28)

Politirapport dat. 24. juni.

Kl. ca. 1800, da A. lå og lastede i Frihavnen, hang et stykke tungt maskingods i lossewiren et stykke over bunden af lasten, medens nogle strø blev anbragt under godset. Herunder skrænsede stropperne om godset, hvorved godset tippede og ramte en havnearbejder i hovedet. Den tilskadekomne, der havde pådraget sig kraniebrud, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

366. M/S BASRA af København, 8802 B.R.T. Bygget 1959 af stål.

*Fem mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 26. juli i Københavns havn. (47)

Politirapport samt rapport fra statens skibstilsyn dat. 26. juli.

Kl. 0845, medens B. lå i Frihavnen, var to maskinarbejdere fra land i færd med at foretage eftersyn af B.s ammoniakøleanlæg. Under adskillelsen af en kølekondensator, der var anbragt i frysemaskinrummet, indtraf pludselig en voldsom udstrømning af ammoniak, hvorved de to maskinarbejdere og tre mand af skibets maskinbesætning kom til skade. I ambulance blev de tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at kondensatoren i ulykkesøjeblikket var fyldt med ammoniak af betydeligt overtryk.

367. M/Fg. JULIE af Kalundborg, 2301 B.R.T. Bygget 1962 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 28. aug. i Kalundborg havn. (239)

Politirapport dat. 28. aug.

Kl. ca. 0835, da J. lå fortøjet i færgeleje i Kalundborg havn, var 3 mand af besætningen beskæftiget med udenbords maling fra en stilling på bb. side. Pludselig sprang den ene stillingsende og en matros styrtede ned på kajhammeren, mens det lykkedes de to andre at



holde fast i skibssiden. I en ambulance blev den pågældende, der havde pådraget sig forskellige kvæstelser, kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at det tovværk, der benyttedes til stillins sende, var mørnet.

368. Ff. NETTE af Hishals, 121 B.R.T. Bygget 1961 af stål.

*En mand kommet til skade d. 7. sept. i Hirshals havn. (35)*

Politirapport dat. 7. sept.

Kl. ca. 1500, da N. lå fortøjet ved kaj i Hirshals havn, var en smedesvend beskæftiget med svejsearbejde i stormasten. Pludselig ramte en svejseglød det tov, hvormed den pågældende var surret til masten, og da tovet brændte over, styrtede han ned på dækket — et fald på 8 m. I en ambulance blev den pågældende, der havde pådraget sig brud på højre hæl, kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at det benyttede sikkerhedstov var fremstillet af nylon.

369. M/S GRANE af København, 99 B.R.T. Bygget 1951 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 9. sept. i Københavns havn. (39)*

Politirapport dat. 9. sept.; rapport fra statens skibstilsyn dat. 10. sept.

Kl. ca. 1115, da G. lå fortøjet ved kaj i Københavns havn, var en maskinmester i færd med at adskille indsugningsfilteret på hovedmaskinens turbolader. Da filteret var frigjort, trådte den pågældende et skridt tilbage over kanten af det ristværk, hvorpa han stod, og styrtede ned på dørken — et fald på 2 m. I en ambulance blev den pågældende, der havde fået lettere kvæstelser, kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

370. Ff. NORDSTJERNEN af Grenå, 19 B.R.T. Bygget 1962 På fiskeri i Kattegat.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 15. okt. i Kattegat.*

Politirapport dat. 16. okt.

Kl. ca. 2315, da N., der fiskede med trawl, befandt sig Ø. for Grenå havn, fik trawlet fat i en undervandshindring, hvorved en blok, der var anbragt i lønningen, blev knust, wiren blev frigjort og ramte en fisker over benene. Hjælp blev tilkaldt over radioen, og der blev senere sat læge om bord. Efter skibets ankomst til Grenå havn blev den tilskadekomne, der havde pådraget sig benbrud, i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

371. M/S TOBIAS MÆRSK af København. 12311 B.R.T. Bygget 1963 af stål. På rejse fra Manilla til Bislig.

*En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 19. okt. i Stillehavet. (48)*

Søforklaring i Yokohama d. 17. nov.

Kl. ca. 1030, da T. M. befandt sig Ø. for Mindanao, var reparatør Ip Wai Hung af Hongkong beskæftiget med reparation af lugedækslet på underste mellemdæk i lastrum nr. 3. Da skibet begyndte at rulle voldsomt, faldt to baller hamp fra øverste mellemdæk gennem den åbentstående luge ned i lastrummet og ramte den pågældende over ryggen. Kl. 1600, da T. M. ankom til Bislig, blev den tilskadekomne, der havde indre kvæstelser, ført til hospitalet, hvor han senere afgik ved døden.

372. M/S JENS BANG af Ålborg, 3284 B.R.T. Bygget 1950 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 29. okt. Københavns havn. (44)*

Politirapport dat. 29. okt.

Kl. 1115, da J. B. lå fortøjet ved Kvæsthusbroen, gled telegrafisten på trappen fra kommandobroen og faldt ned på dækket 2 trin under kommandobroen. Den tilskadekomne, der havde brækket venstre ben, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at dæk og trapper lige var spulet, i forbindelse med den omstændighed, at den pågældende benyttede fodtøj med gummisåler.

373. M/S BRASILIEN af København, 5431 B.R.T. Bygget 1954 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 6. dec. i Københavns havn. (56)*

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 6. dec.

Kl. ca. 1140, da B. lå fortøjet i Frihavnen, var to matroser i færd med at hive forskibet ind til kajen ved hjælp af en wire, der var ført til en spillkop på ankerspillet, og som var forsynet med en forhånd bestående af en ca. 5 m lang 9" nylontrasse. Herunder sprængtes

forhåndstrossen, og ved den pludselige og uventede opslækken af wiren mistede den matros, der holdt tøm om spilkoppen, fodfæstet og faldt over mod en pullert, hvorved han forslog ben, ryg og nakke. Den pågældende blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

374. M/S CHARLOTTE PRIVA af Sønderborg, 384 B.R.T. Bygget 1950 af stål.  
*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 29. dec. i Næstved havn. (58)

Politirapport dat. 29. dec.

Kl. ca. 1940, da C. P. lå fortøjet ved kaj i Næstved havn, var en mand ad en lejder på vej om bord med to pakker. Da han befandt sig i højde med lønningen, skred lejderen lidt ud, og den pågældende mistede balancen og faldt ned på kajen — et fald på ca. 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> m. I en ambulance blev den pågældende, der havde kvæstet ryggen, kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes den pågældendes uforsigtighed.

375. Ff. WILLUM af Rødvig, 20 B.R.T. Bygget 1950. På fiskeri i Østersøen.  
*En mand kommet til skade* d. 29. dec. i Østersøen.

Politirapport dat. 30. dec. Søforklaring og søforhør i Rønne d. 21. jan. 1966.

Kl. ca. 1245, da W. under en frisk brise befandt sig ca. 36 sm. V.t.S. for Rønne, ville en fisker, der passede det bb. trawlsplil, skræve over wiren samtidig med, at han tog fat i tromlens bremsehåndtag. Da fartøjet i det samme tog en overhaling, kom hans højre ben uklar af wiren, som trak benet ind mellem wiren og tromlen. Spilmotoren stoppedes straks, og den tilskadekomne, der havde pådraget sig benbrud over knæet, blev befriet, hvorefter W. sejlede mod Rønne, hvortil skibet ankom kl. 1800. Den tilskadekomne blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

## DANSKE SØRETTERS DOMME

eller udtalelser i 1965 om  
søulykker overgået danske skibe

2. jan. Søretten i Lemvig.

Ff. „Thyborøn“ af Thyborøn, som lå opankret i Nordsøen uden vagt på dækket, påsejlet d. 22. maj 1964 af Ff. „Soraya“ af Hundested.

(Se D.S.U.S. 1964 nr. 172).

Det fremgår af sagen, at S.s fører, som var alene i styrehuset, forlod dette for at tilse motoren, uanset at der sås lys fra flere skibe, deriblandt T.

Ministeriet begærede tiltale rejst imod S.s fører i medfør af sølovens § 289 for ved grov fejl og forsømmelse i tjenesten at have foranlediget kollisionen, og imod T.s fører for overtrædelse af bestemmelserne i anordning nr. 120 af 11. april 1953 om udkigstjeneste i danske skibe.

S.s fører idømt en bøde på 600 kr.

T.s fører idømt en bøde på 200 kr.

14. jan. Kriminalretten i Esbjerg.

Ff. „Thorsminde“ af Esbjerg og Ff. „Eben Haetzer“ af Katwijk kollideret d. 12. juni i Nordsøen.

(Se D.S.U.S. 1964 nr. 177).

Ministeriet fandt, at kollisionen skyldtes, at bedstemanden, der havde vagten, ikke holdt behørig udkig og begærede tiltale rejst mod den pågældende i medfør af sømandslovens § 76 for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget kollisionen.

T.s bedstemand idømt en bøde på 300 kr.

21. jan. Rønne søret.

Ff. „Quo Vadis“ af Rønne tørnet klippe ud for Hammerknuden d. 14. aug. 1964.

(Se D.S.U.S. 1964 nr. 69).

Det fremgik af sagen, at føreren havde forladt styrehuset for at tilse maskinen, og at han havde sat selvstyreren til. Da det endvidere fremgik af sagen, at selvstyreren tidligere havde vist sig upålidelig, henstillede ministeriet, at der i medfør af sølovens § 289 rejstes tiltale mod Q.V.s fører for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget påsejlingen.

Q.V.s fører vedtaget en bøde på 250 kr.

24. jan. Politimesteren i Svendborg.

Ff. „P. Hansen“ og Ff. „Dannebrog“, begge af Lundeberg, kollideret d. 4. feb. i Storebælt.

(Se D.S.U.S. 1965 nr. 140).

Ministeriet fandt, at kollisionen skyldtes, at intet af fartøjerne afgav tågesignaler og henstillede, at der i medfør af sølovens § 289 rejstes tiltale mod begge fartøjers førere for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget kollisionen.

P.H.s og D.s førere hver idømt en bøde på 150 kr.

29. jan. Kriminalretten for Frederikshavn.

Ff. „Hans Hjort“ af Skagen grundstødt d. 24. sept. 1963 ved Norges S.-kyst.

(Se D.S.U.S. 1963 nr. 95).

Ministeriet fandt, at grundstødningen skyldtes, at bedstemanden og en rorsmand, der havde vagt, begge var faldet i søvn og henstillede tiltale rejst i medfør af sømandslovens § 76 mod begge de vagthavende for ved grov fejl og forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

H.H.s rorsmand vedtaget en bøde på 200 kr.

H.H.s bedstemands sag udsat.

2. feb. Århus byret.

S/S „Anholt“ af Århus og M/Fg. „Prins Bertil“ af Halmstad kollideret d. 22. dec. 1963 i indsejlingen til Århus havn.

(Se D.S.U.S. 1963 nr. 236).

Det fremgår af sagen, at A.s maskine ikke blev stoppet, da der hørtes tågesignal foran for tværs, før P.B. kunne ses.

Ministeriet begærede tiltale rejst imod A.s fører for overtrædelse af søvejsreglernes regel 16, litra b.

A.s fører vedtaget en bøde på 200 kr.

11. marts. Politimesteren i Sæby.

Ff. „A. Jørgensen“ af Sæby og Ff. „Margrethe“ af Hals kollideret d. 29. feb. 1964 (Se D.S.U.S. 1964 nr. 153).

Det fremgik af sagen, at ingen af de to skibe afgav tågesignaler, hvorfor ministeriet begærede tiltale rejst imod begge skibes førere for overtrædelse af bestemmelserne i søvejsreglernes regel 15, litra c, pkt. 1 og regel 15, litra c, pkt. 8.

A.s fører vedtaget en bøde på 200 kr.

M.s fører frifundet.

12. marts. Politimesteren i Grenå.

M/S „Svanevig“ af Bandholm. Brand om bord d. 16. okt. 1964 i Kattegat. (Se D.S.U.S. 1964 nr. 322).

Ministeriet fandt, at branden skyldtes, at en gasflaske under skibets arbejde i søen var faldet ud af malerskabet i gangen til mandskabsrummene, hvorved ventilen havde løsnet sig, således at gas var strømmet ud og var blevet antændt af ilden i ildovnen, og begærede tiltale rejst imod skibets fører for overtrædelse af § 2 i bekendtgørelse af 23. juni 1952 om gasanlæg i skibe.

S.s fører vedtaget en bøde på 100 kr.

18. marts. Ålborg rets 2. afdeling.

Lf. „Boy“ af Ålborg, som lå opankret i Limfjorden, ud for Egholm, påsejlet d. 28. okt. 1964 af M/S „Holmi“ af Ålborg.

(Se D.S.U.S. 1964 nr. 226).

Det fremgik af sagen, at B. ikke førte den i de internationale søvejsreglers regel 11, litra c foreskrevne ankerkugle, hvorfor ministeriet begærede tiltale rejst imod B.s fører.

B.s fører vedtaget en bøde på 80 kr.

18. marts. Sø- og Handelsretten i København.

Sandpumpe S/S „Storebjørn“ af København og Ff. „Daka“ af København kollideret d. 6. sept. 1964 i Københavns havn.

(Se D.S.U.S. 1964 nr. 203).

Ministeriet fandt, at kollisionen skyldtes, at der ikke blev holdt behørigt udvig om bord i S. og henstillede, at der i medfør af sømandslovens § 76 rejstes tiltale imod S.s styrmand for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget kollisionen.

S.s styrmand vedtaget en bøde på 100 kr.

22. marts.-- Retten i Hjørring.

Ff. „Olga Boel“ af Hirshals grundstødt d. 20. okt. 1964 ved Jyllands V.-kyst. (Se D.S.U.S. 1964 nr. 94).

Ministeriet henstillede, at der i medfør af sølovens § 289 rejstes tiltale imod føreren for ved grov forsømmelse i tjenesten (overladelse af vagten til en fisker uden tilstrækkelig erfaring) at have foranlediget grundstødningen, samt i medfør af sømandlovens § 76 imod fiskeren for ved grov forsømmelse i tjenesten (undladelse af at kalde på føreren) at have foranlediget grundstødningen.

O.B.s fører idømt en bøde på 200 kr.

O.B.s fisker idømt en bøde på 100 kr.

1. april. Færøernes ret.

SM. „Tim“ af Klakksvik og Ff. „Stapin“ af Fuglefjord kollideret d. 3. aug. 1964. (Se D.S.U.S. 1964 nr. 190).

Ministeriet fandt, at kollisionen skyldtes, at der om bord i T. ikke holdtes behørig udvig og bemærkede, at T. havde vigepligt over for S., der var i færd med at fiske, jfr. søvejsregler-

nes regel 26. Ministeriet anmodede om, at der i medfør af sølovens § 289 rejstes tiltale imod T.s fører for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget kollisionen.

Anklagemyndigheden på Færøerne rejste tiltale i medfør af § 293 i bekendtgørelse nr. 319 af 1. dec. 1937, da 1952-loven ikke er trådt i kraft for Færøerne.

T.s fører idømt en bøde på 200 kr.

17. maj. Kerteminde søret.

SM. „Clemens“ af Kerteminde grundstødt d. 1. okt. 1964 i farvandet S. for Fyn. (Se D.S.U.S. 1964 nr. 83).

Ministeriet fandt, at grundstødningen skyldtes, at bedstemanden, der havde vagten, undlod at styre den opgivne kurs, muligvis fordi han var faldet i søvn, og henstillede, at der i medfør af sømandslovens § 76 blev rejst tiltale imod den pågældende for ved grov fejl og forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

C.s bedstemand vedtaget en bøde på 250 kr.

17. maj. Retten i Sønderborg.

Da M/S „Kirsten Mærsk“ d. 25. feb. 1963 lå opankret i Bangkok, konstateredes 6 m vand i lasten.

(Se D.S.U.S. 1963 nr. 249).

En undersøgelse viste, at vandet var trængt ind gennem et afløbsrør, som d. 30. jan. s. å. havde været adskilt for rensning. Efter rensningen havde man undladt at genanbringe stormventilen på afløbsrøret. Ministeriet henstillede, at der blev rejst tiltale imod skibets 1. maskinmester, som af maskinchefen var blevet beordret til at føre tilsyn med det omhandlede arbejde.

K.M.s 1. maskinmester vedtaget en bøde på 1000 kr.

25. maj. Retten i Sæby.

Ff. „Karina“ af Ålbæk grundstødt d. 12. okt. 1964 ved Jyllands Ø.-kyst.

(Se D.S.U.S. 1964 nr. 90).

Ministeriet fandt, at grundstødningen skyldtes, at bedstemanden, der havde vagten, var faldet i søvn ved roret og henstillede, at der i medfør af sømandslovens § 76 rejstes tiltale imod den pågældende for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

K.s bedstemand idømt en bøde på 300 kr.

1. juni. Politimesteren i Esbjerg.

Ff. „Bente“ af Esbjerg og M/S „Inge Fiedler“ af Hamburg kollideret d. 16. aug. 1964. (Se D.S.U.S. 1964 nr. 193).

Ministeriet fandt, at kollisionen skyldtes, at den vagthavende om bord i B. forlod roret uden at foranledige, at den medvaghavende overtog styringen, og henstillede, at der i medfør af sømandslovens § 76 rejstes tiltale imod den vagthavende for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget kollisionen.

B.s vagthavende idømt en bøde på 200 kr.

16. juni. Politimesteren i Randers.

M/S „Anno“ af København og S/S „Tzew“ af Stettin kollideret d. 1. okt. 1964 på Randers fjord.

(Se D.S.U.S. 1964 nr. 217).

Det fremgik af sagen, at A. forsøgte at overhale T., men at der ikke var plads til overhaling på det pågældende sted, hvorfor A. blev suget ind mod T. Da det endvidere fremgik af sagen, at A. havde undladt at afgive signal som foreskrevet i § 8, litra c i bekendtgørelse nr. 327 af 14. dec. 1953 om særlige regler for sejlads m. m. i visse danske farvande, anmodede ministeriet om, at der rejstes tiltale imod A.s fører for overtrædelse af den nævnte bestemmelse.

A.s fører vedtaget en bøde på 150 kr.

19. juli. Søretten i Rønne.

SM. „Helle Munch“ af Hasle grundstødt d. 24. feb. ca.  $\frac{1}{2}$  sm. S. for Dragør. (Se D.S.U.S. 1965 nr. 25).

Ministeriet fandt, at grundstødningen skyldtes, at rorgængerens, som var alene i styrehuset, var faldet i søvn ved roret og henstillede, at der i medfør af sømandslovens § 76 rejstes tiltale imod den pågældende for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

H.M.s rorgænger vedtaget en bøde på 300 kr.

22. juli. Søretten i Esbjerg.

Ff. „Niels Ole“ af Esbjerg, som lå opankret i Nordsøen uden vagt på dækket, påsejlet d. 16. okt. 1964 af Ff. „Grethe Thygesen“ af Esbjerg, som ligeledes uden vagt på lækket lå opankret tæt ved.

(Se D.S.U.S. 1964 nr. 222).

Ministeriet begærede tiltale rejst imod begge skibes førere for overtrædelse af bestemmelserne i anordning nr. 120 af 11. april 1953 om udkigstjeneste i danske skibe.

N.O.s og G.T.s førere hver vedtaget en bøde på 300 kr.

4. aug. Esbjerg søret.

Ff. „Adrijanus“ af Frederikshavn grundstødt d. 16. juli 1964 N. for Lodbjerg fyr. (Se D.S.U.S. 1964 nr. 61).

Det fremgik af sagen, at bedstemanden, som var alene på vagt, faldt i søvn og først vågnede, efter at skibet var grundstødt. Ministeriet henstillede, at tiltale blev rejst imod den pågældende i medfør af sømandslovens § 76 for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

A.s bedstemand vedtaget en bøde på 300 kr.

17. aug. Politimesteren i Grenå.

Ff. „Irma“ af Grenå, der d. 15. maj lå opankret på S.-siden af Anholt Rev, drevet for ankeret og grundstødt på revet.

(Se D.S.U.S. 1965 nr. 46).

Ministeriet fandt, at grundstødningen skyldtes, at bedstemanden, som havde vagt, var faldet i søvn og derfor ikke havde opdaget, at skibet begyndte at drive for ankeret, og henstillede, at der i medfør af sømandslovens § 76 rejstes tiltale imod den pågældende for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

I.s bedstemand vedtaget en bøde på 300 kr.

25. aug. Politimesteren i Viborg.

Ff. „Conni“ af Sundstrup. Flaskegasekspllosion og brand om bord d. 1. nov. 1964 i Sundstrup havn.

(Se D.S.U.S. 1964 nr. 398).

Det fremgik af sagen, at en flaskegasforhandler havde afmonteret en til flaskegasanlægget tilsluttet varmeovn og tilstoppet gastilførselsrøret med en tilspidset pind i stedet for med en slutmuffe. Ministeriet antog, at eksplosionen skyldtes, at gas var sivet ud af gasvarmeovens tilførselsrør og var blevet antændt ved førerens forsøg på at tænde for gasapparatet.

Flaskegasforhandleren, der havde udført arbejdet vedtaget en bøde på 200 kr. for overtrædelse af bestemmelserne i bekendtgørelse af 23. juni 1952 om gasanlæg i skibe.

26. aug. Åbenrå ret.

M/S „Ida Clausen“ af Åbenrå grundstødt d. 2. marts i Fehmarnsund.

(Se D.S.U.S. 1965 nr. 28).

Grundstødningen skyldtes, at føreren forvekslede ledefyrene, som leder gennem Fehmarnsundbroen med Struckamphuk fyr. Da det var fyrklart vejr, og da fyrene ikke havde kunnet give anledning til forveksling, henstillede ministeriet, at der i medfør af sølovens § 289 rejstes tiltale imod I.C.s fører for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

I.C.s fører vedtaget en bøde på 800 kr.

26. aug. Politimesteren i Ålborg.

M/S „Else Marie“ af Kolding grundstødt d. 20. dec. 1964 ved Samsø.

(Se D.S.U.S. 1964 nr. 125).

Ministeriet fandt, at grundstødningen skyldtes slet navigering og henstillede, at tiltale blev rejst imod den vagthavende styrmand i medfør af sømandslovens § 76 for ved grov fejl og forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

E.M.s vagthavende styrmand vedtaget en bøde på 200 kr.

22. sept. Århus byret.

Ff. „Hanne“ af Århus kærtret d. 26. okt. i Århus bugt.

(Se D.S.U.S. 1964 nr. 262).

Det fremgik af sagen, at der var fanget ca. 6,5 tons fisk, af hvilke kun ca. 0,5 tons var anbragt i lastrummet, samt at der ikke var truffet effektive foranstaltninger for at sikre dækslasten imod forskydning.

Ministeriet henstillede, at der i medfør af sølovens § 291 rejstes tiltale imod føreren for overtrædelse af lovens § 32.

Afgørelse: Indenretslig advarsel.

27. sept. Retten i Hjørring.

Ff. „Birthe Sloth“ af Thyborøn og Ff. „Lone Frank“ af Hirshals kollideret d. 28. juni 1964 i Nordsøen.

(Se D.S.U.S. 1964 nr. 181).

Ministeriet fandt, at kollisionen skyldtes dels, at B.S.s fører havde forladt styrehuset medens L.F. nærmede sig, dels, at L.F. undlod at gå agten om B.S. og henstillede tiltale rejst imod B.S.s fører i medfør af sølovens § 289, og imod den vagthavende fisker på L.F. i medfør af sømandslovens § 76.

B.S.s fører idømt en advarsel.

L.F.s vagthavende fisker idømt en bøde på 200 kr.

18. nov. Sø- og Handelsretten i København.

M/S „Kyholm“ af København og M/S „Broager“ af Århus kollideret d. 7. nov. 1964 i Sundet ud for København.

(Se D.S.U.S. 1964 nr. 234).

Ministeriet fandt, at kollisionen skyldtes, dels at der om bord i K. ikke var sat udvig ved særlig udkigsmand på bakken, dels at man om bord i K. under de givne omstændigheder, hvor et fra København udsejlene skibs lanterner måtte påregnes at kunne blive udvisket af lysene fra byen bagved, havde undladt at benytte skibets radar til konstatering at et sådant skibs tilstedeværelse, og henstillede, at der i medfør af sølovens § 289 rejstes tiltale imod K.s fører for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget kollisionen.

K.s fører vedtaget en bøde på 1500 kr.

18. dec. Esbjerg kriminalret.

M/S „Irene Clausen“ af Kolding grundstødt d. 7. okt 1964 ved Irlands Ø.-kyst.  
(Se D.S.U.S. 1964 nr. 85).

Det fremgik af sagen, at der blæste en stiv SV.-lig kuling med svære regnbyger, at et kraftigt tordenvejr satte skibets decca-navigator og radar ud af funktion, samt at den vagthavende styrmand forgæves forsøgte af fastslå skibets position.

Ministeriet fandt, at grundstødningen skyldtes, at den vagthavende styrmand undlod at varsko føreren, således at man f. eks. ved kursændring bort fra land kunne have bragt skibet ud i åbent farvand og henstillede, at der i medfør af sømandlovens § 76 rejstes tiltale imod den pågældende for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

I.C.s vagthavende styrmand idømt en bøde på 150 kr.

30. dec. Nyborg søret.

SM. „Jørn P“ af Sæby grundstødt d. 22. juni 1964 på Sjællands Rev.  
(Se D.S.U.S. 1964 nr. 55).

Det fremgik af sagen, at bedstemanden, der var alene på vagten, var faldet i søvn, og først vågnede efter at skibet var grundstødt. Ministeriet henstillede, at der i medfør af sømandslovens § 76 rejstes tiltale imod den pågældende for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

J.P.s bedstemand vedtaget en bøde på 500 kr.





# TABEL A

Art og antal af de for året 1965 opførte søulykker eller søskader

Søulykkens art	Danske skibe																		Antal omkomne																						
	Årsag																		Danske skibe						Fremmede skibe																
	Vejrforhold, strøm tåge og andre naturårsager		Andre besætningen utilregnelige årsager		Mangler ved skib eller udrustning		Manglende eller utilstrækkelig udkig		Undladelse af at benytte loddet		Overlastning eller utilbørlig lastning		Skødesløs navigering		Andre fejl eller forsømmelser		Ukendt eller uopklaret		Fremmede skibe		Ialt		SM		S/S og M/S		Tilsammen		SM		S/S og M/S		Tilsammen		Ialt						
																							Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	
SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer				
Grundstødning ..	23	20	7	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	12	—	5	12	39	48	79	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Kollision, påsejling o. l. .	10	7	—	1	5	4	—	—	—	—	—	—	—	20	10	19	31	—	—	54	53	7	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Tørnet under- vandshindring	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Kæntring .....	4	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	5	2	5	—	—	3	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Sprunget læk .....	7	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Maskinhavari .....	1	—	—	1	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Andre havarier .....	5	4	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	8	—	—	10	6	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Brand .....	—	—	—	1	8	5	—	—	—	—	—	—	—	8	1	5	4	—	—	21	11	1	—	—	3	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Forsvundet .....	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	6	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Overbordfald .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	3	10	—	—	—	—	12	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Andre ulykkestilfælde	3	—	5	6	1	—	—	—	—	—	—	—	—	5	7	2	5	—	—	16	24	2	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
I alt.....	56	34	22	15	20	13	—	—	—	—	1	—	—	40	30	31	56	12	45	181	194	33	—	10	1	43	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	1

Samlet antal opførte søulykker = 375

## TABEL B

Art og antal af de i året 1965 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 .....	—	—	—	—	—	—
Kollision .....	4	103	—	—	4	103
Kæntring .....	2	112	2	651	4	763
Brand .....	2	93	1	4967	3	5060
Forsvundet .....	2	35	—	—	2	35
Andre årsager .....	9	397	—	—	9	397
Ialt .....	19	740	3	5618	22	6358

TABEL C

Danske og fremmede skibes grundstødninger m. m. i året 1965 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).....	3	3	—	—	6	—	1	—	—	1	7	—	—	—	
Jyllands nordvestkyst (Hanstholm—Grenen) ....	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2	2	—	—	—	
Jyllands østkyst (Grenen— Skanseodde).....	3	1	—	—	4	1	2	1	—	4	8	—	—	—	
Jyllands østkyst (Skanseodde—Grænsen)	1	3	—	—	4	1	3	—	—	4	8	—	—	—	
Limfjorden.....	2	1	—	—	3	—	2	—	—	2	5	—	—	—	
Læsø .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Anholt.....	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Fyns nordkyst m. Samsø	4	4	—	—	8	1	3	—	—	4	12	—	—	—	
Fyns vest- og sydvestkyst (Strib—Fåborg) .....	—	1	—	—	1	—	1	—	—	1	2	—	—	—	
Fyns østkyst m. Langeland	1	—	—	—	1	1	—	—	—	1	2	—	—	—	
Farvandet syd for Fyn.....	1	4	—	—	5	—	4	—	—	4	9	—	—	—	
Ærørs syd- og sydvestkyst ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Sjællands vestkyst m. Sprogø	3	1	—	—	4	—	2	—	—	2	6	—	—	—	
Sjællands nordvest- og nord-kyst (Røsnæs—Gilbjerg Hoved) m. Hesselø .....	—	2	—	—	2	—	4	—	—	4	6	—	—	—	
Sjællands østkyst (Gilbjerg Hoved—Jungs Hoved) m. Amager .....	2	1	—	—	3	—	7	—	—	7	10	—	—	—	
Saltholm .....	—	1	—	—	1	2	—	—	—	2	3	—	—	—	
Middelgrund .....	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	2	—	—	—	
Smålandsfarvandet (Grøn- sund, Ulvsund, Bøge- strømmen og Guldborg sund indbefattet).....	4	6	—	—	10	—	5	—	—	5	15	—	—	—	
Lolland-Falsters syd- og vestkyst.....	1	1	—	—	2	2	2	—	—	4	6	—	—	—	
Møns nord-, øst- og sydkyst (Ulfshale—Tolken) samt Falsters østkyst .....	3	—	—	—	3	1	—	—	—	1	4	—	—	—	
Bornholms syd- og vestkyst...	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Bornholms nord- og østkyst...	1	1	—	—	2	1	—	—	—	1	3	—	—	—	
Ialt.....	31	31	—	—	62	10	39	2	—	51	113	—	—	—	



## ALFABETISK NAVNEREGISTER

Absalon, København, M/S .....	147	Bremer Stauer, Bremen, M/S .....	352
Activ, Randers, SM. ....	114	Britta, Hålsingborg, M/S .....	21
Adriana, Frederiksværk, SM. ....	13	Brosund, Frederikshavn, M/S .....	48
Afrika, København, M/S .....	145	Brotank, Hobro, M/S .....	18
Agne, Göteborg, M/S .....	123	Bugvin, Torshavn, Ff. ....	5
Akela, København, Lf. ....	195	Burgundia, Rønne, M/S .....	216
Albert Mærsk, København, M/S .....	197	Baagø-Færgen, Assens, M/Fg. ....	265
Alexander, Hobro, SM. ....	121		
Alfrida, Ålborg, Ff. ....	273	C.F.Tietgen, Århus, M/S .....	224
Alice Torm, København, M/S .....	359	C. Herup, Marstal, M/S .....	120
Alnor, Gråsten, M/S .....	70	Carl, Marstal, M/S .....	244
Amazona, Fisketangen, M/S .....	101	Ceriba, Riga, Ff. ....	34
Andros, København, M/S .....	178	Ceylon, Thyborøn, Ff. ....	286
Anhøj, Årøsund, M/S .....	14	Charlotte Priva, Sønderborg, M/S .....	374
Anna, Hamburg, M/S .....	44	Chilean Reefer, Esbjerg, M/S .....	156
Anna Chresta, Neksø, Ff. ....	364	Chresten Nees, Thyborøn, Ff. ....	334
Anna Frem, København, M/S .....	271	Codan, Årøsund, SM. ....	9
Anna Laila, Grenå, Ff. ....	309	Costas, Århus, M/S .....	210
Anna Marie, Hadsund, Ff. ....	254	Cranz, Hamburg, M/S .....	33
Anne, København, M/S .....	192		
Anne Jytte, Thyborøn, Ff. ....	250	Dan, Helsingør, M/Fg. ....	213
Anne Marie Bøgelund, Frederikshavn, Ff. ....	162	Danmark, Ålborg, Flydekran .....	344
Annebeth, Østerby Havn, Læsø, SM. ....	233	Danmark, Gedser, D/Fg. ....	115
Annette, Bogense, Ff. ....	349	Dannebrog, København, Ff. ....	298
Annette S., Svendborg, M/S .....	157	Dannebrog, Lundeberg, Ff. ....	141
Antares, Hamburg, M/S .....	23	Delfia, Marstal, M/S .....	7
Argentinean Reefer, Esbjerg, M/S .....	333	Denia, København, M/S .....	17
Arne, Port Limon, M/S .....	75	Denia, Odense, M/S .....	180
Asmara, København, M/S .....	365	Dick, Ærøskøbing, SM. ....	263
Atlas, Århus, M/Sdp. ....	170	Dorella, Esbjerg, Ff. ....	89
Axel Sif, København, M/S .....	281	Doriana, Fakse Ladeplads, SM. ....	357
Aagot, Hirshals, Ff. ....	240	Dorte, Årø, Ff. ....	308
Aase Høj, Horsens, M/S .....	133		
		Ebba Victor, Svendborg, M/S .....	218
B. P.Estred, København, M/S .....	68, 190	Edel Guldberg, Esbjerg, Ff. ....	305
Barka, Koldbrzeg, Ff. ....	100	Eilif, Esbjerg, Ff. ....	169
Barsø, Esbjerg, Ff. ....	90	Eirikur Jallur, Kollafjord, Ff. ....	293
Basra, København, M/S .....	366	Elbe, Hamburg, M/S .....	35
Bente Broe, Thyborøn, Ff. ....	204	Elgö, Nordvik, M/S .....	63
Berit, Aså, Ff. ....	284	Elinor, Neksø, SM. ....	317
Birgitte Frellsen, Roskilde, M/S .....	279	Elisabeth, Horsens, SM. ....	306
Birgitte Holm, Hasle, SM. ....	87, 227	Elka, Skælskør, SM. ....	247
Birgitte Torm, København, M/S .....	165	Ellen, Skagen, Ff. ....	3
Birkholm, København, M/S .....	229	Ellen Marie, Listed, Ff. ....	275
Bjergby, Skagen, Ff. ....	212	Else Kirsten, Frederikshavn, Ff. ....	234
Bjørn, Skagen, Ff. ....	277	Else Marie, Gilleleje, Ff. ....	193
Blaurobbe, Sassnitz, Ff. ....	64	England, Esbjerg, M/S .....	2, 41
Bodil Rie, Frederikshavn, Ff. ....	164	Esso V, København, M/S .....	136
Bogani, Esbjerg, Ff. ....	201	Este, Hamburg, M/S .....	124
Boribana, København, M/S .....	142	Esther, Nørresundby, SM. ....	184
Borreby, Århus, M/S .....	292	Evelyn, Ålborg, SM. ....	168
Brasilien, København, M/S .....	199, 37	Evelvn Mærsk, København, M/S .....	328

F. B. 17, København, Pram .....	340	Irma, Grenå, Ff. ....	46
F. B. 42, København, Pram .....	345	Iselin, Oslo, M/S .....	127
F. B. 43, København, Pram .....	341	Ivan, Hirshals, Ff. ....	181
Falck, Odense, Motorbåd .....	243		
Faxborg, Fakse Ladeplads, M/S .....	6	Jens Bang, Ålborg, M/S .....	372 354
Fem, Zwartsluis, M/S .....	74	Jens Sund, Doverodde, Ff. ....	152
Fortuna, Glückstadt, M/S .....	12	Jesper Clausen, Kolding, M/S .....	98
Frederik Ragne, Vestervik, M/S .....	336	Jette-Jan, Randers, SM. ....	228
Freja, Århus, M/S .....	214	Jomi, Thyborøn, Ff. ....	221
Friedel, Hamburg, M/S .....	55	Jubi, Hirshals, Ff. ....	319
Furbo, Fur, SM. ....	196, 346	Julie, Kalundborg, M/Fg. ....	367
Fylla, Esbjerg, Ff. ....	323	Jørdahl, København, SM. ....	258
		Jørgen Peter, Grenå, SM. ....	246
Gautatyr, København, M/S .....	314	Jørgen Smed, Esbjerg, Ff. ....	174
Geraldine, Kiel, Lf. ....	88	Jørgen Tommy, Esbjerg, Ff. ....	303
Gerda, Frederikshavn, Ff. ....	278		
Germa, Haren am Ems, M/S .....	356	Kalis, Fakse Ladeplads, SM. ....	65
Gertrud Kathrine, Sæby, M/S .....	69	Kalle, Juelsminde, M/Fg. ....	135
Girdle Ness, Skagen, Ff. ....	134	Karen Winther, København, M/S .....	282
Gjellerodde, Esbjerg, Ff. ....	160	Karin K, Klakksvik, M/S .....	148
Grane, København, M/Bgs. ....	369	Karin Tholstrup, Nørresundby, M/S .....	161
Grete Nielsen, København, M/S .....	125	Kaskelot, København, M/S .....	295
Grethe Krogh, Frederikshavn, Ff. ....	220	Kathrine Patersen, Kolding, SM. ....	82
Grimsby, Grenå, Ff. ....	109	Kenitha, Dragør, M/S .....	128
Grusa, Hvidovre, M/Sdp. ....	185	Kidholm, Kolding, Ff. ....	107
Gudrun, Neksø, Ff. ....	53, 322	Kirsten Skou, København, M/S .....	139
Gustav, Odense, M/Sdp. ....	166	Kiss-Ina, Skagen, Ff. ....	249
		Klara, Skagen, Ff. ....	191
Hamlet, Rønne, SM .....	318	Klaus, Hamburg, M/S .....	10
Hammerodde, Allinge, SM .....	257	Klitta, Nakskov, Ff. ....	194
Hanne Jette, Grenå, Ff. ....	126	Knudsholm, København, M/S .....	355
Hanne Skou, København, M/S .....	307	Knudshoved, Korsør, M/Fg. ....	237
Hanne Wedell, Vedbæk, M/S .....	297	Kongshavn, Haugesund, M/S .....	338
Hans Boye, Marstal, M/S .....	79	Kongsmark, Havneby, SM. ....	39
Hans Hjort, Skagen, Ff. ....	230	Kongsøre, Holbæk, SM. ....	259
Heering Rose, København, M/S .....	49	Kresten Krabbe, Esbjerg, Ff. ....	304
Hekva, Esbjerg, Ff. ....	158	Kristian, Kolby Kås, SM. ....	255
Helena, Fuglefjord, Ff. ....	301	Kronprins Olav, Frederikshavn, M/S .....	325
Helge, Odense, M/Sdp. ....	129	Kyrie, Thyborøn, Ff. ....	222
Helios, Stade, M/S .....	102		
Helle Munch, Hasle, SM .....	25	Leif Stærke, Ommel, M/S .....	261, 281
Helle Skou, København, M/S .....	189	Liberty, Skagen, Ff. ....	321
Helmuth, Hamburg, M/S .....	112	Lindborg, Haugesund, S/S .....	40
Helvig, København, M/S .....	179	Lis, Marstal, SM. ....	22
Henny, Kiel, SM .....	76	Lis Christ, Rønne, M/S .....	363
Henry P. Lading, København, Kabelpram .....	350	Lis Gellert, Åbenrå, M/S .....	266
Herman Rask, Vejle, M/S .....	103, 137, 268	Lis Ott, Hirshals, Ff. ....	248
Herm-Margret, Haren am Ems, M/S .....	73	Lisan-Hil, Fåborg, SM. ....	167
Hjernø, Horsens, M/S .....	171	Lise Jørg, Kolding, M/S .....	236
Holger Andreasen, København, M/S .....	232	Lizzie Terkol, Århus, M/S .....	217
Hornstrup, Esbjerg, Ff. ....	155	Lodsbåden, Stige, Motorbåd .....	131
Hoyvik, Torshavn, Ff. ....	143, 302	Lone Krogh, Frederikshavn, M/S .....	146
Hulda Wal, Køge, SM .....	291	Lumumba, Svaneke, Ff. ....	43
		Lykkens Prøve, København, Ff. ....	182
I.P.Poulsen, Svaneke, Ff. ....	324		
Ida Clausen, Åbenrå, M/S .....	28, 77	Maine, København, M/S .....	315
Idalith, Ærøskøbing, M/S .....	95, 280	Malacca, København, M/S .....	362
Inga, Tegelstrand, M/S .....	117	Malmø, Kastrup, M/Fg. ....	144
Inger, Hobro, SM .....	264	Mandalay, Svaneke, Ff. ....	330
Inger Clausen, Gråsten, M/S .....	256	Maran Atha, Esbjerg, Ff. ....	202
Irene, Hamburg, M/S .....	62	Margit, København, M/S .....	294
Iris Clausen, Kolding, M/S .....	26	Margrethe Høyer, Vejle, M/S .....	36
Iris Jørg, Hamburg, M/S .....	67	Marie, Fåborg, SM. ....	342

Marie, Sæby, SM. ....	108	Rógvukollur, Sørvåg, Ff. ....	290
Marion, Nørresundby, M/S .....	312	Rømø, Havneby, M/S .....	72
Marita IV, Lübeck, Lf. ....	78		
Maritana, Lamba, Ff. ....	313	Sahlenburg, Cuxhaven, M/S .....	31
Marius Boel, Hirshals, Ff. ....	205	Samland, Niendorf, Ff. ....	1
Marstal, Marstal, M/Fg. ....	225	Sargodha, København, M/S .....	347
Martin Bøgelund, Hirshals, Ff. ....	163	Satu, København, SM. ....	183
Martine, Esbjerg, Ff. ....	176, 360	Saturn, Ålborg, SM. ....	206
Mary North, København, M/S .....	358	Seemöve, Hamburg, M/S .....	113
Matador, Hamburg, M/S .....	51	Selnes, Oyri, Ff. ....	198
Mathea, København, M/S .....	84, 97	Shell I, København, M/S .....	159
Mayumbe, København, M/S .....	173	Shetland, Esbjerg, Ff. ....	177
Mee Tholstrup, Esbjerg, M/S .....	111	Skaglit, Skagen, Ff. ....	235
Melos, København, M/S .....	154	Skanderborg, København, M/S .....	251
Meonia, Stege, SM. ....	58	Skott, Neksø, Ff. ....	272
Merkator, Bagenkop, Ff. ....	105	Skuld, Kalundborg, M/Bgs. ....	32
Meta Kirstine, Skagen, Ff. ....	327	Skåne, Kastrup, M/Fg. ....	353
Mik, Marstal, M/S .....	270	Sonja, Skagen, Ff. ....	253, 289
Mill-Ida, Neksø, Ff. ....	326	Star, Svendborg, M/S .....	59
Mogens Græsborg, Glyngøre, M/S .....	274	Stavos, Stavanger, M/S .....	4
		Steffen, Kiel, M/S .....	20
N.C.Olsen, Kolby Kås, Ff. ....	130	Stegsvig, Åbenrå, M/S .....	203
Nautica, Hamburg, M/S .....	361	Stenbidderen, København, Uddybn.fartøj .....	239
Navigator, København, M/S .....	226	Stensö, Väjern, M/S .....	94
Nette, Hirshals, Ff. ....	368	Sterna, Århus, Ff. ....	285
Nette, København, Lf. ....	311	Sterna, Hirshals, Ff. ....	188
Nettelil, Esbjerg, M/S .....	151	Storebælt, Korsør, M/Fg. ....	37
Nevid Reyda, Klakksvik, Ff. ....	19	Strit, Horsens, Motorbåd .....	172
Nordia, Hasseris, M/S .....	24, 150	Sundaberg, Klakksvik, Ff. ....	215 329
Nordstjernen, Grenå, Ff. ....	370	Sunnaren, Göteborg, M/S .....	119
Nordstjernen, Havneby, Ff. ....	96	Sunshine, Randers, SM. ....	54, 283
Noreg, Klakksvik, Dæksbåd .....	71	Susan, Haderslev, M/S .....	116, 138
Northwind, København, M/S .....	245, 267, 269	Susan, København, Ff. ....	207
		Susanne Herup, Morstal, M/S .....	91
Odysseus, Odense, SM. ....	110	Susanne Pan, Fåborg, M/S .....	209
Oldesloe, Lübeck, M/S .....	118	Susanne Skou, København, M/S .....	106
Orion, Skagen, Ff. ....	310	Svendborg, Hadsund, SM. ....	223
Osheim, Trondheim, M/S .....	66	Svend Degn, Skagen, Ff. ....	339
Otto Priess, Nykøbing M., M/S .....	29	Søren Rask, Vejle, M/S .....	86
P. Hansen, Lundeborg, Ff. ....	140	Taurus, København, M/Sdp. ....	149
Palmen, Balka Strand, Ff. ....	252	Tega, Horsens, M/S .....	187
Palmen, Sandvig, Ff. ....	93	Thaleia, Odense, SM. ....	92
Pasadena, København, M/S .....	351	Thurø Sund, Thurø, M/S .....	200
Pax, Rudkøbing, SM. ....	219	Titan, Odense, SM. ....	30
Pegaz, Stettin, Lf. ....	60	Tjavs, Thurø, Lf. ....	45
Peter K, Ærøskøbing, SM. ....	132	Tobias Mærsk, København, M/S .....	371
Peter Saxberg, Skagen, M/S .....	27	Tonsund, Skårhamn, M/S .....	50
Platessa, Hundested, Ff. ....	83	Toro, Tønsberg, M/S .....	343
Polaris, Kalvø, Ff. ....	85	Transdal, Helsinki, S/S .....	122
Polo, Klakksvik, M/S .....	260	Trend, Thyborøn, Ff. ....	153
Pram uden navn .....	241	Triben Maris, Ravenna, S/S .....	11
Prins Axel, Göteborg, SM .....	104	Ty, Bergen, M/S .....	337
		Tyr, København, M/Bgs. ....	300
Raila Dan, Esbjerg, M/S .....	296		
Ran, Ålborg, SM. ....	56	Ulla Barsøe, Åbenrå, M/S .....	186, 208
Rasmus Tholstrup, Middelfart, M/S .....	262	Ulla Rask, Vejle, M/S .....	238
Rehhorst, Hamburg, S/S .....	15	Ulla Tommerup, Thyborøn, Ff. ....	175
Relax, København, Motorbåd .....	320	Uno, Sønderborg, Ff. ....	99
Relay, Hundested, Ff. ....	335	Ursa II, København, M/S .....	299
Rijsbergen, Rotterdam, M/S .....	8	Ursholm, Skagen, Ff. ....	242
Rita, Hasle, SM. ....	57		
Rosvig, Hirshals, Ff. ....	211		

Vastanvind, Århus, SM. ....	16	W.Klitgaard, Frederikshavn, Ff. ....	80
Venelika, Grenå, SM. ....	276	Wenche, Bergen, M/S ....	61
Vertrauen, Hamburg, M/S ....	52	Widder, Bremen, M/S ....	42
Vestjysk Pioner, Esbjerg, Ff. ....	332	Wiking, Flensburg, Lf. ....	81
Vilhelm Pedersen, Hirshals, Ff. ....	348	Willum, Rødvig, Ff. ....	375
Vinland Saga, København, M/S ....	231		
Viola Henriette, Esbjerg, Ff. ....	331	Zenobia, Anholt, Ff. ....	287
Volo, Fakse Ladeplads, SM. ....	316		
Vorning, Åbenrå, M/S ....	47	66-Paketten, Rønne, M/S ....	38