

DANSK  
SØULYKKE-STATISTIK

1955

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI OG SØFART

*APRIL 1956*

Den foreliggende oversigt, der herved offentliggøres af

**ministeriet for handel, industri og søfart**

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



67386

CHRISTTREUS BOGTRYKKERI. KØBENHAVN

## FORORD

For året 1955 er der opført 374 søulykker, hvilket er omtrent som i 1954 og 1953, hvor tallene var henholdsvis 367 og 375.

Af danske damp- eller motorskibe er i 1955 1 skib på 317 B. R. T. gået tabt. I 1954 og 1953 var tabene af danske damp- eller motorskibe henholdsvis 6 skibe på ialt 10.860 B. R. T. og 4 skibe på ialt 193 B. R. T.

Tab af sejlskibe med hjælpemaskinkraft udgjorde i 1955 32 skibe på ialt 808 B. R. T. I 1954 og 1953 var de tilsvarende tal henholdsvis 21 skibe på ialt 1.070 B. R. T. og 28 skibe på ialt 1.548 B.R.T.

(De forliste danske skibe er opført som nr. 73, 94, 103, 107, 118, 138, 148, 153, 180, 187, 255, 256, 257, 259, 260, 262, 268, 269, 270, 274, 276, 285, 286, 294, 313, 317, 318, 320, 325, 328, 329, 330, 331).

I året 1955 har der været ialt 25 tilfælde af brand i danske skibe, nemlig 1 tilfælde i dampskib, 8 tilfælde i motorskibe, 6 tilfælde i sejlskibe med hjælpemaskinkraft og 10 tilfælde i fiskefartøjer.

I året 1955 er 8 menneskeliv gået tabt ved overbordfald. I 1954 og 1953 var de tilsvarende tab henholdsvis 10 og 8.

Der er ialt omkommet 39 personer ved søulykker i 1955; alle var søfarende.

I året 1955 har danske søretter i 21 tilfælde afsagt domme eller afgivet udtalelser om søulykker overgået danske skibe.

## INDHOLDSFORTEGNELSE

Forord .....	3
Søulykker i 1955:	
Grundstødning .....	5
Kollision, påsejling o. l .....	30
Tørnet undervandshindring .....	49
Kæntring .....	49
Sprunget læk .....	50
Maskinhavari .....	53
Andre havarier .....	56
Brand .....	58
Forsvundet .....	63
Minesprængning o. l. krigsårsag .....	64
Overbordfald .....	64
Andre ulykkestilfælde .....	66
Danske søretters domme eller udtalelser i 1955 om søulykker overgået danske skibe .....	72
Tabeller indeholdende statistiske oplysninger vedrørende søulykker i 1955 .....	74
Alfabetisk navnerregister .....	77

# SØULYKKER I 1955

## GRUNDSTØDNING

1. Ff. TALONA af Stubbekøbing, 17 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Stubbekøbing.

*Grundstødt* d.  $^{10}/_1$  55 i Grønsund.

Strandingsindberetning dat.  $^{11}/_1$  55. Søforhør i Nykøbing F. d.  $^{14}/_4$  55.

Kl. ca. 17<sup>30</sup>, da T. under en stiv S.-lig kuling med diset vejr befandt sig i den gravede rende ved Ny Tolk, gik motoren i stå. Der ankredes, og da motoren igen var startet og gik upåklageligt, lettedes, men efter ca. 10 minutters sejlads gik motoren atter i stå, hvorfor der ankredes påny. Ankeret holdt imidlertid ikke, og T. tog grunden på rendens N.-side. D.  $^{11}/_1$  kl. 12<sup>00</sup> kom T. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes motorhavariet.

2. M/S ARIZONA af København, 6399 B. R. T. Bygget 1922 af stål. På rejse fra Gdynia til Kotka med stykgods.

*Grundstødt* d.  $^{11}/_1$  55 i Den finske Bugt.

Søforklaring i Helsingfors d.  $^9/_2$  55. Søforhør i København d.  $^{27}/_8$  55.

Kl. ca. 00<sup>25</sup>, da A. under en stormende S.-lig kuling havde Ørregrund ledefyr overet ret for og befandt sig i Ørregrund vinkelfyrs hvide vinkel, mindskedes fart for at tage lods. Da det ikke lykkedes at få lodsens om bord, og da skibet styrede dårligt og af vind og sø var forsæt ind i Ørregrund vinkelfyrs grønne vinkel, besluttedes det at søge ud i åbent farvand. Det forsøgtes at manøvrere A. bb. over, og samtidig signaleredes SOS med sirenen. Vejret var usigtbart med svære snebyger. Kort efter, kl. 01<sup>15</sup>, kom lods båden langs siden og satte lods om bord. Begge motorer beordredes forceret fuld kraft frem, og roret lagdes hårdt bb. Da A. antoges at være klar af Ørregrund, forsøgtes det at manøvrere skibet stb. rundt, men kl. 01<sup>25</sup> tog det grunden på et undersøisk skær N. for Aspskär. Pejlinger viste, at A. var læk i 1- og 2-lasterne, i begge 2-tanke og i stb. 3-tank. Kl. ca. 02<sup>20</sup> blev skibet løftet fri af søen, og kort efter ankredes i Ørregrund vinkelfyrs N.-lige hvide vinkel. Da vandet trods lænsning steg hurtigt i skibet, lettedes, og kl. ca. 04<sup>50</sup> sattes A. på grund med forskibet på en sandgrund ved Ørregrund havn. D.  $^5/_2$  blev A. bragt flot ved hjælp af bjergningsdamper og slæbtes i havn.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

3. Ff. KRISTINE IRENA af Lemvig, 12 B. R. T. Bygget 1954. På rejse fra Thorsminde til fiskeplads i Nordsøen.

*Grundstødt* d.  $^{11}/_1$  55 ved Jyllands V.-kyst.

Søforklaring i Lemvig d.  $^1/_2$  55.

Kl. ca. 09<sup>00</sup>, da K. I. under en let NV.-lig brise befandt sig midt i løbet til Thorsminde, tog fartøjet grunden på en sandbanke og blev stående. Det forsøgtes ved hjælp af tililende fiskefartøjer at bringe K. I. flot, men uden resultat, hvorefter besætningen — 3 mand — blev taget i land. D.  $^{15}/_1$  blev fartøjet under en V.-lig storm kastet ind på en høfde, hvorved det blev stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes en kort forinden opstået dybdeforringelse i løbet.

4. SM. JENS WAL af Køge, 149 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Menstad til Præstø med salpeter.

*Grundstødt* d.  $^{14}/_1$  55 i Præstø Fjord.

Søforklaring og søforhør i Præstø d.  $^{18}/_1$  55.

Om formiddagen passerede J. W. i diset vejr med langsom fart Nordmands Hage hvide et-kost, hvorefter der styredes mod indløbet til Præstø. Noget senere sås en stage delvis tildækket med tang, som antoges for at være afmærkning af fiskeredskaber, men da J. W. var kommet ca. 200 m fra stagen, sås stagerne med opadvendte koste på indløbets N.-side om stb. Roret lagdes hårdt styrbord, men straks efter, kl. 09<sup>45</sup>, tog skibet grunden på Stenrøsen og blev stående. D. <sup>15</sup>/<sub>1</sub> kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at den hvide stage med halmvisk på indløbets S.-side, der var delvis tildækket med tang, forveksledes med afmærkning af fiskeredskaber.

5. SM. AGNETE WAL af Køge, 112 B. R. T. Bygget 1920 af eg På rejse fra Mariager til Rødbyhavn med cement.

*Grundstødt* d. <sup>16</sup>/<sub>1</sub> 55 ved Lollands S.-kyst.

Søforklaring i Køge d. <sup>24</sup>/<sub>1</sub> 55.

Kl. 01<sup>45</sup>, da A. W. under en frisk SSV.-lig brise med hård NV.-gående strøm var for indgående til Rødbyhavn i den Ø.-lige side af indsejlingen, blev motoren sat på langsomt frem, hvorved skibet sattes bb. over af strømmen og grundstødte med agterskibet i løbets Ø.-side. Ca. 1 time senere kom skibet flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen blev A. W. læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tilsanding af løbet.

6. SM. SKANSEN af Nørresundby, 199 B. R. T. Bygget 1937 af stål. På rejse fra Stettin til Lemvig med kul.

*Grundstødt* d. <sup>16</sup>/<sub>1</sub> 55 i Limfjorden.

Søforklaring i Lemvig d. <sup>18</sup>/<sub>1</sub> 55.

Om eftermiddagen passerede S. Sunddraget for V.-gående, hvorefter der styredes mod den røde 2-kost ved Stenodde, der fejlagtigt antoges for at være den røde 3-kost S. for Rønne. Kl. ca. 16<sup>00</sup> opdagedes fejltagelsen, og motoren stoppedes. Den røde 3-kost pejledes i S.t.V. mv. Kort efter sattes motoren på halv kraft frem, og kursen ændredes til ØSØ., men kl. 16<sup>10</sup> tog skibet grunden på Rønne og blev stående. D. <sup>17</sup>/<sub>1</sub> kl. ca. 14<sup>00</sup> kom S. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

7. SM. CLYTIA af Holbæk, 167 B. R. T. Bygget 1896 af eg. På rejse fra Holbæk til Wismar i ballast.

*Grundstødt* d. <sup>17</sup>/<sub>1</sub> 55 ved Langelands Ø.-kyst.

Søforklaring i Nakskov d. <sup>22</sup>/<sub>1</sub> 55.

Kl. 00<sup>50</sup> passerede C. under en stiv ØNØ.-lig kuling med snetykning lys- og fløjtetønden på 54°59'9N. 12°01'6 Ø., hvorefter der styredes SV.t.S. <sup>1</sup>/<sub>2</sub>S. Kl. 02<sup>00</sup> blev der loddet 15 m vand. Kl. 02<sup>15</sup> tog skibet grunden udfor Østerskov, ca. <sup>3</sup>/<sub>2</sub> sm. N. for Keldsnor fyr, og blev stående. D. <sup>19</sup>/<sub>1</sub> kl. ca. 07<sup>00</sup> kom C. flot ved hjælp af en bjergningsdamper. Ved grundstødningen fik C. stråklølen revet af og stævnen beskadiget.

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

8. M/S GERD MÆRSK af København, 12.184 B. R. T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Zahrain til Harburg med råolie.

*Grundstødt* d. <sup>17</sup>/<sub>1</sub> 55 ved Tysklands NV.-kyst.

Søforklaring i Hamburg d. <sup>26</sup>/<sub>1</sub> 55. Søforhør i København d. <sup>5</sup>/<sub>2</sub> 55.

D. <sup>16</sup>/<sub>1</sub> kl. 22<sup>15</sup>, da G. M., der havde lods om bord, under en stiv NNØ.-lig kuling med snebyger og meget svær sø lå opankret for stb. anker med 60 fv. kæde ved Elbe I fyrskib, konstateredes det ved hjælp af radaren, at skibet drev. Der blev stukket 15 favne på kæden, men da skibet vedblev at drive og vinden friskede op til orkanagtig storm, lettedes anker kl. 24<sup>00</sup>. D. <sup>17</sup>/<sub>1</sub> kl. 00<sup>35</sup> tog skibet grunden på Scharnhörn Rev og blev stående. Der udsendtes nødsignal, og en undersøgelse viste, at skibet, der huggede hårdt i grunden, var læk i agterskarpnen. Den <sup>17</sup>/<sub>1</sub> ved middagstid flovede vinden til en frisk NV.-lig brise, men friskede senere op til stiv SV.-lig kuling. Den <sup>18</sup>/<sub>1</sub> blæste det hårdt til stormende V.-lig og NV.-lig kuling med høj sø, der brød voldsomt over skibet, som arbejdede hårdt i grunden. Den <sup>17</sup>/<sub>1</sub> og <sup>18</sup>/<sub>1</sub> gjordes gentagne forsøg på at bringe G. M. flot ved hjælp af slæbebåde. D. <sup>19</sup>/<sub>1</sub> konstateredes det, at der lakkede olie fra lasten til søen, og at maskinrummet var læk. Det blæste en stiv V.-lig kuling. Oplodning viste, at der havde dannet sig en 10 fod høj sandvold på begge sider af G. M. Da det befrygtedes, at skibet, der stadig stødte hårdt på grunden, ville forlise, besluttedes det efter afholdt skibsråd at lænse af lasten. Kl. 19<sup>37</sup> kom G. M. flot ved hjælp af 6 slæbebåde, efter at ca. 7000 tons af lasten var pumpet ud i søen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

9. SM. SVEN ERIK af Vejle, 91 B. R. T. Bygget 1914 af jern. På rejse fra Svendborg til Wismar i ballast.

*Grundstødt* d. <sup>17</sup>/<sub>1</sub> 55 ved Tysklands N.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Kolding d.  $\frac{6}{6}$  55.

Kl. ca. 04<sup>00</sup> passerede S. E. under en NNØ-lig kuling med snetykning og høj sø ca. 100 m NV. om en lystønde med rødt lys, der antoges for lystønden på 54°01'2 N. 11°24'2 Ø., hvorefter kursen ændredes til VNV. Kort efter opankredes skibet i 12 m vand for ca. 50 favne kæde. Skruen holdtes gående for frem. Kl. ca. 06<sup>00</sup> tiltog vinden til orkanagtig storm. Kl. 07<sup>00</sup> tog skibet grunden med agterskibet, hvorved roret blev beskadiget. Efter gentagne stød på grunden blev S. E. til sidst stående på stranden ca. 15 m N. for et redningsskur i Timmendorf. D.  $\frac{17}{4}$  påbegyndtes bjergning ved hjælp af bjergningssskibe, og d.  $\frac{25}{5}$  ankom S. E. til Kolding på slæb.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

10. S/S A. J. FALKLAND af Helsingborg, 2352 B. R. T. På rejse fra Norrkjöping til Halmstad med papir og trævarer.

*Grundstødt* d.  $\frac{21}{1}$  55 i Sundet.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{21}{1}$  55.

Kl. 03<sup>00</sup> grundstødte A. J. F. i tæt tåge og stille vejr på Middelgrunden. D.  $\frac{23}{1}$  kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at ca. 250 t af ladningen var lægtret. Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge og strømsætning.

11. M/S HEIMAT af Hamburg, 148 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Horsens med korn.

*Grundstødt* d.  $\frac{22}{1}$  55 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{23}{1}$  55.

Kl. 05<sup>00</sup> grundstødte H. i diset vejr med N.-gående strøm ved Frydenborg. D.  $\frac{23}{1}$  kl. 09<sup>00</sup> kom skibet flot ved hjælp af et bjergningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

12. M/S MELOS af København, 1767 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Ghent til København.

*Grundstødt* d.  $\frac{25}{1}$  55 ved Sveriges V.-kyst.

Søforhør i København d.  $\frac{1}{2}$  55.

Kl. 14<sup>36</sup> passerede M. i tæt tåge under afgivelse af forskriftsmæssigt tågesignal Kattegat S. fyrskib ca.  $\frac{1}{2}$  sm. om stb. på kurs rv. 132°, log 36. Kl. 15<sup>24</sup>, da loggen viste 40, pejledes Helsingborg radiofyr i rv. 124°, og kursen ændredes til rv. 122°. Kl. 15<sup>50</sup> pejledes radiofyret i rv. 127°, log 43, og kl. 16<sup>10</sup> i rv. 128°, log 45. Ekkoloddet viste dybder omkring 25 m. Kl. 16<sup>29</sup> hørtes tågesignal tværs om stb. fra Lappegrunden fyrskib og fra Kronborg. Maskinen beordredes stoppet, men umiddelbart efter tog skibet grunden tæt N. for Helsingborg og blev stående. Ved grundstødningen blev skibet læk i nr. 2 og 3 bundtanke. M. kom senere flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

13. M/S OLDAMBT af Nieuw Scheemda, 200 B. R. T. På rejse fra Aarhus til København i ballast.

*Grundstødt* d.  $\frac{25}{1}$  55 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{27}{1}$  55.

Kl. 12<sup>10</sup> grundstødte O. under en frisk SV.-lig brise med tåge og NØ.-gående strøm på Sjællands Rev mellem redningsbåken og Snekeløbet og blev stående. D.  $\frac{27}{1}$  kom skibet flot ved hjælp af bjergningsdamper.

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

14. S/S PRIMULA af Helsingfors, 868 B. R. T. På rejse fra København til Kastrup med stykgods.

*Grundstødt* d.  $\frac{25}{1}$  55 ved Amagers Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{25}{1}$  55.

Kl. 07<sup>16</sup> grundstødte P., der havde lods ombord, under en frisk V.-lig brise med diset vejr og stærk sydgående strøm på Kastrup Red. Kl. 20<sup>00</sup> kom skibet flot ved hjælp af et bjergningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være diset vejr i forbindelse med stærk strøm.

15. M/S ERASMUS af Rotterdam, 497 B. R. T. Bygget 1907/48 af stål. På rejse fra Faaborg til Assens med kalksalpeter.

*Grundstødt* d.  $\frac{26}{1}$  55 ved Fyns SV.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{26}{1}$  55.

Kl. 04<sup>30</sup> grundstødte E. i stille vejr med tæt tåge ved S.-kysten af Helnæs ca. 3 km Ø. for Helnæs fyr ca. 30 m fra land. E. kom senere flot ved hjælp af et bjergningsfartøj, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

16. SM. ARTEMIS af Marstal, 202 B. R. T. Bygget 1903 af eg. På rejse fra Vejle til Wismar i ballast.

*Grundstødt* d.  $28/1$  55 ved Brandsø.

Strandingsindberetning dat.  $31/1$  55. Søforklaring og søforhør i Aalborg d.  $4/2$  55.

Kl. 14<sup>22</sup> passerede A., der gjorde ca. 5 knobs fart, under en svag SSV.-lig brise med dis sømærket „Flækøjet“, hvorefter kursen sattes mod sømærket „Wedellsborg“. Kl. ca. 15<sup>00</sup> sås land forude, og samtidig tog skibet grunden på Ø.-siden af Sælhage. D.  $30/1$  kl. 03<sup>30</sup> kom A. flot ved fremmed hjælp.

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

17. S/S TRONDHJEM af Aalborg, 1398 B. R. T. Bygget 1923 af stål. På rejse fra Aalborg til Newcastle.

*Grundstødt* d.  $28/1$  55 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring i Aalborg d.  $9/2$  55.

Kl. 20<sup>26</sup> passerede T., der havde lods om bord, under en svag SSØ.-lig brise med tåge Hals havn. Kort efter passeredes Egense forfyr, og da lystønderne i den gravede rende var inddraget, og Egense bagfyr ikke kunne ses, fortsattes sejladsen med langsom fart efter kompas, decca og ekkolod. Kort efter, da decometrene viste, at skibet var for sydligt, og vanddybden aftog, ændredes kursen, der var 118°, til 115°. Umiddelbart efter sås den røde spids-tønde i den gravede rende om stb. Maskinen blev straks beordret fuld kraft frem, og roret lagdes hårdt stb., men da T. drejede til bb., blev maskinen stoppet, og umiddelbart efter tog skibet grunden på N.-siden af den gravede rende og blev stående. Kl. 21<sup>00</sup> kom T. flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

18. M/S CONFIANCE af Rotterdam, 363 B. R. T. På rejse fra Frederikssund til Preston med knuste østersskaller.

*Grundstødt* d.  $29/1$  55 ved Sejerø.

Søforklaring i Kalundborg d.  $3/2$  55.

Kl. 12<sup>34</sup> passerede C. Kattegat SW. fyrskib i en afstand af ca. 100 meter. Kl. 15<sup>15</sup> tog skibet i tåget vejr grunden på Sejerø NV.-rev. D.  $30/1$  kl. ca. 03<sup>30</sup> kom C. flot ved egen hjælp, efter at ca. 115 tons af ladningen var kastet overbord. Ved grundstødningen fik skibet en mindre lækage.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

19. S/S HENRIETTE af Nakskov, 379 B. R. T. Bygget 1909 af stål. På rejse fra Randers til Nakskov i ballast.

*Grundstødt* d.  $29/1$  55 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $29/1$  55.

Kl. 09<sup>10</sup> grundstødte H. under en svag SV.-lig brise med tæt tåge og udgående strøm ved det røde bagfyr ved Udbyhøj. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr, samt at farvandsafmærkningen på grund af isforholdene ikke var på plads.

20. M/S DRONNING ALEXANDRINE af København, 1870 B. R. T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra Thorshavn til København med passagerer og stykgods.

*Grundstødt* d.  $30/1$  55 i Sundet.

Søforhør i København d.  $10/2$  55.

Kl. 00<sup>10</sup>, da D. A. i tæt tåge med maskinen gående langsomt frem befandt sig i Kronløbet under indsejling til Københavns havn, observeredes på radarskærmen 10—15° om stb. forude i ca.  $1/2$  sm. afstand et modgående skib. For at modvirke strømmen, der var nordgående, styredes nogle grader sydligere end kursen. Da det andet skib havdes tværs om stb., blev maskinen beordret bak, men inden farten var taget af skibet, tog det grunden med forskibet på den S.-lige bølgebryder kl. 00<sup>15</sup>. Kl. 01<sup>16</sup> kom D. A. af grunden ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

21. M/S H. P. PRIOR af København, 3155 B. R. T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra København til Aalborg med stykgods og passagerer.

*Grundstødt* d.  $31/1$  55 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $31/1$  55. Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $31/1$  55. Søforklaring i Aalborg d.  $2/2$  55. Søforhør i København d.  $5/2$  55.

Kl. 06<sup>20</sup> passerede H. P. P. under en frisk SV.-lig brise med hård N.-gående strøm og tæt tåge Hals Barre fyr, hvorefter der fortsattes gennem den gravede rende over Hals Barre med begge motorer gående meget langsomt frem. Der styredes rv. 294°, og på radarskærmen sås et ekko midt i renden, der antoges at stamme fra et udgående fiskefartøj. Kl. ca. 06<sup>35</sup> sås en ankerligger ret for. Det besluttedes at gå S. om ankerliggeren. Begge motorer stoppedes,



og roret lagdes bb. Da ankerliggeren var tværs, lagdes roret stb. samtidig med, at bb.s motor befordredes frem, men umiddelbart efter tog skibet grunden på rendens S.-side. Det lykkedes ved forskellige manøvrer at få H. P. P. flot, hvorefter der styredes rv. 300°, men kort efter grundstødte skibet på rendens N.-side. Det lykkedes ved kraftige bakmanøvrer påny at få H. P. P. flot, men da roret var blokeret i bb.s yderstilling, tog skibet kl. 06<sup>55</sup> atter grunden på rendens S.-side. Kl. 09<sup>15</sup> kom H. P. P. flot, efter at rorhavariet var udbedret, hvorefter rejsen fortsattes.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningerne skyldes dels tåge og strømsætning i forbindelse med snæver plads for manøvrering, dels havari på styregrejerne.

22. M/S TUNIS af København, 1690 B. R. T. Bygget 1936 af stål. På rejse fra København til Odense.

*Grundstødt* d.  $\frac{3}{2}$  55 i Odense Fjord.

Søforhør i København d.  $\frac{14}{2}$  55.

Om formiddagen, da T., der havde lods om bord, i tæt tåge med stoppet motor befandt sig ved Flintholm Hage, sås en hvid stage om stb., og umiddelbart efter tog skibet grunden og blev stående. Kl. 20<sup>15</sup> kom T. flot ved hjælp af en bugserbåd.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge i forbindelse med den omstændighed, at afmærkningen var i uorden.

23. Ff. ALPHA af Lemvig, 15 B. R. T. Bygget 1937. På fiskeri i Kattegat.

*Grundstødt* d.  $\frac{5}{2}$  55 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Grenaa d.  $\frac{8}{2}$  55.

Kl. 06<sup>30</sup> lettede A. i tæt tåge fra en ankerplads på gisset sted 56°10'5" N. 11°05'Ø. Herfra styredes N.t.V. med motoren gående langsomt frem. Loddet holdtes gående. Kl. 07<sup>20</sup>, umiddelbart efter, at et lodskud havde vist 12,5 favne vand, blev det mere sigtbart, og farten øgedes, hvorefter føreren gik under dæk. Kl. ca. 08<sup>05</sup> loddedes 7 favne vand. Kl. 08<sup>20</sup> tog A. grunden på Katholm strand og blev stående. Kl. ca. 14<sup>00</sup> kom fartøjet flot ved fremmed hjælp.

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

24. M/S GUNDA af Stade, 299 B. R. T. Bygget 1954. På rejse fra Porsgrunn til Stege med salpeter.

*Grundstødt* d.  $\frac{6}{2}$  55 i Smålandsfarvandet.

Søforklaring i Nykøbing F. d.  $\frac{11}{2}$  55.

Kl. 10<sup>25</sup> passerede G. under en frisk NNV.-lig brise med sigtbart vejr Kalvehave havn, hvorfra der med motoren gående langsomt styredes mod Koster Rende. Kort efter, da G. havde passeret den yderste hvide tønne ved Koster Rende, tog skibet grunden og blev stående. D.  $\frac{7}{2}$  kom G. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

25. SM. VIKA af Bandholm, 20 B. R. T. Bygget 1884 af eg. På rejse fra Kalundborg til Blans med superfosfat.

*Grundstødt* d.  $\frac{7}{2}$  55 ved Lollands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{7}{2}$  55.

Kl. 09<sup>00</sup> grundstødte V. under en frisk V.-lig brise 150 m N. for Blanshavn. V. kom senere flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være lavvande.

26. Ff. INGE af Korsør, 3 B. R. T. På fiskeri i Storebælt.

*Grundstødt* d.  $\frac{8}{2}$  55 ved Sprogø.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{11}{2}$  55.

Kl. ca. 17<sup>30</sup> grundstødte I. under en frisk SØ.-lig brise med stærk N.-gående strøm ved Sprogø Ø.-rev. Fartøjet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være motorhavari.

27. S/S RINGEN af Oslo, 2164 B. R.T. På rejse fra Immingham til Randers med kul

*Grundstødt* d.  $\frac{13}{2}$  55 i Randers Fjord.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{17}{2}$  55.

Kl. ca. 10<sup>30</sup> grundstødte R., der havde lods om bord, under en jævn N.-lig brise med indgående strøm på Kirkegrunden i Randers Fjord. Skibet kom senere samme dag flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at R. mistede styringen.

28. SM. ADI af Svendborg, 144 B. R. T. Bygget 1908 af stål. På rejse fra Wismar til Odense med kali.

*Grundstødt* d.  $\frac{16}{2}$  55 i Odense Fjord.

Søforklaring og søforhør i Odense d.  $\frac{18}{2}$  55.

Kl. ca. 08<sup>00</sup>, da A. under en SV.-lig kuling med byger befandt sig i bæklinien mellem Lammesø Hage og Flintholm Hage, nedsatte en svær snebyge sigtbarheden stærkt. Farten mindskedes til ca. 3 knob, og der styredes kurs efter kompasset. Kl. ca. 08<sup>30</sup>, da A. efter bestikket skulle befinde sig i nærheden af Flintholm Hage, sås en rødmalet tønne, og kursen ændredes ned mod denne. Kort efter da tønden var tværs om stb. tog skibet grunden på Boels Øre og blev stående. Kl. ca. 16<sup>45</sup> kom A. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, dels at farvandsafmærkningen på grund af isgang ikke var på plads, dels den ringe sigtbarhed.

29. M/S BRANDENBURG af Hamburg, 94 N. R. T. På rejse fra Randers til Düsseldorf med papir.

*Grundstødt* d. 16 $\frac{1}{2}$  55 ved Hjelm.

Strandingsindberetning dat. 21 $\frac{1}{2}$  55.

Kl. 01<sup>35</sup> grundstødte B. under en jævn SV.-lig brise med lette snebyger og N.-gående strøm på Hjelm's SV.-side. D. 17 $\frac{1}{2}$  kom B. flot ved fremmed hjælp.

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

30. S/S OYRNAFJALL af Thorshavn, 2810 B. R. T. Bygget 1929 af stål. På rejse fra Khorramsharr til Port Said med erts og stykgods.

*Grundstødt* d. 16 $\frac{1}{2}$  og 17 $\frac{1}{2}$  55 på Shatt al Arab floden.

Søforklaring i Rotterdam d. 26 $\frac{1}{5}$  55.

Kl. 21<sup>05</sup>, da O., der havde lods om bord, befandt sig ved Harta Point, satte roret sig fast, medens det lå bb. over. Maskinen beordredes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tog skibet grunden på venstre flodbred. Den 17 $\frac{1}{2}$  kl. ca. 19<sup>40</sup> kom O. flot ved hjælp af bjergningsdampere. Da skibet under flottagningen havde stor fart agterover, beordredes maskinen, der gik fuld kraft bak, kl. 19<sup>43</sup> fuld kraft frem samtidig med, at bb.s anker blev stukket i bund, men straks efter tog skibets agterende grunden på den modsatte flodbred. O. bragtes flot af en bjergningsdamper, hvorefter der ankredes. O. blev senere slæbt til Abadan.

Anm. Ministeriet må antage, at roret blev beskadiget, da O. stod på bunden under lastningen i Khorramsharr.

31. SM. ARIEL af Kastrup, 120 B. R. T. Bygget 1910 af stål. På rejse fra Mariager til Hornbæk med cement.

*Grundstødt* d. 20 $\frac{1}{2}$  55 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 21 $\frac{1}{2}$  55.

Kl. 13<sup>30</sup> grundstødte A. under en let ØNØ.-lig brise ved indsejlingen til Hornbæk havn. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp.

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

32. S/S DANMARK af Gedser, 2915 B. R. T. Bygget 1922 af stål. På rejse fra Gedser til København.

*Rørt grunden* d. 20 $\frac{1}{2}$  55 ved Amagers Ø.-kyst.

Søforhør i København d. 3 $\frac{1}{3}$  55.

Kl. ca. 18<sup>25</sup>, da D. under en hård NØ.-lig kuling med klart vejr befandt sig ca. 1 $\frac{1}{2}$  sm. S. for Nordre Røse fyr i fyrets S.-lige, faste, klare vinkel med kurs mod fyret, blev Dragør Fort fyr skjult af røgen fra D.s skorsten. Skibets fart var ca. 12 knob. Kort efter blev afstanden til Nordre Røse fyr fejlagtigt aflæst på radarskærmen til 2 sm., men fejltagelsen blev straks efter rettet til 1 sm., hvorefter roret lagdes stb. Kort efter mærkedes et stød i skibet. Maskinen blev straks stoppet, og der mærkedes derpå to stød i skibet, hvorefter D. gled ud på dybere vand og fortsatte sejladsen. Ved grundstødningen fik skibet svære lækager i forreste højtank.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at røgen fra skorstenen skjulte Dragør Fort fyr, i forbindelse med fejlaflæsning af radaren.

33. M/S HANNE CLAUSEN af Svendborg, 325 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Aabenraa til Kiel med kreaturer.

*Grundstødt* d. 1 $\frac{1}{3}$  55 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring i Kolding d. 21 $\frac{1}{3}$  55.

Kl. 17<sup>35</sup> passerede H. C. under en svag SØ.-lig luftning lysspirtønden pkt. 3 i rute 26, hvorefter der styredes gennem Als Fjord mod Als Sund. Der navigeredes ved hjælp af Decca i de brudte render i isen. Kl. 18<sup>25</sup> tog H. C. grunden ved Snogbæk Hage og blev stående. Efter grundstødningen pejlede den røde l-kost, der var omgivet af is, i rv. 92° og Sottrupskov fyr i rv. 180°, Decometrene viste rød F 1,4 og grøn J. 46,5. D. 2 $\frac{1}{3}$  kl. 08<sup>17</sup> kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes isforholdene.

34. Ff. STAVENSHAGE af Sassnitz, 37 B. R. T. På fiskeri i Østersøen.

*Grundstødt* d. 3 $\frac{1}{3}$  55 ved Bornholms Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 4 $\frac{1}{3}$  55.

Kl. ca. 17<sup>30</sup> grundstødte S. i tåge under en svag SV.-lig luftning ca. 100 m N. for Tejn havn. D.  $\frac{4}{3}$  kom fartøjet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen anigves at være, at S. forvekslede Allinge havn med Tejn havn.

35. Trawler R. R. 1253 af Leningrad, 255 B. R. T.

*Grundstødt* natten mellem  $\frac{4}{3}$  og  $\frac{5}{3}$  55 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{7}{3}$  55.

Natten mellem  $\frac{4}{3}$  og  $\frac{5}{3}$  grundstødte R. R. 1253 under en frisk NØ.-lig kuling med sne-tykning og N.-gående strøm ved Stensnæs S. for Sæby. D.  $\frac{8}{3}$  kl. 18<sup>30</sup> kom trawleren flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strøm i forbindelse med is og usigtbart vejr.

36. S/S TORUN af Stettin, 1985 B. R. T. På rejse fra Gdansk til København med kul.

*Grundstødt* d.  $\frac{6}{3}$  55 ved Amagers Ø.-kyst.

Strandindberetning dat.  $\frac{7}{3}$  55.

Kl. 19<sup>00</sup> grundstødte T. under en jævn Ø.-lig brise med S.-gående strøm ved Nordre Røse. D.  $\frac{7}{3}$  kl. ca. 07<sup>00</sup> kom T. flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være isgang.

37. M/S HERBRAND af København, 9051 B. R. T. Bygget 1935 af stål. På rejse fra Thameshaven til Rotterdam i ballast.

*Grundstødt* d.  $\frac{7}{3}$  55 ved Englands Ø.-kyst.

Søforklaring i Rotterdam d.  $\frac{14}{3}$  55. Søforhør i København d.  $\frac{20}{4}$  55.

Kl. 14<sup>15</sup> passerede H. under en stiv NØ.-lig kuling med diset vejr og svære snebyger Sunk fyrskib 0,8 sm. om bb. Der styredes dv. 122°, og radaranlæg samt ekkolod var i gang. Kl. 15<sup>45</sup> tog H. grunden på Galloper. Kl. 16<sup>55</sup> kom skibet flot ved egen hjælp efter lænsning af ballast. Ved grundstødningen blev H. læk i nr. 4 og 5 hovedtank om stb.

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

38. M/S VARNÆS af Aabenraa, 186 B. R. T. Bygget 1877 af jern. På rejse fra Korsør til Lübeck med levende søer.

*Grundstødt* d.  $\frac{7}{3}$  55 ved Lollands NV.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Korsør d.  $\frac{14}{3}$  55.

Kl. 19<sup>50</sup> passerede V. under en let NØ.-lig brise med klart vejr Korsør Båke, hvorefter kursen ændredes til mv. S.t.V. Farten var 9,2 knob. Kl. 20<sup>33</sup> kom skibet ind i Omø fyrs nordlige faste, hvide vinkel, og kursen ændredes til mv. S.t.Ø. Kl. 20<sup>42</sup> ændredes kursen til mv. SV.t.S.  $\frac{1}{4}$ S. Kl. 20<sup>45</sup> blev det snetykt. Kl. 21<sup>95</sup> sås Omø fyr tværs om bb. Kl. 21<sup>15</sup> ændredes til mv. S.t.V. Kl. 22<sup>30</sup> tog V. grunden 1 sm. NNV. for Vensholm og blev stående. D.  $\frac{8}{3}$  kl. 17<sup>00</sup> kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper, tilsyneladende uden at have lidt skade ved grundstødningen.

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

39. S/S KAPT. WILH. JOERK af Hamburg, 970 B. R. T. På rejse fra Lübeck til Odense med koks.

*Grundstødt* d.  $\frac{10}{3}$  55 ved Sjællands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{10}{3}$  55.

Kl. 09<sup>15</sup> grundstødte K. W. J. under en svag SV.-lig brise på Halskov Rev. D.  $\frac{11}{3}$  kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af lasten var lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at Halskov-rev fyrskib var inddraget, og at den udlagte afmærkning manglede topbetegnelse.

40. S/S HELGA SCHRÖDER af Hamburg, 1159 B. R. T. På rejse fra Grimsby til Odense med koks.

*Grundstødt* d.  $\frac{18}{3}$  55 ved Fyns N.-kyst.

Strandindberetning dat.  $\frac{23}{3}$  55.

Kl. 06<sup>25</sup> grundstødte H. S. under en hård NØ.-lig kuling med klart vejr og S.-gående strøm på Lillegrunden. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af bjergningsdampere.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at lys- og klokketønden ved Lillegrunden var inddraget på grund af isforholdene.

41. Damptrawler VENUS af Sandevaag, 341 B. R. T. Bygget 1926 af stål. På fiskeri ved Island.

*Grundstødt* d.  $\frac{19}{3}$  55 ved Islands S.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Sandevaag d.  $15/4$  55.

Kl.  $23^{31}$ , da V. under en frisk ØNØ.-lig brise var under indsejling til Herdisarvik for at søge læ, loddedes 10 favne vand. Maskinen gik langsomt frem. 2 minutter senere loddedes 6 favne, hvorefter maskinen stoppedes, men ca.  $1/2$  minut senere tog skibet grunden og lagde sig med ca.  $30^\circ$  slagside til bb. D.  $20/3$  kl.  $02^{45}$  kom V. flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen fik V. en mindre læk i lastrummet.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes mørke.

42. SM. BONAVIDA af Marstal, 98 B. R. T. Bygget 1914 af eg. På rejse fra Lübeck til Randers med salt.

*Grundstødt* d.  $20/3$  55 i Randers Fjord.

Søforklaring og søforhør i Randers d.  $25/3$  55.

Kl. ca.  $06^{30}$ , da B. i stille vejr og tæt is var for indgående til Randers Fjord med langsom fart og befandt sig ved Melbank, blev en hvid kost, hvis stage var brækket af, forvekslet med en rød kost, hvorfor skibet tog grunden S. for renden og blev stående. D.  $24/3$  kl.  $19^{00}$  kom B. flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes isforholdene.

43. SM. DICK af Korshamn, 155 B. R. T. På rejse fra Warnemünde til Göteborg med soda.

*Grundstødt* d.  $22/3$  55 ved Langelands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $23/3$  55.

Kl. ca.  $03^{15}$  grundstødte D. under en jævn SØ.-lig brise med let sne ca. 400 m S. for Føllesbjerg. Kl.  $16^{45}$  kom D. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

44. SM. ALBERTA af Marstal, 138 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Mariager til Mosede med cement.

*Grundstødt* d.  $24/3$  55 ved Sjællands Ø.-kyst.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $28/3$  55.

Kl. ca.  $10^{00}$  grundstødte A. i stille vejr med tæt tåge og kraftig dønning ved indsejlingen til Mosede havn. A. kom flot ved egen hjælp, men da det viste sig, at skibet havde mistet styreevnen, blev det slæbt ind til Mosede havn af et fiskefartøj. Ved grundstødningen fik skibet ror og skruer beskadiget.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

45. Ff. C. F. TIETGEN af Esbjerg, 34 B. R. T. Bygget 1929 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeri i Nordsøen til Esbjerg.

*Grundstødt* d.  $24/3$  55 ved Jyllands V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d.  $14/4$  55.

Kl. ca.  $03^{00}$  befandt C. F. T. sig under en let V.-lig brise med tåge ved lys- og fløjte-tønden „Graadyb“. Strømmen var udgående med ca. 2 knobs fart. Fartøjet holdt gående ved bøjen til kl. ca.  $04^{00}$ , da tågen lettede lidt, og sejladsen forsattes. Kl. ca.  $04^{45}$  befandt fartøjet sig ved lystønde nr. IV ud for Søren Jessens Sand, og da bøje nr. V ikke kunne ses, fortsattes sejladsen efter kompas og ekkolod. Der loddedes 7—8 fv. vand. Kort efter viste ekkoloddet hurtigt aftagende vanddybde, og motoren kastedes straks fuld kraft bak, men umiddelbart efter, kl. ca.  $05^{00}$ , grundstødte C. F. T. i S.-kanten af den gravede rende S. $3/4$ Ø. af Skallingen fyr. D.  $23/3$  kl. ca.  $02^{00}$  kom fartøjet flot ved hjælp af et bjergningsfartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

46. SM. ELISE STUB af Rønne, 65 B. R. T. Bygget 1919 af eg og fyr. På rejse fra Thisted til Aalborg i ballast.

*Grundstødt* d.  $24/3$  55 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d.  $29/3$  55.

Kl.  $14^{00}$  passerede E. S. Aggersundbroen. Ved Storkehalsen toges fejl af farvandsafmærkningen, som havde mistet topbetegnelsen, og den første hvide l-kost toges om bb. Umiddelbart efter — kl.  $15^{00}$  — tog skibet grunden og blev stående. Kl.  $19^{00}$  kom skibet flot ved egen hjælp, men gik kort efter i drift med isen og tog kl.  $20^{00}$  atter grunden og blev stående. D.  $27/3$  kom E. S. flot ved fremmed hjælp. På grund af isens tryk brækkede roret, og skruen beskadigedes.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

47. Russisk M/S ASUEPES. På rejse fra Kaliningrad til Ndl. Atlanterhav med ferskvand.

*Grundstødt* d.  $25/3$  55 i Sundet.

Strandingsindberetning dat.  $25/3$  55.

Kl.  $09^{00}$  grundstødte A. i tæt tåge med N.-gående strøm på SØ.-siden af Middelgrunden. D.  $26/3$  kl. ca.  $09^{00}$  kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

48. SM. INGE af Rønne, 80 B. R. T. Bygget 1896 af stål. På rejse fra Vejle til Allinge i ballast.

*Grundstødt* d.  $^{25}/_3$  55 ved Masnedø.

Søforklaring og søforhør i Rønne d.  $^{4}/_4$  55.

Kl. 13<sup>40</sup> passerede I. under en svag SV.-lig luftning med regndis og tåge lysspirtønden på 55°07'0 N. 11°16'3 Ø., hvorefter kursen sattes på sømærket „Dyreflod Flak“. Der sejlede med moderat fart, og der stoppedes og loddedes jævnlige. Da distancen til „Dyreflod Flak“ var udsejlet, gav et lodskud 11 m vand, hvorefter kursen ændredes mod Orehoved, og sejladsen fortsattes med langsom fart, idet der stoppedes og loddedes med mellemrum. Kl. 16<sup>30</sup> tog skibet grunden ca. 0,3 sm. Ø.t.N. af sømærket „Masnedø Kalv“. D.  $^{26}/_3$  kl. 16<sup>10</sup> kom I. flot ved fremmed hjælp.

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

49. SM. JØRGEN MADSEN af Marstal, 116 B. R. T. Bygget 1944 af eg og bøg. På rejse fra norsk havn til Skive med salpeter.

*Grundstødt* d.  $^{25}/_3$  55 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat.  $^{30}/_3$  55.

I tåget vejr tog J. M. grunden på Dynen Ø. for Gjøel. Skibet kom senere flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

50. S/S KIRSTA af Mariehamn, 1558 B. R. T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra Vejle til Aabenraa med kalksalpeter.

*Grundstødt* d.  $^{25}/_3$  55 ved Fyns V.-kyst.

Søforklaring i Aabenraa d.  $^{29}/_3$  55.

Kl. 16<sup>30</sup> passerede K. i usigtbart vejr med lods om bord Lillebæltsbroen. Maskinen gik langsomt frem. Da Fænøs S.-pynt var passeret, blev tågen tættere. Herfra styredes dv. 157°. Kl. 17<sup>50</sup> hørtes en skurende lyd, og maskinen beordredes straks fuld kraft bak. Umiddelbart efter tog skibet grunden ved Fønsskov ud for Gammelgård og blev stående. D.  $^{26}/_3$  kl. 14<sup>15</sup> kom skibet flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

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

51. SM. OLINE af Svendborg, 35 B. R. T. Bygget 1878 af eg. På rejse fra Horten til Svendborg i ballast.

*Grundstødt* d.  $^{25}/_3$  55 ved Sjællands NV.-kyst.

Søforklaring i Kalundborg d.  $^{28}/_3$  55.

Kl. ca. 16<sup>15</sup> passerede O. under en let til jævn SØ.-lig brise med stærk N.-gående strøm og diset vejr lystønden på 55°53'7 N. 10°58'4 Ø., hvorefter kursen sattes ca. 1 sm. V. af Røsnæs Puller fyr. Sigbarheden af tog efterhånden til tæt tåge. Kl. ca. 17<sup>45</sup> tog skibet grunden på N.-siden af Røsnæs Rev og blev stående. D.  $^{26}/_3$  kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper. Ved grundstødningen blev stråkekølen beskadiget.

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

52. SM. KIRSTEN af Egersund, 62 B. R. T. Bygget 1908 af eg. På rejse fra Wismar til Sønderborg med kalisal.

*Grundstødt* d.  $^{26}/_3$  55 ved Langelands SV.-kyst.

Søforklaring i Sønderborg d.  $^{5}/_4$  55.

Kl. ca. 14<sup>00</sup>, da K., hvis skrue var koblet fra, under en opfriskende V.-lig brise med tæt tåge befandt sig i nærheden af Gulstav, hørtes tågesignal fra Kjels Nor fyr i Ø. Skruen kobledes til, og der styredes SV.t.S. Kl. 14<sup>45</sup> ændredes kursen til SØ. Kl. 15<sup>15</sup> sås en fiskebøje, der antoges at være den røde 1-kost N. for Gulstav Flak, hvorefter der styredes SV. i ca. 15 minutter og derefter påny SØ., men kl. 15<sup>45</sup> sås søen bryde foran for tværs om stb. Umiddelbart efter tog skibet grunden på Snekkerev, men efter at have hugget nogle gange i grunden kom det flot igen. Ved grundstødningen blev K. læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes det usigtbare vejr.

53. SM. REGNBUE af Aalborg, 149 B. R. T. Bygget 1925 af eg og bøg. På rejse fra Vismark til Struer med kali.

*Grundstødt* d.  $^{29}/_3$  55 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat.  $^{30}/_3$  55.

Da R. under en V.-lig brise befandt sig SØ. for Gjøel, tog skibet grunden på Hummerbanken og blev stående. R. er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angivet at være lavvande.

54. M/S AVENTURA af Hamburg, 197 B. R. T. På rejse fra Hunnebostrand til Hamburg med sten.

*Grundstødt* d.  $^{30}/_3$  55 i Svendborg Sund.

Strandingsindberetning dat.  $31/3$  55.

Kl. 19<sup>45</sup> grundstødte A. under en V.-lig brise med Ø.-gående strøm på Kidholm. D.  $31/3$  kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at Grasten fyr var slukket.

55. SM. JØRGEN STEEN af Nykøbing F., 100 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Lübeck til Bandholm med kali.

*Rørt grunden, sprunget læk* d.  $30/3$  55 ved Falsters Ø.-kyst; *søgt nødhavn*.

Søforklaring og søforhør i Stubbekøbing d.  $1/4$  55. Søforklaring i Nykøbing F. d.  $23/12$

Kl. 19<sup>10</sup>, da J. S. under en VNV.-lig kuling befandt sig ca. 1,1 sm. S.t.V. af Hestehoved fyr, mærkedes nogle stød i skibet. Da det viste sig, at skibet var blevet læk, søgtes ind til Stubbekøbing havn, hvor J. S. fortøjedes kl. ca. 21<sup>00</sup>.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at afstanden til land bedømtes forkert.

56. SM. MAAGEN af Aalborg, 38 B. R. T. Bygget 1896 af eg og fyr. På rejse fra København til Skive med benmel.

*Grundstødt* d.  $31/3$  55 i Limfjorden.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $2/4$  55. Søforklaring i Skive d.  $2/4$  55.

Kl. 13<sup>05</sup>, da M. under en NV.-lig kuling befandt sig tværs af Krabbesholm Sanatorium. ændredes kursen til S. for at søge uden om en isbarriere. Der loddedes 2,9 m vand. Da sejlløbet til Skive var spærret af svær is, stoppedes motoren, men kort efter satte isen sig i drift V.-over. Motoren blev sat på fuld kraft bak, men umiddelbart efter tog skibet grunden. Isen pressede M. op på grunden, og skibet sprang læk. Kl. 19<sup>15</sup> kom M. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

57. SM. NUDDE af København, 100 B. R. T. Bygget 1884 af eg, alm og pitchpine. På rejse fra Wismar til Frederikssund med kali.

*Grundstødt* d.  $31/3$  55 ved Fyns Ø.-kyst.

Søforklaring i Odense d.  $5/4$  55.

Kl. ca. 09<sup>45</sup> passerede N. under en stiv NV.t.V.-lig kuling med S.-gående strøm og regndis 2-kosten på Rønne S. for Romsø, hvorefter der styredes N. på i Romsø Sund med lystønden på Romsø W.-rev godt klar om stb. Efter ca.  $1/2$  sm. sejllads kobledes skruen fra, og N. lagdes op i vinden, men umiddelbart efter tog skibet grunden på en 3,4 m pulle SV. for Romsø W.-rev. N., der blev læk, kom kort efter flot ved egen hjælp og afsejlede til Kerteminde. Ved grundstødningen blev ca. 2 m stråkløsløst af.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

58. SM. JOHAN af Marstal, 200 B. R. T. Bygget 1914 af stål. På rejse fra Aalborg til Frederiksværk med råjern.

*Grundstødt* d.  $1/4$  55 i Roskilde Fjord.

Strandingsindberetning dat.  $7/4$  55.

Kl. ca. 07<sup>00</sup>, da J. under en svag NV.-lig brise med dis befandt sig ved den N.-lige del Store Tørvegrund, tog skibet grunden. J. er senere kommet flot ved egen hjælp efter lægtring af en del af lasten.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at J. blev sat på grund af dravis.

59. M/S ASBJØRN af København, 4406 B. R. T. Bygget 1935 af stål. På rejse fra Antwerpen til Rotterdam med stykgods.

*Grundstødt* d.  $2/4$  55 på Schelde.

Søforklaring i Antwerpen d.  $20/4$  55.

D.  $1/4$  kl. 22<sup>40</sup> afgik A., der havde lods om bord. D.  $2/4$  kl. 00<sup>30</sup> blev det tæt tåge, og der ankredes. Kort efter sås Konijnenschaar båke, og der lettedes, da skibet mentes at ligge for nær land. Ca. 10 min. senere ankredes i 9 m vand, men straks efter mærkedes et stød i skibet, som derefter fik slagside til stb. En oplodning viste, at A. stod på grund. Kl. 08<sup>30</sup> kom skibet flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen blev begge højtanke og 3-tanken læk. A. gik tilbage til Antwerpen for reparation.

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

60. M/S EMIL af Rendsburg, 270 B. R. T. På rejse fra Gotland til Schleswig med kalksten.

*Grundstødt* d.  $5/4$  55 ved Bornholms Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $7/4$  55.

Kl. ca. 22<sup>30</sup> grundstødte E. under en svag SØ.-lig brise med tåge ved Rø. D.  $\frac{7}{4}$  kom E. flot ved egen hjælp, efter at en del af lasten var kastet overbord.  
Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

61. Ff. ERICK KUSEK af Sassnitz, 30 B. R. T. På rejse fra Sassnitz til fiskeplads i Østersøen.

*Grundstødt* d.  $\frac{5}{4}$  55 ved Bornholms V.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{6}{4}$  55.

Kl. 03<sup>00</sup> grundstødte E. K. under en let SV.-lig brise i tåge ud for Risegaard. D.  $\frac{7}{4}$  kl. 07<sup>30</sup> kom fartøjet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

62. SM. PALO af Bandholm, 147 B. R. T. Bygget 1900 af stål På rejse fra Wismar til Køge med kali.

*Grundstødt* d.  $\frac{5}{4}$  55 ved Møns S.-kyst.

Søforklaring i Køge d.  $\frac{6}{4}$  55.

D.  $\frac{4}{4}$  kl. 22<sup>55</sup> passerede P. i stille vejr med let dis Gedser Rev fyrskib, hvorefter der styredes NØ. $\frac{1}{2}$ N. mod lystønden punkt 12 i rute 1. D.  $\frac{5}{4}$  kl. 00<sup>40</sup> blev kursen ændret til NØ.t.N. $\frac{3}{4}$ N. Kl. 02<sup>55</sup> blev det tæt tåge, og motoren satte på langsomt frem. Der loddedes 18 m. vand, og ca. 15 min. senere 14 m vand, hvorfor kursen ændredes til NØ. Ca. 10 min. senere tog skibet grunden  $1\frac{3}{4}$  sm. Ø. for Klintholm havn og blev stående. Kl. 12<sup>40</sup> kom P. flot ved fremmed hjælp efter overbordkastning af 5—6 tons af lasten. Ved grundstødningen blev skibets forpeaktank læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

63. M/S FRIEDEL af Hamburg, 299 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Nykøbing S med cinders.

*Grundstødt* d.  $\frac{9}{4}$  55 i Isefjorden.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{9}{4}$  55.

Kl. 04<sup>10</sup> grundstødte F. under en jævn SØ.-lig brise med diset vejr 1 km rv. S. for Nykøbing S. havn. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være mørke og usigtbart vejr i forbindelse med manglende farvandskendskab.

64. Ff. J. C. SØRENSEN af Ringkøbing, 9 B. R. T. Bygget 1926 af eg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hvide Sande.

*Grundstødt* d.  $\frac{16}{4}$  55 ved Jyllands V.-kyst.

Politirapport dat.  $\frac{17}{4}$  55.

Kl. ca. 22<sup>00</sup>, da J. C. S. under en svag N.-lig vind med tåge mentes at befinde sig ca. 3 sm. V.t.S. for Hvide Sande, kobledes skruen fra, og der gjordes klar til at lodde. Da der imidlertid omtrent samtidig forude sås nogle genstande i vandet, der antoges at være vrags-tumper, lagdes roret straks hårdt bb., men umiddelbart efter tog fartøjet grunden ved Haurvig og blev stående. D.  $\frac{17}{4}$  kl. ca. 10<sup>00</sup> kom J. C. S. flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen blev dammen lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

65. Ff. FORSØ af Simrishamn. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Svaneke.

*Forlist* d.  $\frac{17}{4}$  55 ved Bornholms Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{17}{4}$  55.

Kl. 20<sup>30</sup> grundstødte F. under en NØ.-kuling med høj sø på bølgebryderen ud for Svaneke havn. Mandskabet blev reddet i land ved hjælp af liner. F. er senere blevet vrags.

Anm. Årsagen til strandingen angives at være, at F. blev slået ud af kurs under ind-sejlingen til havnen.

66. SM. EMMY af Svendborg, 58 B. R. T. Bygget 1906 af eg. På rejse fra Oslo til Aalborg i ballast.

*Grundstødt* d.  $\frac{22}{4}$  55 i Oslofjord.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d.  $\frac{26}{4}$  55.

Kl. 05<sup>00</sup> afsejlede E. fra Oslo under en let N.-lig brise. Da skibet, hvis motor gik langsomt frem, kl. ca. 05<sup>30</sup> befandt sig ved Koppernaglen, kobledes skruen fra, men umiddelbart efter tog skibet grunden og blev stående. Kl. 11<sup>00</sup> kom E. flot ved hjælp af bjergnings-damper. Ved grundstødningen blev 6 m af strålkølen revet af.

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

67. SM. ARNE af Marstal, 58 B. R. T. Bygget 1912 af jern og stål. På rejse fra Frederikssund til Gershøj med cement.

*Grundstødt* d.  $\frac{25}{4}$  55 i Roskilde Fjord.

Søforklaring i Frederikssund d.  $28/4$  55.

Kl. ca.  $12^{15}$  grundstødte A. mellem Eskilsø og Skovbroen. D.  $26/4$  kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

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

68. Ff. SVEND af Fjaltring. På fiskeri i Nordsøen.

*Grundstødt* d.  $25/4$  55 ved Jyllands V.-kyst.

Søforklaring i Lemvig d.  $24/4$  55.

Kl. ca.  $09^{00}$ , da S. under en frisk NV.-lig brise befandt sig ca. 50 m fra Thorsminde nordre molehoved og skulle passere inderste revle, tog fartøjet grunden og blev af strømmen drejet langs revlen, hvorefter flere brådsøer skyldede ind over styrbords side. Motoren blev sat på fuld kraft frem, og det lykkedes at rette fartøjet op, men kort efter kom skruen uklar af overbordfaldne fiskeredskaber, og motoren gik i stå. Det forsøgtes at ankre, men ankeret kunne ikke holde, og fartøjet drev S.-efter langs revlen og grundstødte. D.  $26/4$  kl. ca.  $18^{00}$  kom S. flot ved fremmed hjælp og blev bugseret til Thorsminde.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

69. M/S ARIZONA af København, 6399 B. R. T. Bygget 1922 af stål. På rejse fra Raumo til København med stykgods.

*Grundstødt* d.  $3/5$  55 i Ålandshavet.

Søforklaring i Helsingfors d.  $11/5$  55. Søforhør i København d.  $27/8$  55.

Kl.  $05^{20}$  passerede A. under en frisk ØSØ.-lig kuling med let diset vejr Understen fyr i en afstand af 1.5 sm.; log 93. Der styredes rv.  $193^\circ$ . Kl.  $05^{26}$ , da fyret var ret agter, ændredes kursen til rv.  $142^\circ$ . Kl.  $08^{15}$  blev det regn og tåge, hvorefter ekkolod og radar startedes, og forskriftsmæssigt tågesignal blev afgivet. Ekkoloddet viste dybder på 123 m og derover. Kl.  $09^{03}$  sås på radarskærmen to ekkoer om stb. i 2 sm.s afstand, hvoraf det ene antoges at stamme fra et modgående skib og det andet fra et stilleliggende skib. Samtidig sås om bb. i rv.  $92^\circ$  og 4 sm.s afstand et ekko, der antoges at hidrøre fra Flötjan fyr. Kl. ca.  $09^{15}$  sås bråd tæt om bb., hvorefter roret beordredes hårdt stb. Kl. ca.  $09^{20}$  tog skibet grunden på et skær Ø. for Flötjan fyr og blev stående. D.  $4/5$  kl.  $21^{15}$  kom A. flot ved hjælp af bjergningsdampere efter lægtring og overbordkastning af en del af ladningen. Ved grundstødningen blev A. læk i bundtankene.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge og strømsætning i forbindelse med den omstændighed, at Låskår fyr på radarskærmen antoges for Flötjan fyr og Flötjan fyr for et stilleliggende skib.

70. M/S GARNES af Bergen, 2475 B. R. T. På rejse fra Hull til Aalborg med kul.

*Grundstødt* d.  $7/5$  55 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat.  $9/5$  55. Søforklaring i Aalborg d.  $9/5$  55.

Kl.  $22^{29}$ , da G., der havde lods om bord, under en let NV.-lig brise med hård Ø.-gående strøm, befandt sig ved Hals Barre vestre bøjle, lagdes roret stb. Da Hals østre fyr var ca.  $10^\circ$  om stb., blev der givet ordre til at lægge roret midtskibs og lidt senere hårdt bb. Da G. fortsatte sit stb. drej, beordredes maskinen fuld kraft bak og umiddelbart efter fuld kraft frem og derpå påny fuld kraft bak. I det samme tog skibet grunden på Nordmandshage og blev stående. D.  $8/5$  kl.  $17^{30}$  blev skibet bragt flot ved hjælp af bjergningsdampere.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

71. M/S HELENE af Hamburg, 170 B. R. T.

*Grundstødt* d.  $7/5$  55 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat.  $9/5$  55.

H. grundstødte under kuling og usigtbart vejr ved Draget V. for Klitgaard. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

72. INGVILL af Kragerø, 77 B. R. T. På rejse fra Herøen til Struer med salpeter.

*Grundstødt* d.  $8/5$  55 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat.  $9/8$  55.

Kl.  $17^{00}$  grundstødte I. under en svag Ø.-lig brise N. for Rønkjær Odde på Venø. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at grunden havde større udstrækning end angivet i søkortet.

73. S/S KOPANES af Vestmanhavn, 317 B. R. T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra fiskeplads i Davisstrædet til Færingehavn.

*Grundstødt* d.  $11/5$  55 ved Grønlands V.-kyst; *forlist*.

Søforklaring i Færingehavn d.  $18/5$  55.



Kl. 00<sup>00</sup> afsejlede K. under en svag SV.-lig brise fra Frederikshåb-bankens S.-kant, log 0. Der styredes rv. N.12°V. Vejret blev senere taget. Kl. 04<sup>00</sup> ændredes kursen til rv. N.33°V., log 22, og kl. 11<sup>00</sup> til rv. N.45°Ø., log 82. Samtidig viste ekkoloddet, der holdtes gående, 200 fv. Kl. 14<sup>00</sup> ændredes kursen til rv.S.55°Ø., log 96. Kl. 15<sup>30</sup>, mens maskinen gik halv kraft frem, sås om bb. et skær, der antoges for at være Sorteskær, og der holdtes derefter ind mod land S om skæret. Da K. kl. 15<sup>50</sup> var tværs af skæret, tømmede skibet mod et undervands-skær ved Teltørerne og blev stående. Da K. var blevet læk, gik besætningen i bådene og blev taget op af et tilkaldt skib. K. er senere sunket.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

74. Damptrawler KASSIOPEA af Gdynia, 581 B. R. T. På rejse fra Gdynia til fiske plads i Nordsøen.

*Grundstødt* d. 12/5 55 ved Saltholms V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 12/5 55.

Kl. 05<sup>30</sup> grundstødte K. under en jævn SV.-lig brise ved Smågrundene og blev stående. Skibet kom senere samme dag flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejl navigering.

75. M/S KOREA af København, 9945 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Kohsi-chang til Bangkok med stykgods.

*Grundstødt* d. 18/5 55 på Menamfloden.

Kl. ca. 02<sup>11</sup>, da K., der havde lods om bord og sejlede med en fart af ca. 3 knob, havde passeret den gravede rende over Bangkok Bar og befandt sig ved Bangpu mellem bøje 6 og 7, sås et hvidt lys, der senere viste sig at stamme fra en sampan, i sejlløbet forude tæt om bb. Der afgaves opmærksomhedssignaler med luftfløjten, men da sampanen syntes at blive liggende, lagdes roret stb. Da K. derved kom ud i siden af sejlløbet, lagdes roret hårdt bb., men umiddelbart efter tog skibet grunden og blev stående. D. 20/5 kl. 02<sup>10</sup> kom K. flot ved hjælp af bjergningsdampere efter at have lægtret en del af ladningen.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

76. M/S STEFAN af Göteborg, 498 B. R. T. På rejse fra København til Gefle med kul

*Grundstødt* d. 18/5 55 i Sundet.

Strandingsindberetning dat. 18/5 55.

Kl. 12<sup>00</sup> grundstødte S. under en SSV.-lig brise med regndis og stærk N.-gående strøm på Middelgrundens sdr. hoved. Kl. 17<sup>00</sup> kom skibet flot ved hjælp af en bugserdamper. Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

77. Tanklægtter THOR af Nyborg, 330 B. R. T. På rejse fra Frederiksværk til Nyborg i ballast.

*Grundstødt* d. 18/5 55 i Isefjorden.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20/5 55. Strandingsindberetning dat. 21/5 55.

Kl. ca. 21<sup>00</sup>, da T. under en SV.-lig storm med udgående strøm under bugsering af B/B „MJØLNER“ af København befandt sig ud for Lynæs, sprang slæbetrossen, hvorefter T. ankredes op. Ankeret kunne imidlertid ikke holde, og lægteren kom i drift og grundstødte kl. ca. 21<sup>30</sup> ca. 700 m Ø. for Lynæs havn. T. er senere kommet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

78. M/S DIANA af Hamburg, 187 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Odense med byg.

*Grundstødt* d. 20/5 55 i Lillebælt.

Strandingsindberetning dat. 21/5 55.

Kl. 03<sup>00</sup> grundstødte D. under en V.-lig storm med regntykning og hård NØ.-gående strøm ca. 1500 m Ø. for N.-spidsen af Aarø Kalv. D. 22/5 kl. 14<sup>00</sup> kom skibet flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

79. Lystfartøj FLIBUSTIER af Kiel. På rejse fra Sønderborg til Ærøskøbing.

*Grundstødt* d. 21/5 55 ved Ærø N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 23/5 55.

Kl. 19<sup>00</sup> grundstødte F. under en NV.-lig kuling med byget vejr ved Ommels-Hoved. D. 23/5 kl. 11<sup>30</sup> kom F. flot ved fremmed hjælp.

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

80. M/S ESSO HERMOD af København, 498 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra København til Struer med olie.

*Grundstødt* d. 25/5 55 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. <sup>25</sup>/<sub>5</sub> 55.

Om morgenen grundstødte E. H. under roligt vejr ved 2-kosten ved indsejlingen til Draget Skibet kom senere flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

81. Ff. RUTH af Rønne, 6 B. R. T. Bygget 1921 af eg. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Rønne.

*Grundstødt* d. <sup>25</sup>/<sub>5</sub> 55 ved Bornholms V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. <sup>31</sup>/<sub>5</sub> 55.

Kl. ca. 02<sup>00</sup> afsejlede R. fra en fiskeplads ca. 35 sm. SØ. for Rønne på rejse til Rønne. Det blæste en frisk NV.-lig brise, der senere løjede af. Kl. ca. 13<sup>00</sup> tog fartøjet grunden på Hadderevet og blev stående. Kort efter kom R. flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen blev fartøjet læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at rorsmanden er faldet i søvn, hvorved fartøjet er kommet ud af kurs.

82. M/S POLAR af Gravarne, 92 B. R. T. På rejse fra Stevns med råkridd.

*Grundstødt* d. <sup>26</sup>/<sub>5</sub> 55 i Sundet.

Strandingsindberetning dat. <sup>26</sup>/<sub>5</sub> 55.

Kl. ca. 19<sup>00</sup> grundstødte P. under Ø.-lig vind på lossepladsen ved Middelgrunden. D. <sup>27</sup>/<sub>5</sub> kom skibet flot ved hjælp af en bjærgningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være uforsigtig navigering.

83. M/S SAGVAAG af Stavanger, 359 B. R. T. På rejse fra Menstad til Korsør med kalksalpeter.

*Grundstødt* d. <sup>2</sup>/<sub>6</sub> 55 ved Sjællands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. <sup>2</sup>/<sub>6</sub> 55. Søforklaring og søforhør i Korsør d. <sup>7</sup>/<sub>6</sub> 55.

Kl. 16<sup>10</sup> passerede S. i stille vejr med god sigtbarhed og hård N.-gående strøm Halskov Rev fyrskib tæt om bb. Herfra styredes 110°. Kort efter sås den hvide kost ved Halskov Rev om bb. Kl. 16<sup>15</sup> tog skibet grunden på Halskov Rev og blev stående med agterenden. D. <sup>3</sup>/<sub>6</sub> kl. 10<sup>00</sup> kom S., der var læk, flot ved hjælp af en bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

84. M/S GUSTAF af Sideby, 431 B. R. T. På rejse fra Herøya til Haderslev med kalksalpeter.

*Grundstødt* d. <sup>4</sup>/<sub>6</sub> 55 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. <sup>7</sup>/<sub>6</sub> 55.

Søforklaring og søforhør i Haderslev d. <sup>8</sup>/<sub>6</sub> 55.

Kl. ca. 21<sup>00</sup>, da G. under en svag SSØ.-lig brise med klart vejr befandt sig ved indsejlingen til Haderslev Fjord med kurs mod Ørbyhage, stoppedes motoren for at afvente lods. Kl. 21<sup>05</sup> tog skibet grunden på Knudegrund og blev stående. D. <sup>6</sup>/<sub>6</sub> kl. 20<sup>00</sup> kom G. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at der benyttedes forældede søkort.

85. SM. BURGUNDIA af Rønne, 149 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra Aalborg til Hamburg i ballast.

*Grundstødt* d. <sup>6</sup>/<sub>6</sub> 55 ved Sjællands NV.-kyst.

Søforklaring i Kalundborg d. <sup>7</sup>/<sub>6</sub> 55.

D. <sup>5</sup>/<sub>6</sub> kl. 23<sup>20</sup> passerede B. i stille vejr med svag N.-gående strøm lystønden på 55°53'7" N. 10°58'4" Ø. (rute 28, pkt. 22), hvorefter der styredes dv. 215°. Føreren, der havde vagten, satte sig kort efter til hvile i styrehuset efter at have givet rorsmanden ordre om at purre sig kl. 23<sup>50</sup>. D. <sup>6</sup>/<sub>6</sub> kl. 00<sup>10</sup> tog skibet grunden på Rønæs Rev og blev stående. Kl. 06<sup>45</sup> kom B. flot ved hjælp af en bjærgningsdamper, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at rorgængerens undlod at varske føreren.

86. S/S JANE LANNG af København, 2725 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Gent til Arkhangelsk i ballast.

*Grundstødt* d. <sup>7</sup>/<sub>6</sub> 55 ved Ruslands N.-kyst.

Søforklaring i Antwerpen d. <sup>25</sup>/<sub>7</sub> 55.

Kl. 07<sup>15</sup>, da J. L. under en svag NØ.-lig luftning med diset vejr befandt sig i Barents Havet, pejledes fyret på Lumbovsky Ø i rv. 220°, afstand 6 sm.; log 67. Der styredes rv. 144°. Vejret var diset med snebyger, og fra kl. 08<sup>20</sup> blev der afgivet tågesignal. Kl. 08<sup>30</sup>, da loggen viste 79, ændredes kursen til rv. 168°, der skulle føre skibet 3 sm. klar af Cap Orlov. Kl. 10<sup>00</sup> ændredes kursen til rv. 155°, og kl. 10<sup>30</sup> beordredes maskinen, der gik fuld kraft frem, halv

kraft frem. Kl. 11<sup>00</sup>, da loggen viste 3, hørtes tågesignal fra Cap Orlov fyr tværs om stb., og afstanden skønnedes til 3 sm. Kursen ændredes til rv. 175°, og maskinen beordredes fuld kraft frem. Kl. 11<sup>25</sup> sås land og skær tæt om stb. Roret lagdes straks hårdt bb., men kl. 11<sup>28</sup> tog J. L. grunden og blev stående. Kl. 12<sup>55</sup> kom skibet flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen blev J. L. læk.

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

87. M/S CHEETA af Hamburg, 77 B. R. T. På rejse fra Næstved til Valdemarsvik i ballast.

*Grundstødt* d. 8/6 55 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 9/6 55.

Kl. 11<sup>30</sup>, da C. under en stormende NØ-lig kuling med regn og dis lå opankret i Dyndekrogen, sprang ankerkæden, hvorefter skibet drev på grund ved Bøgenakke. D. 18/6 kom C. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

88. SM. VOLO af Fakse Ladeplads, 136 B. R. T. Bygget 1919 af eg og bøg. På rejse fra Bandholm til Stettin i ballast.

*Grundstødt* d. 18/6 55 ved Lollands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 18/6 55.

Kl. 13<sup>30</sup> grundstødte V. i stille, klart vejr Ø. for Havneøen ved Bandholm. Kl. 21<sup>15</sup> kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at farvandsafmærkningen ikke var i orden.

89. SM. STELLALIS af Vejle, 150 B. R. T. Bygget 1929 af stål. På rejse fra Frederiksværk til Lübeck i ballast.

*Grundstødt* d. 22/6 55 ved Æros Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 23/6 55. Søforhør i Rønne d. 15/10 55.

Kl. 17<sup>30</sup>, da S. under en svag SV.-lig brise med N.-gående strøm befandt sig ud for Marstal havn, mistede skibet under et drej bb. over styringen og tog grunden på kanten af sejrenden ca. 50 m fra havnen og blev stående. Kl. 18<sup>25</sup> kom skibet flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at skibet er kommet for langt over mod sejlløbets kant og derved har mistet styringen.

90. M/S VIKA II af Malmø, 1369 B. R. T. På rejse fra Aalborg til København med cement.

*Grundstødt* d. 28/6 55 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 28/6 55.

Kl. 00<sup>40</sup> tog V. under en jævn VNV.-lig brise og Ø.-gående strøm grunden ved Korsholm og blev stående. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være svigtende strømtilførsel til styremaskinen.

91. SM. RUBY af Tjarnø, 66 B. R. T. På rejse fra Aggersund til Göteborg med kridt.

*Grundstødt* d. 7/7 55 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 7/7 55.

Kl. 22<sup>30</sup> grundstødte R., der på grund af motorstop gik for sejl alene, under en svag NV.-lig luftning med Ø.-gående strøm på fjordens N.-side over for Mou bro. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

92. Motorfartøj JONNA af Våg. På rejse fra Tverå til Våg med passagerer.

*Grundstødt* d. 26/7 55 i Trangisvåg Fjord.

Søforklaring i Våg d. 26/8 55. Søforklaring og søforhør i Tvøroyri d. 7/11 55.

Kl. ca. 19<sup>30</sup> afsejlede J. fra Våg. Det var tæt tåge, og der sejlede langs N.-siden af fjorden til Høvdatange, hvorfra der styredes SSØ. Kort efter ændredes kursen mod fiordens S.-side for at få kending af Tjaldaviksholm. Lidt senere sås land forude, og roret lagdes bb., samtidig med at farten mindskedes, men umiddelbart efter tog fartøjet grunden på under-vandsskæret Molabogan og blev stående. J. kom flot ved egen hjælp efter ca. 10 minutters forløb, hvorefter kursen, da fartøjet ved grundstødningen var blevet læk, og vandet trods lænsning steg hurtigt, sattes mod Tjaldaviksholm. Da motoren lidt senere gik i stå på grund af indtrængende vand, blev J. taget på slæb af tililende motorbåde og bugseret til Tverå.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

93. M/S HANNCHEN ALLERS af Hamburg, 173 B. R. T. På rejse fra Aalborg til Fursund i ballast.

*Grundstødt* d. 9/8 55 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{9}{8}$  55.

Kl. 06<sup>00</sup> grundstødte H. A. i stille vejr med Ø.-gående strøm ud for Møholmenge. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

94. Ff. AKAROA af Esbjerg, 39 B. R. T. Bygget 1945 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Rio Grande do Sul til fiskeplads i det S.-lige Atlanterhav.

*Grundstødt* d.  $\frac{12}{8}$  55 ved Brasiliens Ø.-kyst; *forlist*.

Forlisanmeldelse dat.  $\frac{11}{1}$  56.

D.  $\frac{11}{8}$  kl. 17<sup>00</sup> afgik A. fra Rio Grande do Sul for at gå på fiskeri. D.  $\frac{12}{8}$  kl. 02<sup>30</sup> tog skibet i tåget vejr med dønning og S.-gående strøm grunden ca. 13 sm. N. for Albardao fyr og blev stående. Besætningen — 5 mand — roede ind til kysten i skibets jolle. A. drev senere ind på land og blev slået til vrage.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

95. SM. IRMA af Stockholm, 265 B. R. T. På rejse fra Hernøsand til Kolding med træ.

*Grundstødt* d.  $\frac{12}{8}$  55 ved Aarø.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{15}{8}$  55.

Kl. ca. 23<sup>30</sup> grundstødte I. under en let ØØ.-lig brise med let diset vejr og svag S.-gående strøm på Aarø Sand.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at skibet under afventning af lods kom for langt mod øst.

96. SM. PEDER MOST af Svendborg, 86 B. R. T. Bygget 1899 af stål. På rejse fra Kiel til Aabenraa i ballast.

*Grundstødt* d.  $\frac{13}{8}$  55 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforhør i Aabenraa d.  $\frac{17}{8}$  55.

D.  $\frac{12}{8}$  kl. 22<sup>50</sup> passerede P. M. under en frisk Ø.-lig brise Christian X's bro, hvorfra der styredes N.-på gennem Alssund. Noget senere passeredes Snogbæk Hage, hvorefter der styredes i Ballebro vinkelfyrs N.-lige hvide vinkel mod Aabenraa Fjord. Lidt senere faldt ud-kigsmanden og derpå føreren i søvn, og d.  $\frac{13}{8}$  kl. 00<sup>30</sup> tog P. M. grunden ca. 50 m fra land mellem Naldtang og Varnæs Hoved og blev stående. Kl. ca. 12<sup>30</sup> kom P. M. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

97. M/S KETTY DANIELSEN af København, 299 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Stettin til Brüssel.

*Grundstødt* d.  $\frac{15}{8}$  55 på Schelde; *tørnet kaj*.

Søforklaring i Frederiksværk d.  $\frac{24}{8}$  55.

Kl. ca. 19<sup>00</sup> lettede K. D., der havde lods om bord, fra en ankerplads på Scheldefloden ud for Antwerpen, hvorefter rejsen fortsattes op ad floden mod Brüsselkanalen. Kl. 20<sup>15</sup> blev maskinen, der gik fuld kraft frem, beordret langsomt frem. Kl. 20<sup>25</sup> tog skibet grunden på en mudderbanke og blev stående. Kl. 22<sup>10</sup> kom K. D. flot ved stigende vande, og sejladsen fortsattes med meget langsom fart. Vejret var efterhånden blevet noget diset, og det var meget mørkt. Kl. ca. 22<sup>20</sup> hørtes råb fra flodbredden, hvorpå lodsens, der stod til rors, beordrede maskinen fuld kraft bak, hvorved skibet drejede stb. over. Maskinen beordredes derpå fuld kraft frem samtidig med, at roret lagdes hårdt bb.; men umiddelbart efter tørnede K. D. med forskibet mod en kaj. Ved kollisionen blev forskibet kastet ud fra kajen, hvorefter agterskibet tørnede. Det viste sig, at K. D. var ved den første sluse til Brüsselkanalen, og at kajen imod forventning ikke var oplyst. Skibet led betydelig skade ved kollisionen.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at lodsens har mistet orienteringen.

98. SM. KOSANGAS af Nørresundby, 148 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Køge til Bremen i ballast.

*Grundstødt* d.  $\frac{20}{8}$  55 i Bøgestrømmen.

Søforklaring og søforhør i Nørresundby d.  $\frac{30}{8}$  55.

Kl. 20<sup>45</sup> passerede K. under en jævn SØ.-lig brise med klart vejr den røde 2-kost Ø. for Stengrund tæt om stb., hvorefter kursen ændredes til S. $\frac{3}{4}$ V. Farten var 6 knob. Umiddelbart efter blev det diset, og skruen blev slået fra. Et øjeblik efter sås om stb. den røde 1-kost S. for Stengrund, og maskinen blev straks sat på fuld kraft bak; men samtidig tog skibet grunden på Bredø NV.-side og blev stående. D.  $\frac{22}{8}$  kl. 16<sup>00</sup> kom K. flot ved hjælp af bjergningsdampere.

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

99. M/S WOTAN af Hamburg, 230 B. R. T. På rejse fra Hålsingborg til Itzehoe med sten.

*Grundstødt* d.  $\frac{24}{8}$  55 i Sundet.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{24}{8}$  55.

Kl. ca. 20<sup>00</sup> grundstødte W. under en S.-lig brise med klart vejr på S.-enden af Middelfrunden Skibet kom senere flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlnavigering.

100. SM. ALVA af Aalborg, 97 B. R. T. Bygget 1914 af jern. På rejse fra Aalborg til Oslo med cement.

*Grundstødt* d. 25/8 55 i Limfjorden.

Søforklaring i Aalborg d. 1/9 55.

Kl. 22<sup>30</sup>, da A. i stille, klart vejr med hård V.-gående strøm styrede V.-på i Egensekloster Skov ledefyrlinie, overlod føreren roret til bedstemanden og gik under dæk for at tilse motoren. Da Hals W. vinkelfyr ikke kom i sigte, stoppedes motoren, men umiddelbart efter tog skibet grunden på fjordens S.-side ud for Egensekloster Skov forfyr. Ca. 15 minutter senere kom A. flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen blev roret beskadiget. Næste morgen blev A. slæbt til Aalborg af et bjergningsfartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at bedstemanden ikke har udvist fornøden agtpågivenhed.

101. S/S LISBETH af Göteborg, 2759 B. R. T. På rejse fra Grangemouth til København med kul.

*Grundstødt* d. 26/8 55 i Sundet

Strandingsindberetning dat. 26/8 55.

Kl. 05<sup>25</sup> grundstødte L. i letdiset vejr under en Ø.-lig brise med N.-gående strøm på Taarbæk Rev. D. 27/8 kl. 15<sup>25</sup> kom skibet flot ved hjælp af bjergningsdampere, efter at 568 tons af ladningen var blevet lægtret.

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

102. M/S COBRI af Hilversum, 199 B. R. T. På rejse fra Skagen til Rotterdam med fiskemel.

*Grundstødt* d. 4/9 55 ved Læsøs N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 4/9 55.

Kl. 02<sup>00</sup> grundstødte C. under en VSV.-lig brise ved Læsø NV.-rev og blev stående. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være maskinhavari i forbindelse med vind- og strømforholdene.

103. SM. JOHANNE af Fejø, 43 B. R. T. Bygget 1903 af eg. På rejse fra Rønne til København med brosten.

*Grundstødt* d. 5/9 55 ved Sveriges S.-kyst; *forlist*.

Søforhør i København d. 16/9 55. Forlisansmeldelse dat. København 1/10 55.

Kl. 23<sup>40</sup> passerede J. under en svag S.-lig luftning med diset vejr 2-kosten ved Stafstensudde, hvorefter føreren gik under dæk for at smøre motoren efter at have givet rorsmanden ordre til at styre mod Falsterbokanalens Rorsmanden holdt Skårelåge fyr, som han antog for at være fyret ved kanalens S.-lige indsejling, tæt om stb. Noget senere mærkedes et stød i skibet, hvorefter motoren kobledes fra, og roret lagdes bb. Da J. begyndte at dreje, kobledes motoren til, og sejladsen fortsattes, men kort efter mærkedes endnu et stød i skibet. En undersøgelse viste, at skibet var læk. Der lænsedes med håndpumpen, men da vandet steg hurtigt, besluttedes det at sætte skibet på grund. Umiddelbart efter stoppede motoren på grund af indtrængende vand, og besætningen — 2 mand — gik derefter i jollen. J. sank nogle minutter senere.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at rorsmanden forvekslede Skårelåge fyr med fyret ved Falsterbokanalens S.-lige indsejling.

104. M/S LOUISIANA af København, 6569 B. R. T. Bygget 1922 af stål. På rejse fra Gdansk til Buenos Aires med kul.

*Grundstødt* d. 5/9 55 på La Platafloden.

Søforklaring i Buenos Aires d. 15/9 55.

Kl. 02<sup>17</sup>, da L., hvis dybgående var 28'07", med lods om bord var for indgående gennem Canal Punta Indio og befandt sig i kanalens S.-lige side, gik farten af skibet, som samtidig mistede styringen og drejede stb. over. Kl. 02<sup>19</sup> tog skibet grunden ca. 75 m SØ. for bøje 21 i kanalens N.-side og blev stående. D. 10/9 kl. 07<sup>45</sup> kom L. flot ved hjælp af to slæbebåde og slæbtes ind til Buenos Aires, hvortil skibet ankom kl. 17<sup>00</sup>.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes L.s store dybgående.

105. SM. NUDDE af København, 100 B. R. T. Bygget 1884 af eg, alm og pitchpine. På rejse fra Gerrild til København med ærtosten.

*Grundstødt* d. 9/9 55 i Kategat.

Søforhør i København d. 14/9 55.

Kl. 16<sup>30</sup> afgik N. under en svag SSØ.-lig luftning fra Gerrild bro. Strømmen var V.-gående, fart 0,5 knob. Efter at lystønden N. for Gerrild Flak var passeret om stb., styredes

mv. 115°. Kl. 20<sup>00</sup> blev det tåge, og farten nedsattes. Kl. 21<sup>50</sup> tog N. grunden ca. 1 sm. NV. for Lysegrund fyr og blev stående. D.  $\frac{8}{9}$  kl. 11<sup>00</sup> kom skibet flot ved hjælp af et bjergningsfartøj, og N., der var blevet læk, blev slæbt til Helsingør for midlertidig tætning.

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

106. SM. BOKUL af Gudhjem, 60 B. R. T. Bygget 1906 af eg og fyr. På rejse fra Korsør til Åhus med byg.

Grundstødt d.  $\frac{12}{9}$  55 ved Sveriges S.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Rønne d.  $\frac{23}{9}$  55.

Kl. ca. 10<sup>00</sup> passerede B. Møen under en let VSV.-lig brise med let dis, hvorefter der styredes ØNØ. ca. 1 sm. klar af Sandhammeren. Kl. ca. 21<sup>00</sup> tog skibet grunden ud for Kabusa i Ystadbugten ca. 50 m. fra land og blev stående. Da vinden friskede op, og B. huggede i grunden, blev der afgivet nødsignal. D.  $\frac{13}{9}$  kl. ca. 10<sup>30</sup> kom B. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning, muligvis i forbindelse med nedsat sigtbarhed over land.

107. Ff. ETTY af Skagen, 30 B. R. T. Bygget 1925 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Grundstødt d.  $\frac{12}{9}$  55 ved Jyllands V.-kyst; forlist.

Søforhør i Esbjerg d.  $\frac{14}{9}$  55. Forlisansmeldelse dat.  $\frac{27}{9}$  56.

Efter at E. under en jævn til frisk SV.-lig brise med høj dønning og stærk udgående strøm havde passeret Graadyb Barre lystønde, styredes der midt mellem Skallingen SW. lystønde og Graadyb III lystønde i Sædenstrand ledefyrlinie. Da E. passerede Skallingen SW. lystønde, opdagedes det, at fartøjet var fortsat N.-over. Kursen ændredes 1 streg stb. over mod Søren Jessen Sand lystønde, men ca. 5 min. senere, kl. ca. 04<sup>00</sup>, tog E. grunden på Tørre Bjælke og blev stående. Kl. ca. 06<sup>00</sup> blev besætningen — 4 mand — taget om bord i en tilkaldt redbningsbåd.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at der navigeredes efter søkort, der ikke var ført à jour.

108. SM. KIRSTEN af Egersund, 62 B. R. T. Bygget 1908 af eg. På rejse fra Faaborg til Fakse Ladeplads i ballast.

Strandet d.  $\frac{16}{9}$  55 ved Farø.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{17}{9}$  55. Søforklaring og søforhør i Graasten d.  $\frac{14}{10}$  55.

Kl. ca. 02<sup>30</sup>, da K. under en NV.-lig storm med SØ.-gående strøm lå opankret for eet anker med ca. 20 favne kæde ude i ca. 3 m vand på Masnedø Ø.-flak, begyndte skibet at drive. Motoren blev startet og ankret hevet ind. Motoren kunne dog ikke holde K. op mod vinden, men varmede så meget, at den gik i stå. Det forsøgtes atter at opankre skibet, men ankret holdt ikke. Varpankret, der også blev stukket ud, mistedes. Det lykkedes nu at starte motoren, hvorefter det forsøgtes at lette ankret, men kraften på ankerkæden var for stor, og K. vedblev at drive. Kl. 03<sup>30</sup> tog skibet grunden på Farø Jord og blev stående. D.  $\frac{4}{10}$  kom K. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at strandingen skyldes vejrforholdene.

109. SM. ZENITHA af Skillinge, 235 B. R. T. På rejse fra Lübeck til Malmö med koks.

Grundstødt d.  $\frac{16}{9}$  55 ved Amager.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{17}{9}$  55.

Kl. 21<sup>00</sup> grundstødte Z. under en jævn V.-lig brise med byger og S.-gående strøm på den S.-lige del af dæmningen ved Kalveboderne. D.  $\frac{17}{9}$  kl. 19<sup>00</sup> kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper efter overbordkastning af en del af ladningen.

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

110. SM. MARS af Aalborg, 22 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Åbo til Svendborg med træ.

Grundstødt d.  $\frac{27}{9}$  55 i Kalmarsund.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d.  $\frac{5}{10}$  55.

Kl. 00<sup>00</sup> da M. i stille vejr med god sigtbarhed befandt sig 4 sm. N. for Slotsbredan fyr i Kalmarsund, overlod føreren vagten til bedstemanden med ordre til at varsko ham, før skibet var ud for Kalmar. Kl. 02<sup>54</sup>, da M. befandt sig i løbet N. for Skansgrundet vinkelfyr, forvekslede bedstemanden det grønne blink i lystønden med Tärnör fyrets grønne vinkel og drejede til bb. for at komme ind i den hvide fyrvinkel. Umiddelbart efter tog skibet grunden på Prästör og blev stående. Kl. 21<sup>05</sup> kom M. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var blevet lægtret. Skibet tog tilsyneladende ingen skade ved grundstødningen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen ville have været undgået, hvis bedstemanden havde varskoet føreren, således som denne havde beordret.

111. SM. HELA af Svendborg, 29 B. R. T. Bygget 1890 af eg. På rejse fra Herøen til Mosede med kalksalpeter.

*Grundstødt* d. 28/9 55 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 29/9 55. Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 14/10 55.

Kl. ca. 23<sup>00</sup> grundstødte H., der på grund af rorskade var på vej ind til Hornbæk havn, under en svag N.-lig brise med N.-gående strøm ud for Hornbæk havn. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren forvekslede det inderste fyr på Hornbæk havn med det yderste.

112. SM. SYLFE af Vejle, 99 B. R. T. Bygget 1937 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Svendborg til København med stykgods.

*Grundstødt* d. 5/10 55 i Grønsund.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 19/10 55.

Kl. ca. 19<sup>00</sup> passerede S. under en svag S.-lig brise med regndis Storstrømsbroen, hvorefter skibet sejlede i fyrlinierne gennem Storstrømmen og Sodsegab. Da S. befandt sig i Stubbekøbing fyrs hvide vinkel, var ledelysene på Haarbølle Pynt kl. 19<sup>50</sup> endnu ikke kommet i sigte, hvorfor motoren blev stoppet og et øjeblik efter kastet fuld kraft bak; men straks efter tog skibet grunden og blev stående. D. 6/10 kl. 02<sup>00</sup> kom S. flot ved fremmed hjælp.

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

113. M/S HEINRICH BLOCK af Hamburg, 246 B. R. T. På rejse fra Rotterdam til Ebeltoft med kul.

*Grundstødt* d. 11/10 55 ved Hjelms Ø.-kyst.

Politirapport dat. 11/10 55. Strandingsindberetning dat. 13/10 55.

Kl. 01<sup>00</sup> tog H. B. under en let SØ.-lig brise med hård N.-gående strøm grunden ØNØ. for Hjelms fyr ca. 1 sm. fra land og blev stående. Kl. 16<sup>30</sup> blev H. B. bragt flot ved hjælp af en bjergningsdamper og bugseret til Ebeltoft.

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

114. Motordæksbåd ROSA af Hasle, 8 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Hasle med sild.

*Grundstødt* d. 11/10 55 ved Bornholms V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 13/10 og 15/10 55.

Kl. 22<sup>00</sup> grundstødte R. i stille vejr med tåge ved Bæle N. for Hasle. Strømmen var NV. D. 12/10 kl. 00<sup>00</sup> kom R. flot ved fremmed hjælp.

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

115. SM. SVANEN af Middelfart, 100 B. R. T. Bygget 1922 af eg og bøg. På rejse fra Herøen til Grenaa med salpeter.

*Grundstødt* d. 12/10 55 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 12/10 55. Søforklaring og søforhør i Grenaa d. 15/10 55.

Kl. ca. 07<sup>00</sup> befandt S. sig under en svag SSØ.-lig brise med tåget vejr ud for Fornæs fyr, hvis tågesignal kunne høres. Efter i ca. 1 time at have afventet opklaring i vejret fortsattes mod bøjen ud for Grenaa havn. Ca. 1 time senere passeredes bøjen, hvor der observeredes en stærk N.-gående strøm. Der holdtes nu ind mod Grenaa havn på en kurs, der skulle føre skibet godt klar af Kalkgrunden. Kl. ca. 10<sup>00</sup> tog skibet imidlertid grunden på Kalkgrunden og blev stående. Kl. ca. 16<sup>00</sup> kom S. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade ved grundstødningen.

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

116. Ff. WERNER af Kolding, 20 B. R. T. Bygget 1902. På rejse fra Kolding til Jyllinge i ballast.

*Grundstødt* d. 12/10 55 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 12/10 55.

Kl. 06<sup>00</sup> grundstødte W. under en svag S.-lig brise i tåget vejr på Flyndersørevet V. for Korshage. Kl. 17<sup>00</sup> kom fartøjet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

117. S/S SOLGRY af Oslo, 564 B. R. T. På rejse fra Stralsund til Oslo med briketter.

*Grundstødt* d. 13/10 55 ved Amagers S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 15/10 55.

Kl. 23<sup>30</sup> tog S. under en VSV.-lig brise med dis og N.-gående strøm grunden på Dragør Sandrev og blev stående. D. 14/10 kl. ca. 19<sup>00</sup> kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

118. Ff. ANE MARIE af Esbjerg, 43 B. R. T. Bygget 1908 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg med levende fisk.

*Grundstødt* d.  $15/_{10}$  55 ved Fanøs V.-kyst; *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d.  $19/_{10}$  55.

D.  $14/_{10}$  kl.  $19^{00}$  afsejlede A. M. fra en fiskeplads ca. 43 sm. SV.t.V. for Graadyb Barre. Det blæste en frisk VSV.-lig brise, og der styredes NØ.t.Ø. Kl. ca.  $23^{20}$ , da loggen viste 30, ændredes kursen lidt nordligere. Sigbarheden var da meget ringe. D.  $15/_{10}$  kl. ca.  $00^{30}$  tog fartøjet grunden ca. 150 m N. for Kirkevejen ved Rindby Strand og blev stående. Da det var blevet lyst, var vandet faldet, og besætningen — tre mand — vadede i land. Ved grundstødningen blev A.M. læk.

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

119. Ff. URANIA af Esbjerg 31 B. R. T. Bygget 1935 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

*Grundstødt* d.  $17/_{10}$  55 ved Jyllands V.-kyst. Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $2/_{11}$  55.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d.  $25/_{10}$  55.

Kl. ca.  $19^{00}$  passerede U. under en opfriskende NV.-lig kuling med byger og udgående strøm Graadyb Barre. Da U. befandt sig i Graadyb S. for Skallingen fyr, svigtede skruekoblingen, og kutteren drev for vin og sø ind på N.-spidsen af Søren Jessens Sand og grundstødte. Omtrent samtidig lykkedes det at få skruen i gang og U. bakket flot, men umiddelbart efter tog kutteren påny grunden og blev stående. Der tilkaldtes assistance over radioen, og kl. ca.  $23^{30}$  blev U. bragt flot af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

120. M/S BARRACUDA af Groningen, 290 B. R. T. På rejse fra Göteborg til Aalborg i ballast.

*Grundstødt* d.  $20/_{10}$  55 ved Jyllands Ø. kyst.

Strandingsindberetning dat.  $22/_{10}$  55.

Kl.  $04^{51}$  grundstødte B. under en hård SSØ.-lig kuling med N.-gående strøm ved Hirsholm Ø. for fyret. Besætningen blev bragt i land ved hjælp af redningsstol. D.  $21/_{10}$  kom skibet flot ved hjælp af bjergningsdampere.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

121. Lystfartøj BENBOW af Southampton, 34 B. R. T. På rejse fra København til Svendborg.

*Grundstødt* d.  $20/_{10}$  55 ved Sejrø.

Strandingsindberetning dat.  $21/_{10}$  55.

Kl.  $01^{00}$  grundstødte B. under en stiv SØ.-lig kuling med hård N.-gående strøm på Rønne ved Sejrø. D.  $21/_{10}$  kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

122. SM. EDA af Aalborg, 52 B. R. T. Bygget 1907 af eg. På rejse fra Rønne til Frederikshavn med lervarer.

*Grundstødt* d.  $20/_{10}$  55 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $20/_{10}$  55. Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $28/_{10}$  55.

Søforklaring og søforhør i Thisted d.  $29/_{10}$  55.

Kl.  $01^{00}$ , da E. under en frisk SSØ.-lig kuling med N.-gående strøm befandt sig ud for Gilleleje, besluttedes det at gå i havn, hvorefter der styredes mod havneindløbet. Da E. var ca. 10 m fra indløbet, tog skibet grunden og blev stående. Kl. ca.  $11^{00}$  kom E. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes dybdeforringelse på grund af tilsanding i indløbet til havnen.

123. M/S PETER af Hamburg-Cranz, 64 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Kolding med korn.

*Grundstødt* d.  $22/_{10}$  55 i Kolding Fjord.

Strandingsindberetning dat.  $24/_{10}$  55. Søforklaring og søforhør i Kolding d.  $29/_{10}$  55.

Kl. ca.  $18^{30}$  opankredes P. under en hård NØ.-lig kuling med indgående strøm og usigtbart vejr i ca. 6 m vand Ø. For Skarreodde, hvorefter motoren stoppedes. Da ankret viste sig at være uklart og ikke kunne holde, forsøgtes det at starte motoren, men inden dette lykkedes, tog P. grunden med agterskibet i Skarreokrog og blev stående. D.  $26/_{10}$  kl. ca.  $21^{00}$  kom P. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.



124. M/S HODNAFJELL af Haugesund, 252 B. R. T. På rejse fra Århus til Mariager i ballast.

*Grundstødt* d.  $^{23}/_{10}$  55 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $^{24}/_{10}$  55.

Kl. 03<sup>05</sup> grundstødte H. under en NØ.-lig kuling på Stavnshoved Rev. D.  $^{24}/_{10}$  kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vind- og strømforholdene i forbindelse med diset vejr.

125. S/S STATIUS JANSEN af Bergen, 3868 B. R. T. På rejse fra Hull til Kyndby med kul.

*Grundstødt* d.  $^{23}/_{10}$  55 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingindberetning dat.  $^{24}/_{10}$  55.

Søforklaring i Frederiksværk d.  $^{26}/_{10}$  55.

Kl. 01<sup>15</sup> passerede S. J. under en frisk N.-lig brise med S.-gående strøm Isefjord lys- og fløjte-tønde. Der styredes dv. 183°. Kl. 01<sup>20</sup> tog S. J. grunden NV. for Spodsbjerg fyr. D.  $^{24}/_{10}$  kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning i forbindelse med den omstændighed, at der navigeredes efter et engelsk søkort, i hvilket Isefjord lys- og fløjte-tønde ikke var afsat.

126. Ff. DANA af Sønderborg, 7 B. R. T. Bygget 1917. På fiskeri i Flensborg Fjord.

*Rørt grunden* d.  $^{29}/_{10}$  55 ved Als' S.-kyst; *sprunget læk; sunket*.

Strandingsindberetning dat.  $^5/_{11}$  55. Søforhør i Sønderborg d.  $^{12}/_{11}$  56.

Kl. ca. 07<sup>00</sup>, da D. under en frisk VNV.-lig brise med S.-gående strøm var beskæftiget med trawlfiskeri ud for Kegnæs, sprang rorkæden, og umiddelbart efter rørte D. grunden med agterskibet og blev læk i motorrummet. Ved hjælp af rorpinden styredes mod Flensborg fyrskib, og det forsøgte at tilkalde assistance ved stadig brug af signalhornet. Da motoren lidt senere gik i stå på grund af indtrængende vand, satte sejl, og kursen ændredes mod land. Kl. ca. 09<sup>00</sup> ankredes på 2 m vand ud for Østerby, og kort efter sank D. Fartøjet er senere hævet og slæbt ind til Sønderborg.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

127. M/S KÄTHE OLTMAN af Hamburg. På rejse fra Strömstad til Brake med minetømmer.

*Grundstødt* d.  $^6/_{11}$  55 ved Hjelm.

Strandingsindberetning dat.  $^9/_{11}$  55.

Kl. 04<sup>10</sup> grundstødte K. O. under en svag NV.-lig luftning med tåge ØNØ. for Hjelm fyr 1 sm. fra land. D.  $^7/_{11}$  kl. 11<sup>00</sup> kom K. O. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

128. SM. SKIBLADNER af Lohals, 67 B. R. T. Bygget 1906 af eg. På rejse fra Aalborg til Præstø med cement.

*Grundstødt* d.  $^6/_{11}$  55 ved Sjællands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Præstø d.  $^{11}/_{11}$  55.

Kl. ca. 16<sup>15</sup> da S. i tåget vejr med motoren gående langsomt frem befandt sig i sejløbet til Præstø, tog skibet grunden på sejløbets S.-side og blev stående. D.  $^9/_{11}$  kom S. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

129. SM. SVALEN af Aarø, 75 B. R. T. Bygget 1913 af eg. På rejse fra Göteborg til København i ballast.

*Grundstødt* d.  $^6/_{11}$  55 ved Hvens N.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $^7/_{11}$  55.

Kl. ca. 03<sup>00</sup> grundstødte S. i stille, tåget vejr på Hven NV.-rev. Kl. ca. 12<sup>00</sup> kom skibet flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

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

*Grundstødt* d.  $^8/_{11}$  55 ved Amagers Ø.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $^9/_{11}$  55.

Kl. 09<sup>00</sup> grundstødte L. i tåget vejr ud for Prøvestenen. D.  $^9/_{11}$  kl. 06<sup>00</sup> kom L. flot ved indtrædende højvande ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

131. SM. ØSTERBY af Læsø, 48 B. R. T. Bygget 1882 af stål. På rejse fra Østerby til Aalborg i ballast.

*Grundstødt* d. 9/11 55 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 11/11 55. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 12/11 55. Søforklaring og søforhør i Nørresundby d. 16/11 55.

Kl. ca. 14<sup>45</sup> passerede Ø. under en let SSØ.-lig brise med tæt tåge og N.-gående strøm Læsø Rende fyrskib, hvorefter der styredes dv. SV.t.S. 1/2 S. mod Hals Barre fyr. Der sejledes med mindste fart, og der blev taget lodskud. Kl. 16<sup>55</sup> tog skibet grunden ca. 1 sm. fra land udfør Bisnab krat ca. 2 sm. N. for Hals. Ø. kom senere flot ved fremmed hjælp og bugseredes til Hals, hvortil det ankom d. 10/11 kl. ca. 02<sup>00</sup>. Under forsøg på at bringe Ø. flot brækkede rorstammen, og roret gik tabt.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

132. M/S TETE OLDENDORPH af Lübeck.

*Grundstødt* d. 10/11 55 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 15/11 55.

Kl. ca. 22<sup>30</sup> grundstødte T. O. i tæt tåge på Store Orebjerg Hage. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen anigves at være tåge.

133. Lystfartøj HARLEKIN af Hellerup, 4 B. R. T. På rejse fra Hellerup til Aarhus.

*Grundstødt* d. 13/11 55. ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 14/11 55.

D. 13/11 grundstødte H. under en VNV.-lig kuling med diset vejr ud for Asserbo.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

134. SM. ZEPHYR af Lohals, 55 B. R. T. Bygget 1913 af eg og fyr. På rejse fra Køge til Wismar i ballast.

*Grundstødt* d. 19/11 55 ved Sjællands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Stege d. 21/11 55.

Kl. ca. 15<sup>00</sup> passerede Z. Stevns fyr i 1 sm. afstand, hvorefter det blev tæt tåge. Kursen sattes langs land mod Rødvig havn under jævnlige brug af loddet, men kl. ca. 16<sup>00</sup> tog skibet grunden på Feldskov Rev og blev stående. Z. kom senere på dagen flot ved fremmed hjælp.

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

135. M/S HANNE CLAUSEN af Svendborg, 325 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Kolding til Flensborg med levende dyr.

*Grundstødt* d. 21/11 55 ved Fyns V.-kyst.

Søforklaring i Kolding d. 12/12 55.

Kl. 22<sup>16</sup> passerede H. C., der befandt sig i Skærbæk fyrs hvide vinkel, under en svag N.-lig brise med ringe sø Fænø Kalv, hvorefter der styredes 137° rv. Farten var ca. 8 knob. Kl. 22<sup>42</sup> tog skibet grunden ved Fønsskov og blev stående. Efter grundstødningen pejledes Fænø fyr i 149° rv., afstand 1 1/2 sm. D. 22/11 kl. 00<sup>02</sup> kom H. C. flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade, hvorefter rejsen fortsattes.

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

136. M/S NEPTUNUS af Grøningen, 365 B. R. T. På rejse fra Frederiksværk til Det danske stålvalseværks havn i ballast.

*Grundstødt* d. 23/11 55 i Isefjorden.

Strandingsindberetning dat. 23/11 55.

Kl. 08<sup>00</sup> grundstødte N. under en stiv NNV.-lig kuling ud for Frederiksværk havn 200 m fra land. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

137. Uddybningsfartøj VULCANUS af København, 104 B. R. T. Under bugsering fra arbejdsplads til Frederikshavns havn.

*Grundstødt* d. 24/11 55 ved Jyllands Ø.-kyst; *kæntret og sunket*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 26/11 55.

Kl. ca. 08<sup>40</sup>, da V., der bugseredes af bugserbåd „BODIL“ af Nørresundby, under en N.-lig storm med stærk S.-gående strøm befandt sig ca. 500 m S. for indsejlingen til Frederikshavns havn, havarerede slæbekrogen, hvorved slæbetrossen udløstes, og V. gik i drift S.-over. Andre bugserfartøjer forsøgte forgæves at få V. under bugsering, og kl. ca. 10<sup>50</sup> grundstødte V. ca. 3 sm. S. for Frederikshavns havn. kæntrede og sank på ca. 6 m vand.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

138. Ff. CHRISTA CLEMMENSEN af Esbjerg, 38 B. R. T. Bygget 1938 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Den finske Bugt til Visby med fisk.

*Grundstødt* d.  $25/_{11}$  55 ved Gotska Sandön; *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d.  $1/_{12}$  55. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d.  $7/_{12}$  55.

D.  $24/_{11}$  kl. 11<sup>00</sup> afgang C. C. under en NØ.-lig kuling fra en fiskeplads 15 sm. N.t.V. for Osmussaar fyr, hvorefter der styredes S. Da en distance af 5 sm. var udløbet, ændredes kursen til VSV., og da der var udløbet 30 sm., ændredes kursen til SV.t.V. syd om Gotska Sandön. D.  $25/_{11}$  kl. ca. 03<sup>00</sup>, da det blæste en stiv NNØ.-lig kuling med kraftig sø og svære snebyger, sås i en klaring Gotska Sandön lynfyr i V.-lig retning. Kl. ca. 04<sup>30</sup> sås et par streger om stb. et fyr, der tilsyneladende afgav blink med uregelmæssige mellemrum. Inden det var lykkedes at identificere fyret, tog fartøjet grunden men kom straks efter flot, da der blev slået bak på maskinen. Da fartøjet trak så meget vand, at det ikke kunne holdes flydende på pumperne, ligesom motoren gik i stå, blev der blusset efter hjælp. Kl. ca. 06<sup>00</sup> var fartøjet synkefærdigt, og besætningen — 4 mand — gik i prammen og roede i land. Senere på dagen blev kysten afsøgt, uden at der fandtes spor af C. C.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

139. M/S FAREL af Kampen, 199 B. R. T. På rejse fra Vlaarding til Hobro med superfosfat.

*Grundstødt* d.  $29/_{11}$  55 i Mariager Fjord.

Strandingsindberetning dat.  $30/_{11}$  55.

Kl. 14<sup>30</sup> grundstødte F. i stille vejr på Houtved Grund ud for Stinesminde. D.  $30/_{11}$  kl. 21<sup>30</sup> kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

140. M/S FAROS af København, 490 B. R. T. Bygget 1949 af stål.

*Grundstødt* d.  $1/_{12}$  55 ved Sjællands V.-kyst.

Rapport dat.  $1/_{12}$  55.

Kl. ca. 11<sup>00</sup> passerede F. under en svag SV.-lig brise med diset vejr og svag N.-gående strøm spirtønden på 55°13'0N. 11°13'1 Ø., hvorfra der styredes rv. N. 10° Ø. Kl. 11<sup>10</sup> tog skibet grunden på Tudse Hage og blev stående. Kl. 11<sup>50</sup> kom F. flot ved egen hjælp efter at have lænset ca. 15 t vand. Under flottagningen rørte F.s agterskib grunden.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at der fejlagtigt har været styret N. 10° Ø. i stedet for N. 10° V.

141. M/S AMIGO af Delfzijl, 265 B. R. T. På rejse fra Nakskov til Fuur i ballast.

*Grundstødt* d.  $8/_{12}$  55 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat.  $10/_{12}$  55.

Kl. 18<sup>00</sup> grundstødte A. under en NV.-lig storm med Ø.-gående strøm ud for Smakmøller. Skibet kom senere flot ved hjælp af en slæbebåd.

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

142. M/S EMMA af Hamburg, 139 B. R. T. På rejse fra Rønneby til Ruhr med props.

*Grundstødt* d.  $10/_{12}$  55 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $13/_{12}$  55.

Kl. 19<sup>40</sup> grundstødte E. under en stiv SØ.-lig kuling med snetykning på Fedhage Strand. D.  $12/_{12}$  kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

143. SM. KAPELLA af Egersund, 59 B. R. T. Bygget 1900 af stål. På rejse fra København til Middelfart med bomuldsfrøkager.

*Grundstødt* d.  $10/_{12}$  55 i Præstø Fjord.

Strandingsindberetning dat.  $15/_{12}$  55. Søforklaring og søforhør i Gråsten d.  $4/_{1}$  56.

Kl. ca. 15<sup>30</sup>, da K. under en hård SØ.-lig kuling med snetykning befandt sig ved sejløbets drejning S. for Lilleholm, blev skruen koblet fra, da afmærkningen ikke kunne ses. Kort efter sås en rød kost, hvorefter skruen kobledes til, og roret lagdes bb., men umiddelbart efter tog skibet grunden S. for Lilleholm og blev stående. D.  $14/_{12}$  kl. ca. 14<sup>00</sup> kom K. flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

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

144. SM. VERA MORTENSEN af Frederiksværk, 99 B. R. T. Bygget 1909 af stål. På rejse fra København til Rønne med sten.

*Grundstødt* d.  $10/_{12}$  55 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $8/_{5}$  56.

D.  $10/_{12}$  grundstødte V. M. i Teglværkshavnen, hvorved skruen blev beskadiget, og skibet blev læk.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

145. SM. DANNEBROG af Nørresundby, 239 B. R. T. Bygget 1916 af eg og fyr. På rejse fra Stettin til Randers med koks.

a) *Grundstødt* d.  $12/12$  55 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Randers d.  $13/12$  55.

Kl. 09<sup>30</sup> passerede D. under en jævn SV.-lig brise med lette snebyger lystønden på  $56^{\circ}32'7''N$ .  $10^{\circ}56'9''O$ ., hvorefter der styredes  $276^{\circ}$  ry. mod pladsen for spirtønden på  $56^{\circ}33'8''N$ .  $10^{\circ}41'4''O$ . (Rute 35 c, pkt. 3). Kl. ca. 10<sup>30</sup> tog skibet grunden på Tangen og blev stående. Kort efter pejledes spirtønden i S.t.Ø.  $3/4$  Ø. mv., afstand ca. 1 sm. Kl. 14<sup>00</sup> kom D. flot ved hjælp af et fiskefartøj, efter at en del af ladningen var kastet over bord.

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

b) *Grundstødt* d.  $12/12$  55 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Randers d.  $13/12$  55.

Kl. 16<sup>30</sup> passerede D. Randers Fjord anduvningstønde, og der fortsattes i fyrlinien „Over Barren“. Da skibet ved Melbank fyr skulle dreje ind i fyrlinien „Over Kirkegrund“, viste det sig, at det ene af ledefyrene var slukket. Kort efter tog D. grunden i løbets S.-lige side. D.  $13/12$  kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

146. S/S EMSGATT af Hamburg. På rejse fra Newcastle til Karlskrona med kul.

*Grundstødt* d.  $14/12$  55 ved Jyllands V.-kyst.

Søforklaring i Esbjerg d.  $15/12$  55.

Kl. 00<sup>25</sup> lettede E., der havde lods om bord, under en jævn SØ.-lig brise med diset vejr fra en ankerplads i Graadyb S. for Lilho Sand. Umiddelbart efter at ankeret var lettet, opdagedes det, at skibet var for N.-ligt i sejløbet. Roret lagdes straks stb., men umiddelbart efter tog E. grunden på Lilho Sand og blev stående. Kl. 12<sup>25</sup> kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

147. SM. NORA af Struer, 57 B. R. T. Bygget 1899 af eg. På rejse fra Nørresundby til Struer med superfosfat.

*Grundstødt* d.  $14/12$  55 i Limfjorden.

Søforklaring i Lemvig d.  $22/12$  55.

Kl. ca. 10<sup>30</sup>, da N., der fulgte efter 2 V.-gående skibe, under en frisk SØ.-lig brise med snetykning befandt sig lidt V. for Egholm, tog de 2 foran sejlene skibe og derefter N. grunden på Dynen og blev stående. D.  $15/12$  kom N. flot ved fremmed hjælp.

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

148. Ff. SIGNE BORN af Skagen, 15 B. R. T. Bygget 1943. På rejse fra fiskeplads til Skagen med hummer.

*Grundstødt* d.  $14/12$  55 ved Jyllands NV.-kyst; *forlist*.

Søforklaring i Skagen d.  $29/12$  55.

Kl. ca. 17<sup>30</sup>, umiddelbart efter at S. B. under en stiv SØ.-lig kuling med hård N.-gående strøm havde passeret Grenen, gik motoren i stå, hvorefter fartøjet drev N.-over og 4—5 minutter senere tog grunden på Grenen. Det forsøgtes at få motoren i gang, og der blussedes efter hjælp. Ca.  $1/2$  time senere kom S. B. flot, men grundstødte kort efter påny. Efter ca.  $1/2$  times forløb kom fartøjet atter flot, og ankeret blev stukket ud. Da der var fare for, at S. B., der tog meget vand ind, skulle synke, blev der slækket på ankerwiren, til fartøjet tog grunden på inderste revle. D.  $15/12$  kl. ca. 02<sup>30</sup> blev besætningen — 2 mand — bragt i land af redningsbåden fra Batterivejen. Fartøjet er senere blevet vrage.

Anm. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anførte.

149. SM. SVENDBORG af Svendborg, 128 B. R. T. Bygget 1951 af eg og bøg. På rejse fra Svendborg til Odense med stykgods.

*Grundstødt* d.  $14/12$  55 på Odense Fjord.

Søforhør i Svendborg d.  $20/3$  56.

Kl. 01<sup>00</sup>, da S., der havde lods om bord, under en frisk SØ.-lig brise befandt sig ved Gjælsø, sås ved hjælp af projektørlys bøje 28, der var slukket. Kort efter tog S. grunden og blev stående. D.  $16/12$  kl. 12<sup>30</sup> kom S. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at bøje 28 var drevet over i løbets stb. side.

150. S/S TULA af København, 1251 B. R. T. Bygget af stål. På rejse fra Odense til København med stykgods.

*Grundstødt* d.  $14/12$  55 ved Sejrø.

Søforhør i København d.  $22/12$  55.

Kl. 04<sup>34</sup> passerede T. under en jævn Ø.-lig brise lysspirtønden pkt. 21 i rute 28 (55°48'1 N. 10°53'5 Ø.), hvorefter sejladsen fortsattes på den fra lysspirtønden pkt. 20 ud for Røsnæs styrede kurs, uanset at der skulle have været ændret kurs mod lystønden pkt. 22 V. for Sejro. Kl. 05<sup>30</sup> tog T. grunden ved Sejro SV.-kyst og blev stående. Kl. 22<sup>50</sup> kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at den vagthavende styrmand glemte at ændre kurs kl. 04<sup>34</sup>.

151. M/S NORA af Hamburg, 890 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra Rotterdam til Odense med benzin og brændselolie.

*Grundstødt* d. 15/12 55 i Odense Fjord.

Søforklaring og søforhør i Odense d. 17/12 55. Strandingsindberetning dat. 17/12 55

Kl. 13<sup>30</sup> tog N. lods ved Gabet, og kl. 13<sup>35</sup> fortsattes rejsen først med motoren gående fuld kraft og senere med halv kraft. Kl. 14<sup>00</sup> blev det usigtbart, og farten nedsattes til ganske langsomt frem. Kl. 14<sup>15</sup> var sigtbarheden forringet til ca. 400 m. Kl. 14<sup>28</sup> mistede skibet styringen og tog kl. 14<sup>29</sup> grunden ved Gersø Hage med forskibet og blev stående. D. 16/12 kl. 08<sup>40</sup> kom skibet flot ved hjælp af en slæbebåd, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

152. SM. PEDER MOST af Svendborg, 86 B. R. T. Bygget 1899 af stål. På rejse fra Karrebæksminde til Kiel med grisesøer.

*Grundstødt* d. 15/12 55 ved Lollands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 16/12 55.

Kl. ca. 02<sup>00</sup> tog P. M. i tåget vejr med hård Ø.-gående strøm grunden ved Kastager strand og blev stående. D. 16/12 om formiddagen kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angivet at være tage og strømsætning.

153. SM. HELA af Svendborg, 29 B. R. T. Bygget 1890 af eg. På rejse fra Kalundborg til Rudkøbing med superfosfat.

*Grundstødt* d. 16/12 55 ved Fyns Ø.-kyst; *forlist*.

Strandingsindberetning dat. 20/12 55. Søforklaring og søforhør i Kerteminde d. 9/1 56. Forlisanmeldelse dat. Svendborg d. 4/2 56.

Kl. ca. 13<sup>00</sup> passerede H. under en svag SØ.-lig brise med diset vejr den hvide 3-kost SV. for Asnæs Rev, hvorefter der styredes mod Bøgebjerg på Fyn. Da distancen til Bøgebjerg antoges at være udløbet, sattes motoren på langsomt frem, og der loddedes 5 favne vand. Sejladsen fortsattes indefter under fortsat lodning, der viste aftagende vanddybde, og kl. ca. 15<sup>00</sup>, da skibet mentes at befinde sig ud for Bøgebjerg, ændredes kursen S. over mod Stavres-hoved. Ca. 1 minut efter tog H. grunden på Snave Røn og blev stående. Skibet er senere blevet vrag.

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

154. M/S INGEBORG III af Hamburg, 142 B. R. T. På rejse fra Stralsund til Haderslev med briketter.

*Grundstødt* d. 21/12 55 i Haderslev Fjord.

Strandingsindberetning dat. 22/12 55.

Kl. 13<sup>00</sup> grundstødte I. under en svag NØ.-lig brise med sneykning ud for Løntø ved Fuglevig. Kl. 17<sup>30</sup> kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være sneykning.

155. SM. SVEND AAGE af Hundested, 63 B. R. T. Bygget 1878 af eg og bøg. På rejse fra Aalborg til Frederiksværk med råjern.

*Grundstødt* d. 22/12 55 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 22/12 55.

Kl. ca. 03<sup>00</sup> grundstødte S. AA. under en let N.-lig brise med Ø.-gående strøm ved Egense Hage. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at skibet under ankring kom for V.-ligt i farvandet.

156. M/S COMMERZ af Hamburg. 4998 B. R. T. På rejse fra Aalborg med cement.

*Grundstødt* d. 24/12 55 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 24/12 55.

Kl. ca. 02<sup>00</sup> grundstødte C., der havde lods om bord, under en let S.-lig brise med S.-gående strøm og regntykning på Hals Barre. Kl. 04<sup>45</sup> kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være regntykning.

157. SM. RIGMOR af Skive, 33 B. R. T. Bygget 1893 af eg og bøg. På rejse fra Løgstør til Nørresundby i ballast.

*Grundstødt* d. 28/12 55 i Limfjorden.

Søforhør i Skive d.  $23\frac{3}{4}$  56.

Kl. ca. 10<sup>30</sup>, da R. under en hård SV.-lig kuling med Ø.-gående strøm befandt sig i Gjøl Bredning, mødte skibet en ca. 100 m bred isbræmme. Under forsøg på at forcere bræmmen sætte svær dravis fra Nibe Bredning skibet ind mod Nørholm Hage, hvor det tog grunden og blev stående. R. kom senere flot ved hjælp af en isbryder. Ved grundstødningen brækkede skibets ror.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes isforholdene.

## KOLLISION, PÅSEJLING o. 1.

158. Ff. JYTTE af Grenaa, 11 B. R. T. Bygget 1929. På rejse fra Grenaa til fiskeplads i Kattegat.

*Kollideret* d.  $6\frac{1}{1}$  55 i Kattegat; *sunket*.

Søforklaring og søforhør i Grenaa d.  $7\frac{1}{1}$  55.

Kl. 05<sup>30</sup> afgik J. i stille og klart vejr fra Grenaa havn. Der styredes SØ. $\frac{1}{2}$  Ø., og motoren gik fuld kraft frem. Kl. ca. 06<sup>30</sup> så rorgængereren, der var alene på dækket, i en afstand af 6—8 m forude om stb. et Ø.-gående skib. Roret blev straks lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede J. med stævnen mod det andet skib, der senere viste sig at være SM. „SARA“ af Aarhus. J. begyndte straks at synke og blev derfor sejlet langs siden af S., der tog besætningen — 3 mand — om bord. Kort efter sank J.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. ca. 05<sup>30</sup> passerede Havknuden, hvorefter der styredes NØ.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. Farten var ca. 6 $\frac{1}{2}$  knob. Kl. ca. 06<sup>30</sup> sås lanternerne fra et fiskefartøj, der senere viste sig at være Ff. „JYTTE“ af Grenaa, om bb. Da J., der nærmede sig uden at ændre kurs, befandt sig ca. 15 m fra S., lagdes roret hårdt stb., men umiddelbart efter skete kollision som ovenfor anført. Ved kollisionen fik S. en del ovenbords skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes manglende agtpågivenhed om bord i J.

159. SM. SARA af Aarhus, 58 B. R. T. Bygget 1904 af eg. På rejse fra Aarhus til Falckenberg med soyaskrå.

*Kollideret* d.  $6\frac{1}{1}$  55 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Grenaa d.  $7\frac{1}{1}$  55.

Se nr. 158.

160. SM. THALEIA af Thyborøn, 139 B. R. T. Bygget 1925 af stål. På rejse fra Løgstør til Aalborg i ballast.

*Kollideret* d.  $8\frac{1}{1}$  55 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d.  $10\frac{1}{1}$  55.

Kl. ca. 11<sup>20</sup> passerede T., hvis motor gik fuld kraft frem, i stille vejr Limfjordsbroen, hvorefter der styredes ret mod lodsstationen. Da skibet befandt sig ca. 100 m Ø. for broen, sås en kåg forude tæt om bb. Motoren blev straks stoppet, og roret lagdes stb., men umiddelbart efter tørnede T. med stævnen mod en jolle, der ikke var set. Jollen knustes og sank, og den ombordværende kom i vandet, men blev straks efter taget op af et tililende fartøj.

Af den af jollens fører afgivne forklaring fremgår, at da jollen under fiskeri lå 150—200 m Ø. for Limfjordsbroen, 10—15 m S. for sejlløbet, sås T., der netop havde passeret broen, dreje hårdt til stb. og stævne ret mod jollen. Straks efter skete kollisionen som ovenfor anført.

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

161. S/S NORDBORG af København, 2000 B. R. T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra Tyne Dock til Rønne med kokssmuld.

*Kollideret* d.  $10\frac{1}{1}$  55 i Rønne havn.

Søforklaring og søforhør i Rønne d.  $11\frac{1}{1}$  55.

Kl. 03<sup>06</sup>, da N., der havde lods om bord, under en let sydlig brise lå stille i Rønne havn, blev maskinen der var stoppet, beordret fuld kraft bak. Skibet begyndte imidlertid at tage fart fremover, hvorfor der atter blev slået fuld kraft bak på maskintelegraf. Da skibet stadig hurtigere fremover, blev stb. anker sat med 45 favne kæde, hvorefter maskinen påny beordredes fuld kraft bak. Inden farten kunne tages af skibet, tørnede dette kl. 03<sup>10</sup> med stb. bov hårdt mod M/S „KONGEDYBET“ af Rønne, som lå fortøjet ved kajen overfor. Ved kollisionen opstod der udbredte skader på K.s bb. side.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes fejlmanøvrering i maskinen.

162. S/S GYDA TORM af København, 1697 B. R. T. Bygget 1934 af stål. På rejse fra Haifa til Odessa med appelsiner.

*Tørnet kaj* d. 17/1 55 ved Bosporus.

Indberetning af generalkonsulatet i Istanbul dat. 20/1 55.

Kl. ca. 19<sup>30</sup>, da G. T., der havde lods om bord, og hvis motor gik fuld kraft frem, under en stiv SSV.-lig kuling og meget kraftig medgående strøm befandt sig ud for Rumeli Pt., mistede skibet styringen og drejede bb. over. Roret blev straks lagt hårdt stb., men da skibet stadig drejede til bb., beordredes maskinen fuld kraft bak, og bb.s anker blev stukket i bund. Umiddelbart efter tørnede G. T. med stævnet mod vejbanen ved Rumeli Hisar. Vejen blev beskadiget, medens G. T. ikke led skade.

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

163. SM. JØRDAHL af København, 52 B. R. T. Bygget 1895 af eg. På rejse fra Rønne til Kalundborg med lucernemel.

*Påsejlet mole* d. 22/11 55 ved Falsterbokanalen; *søgt nødhavn*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 22/1 55.

Kl. 02<sup>30</sup>, da J. i tæt tåge var under indsejling til Falsterbokanalen, tørnede skibet med stævnen mod den Ø.-lige læmole ca. 30 m Ø. for fyret. J. blev en del beskadiget, men fortsatte rejsen til København for reparation.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes det usigtbare vejr.

164. SM. FREM af Nykøbing M., 100 B. R. T. Bygget 1939 af eg og bøg. På rejse fra København til Rudkøbing med stykgods.

*Kollideret* d. 26/1 55 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring d. 28/1 55. Søforhør i Aarhus d. 31/1 55.

Kl. ca. 16<sup>05</sup>, da F., hvis motor gik mellem halv og trekvart kraft frem, og som afgav forskriftsmæssigt tågesignal, i stille vejr med tæt tåge befandt sig ca. 4 sm. ØSØ. af „Vejrø“ lys- og fløjtetønde hørtes forude tagesignal fra et skib, der senere viste sig at være M./S „IRENE“ af Hamburg. F.s motor blev sat på meget langsomt frem. Da I.s tågesignal syntes at trække til stb., drejede F. lidt til bb. Kort efter sås I. nærme sig forude med stor fart. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede F. med stævnen mod I.s bb.s bov. Ved kollisionen brækkede F.s bovspryd, og stævnen knustes.

Af den af I.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, som afgav forskriftsmæssigt tågesignal, og hvis maskine gik langsomt frem, kl. 16<sup>04</sup> havde passeret den røde spids-tønde på 55°04'0 N. 11°25'4 Ø. (rute 44, pkt. 11), hørtes 1 lang tone forude om bb. Maskinen blev straks stoppet, og skibet blev holdt på den styrede kurs, 107° rv. Tågesignalet 1 lang tone afgaves gentagne gange. Pludselig sås F. om bb. i en afstand af ca. 30 m med kurs omtrent vinkelret på I.s kurs. Motoren blev straks beordret fuld kraft bak, og der afgaves 3 korte toner, men straks efter skete kollisionen som ovenfor anført, hvorved I. led ovenbords skade på bb.s side ud for mandskabsapteringen.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, dels at føreren af F. undlod at stoppe maskinen, da der hørtes tågesignal foran for tværs, dels at F. drejede til bb., uanset at det andet skib ikke var blevet set og dets position således ikke var kendt med sikkerhed.

165. SM. DANEBROG af Aalborg, 98 B. R. T. Bygget 1921 af eg og bøg. På rejse fra Lübeck til Göteborg med salt.

*Kollideret* d. 28/1 55 i Storebælt.

Søforklaring og søforhør i Nyborg d. 31/1 55. Søforhør i Svendborg d. 1/2 55. Søforklaring og søforhør i Frederikssund d. 9/5 55.

Kl. ca. 15<sup>35</sup>, da D. i stille vejr med tæt tåge og svag N.-gående strøm med motoren gående langsomt frem under afgivelse af tågesignal befandt sig i Storebælt, pejledes tågesignalet fra Romsø fyr i mv. V. 1/4 N. Kursen ændredes til mv. N.t.V. 1/2 V. Umiddelbart efter hørtes tågesignal forude, hvorefter farten yderligere mindskedes. Kl. ca. 15<sup>45</sup> sås et skib der senere viste sig at være M/S „CLIO“ af Bergen, ret for i en afstand af ca. 50 m nærme sig med stor fart. Roret blev lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede C. mod D.s bb.s bov, hvorved D. led en del skade på det opstående og rigningen og blev læk i forskibet. C. tog D. på slæb til Nyborg.

Af den af C.s besætning afgivne forklaring fremgår, at nævnte skib, der havde lods om bord, kl. 15<sup>34</sup> i tæt tåge under afgivelse af forskriftsmæssigt tågensignal passerede bøje nr. 17 i rute 28 tæt om bb. Radaranlægget var i gang. Kl. ca. 15<sup>40</sup> sås et ekko på radarskærmen. Der drejedes et par grader styrbord, hvorefter ekkoet, der antoges at stamme fra en lysbøje, havdes tæt om bb. Kl. 15<sup>54</sup> blev maskinen, der gik fuld kraft frem, beordret meget langsomt frem, og kl. 15<sup>56</sup> sås D. omtrent ret forude. Maskinen beordredes fuld kraft bak, og roret lagdes stb., men umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

166. S/S IVAN KONDRUP af København, 2455 B. R. T. Bygget 1937 af stål. På rejse fra Aarhus til Bremen i ballast.

*Kollideret* d.  $28\frac{1}{2}$  55 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d.  $2\frac{1}{2}$  55.

Kl. 13<sup>00</sup> passerede I. K., hvis fart var ca. 8 knob, under en svag SØ-lig brise med tæt tåge tæt S. om lys- og fløjtetønden „Sletterhage“, hvorefter der styredes dv. 115° i rute 28 d Radarapparatet var tilsluttet og indstillet på 3 sm.-området, og der afgaves forskriftsmæssigt tågesignal. Kl. 13<sup>40</sup>, da I. K. befandt sig på 56°02'3 N. 10°40'2 Ø., sås ret forude i ganske kort afstand et fartøj, der senere viste sig at være Ff. „KIRSTINE“ af Ebeltoft. Maskinen blev straks beordret stoppet, og roret lagdes hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede I. K. med stævnen mod K., hvis stævn knustes. K.s besætning — 3 mand — blev taget om bord i I. K., og kort efter sank K.

Af den af K.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj, der var beskæftiget med trawlfiskeri, og som styrede en VSV.-lig kurs, kl. 13<sup>40</sup> under en S.-lig brise med tæt tåge befandt sig ca. 6 sm. Ø. af Sletterhage fyr, hørtes tågesignal fra I. K. Motoren blev straks koblet fra, og der afgaves en tone med tågehornet. Ca. 1 minut senere sås I. K. for om stb. i en afstand af ca. 20 m. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at skibene ikke har udvist fornøden forsigtighed.

167. Ff. KIRSTINE af Ebeltoft, 20 B. R. T. Bygget 1948 af eg og bøg. På fiskeri i Kattegat.

*Kollideret* d.  $28\frac{1}{2}$  55 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d.  $2\frac{1}{2}$  55.

Se nr. 166.

168. FYRSKIB NR. XVI, 127 B. R. T. Bygget 1889 af eg.

*Påsejlet* d.  $3\frac{1}{2}$  55 i Østersøen.

Søforhør i Svendborg d.  $8\frac{1}{2}$  55.

Kl. 09<sup>45</sup>, da fyrskibet under en svag SSØ.-lig brise med NØ.-gående strøm og meget tæt tåge lå opankret på sin station som fyrskib „Gedser Rev“ med radiofyr, blinkfyr og tågesignalapparat i funktion, blev skibet påsejlet af græsk S/S „PANTELIS“. Ved påsejlingen blev fyrskibets bb.s redningsbåd knust og lønningen og det opstående beskadiget forude om bb. i en længde af ca. 8 m.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

169. M/S GERDA SKAGBO af Fredericia, 245 B. R. T. Bygget 1937 af stål. På rejse fra Hamburg til Aabenraa med benzin.

*Kollideret* d.  $9\frac{1}{2}$  55 i Østersøen.

Søforhør i Næstved d.  $9\frac{1}{2}$  55.

Kl. 06<sup>25</sup> passerede G. S. under en let V.-lig brise med god sigtbarhed og smult vande lys- og fløjtetønden på 54°43'4 N. 10°08'4 Ø. (rute 8, pkt. 4), hvorefter der styredes NV. Om bb. sås adskillige fiskefartøjer kommende fra Kappeln på Ø.-lige kurser. Kl. ca. 06<sup>40</sup> passerede et fiskefartøj ca. 100 m foran om G. S., tæt fulgt af et andet fartøj, der senere viste sig at være „SO 55“ af Kappeln, og hvis kurs var næsten tværs på G. S.s kurs. Da skibene var kommet så tæt til hinanden, at sammenstød ikke kunne undgås ved forholdsregler fra „SO 55“s side alene, berodredes G. S.s motor fuld kraft bak, og roret lagdes hårdt stb. „SO 55“ sås nu dreje til stb., men umiddelbart efter tørnede fartøjet med stævnen mod G. S.s bb.s side, hvorved „SO 55“s bov knustes. „SO 55“ blev af tililende fiskefartøjer bugseret til havn.

Anm. Søforklaring fra „SO 55“ foreligger ikke.

170. S/S MORMACFIR af New York, 7644 B. R. T. På rejse fra Aalborg til Kristiansand i ballast.

*Tørnet bro* d.  $20\frac{1}{2}$  55 i Limfjorden.

Søforklaring i Aalborg d.  $22\frac{1}{2}$  og  $25\frac{1}{5}$  55. Søforhør i København d.  $1\frac{1}{4}$  55.

Kl. 07<sup>20</sup>, da M., der havde lods om bord, og som assisteredes af 2 slæbebåde for, med maskinen gående halv kraft frem under en let NØ.-lig brise med svag V.-gående strøm skulle passere jernbanebroen over Limfjorden ved Aalborg, tørnede skibet med stb. brovinge broklappen, hvorved der opstod skade på skib og bro.

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

171. S/S SVERIGE af København, 820 B. R. T. Bygget 1929 af stål. På rejse fra København til Malmø med passagerer.

*Kollideret* d.  $23\frac{1}{2}$  55 i Sundet.

Søforhør i København d.  $3\frac{1}{3}$  55.



Kl. ca. 17<sup>40</sup>, da S. befandt sig i tæt is ca.  $\frac{1}{2}$  sm. fra Röderprick, løb skibet ind i tæt tåge. Farten var 5—6 knob.  $\frac{1}{2}$ —1 minut senere sås på radarskærmen et objekt tæt forude om bb. Maskinen, der gik fuld kraft frem, blev straks stoppet, og tågesignal afgaves. Straks efter hørtes tågesignal tæt om bb., og samtidig sås om bb. toplanterne og det grønne sidelys fra et medgående skib, der senere viste sig at være M/S „Trim“ af Delfzijl. Maskinen blev straks beordret fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med dampfløjten, men ca.  $\frac{1}{2}$  minut senere tørnede S. med bb.s side af bakken mod T.s stb.s låring. S. led ingen skade ved kollisionen, medens T. fik lettere ovenbords skader.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

172. M/S ØSTBORNHOLM af Neksø, 310 B. R. T. Bygget 1954 af stål. På rejse fra Neksø til København med stykgods.

Kollideret d.  $\frac{26}{2}$  55 i Københavns havn.

Søforklaring i København d.  $\frac{3}{3}$  55.

Kl. 06<sup>20</sup> passerede Ø. i tæt tåge toldboden med langsom fart under afgivelse af forskriftsmæssigt tågesignal. Farvandet var isfyldt. Et medgående skib foran for Ø. var tilsyneladende stoppet, hvorfor Ø.s motor blev beordret stop. Da der kort efter hørtes tågesignal fra et andet skib forude, afgaves 2 lange toner fra Ø., der lå helt stoppet i isen. Umiddelbart efter sås det andet skib, der assisteredes af slæbebåd for, og som senere viste sig at være S/S „FACTO“ af Haugesund, i en afstand af ca. 150 m med kurs mod „Østbornholm“. Roret beordredes hårdt stb. og motoren halv kraft frem samtidig med, at der blev afgivet 1 kort tone. Da kollision skønnedes uundgåelig, beordredes motoren fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves med 3 korte toner, men umiddelbart efter tørnede F. mod Ø.s bb.s side ved 1-lugen og gled derefter agterover langs Ø.s side. Ved kollisionen fik Ø. mindre ovenbords skader.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

173. SM. BENDY af Rønne, 90 B. R. T. Bygget 1890 af stål. På rejse fra Warnemünde til Rønne i ballast.

Kollideret d.  $\frac{15}{3}$  55 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Rønne d.  $\frac{17}{3}$  55.

Kl. 19<sup>00</sup> passerede B. under en svag V.-lig brise lystønden på 54°35'8N. 12°21'10Ø., hvorfra kursen sættes mod Rønne anduvningsbøje. Sigtbarheden var ca. 2 sm. Kl. 03<sup>30</sup> mærkedes et stød i skibet, og det viste sig, at B. var kollideret med Ff. „HEIL 29“ af Heiligenhafen, der lå til ankers uden lanterner og uden mandskab på dækket. Ved kollisionen fik H. 29 masten knækket og en del af det opstående beskadiget, medens B. ikke tog nogen skade.

Anm. Søforhør fra H. 29 foreligger ikke.

174. SM. EOLUS af Göteborg, 262 B. R. T. Bygget 1948 af eg og bøg. På rejse fra Menstad til Simrishamn med kalksalpeter.

Tørnet vrage d.  $\frac{17}{3}$  55 i Drogden.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{17}{3}$  55.

Kl. 01<sup>15</sup> tørnede E. under en NV.-lig brise med S.-gående strøm og sigtbart vejr mod vrage af S/S „NAVEN“ på 55°33'8N. 12°42'50Ø. Kl. 14<sup>30</sup> kom E. flot ved hjælp af et bjergningsfartøj.

Anm. Årsagen til påsejlingen angives at være, at vrageafmærkningen var i uorden.

175. M/S VARNÆS af Aabenraa, 186 B. R. T. Bygget 1877 af jern. På rejse fra Gedser til Stralsund.

Kollideret d.  $\frac{17}{3}$  55 ved Stralsund.

Søforklaring og søforhør i Nykøbing F. d.  $\frac{18}{4}$  55.

Da V., der havde lods om bord, under en frisk Ø.-lig brise, i tæt is var under indsejling til Stralsund, satte skibet sig fast i isen. En tæt agten for V. medsejlende motorskonnert — „DENIA“ af Råå — drejede straks til stb. og overhalede V. i ca. 10 m afstand, hvorefter D. satte sig fast i isen. V., hvis maskine fortsat gik fuld kraft frem, begyndte nu at skyde over stævn og skar samtidig ud til stb. Da V.s stævn var ud for D. midtskibs i en afstand af ca. 5 m, blev V.s maskine beordret fuld kraft bak; men kort efter tørnede V. med boven let imod D. under en vinkel på ca. 15°.

Anm. Søforklaring fra D. foreligger ikke.

176. SM. BURGUNDIA af Rønne, 149 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra Hamburg til Randers med kalisalt.

Kollideret d.  $\frac{18}{3}$  55 på Elben.

Søforklaring i Marstal d.  $\frac{31}{3}$  55.

Kl. ca. 08<sup>45</sup>, da B. under en svag til let NNV.-lig brise med sne befandt sig i ledefyrinien tværs af Wittenbergen, sås ca. 2 str. om stb. i en afstand af 3—400 m et modgående skib, der senere viste sig at være S/S „EMPIRE CELTIC“ af London, og som styrede ind mellem

B. og et tysk skib, der befandt sig ca. 30—40 m agten for tværs om stb. B. holdtes bb. over, men da E. C. havdes 4 str. om stb. i en afstand af ca. 100 m, sås skibet pludselig dreje hårdt stb. B.s motor, der gik langsomt frem, blev sat på fuld kraft frem, men umiddelbart efter tørnede E. C. med stævnen mod B.s stb.s låring. B. blev lagt på modsat kurs og sejlede tilbage til Hamburg.

Anm. Søforklaring fra E. C. foreligger ikke.

177. D/F CHRISTIAN IX af Korsør, 1651 B. R. T. Bygget 1908 af stål. På rejse fra Korsør til Nyborg med passagerer og post.

*Kollideret* d.  $25/3$  55 i Storebælt.

Søforklaring og søforhør i Nyborg d.  $28/3$  55.

Kl. ca. 17<sup>17</sup>, da C. IX under en svag Ø.-lig brise med tåge befandt sig lidt Ø. for lystønden ved Knudshoved styrende 260° og afgivende hyppige tågesignaler, observeredes på radarskærmen et modgående skib, hvorfra tågesignal var hørt gentagne gange, 12° om bb i en afstand af 0,4 sm. Maskinerne, der gik med nedsat hastighed, blev straks beordret halv kraft frem, og ca. 3 minutter senere meget langsomt frem. Kort efter pejlede det andet skib, der senere viste sig at være M/S „ESSO BALDER“ af Nyborg, ret for i en afstand af 0,1 sm., og maskinerne blev beordret fuld kraft bak. Samtidig hermed hørtes 3 korte toner fra E. B., der nu kom i sigte ret forude, og C. IX afgav derefter 3 korte toner med dampfløjten. Ca. 1 minut senere — kl. 17<sup>21</sup> — tørnede de to skibe mod hinanden, stævn mod stævn.

Af den af E. B.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da E. B. kl. 17<sup>21</sup> under en svag SSØ.-lig brise med tæt tåge befandt sig lidt NØ. for lystønden S. for Knudshoved styrende dv. NØ. $1/2$ Ø., hørtes tågesignal ca. 3 str. om stb. Maskinen, der gik med nedsat hastighed, blev straks stoppet, og kort efter, da et skib, der senere viste sig at være D/F „CHRISTIAN IX“ af Korsør, kom i sigte ca. 3 str. om stb., blev maskinen kastet fuld kraft bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte toner med luftfløjten. Fra C. IX hørtes kort efter 3 korte toner afgivet med dampfløjten. Kl. ca. 17<sup>23</sup>, da E. B. lå stille, tørnede C. IX med stævnen mod E. B.s bb. bov, hvorved E. B. fik forskibet over vandlinien stærkt beskadiget. E. B. gik tilbage til Nyborg for oplosning af ladningen.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes usigtbart vejr i forbindelse med den omstændighed, at C. IX ikke har stoppet sin maskine, da der hørtes tågesignal fra E. B.

178. M/S ESSO BALDER af Nyborg, 253 B. R. T. Bygget 1934 af stål. På rejse fra Nyborg til Koldby Kaas med dieselolie.

*Kollideret* d.  $25/3$  i Storebælt.

Søforklaring og søforhør i Nyborg d.  $28/3$  55.

Se nr. 177.

179. M/S VARNÆS af Aabenraa, 186 B. R. T. Bygget 1877 af jern. På rejse fra Aabenraa til Lübeck med kvæg.

*Kollideret* d.  $1/4$  55 i Alssund.

Søforklaring og søforhør i Aabenraa d.  $4/4$  55.

Kl. 02<sup>00</sup> passerede V. under en let NV.-lig brise med rolig sø og klart vejr den røde 1-kost ud for Sottrupskov, hvorefter der styredes mv. S. $1/2$ V. Farten var ca. 8,7 knob. Samtidig sås ca.  $1/4$  str. om bb. i en afstand af ca.  $1/2$  sm. en klar og en grøn lanterne fra et fartøj, der senere viste sig at være Ff. „RANDI“ af Sønderborg. V. holdt kurs og fart, og kl. 02<sup>30</sup>, da R. var trukket over på stb.s side af V.s stævn, og afstanden mellem skibene gissedes til godt  $1/2$  sm., drejede V. lidt til bb. Ca. 1 minut senere drejede R., der nu befandt sig ca. 2 str. om stb., således at man fra V. så R.s røde lanterne. Afstanden mellem skibene skønnedes nu at være ca. 150 m. V.s motor blev straks beordret fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede V. med stævnen mod R.s bb. side ud for motorrummet. Kort efter sank R., hvorved fartøjets fører — fisker Jens Davidsen af Sønderborg — druknede. Den anden ombordværende blev bjerget af V.s redningsbåd.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

180. Ff. RANDI af Sønderborg, 12 B. R. T.

*Kollideret* d.  $1/4$  55 i Alssund; *forlist, 1 mand omkommet*.

Søforklaring og søforhør i Aabenraa d.  $4/4$  55.

Se nr. 179.

181. M/S ASBJØRN af København, 4406 B. R. T. Bygget 1935 af stål.

*Kollideret* d.  $2/4$  55 i Antwerpen.

Søforklaring i Antwerpen d.  $20/4$  55.

Kl. 17<sup>40</sup>, medens A. lå fortøjet ved kaj 407, tørnede S/S „NAVIERO“ af Buenos Aires, der var for udgående, mod bb. side af A., hvorved skanseklædning, dæk m.m. blev svært beskadiget.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

182. Ff. BRITTA MARIA af Sæby, 13 B. R. T. Bygget 1906. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Frederikshavn.

*Kollideret* d.  $\frac{5}{4}$  55 i Kattegat; *grundstødt* ved Læsø.

Søforhør i Sæby d.  $\frac{18}{4}$  55.

Kl. ca. 21<sup>30</sup>, da B. M. i tæt tåge befandt sig S. for Anholt i følgeskab med Ff. „FYLLA“ af Sæby, kom F., der havde været skjult af tågen, i sigte med kurs mod B. M., hvis motor straks blev kastet fuld kraft bak; men umiddelbart efter tørnede F. med stævnen mod siden af B. M. Ved kollisionen blev B. M. læk og blev af F. taget under bugsering mod Sæby. Under den sidste del af sejladsen tog begge fartøjer grunden på sydspidsen af Læsø Grunde, men kom hurtigt flot ved egen hjælp.

Af den af F.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da fartøjerne befandt sig S. for Anholt gav et lodskud for lidt vand, hvorfor kursen ændredes ud fra land, og kort efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

183. Ff. FYLLA af Sæby, 10 B. R. T. Bygget 1909. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Frederikshavn.

*Kollideret* d.  $\frac{5}{4}$  55 i Kattegat; *grundstødt* ved Læsø.

Søforhør i Sæby d.  $\frac{18}{4}$  55.

Se nr. 182.

184. S/S LILIAN DAN af Esbjerg, 1366 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Åbo til Rochester med cellulose.

*Kollideret* d.  $\frac{8}{4}$  55 på Elben.

Søforklaring i London d.  $\frac{14}{4}$  55.

Kl. 14<sup>43</sup> passerede L. D. i tåge og med lods om bord fyrskib Elbe III tæt om bb. Maskinen gik fuld kraft frem. Kl. 15<sup>00</sup> sås på radarskærmen et fartøj ca. 3 grader om stb. i en afstand af 2,8 sm. Kl. 15<sup>10</sup> havdes fartøjet ca. 10 grader om stb. i  $\frac{1}{2}$  sm.s afstand. Kl. 15<sup>16</sup> beordredes maskinen stop, og samtidig hørtes tågesignal fra det andet skib, der senere viste sig at være M/S „HANS“ af Haren am Ems. Kl. 15<sup>17</sup> sås H. ligge tværs på L. D.s kurs, og maskinen beordredes fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves med tre korte toner med fløjten. Kl. 15<sup>18</sup> tørnede H. med stævnen mod L. D.s stb. bov, som blev en del beskadiget

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

185. S/S NIELS WINTHER af Nordby, Fanø, 2354 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Casablanca til Stettin med hvede.

*Kollideret* d.  $\frac{8}{4}$  55 i Nordsøen.

Søforklaring i Flensborg d.  $\frac{18}{4}$  55. Søforhør i København d.  $\frac{26}{7}$  55.

Kl. 06<sup>30</sup>, da N. W. under en svag SØ-lig brise med NØ.-gående strøm og tåget vejr passerede bøje ET 7 i Terschelling ruten om bb. i en afstand af  $\frac{1}{2}$  sm., beordredes maskinen, der gik fuld kraft frem, halv kraft frem. Der styredes rv. 45°, og der afgaves forskriftsmæssigt tågesignal. Kl. 07<sup>00</sup> hørtes tågesignal fra Terschelling Bank fyrskib ret for. Kl. 07<sup>05</sup> aftog sigtbarheden, og maskinen beordredes langsomt frem. Kl. 07<sup>15</sup> hørtes tågesignal, i lang tone, fra et skib, der senere viste sig at være S/S „LEDA“ af Åbo, for om bb., hvorpå maskinen beordredes stop. Kl. 07<sup>18</sup>, da tågesignal hørtes forude tæt om bb. i kort afstand, beordredes maskinen fuld kraft bak. Kort efter kom L. til syne tæt for om bb., hvorpå maskinen beordredes forceret fuld kraft bak, men umiddelbart efter, kl. 07<sup>22</sup>, tørnede N. W. med stævnen mod L.s stb.s side under en vinkel på ca. 45° lidt foran for midtskibs. Ved kollisionen, der indtraf på 53°31'5N. 5°13'0 Ø., fik N. W. stævnen beskadiget og blev læk i forpeaken. L. blev læk under vandlinien og sank kl. 10<sup>07</sup>. Besætningen blev taget om bord i N. W.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

186. M/S OLGA TORM af København, 4510 B. R. T. Bygget 1946 af stål. Under bugsering fra Rotterdam til Helsingør.

*Tørnet kran* d.  $\frac{10}{4}$  55 i Helsingør havn.

Søforklaring i Helsingør d.  $\frac{5}{5}$  og  $\frac{6}{6}$  55.

Kl. ca. 07<sup>00</sup>, da O. T., der havde lods om bord og ikke var under kommando, under en frisk SØ-lig brise var for indgående til Helsingør under bugsering af en slæbebåd for og en slæbebåd agter, skulle skibet trækkes efter agterenden ind i Vestre Bassin for at fortøjes ved skibsværftet. Herunder blev O. T. af et vindkast ført ind mod kulkajen, hvorved O. T.s bak tørnede mod en kulkran. Såvel O. T. som kulkranen blev lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes vejrforholdene.

187. SM. VEGA af København, 193 B. R. T. Bygget 1910 af stål og fyr. På rejse fra Gdansk til Rønne med kul.

*Kollideret* d.  $\frac{16}{4}$  55 i Østersøen; *forlist*.

Søforhør i København d.  $\frac{3}{5}$  55. Forlisanmeldelse dat.  $\frac{25}{5}$  55.

Kl. 03<sup>15</sup>, da V. i klart vejr lå opankret på Gdynias red  $\frac{1}{2}$  sm. S. for anduvningsbøjen med ankerlanterne sat, blev skibet påsejlet af trawler „ARKA“ af Gdynia. V. sank i løbet af 6—8 minutter. Besætningen blev taget om bord i A.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

188. Ff. ARKEN af Esbjerg, 39 B. R. T. Bygget 1930. Til ankers i Nordsøen.

*Påsejlet* d.  $\frac{19}{4}$  55 i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d.  $\frac{22}{4}$  55.

Kl. ca. 14<sup>00</sup>, da A. i stille, klart vejr var i færd med at lette fra en ankerplads ca. 20 sm. VSV. af Graadyb Barre, kom Ff. „IDA“ af Esbjerg op langs A.s bb. side. Under indhivningen tottede kæden op og trak A.s stævn bb. over. Herunder tørnede I. med skandækket mod A.s stævn, der flækkede. A., der var blevet læk ved kollisionen, måtte søge havn.

Af den af I.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj med langsom fart var ved at passere A. på A.s bb. side i en afstand af ca. 10 fv. for at praje A., gik A. fremover ankeret, der endnu ikke var lettet, hvorved A.s stævn skar ud til bb. I.s motor blev straks sat på fuld kraft frem for at undgå en kollision med A., men umiddelbart efter tørnede. A.s stævn mod I.s stb. laring.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

189. Ff. IDA af Esbjerg, 39 B. R. T. Bygget 1900 af eg. På fiskeri i Nordsøen.

*Kollideret* d.  $\frac{19}{4}$  55 i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d.  $\frac{22}{4}$  55.

Se nr. 188.

190. M/S KLINTHOLM af Middelfart, 965 B. R. T. Bygget 1949 af stål.

*Kollideret* d.  $\frac{22}{4}$  55 i Antwerpen havn.

Søforklaring i København d.  $\frac{27}{4}$  55.

Kl. 07<sup>14</sup>, da K., der havde lods om bord, med maskinen gående ganske langsomt frem, nærmede sig broen ind til Kattendijk dok, afgaves 1 lang tone. Da K.s forende var kommet ind i Lefevre-bassin, sås om bb. en lægter, der senere viste sig at være tanklægter „SIMOUN“ af Gent, komme til syne bag kajmuren. Maskinen blev straks beordret fuld kraft bak, men et øjeblik efter, kl. 07<sup>17</sup>, tørnede S. med stævnen mod K., hvorved der fremkom et trekantet hul i skibssiden over vandlinien.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

191. M/S MAGDALA af København, 8648 B. R. T. Bygget 1951 af stål. På rejse fra København til Hamburg med stykgods.

*Kollideret og grundstødt* d.  $\frac{24}{4}$  55 i Kielerkanalen.

Søforklaring i Hamburg d.  $\frac{26}{4}$  55.

Kl. 08<sup>25</sup>, kort før M., der havde lods og kanalstyrer om bord, og hvis maskine gik meget langsomt frem, under en stormende NNV.-lig kuling passerede vigepladsen ved Oldenbüttel, sås et modgående skib, der senere viste sig at være S/S „RJEV“ af Murmansk. Da M. var ved at falde tværs i kanalen, beordredes maskinen langsomt frem og kort efter halv kraft frem og fuld kraft frem samtidig med, at roret lagdes stb., hvorved det lykkedes at rette skibet op. Umiddelbart efter sås R. stikke bb.s anker i bund, samtidig med at maskinen tilsyneladende beordredes fuld kraft bak. R.s stævn drejede herved bb. over ud i løbet og ramte M.s bb.s side ca. 5 m foran for overbygningen og gled derefter agterover og beskadigede lønningen. M.s maskine beordredes fuld kraft bak, og stb. anker blev stukket i bund, men straks efter tog skibet grunden i kanalsiden og blev stående.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

192. S/S TAARNBORG af København, 2346 B. R. T. Bygget 1945 af stål.

*Kollideret* d.  $\frac{28}{4}$  55 i Reykjavik havn.

Søforklaring i Reykjavik d.  $\frac{6}{5}$  55.

Kl. ca. 18<sup>10</sup>, da T., der havde lods om bord, lå fortøjet langs siden at et andet skib, skulle der forhales ud på redan assisteret af en slæbebåd for. Det blæste en frisk Ø.-lig brise. Efter at T. var halet agterover, blev maskinen kl. 18<sup>12</sup> beordret langsomt bak, samtidig med at skibet ved hjælp af slæbebåden svingede stb. over. Under drejningen friskede vinden, og da der syntes fare for, at T. skulle komme for nær til islansk M/S „GODAFOSS“, blev maskinen kl. 18<sup>14</sup> beordret halv kraft bak og kl. 18<sup>15</sup> fuld kraft bak; men umiddelbart efter tørnede T. med bb.s bov mod G.s bb. side, hvorved begge skibe blev lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

193. SM. ARTEMIS af Marstal, 202 B. R. T. Bygget 1903 af eg. På rejse fra Mariager Fjord til Helsingborg med cement.

*Kollideret* d.  $\frac{11}{5}$  55 i Mariager Fjord.

Søforklaring i Mariager d. 12/5 55.

Om eftermiddagen, da A. under en V.-lig kuling med byger og hård medgående strøm for udgående befandt sig i den gravede rende over Møllegrund, sås et modgående skib, der førte vigesignal, og som senere viste sig at være M/S „KLAUS“ af Hamburg, komme klar af Thygeslund pynt. Farten mindskedes, og der holdtes tæt til løbets S.-side. Da A. havde den Ø.-ligste hvide stage med halmvisk i Blæsborg båkeline tæt om stb., hørtes en kort tone fra K., der kom nærmere tilsyneladende uden at dreje stb. Da der syntes at være fare for kollision, kastedes maskinen fuld kraft bak, samtidig med at der afgaves 3 korte toner. Herved drejede A.s stævn hårdt bb., og umiddelbart efter tørnede K. med stævnen mod A.s stb. bov. Ved kollisionen fik A. en del ovenbords skade.

Af den af K.s besætning afgivne forklaring fremgår, at der fra dette skib, der havde lods om bord og førte vigesignal, afgaves to gange 1 lang tone efterfulgt af to korte toner og derefter to gange 1 kort tone, da A. sås forude. Da en kollision syntes uundgåelig, blev maskinen kl. 12<sup>58</sup> beordret fuld kraft bak. Herved drejede skibet stb. over, og kollisionen indtraf som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at A. under bakmanøvren drejede mere til bb., end det kunne forudses, antagelig på grund af vindens og strømmen påvirkning.

194. S/S OREGON af København, 7170 B. R. T. Bygget 1943 af stål. På rejse fra Newport News til Rotterdam med kul.

*Kollideret d. 20/5 55 i Atlanterhavet.*

Søforklaring d. 7/6 55 i Rotterdam.

Kl. 00<sup>43</sup> passerede O. Chesapeake fyrskib tæt om bb., hvorefter der styredes rv. 76°. Kl. 06<sup>04</sup> sås 2 medgående skibe 2—3 str. agten for tværs om stb. i en afstand af ca. 5 sm. Det blæste en svag NØ.-lig brise. Kl. 06<sup>20</sup>, da den vagthavende styrmand var beskæftiget med udregning af observationer i bestiklukafet, sås pludselig tæt om stb. et af de medgående skibe, der senere viste sig at være S/S „SINCLAIR RUBILENE“ af Wilmington. Roret lagdes straks hårdt bb., men umiddelbart efter tørnede O. med stb. bov mod S. R.s bb. låring, hvorved boven blev revet op, og kabelrum og kædekasser løb fulde af vand. Kursen sattes derefter mod Norfolk for reparation.

Anm. Søforklaring fra S. R. foreligger ikke.

195. M/S TORØSAND af Assens, 299 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Caen til Esbjerg med stykgods.

*Kollideret og grundstødt d. 21/5 55 i Caen kanal.*

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 25/5 55.

Kl. ca. 19<sup>45</sup>, umiddelbart efter at T., der havde lods om bord, med langsom fart havde passeret den sidste bro over Caen kanal, gaves signal for, at man ville overhale et medgående skib, der senere viste sig at være S S „DIONE“ af Caen, og som befandt sig ca. 400 m fra T. Motoren beordredes fuld kraft frem, men da T. befandt sig ca. 20—25 m fra D.s bb.s låring, vinkedes afværgende fra D., og motoren beordredes langsomt frem og umiddelbart derefter atter fuld kraft frem. Kl. 19<sup>50</sup>, da T.s stævn var ud for D.s midtskibsbygning, mistede T. styringen og tørnede et par gange med stb.s bov og låring mod D.s bb.s side og tog derefter grunden i siden af kanalen og blev stående. T. kom kort efter flot ved egen hjælp.

Anm. Søforklaring fra D. foreligger ikke.

196. Ff. ANNI af Søby, Ærø, 10 B. R.T. Bygget 1925. På fiskeri i Nordsøen.

*Kollideret d. 2/6 55 i Nordsøen.*

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 6/6 55.

Kl. ca. 01<sup>30</sup> blev motoren om bord i A., som havde ligget stoppet på en NV.-lig kurs på en fiskeplads omtrent midt mellem Cancer lys- og fløjtetønde og Graadyb lys- og fløjtetønde, sat på halv kraft frem samtidig med, at roret lagdes stb. Umiddelbart efter tørnede A. med stævnen mod stb.s låring af Ff. „ODA“ af Esbjerg, som ikke tidligere var blevet set. Ved kollisionen led begge fartøjer ovenbords skade.

Af den af O.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da O. i stille, klart vejr befandt sig ca. 3 sm. S.Ø.t.Ø. for Cancer lys- og fløjtetønde med kurs mod Graadyb, sås forude om stb. A., der tilsyneladende lå stoppet med stævnen i ØSØ.-lig retning. Da O. var ved at passere A., begyndte A. at gå fuld kraft frem under bb.s drejning. Da A., der antoges at ville passere agten om O., var i nærheden af O., holdt A. op at dreje. Da der syntes fare for en kollision, blev O.s ror lagt bb. og straks efter hårdt stb.; men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der ikke om bord i A. er blevet holdt behørig udvig.

197. Ff. ODA af Esbjerg, 27 B. R. T. Bygget 1906 af eg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

*Kollideret* d.  $\frac{2}{6}$  55 i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d.  $\frac{6}{6}$  55.

Se nr. 196.

198. M/S MORELIA af København, 8437 B. R. T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra Rangoon til Calcutta med stykgods.

*Kollideret* d.  $\frac{9}{6}$  55 på Hooghlyfloden.

Søforklaring i Calcutta d.  $\frac{15}{6}$  55.

Kl. 07<sup>45</sup>, da M., der havde lods om bord, under en svag SV.-lig brise med udgående strøm og maskinen gående langsomt frem, befandt sig i krumningen ved Hastings, sås ca. 1 streg om bb. i kort afstand en muddermaskine for udgående. Roret lagdes hårdt bb., hvilket tilkendegaves ved to korte toner med fløjten. Da M. drejede stb., beordredes maskinen kl. 07<sup>46</sup> fuld kraft frem, men da afstanden til muddermaskinen hurtigt mindskedes, og der opstod fare for sammenstød, beordredes maskinen kl. 07<sup>47</sup> fuld kraft bak, og bb. anker blev stukket i bund. Herved svingede M. stb. over og nærmede sig hurtigt S/S „PATHFINDER“, der lå fortøjet i bøje. Maskinen beordredes nu forceret bak, men umiddelbart efter, kl. 07<sup>49</sup>, tørnede M. med stævnen mod P.s brobygning. Kl. 07<sup>50</sup> beordredes maskinen stoppet, derefter et kort øjeblik fuld kraft bak og derpå påny stop, men straks efter tørnede M. med stb. side mod S/S „SIR FREDERICK DUMAYNE“, der ligeledes lå fortøjet i bøje. Ved kollisionerne fik P. og S. F. D. det opstående beskadiget.

Anm. Søforklaring fra P. og S. F. D. foreligger ikke.

199. SM. ARON af Rudkøbing, 62 B. R. T. Bygget 1906 af eg.

*Kollideret* d.  $\frac{10}{6}$  55 i Göteborg havn.

Søforhør i Svendborg d.  $\frac{17}{6}$  55.

Kl. ca. 10<sup>40</sup> afsejlede A. fra Skibsbroen for at forsejle til Lindholmshavnen. Da skibet var kommet ca. 100 m fra kajen, sås om bb. et skib, der senere viste sig at være M/S „THEA“ af Hamburg, nærme sig. A. afgav straks 1 kort tone med sirenen, men fortsatte kursen. Da der syntes fare for en kollision, blev A.s motor kort efter sat på fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede T. med stævnen mod A.s bovspryd, som brækkede.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

200. SM. MAJLITH af Ærøskøbing, 149 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra København til Hamburg med stykgods.

*Kollideret* d.  $\frac{26}{6}$  55 i Kiel nordhavn.

Søforhør i København d.  $\frac{15}{7}$  55.

Kl. ca. 16<sup>05</sup>, da M., der havde lods om bord, og hvis maskine gik langsomt frem, i stille vejr nærmede sig kajen ved Binnehafen, sås forude en slæbebåd „ELCH“ med en lægter på sin bb.s side på modsat kurs nærme sig kajen. Signalet BI blev afgivet, og motoren stoppedes. Da der intet signal hørtes fra E., gentoges signalet BI. Da skibene var ca. 30—40 m fra hinanden, drejede slæbebåden hårdt ind mod kajen, hvorved fenderlisten på lægterens stb.s bov tørnede mod M.s stb.s side. Ved kollisionen opstod nogen ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

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

*Kollideret* d.  $\frac{27}{6}$  55 i Stettiner Haff.

Søforklaring i Maribo d.  $\frac{4}{7}$  55.

Kl. ca. 07<sup>30</sup>, da V. i stille vejr befandt sig ved bøje nr. 2 i Stettiner Haff, hørtes en lang tone fra et medgående skib, som senere viste sig at være russisk S/S „PEREKOP“, og som ville overhale V. V.s motor, der gik fuld kraft frem, blev sat på halv kraft frem, og der holdtes over i sejlløbets Ø.-lige side. Da P., hvis maskine tilsyneladende gik fuld kraft frem, passerede V. i en afstand af ca. 20 m, mistede V. styringen og blev, uanset at motoren sattes på fuld kraft frem, suget ind mod P. P.s maskine blev nu stoppet, men kort efter tørnede V. med bb.s side mod P.s stb.s side, hvorved der opstod mindre ovenbords skader om bord i V. Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

202. SM. KETTY af Bandholm, 100 B. R. T. Bygget 1912 af stål. På rejse fra Sønderborg til Orehoved med kævler.

*Tørnet cementpille* d.  $\frac{9}{7}$  55 i Orehoved havn.

Søforklaring i Svendborg d.  $\frac{14}{7}$  55.

Kl. ca. 03<sup>00</sup>, da K. for indgående til havnen befandt sig uden for molen, blev skruen koblet fra. Da skibet var 50—60 m fra kajen, blev motoren, der gik langsomt, sat op i omdrej-

ninger samtidig med, at skruen blev koblet til for bak, men derved gik motoren i stå. Ankeret blev straks sat med ca. 10 fv. kæde, men kort efter tørnede skibet med stb. side af stævnen mod en cementpille i bunden af havnen, hvorved en plade blev revet op. En undersøgelse viste, at koblingen var i uorden.

203. M/S AJAX af Bandholm, 341 B. R. T. Bygget 1941/48 af stål. På rejse fra Gdynia til København.

*Kollideret* d. 13/7 55 i Østersøen.

Søforhør i København d. 30/7 55.

Kl. 05<sup>20</sup>, da A. under svag NØ.-lig brise havde Grossendorff tværs om bb. i en afstand af ca. 3. sm., sås om bb. et fartøj, der styrede tværs på A.s kurs, og som senere viste sig at være polsk fiskefartøj WLA Nr. 52. Der styredes 300°, og farten var ca. 10 knob. Da WLA hurtigt nærmede sig uden at ændre kurs, afgaves 1 kort tone, og roret lagdes stb. samtidig med, at farten mindskedes, men umiddelbart efter tørnede WLA med stævnen mod A.s side agten for bakken, hvorved begge skibe led nogen ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra WLA Nr. 52 foreligger ikke.

204. Ff. JUDI af Aabenraa, 8 B. R. T. Bygget 1933. På fiskeri i Aabenraa Fjord.

*Kollideret* d. 13/7 55 i Aabenraa Fjord.

Søforhør i Aabenraa d. 3/9 og 12/10 55.

Kl. 23<sup>05</sup>, da J. befandt sig udfor Aabenraa havn, begyndte motoren at gå uregelmæssigt. Motoren stoppedes, og føreren, der var alene om bord, gik ned i motorrummet efter at have forvisset sig om, at en klar lampe på ruffet var tændt. Da føreren efter ca. 10 min. forløb atter kom på dækket, var lampen slukket, og et skib, der senere viste sig at være M/S „VARNÆS“ af Aabenraa, sås i ca. 10 m afstand med kurs mod J. Umiddelbart efter, kl. ca. 23<sup>15</sup>, tørnede V. med stævnen mod J.s bb. side ca. 1 m fra stævnen, hvorved denne blev en del beskadiget over vandlinien.

Af den af V.s besætning afgivne forklaring fremgår, at nævnte skib kl. ca. 23<sup>00</sup> i stille, klart vejr afgik fra Aabenraa. Kl. 23<sup>15</sup>, kort efter at V. var drejet fra Aabenraa sydhavns ledelyrline ind i Sønderstrand vinkelfyrs klare vinkel, sås J. tæt om stb. i kort afstand. Roret blev lagt hårdt bb., og motoren kastedes bak, men et øjeblik efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes manglende lanterneføring om bord i J.

205. M/S VARNÆS af Aabenraa, 186 B. R. T. Bygget 1877 af jern. På rejse fra Aabenraa til Lübeck med kreaturer.

*Kollideret* d. 13/7 55 i Aabenraa Fjord.

Søforhør i Aabenraa d. 3/9 og 12/10 55. Søforklaring og søforhør i Nyborg d. 4/10 55.

Se nr. 204.

206. Motorbåd uden navn. På lystsejls i Aarhus Bugt.

*Kollideret* d. 16/7 55 i Aarhus Bugt.

Politirapport dat. 16/7 55.

Kl. ca. 15<sup>00</sup> befandt motorbåden sig ca. 25 m fra det søndre udspringstårn ved den permanente badeanstalt ved Risskov med kurs skråt ind mod stranden. Farten var ca. 20 knob. Umiddelbart før hjørnet af badeanstalten sås forude en kaproningsbåd komme frem bag hjørnet med kurs ud fra kysten. Robåden syntes at dreje til bb., hvorfor roret lagdes bb., men umiddelbart efter drejede robåden til stb., og motorbåden tørnede mod robådens bb.s side, hvorved den ombordværende blev kastet i vandet, og robåden beskadiget. Den pågældende, der var blevet kvæstet ved kollisionen, blev hjerget om bord i motorbåden og bragt på hospitalet.

Af den af robådens fører afgivne forklaring fremgår, at robåden, der var på vej nord på langs kysten, drejede ud fra kysten ved badeanstalten for at komme klar af denne, ud for hvilken en hurtiggående motorbåd sås krydse rundt. Pludselig styrede motorbåden med stor fart ned mod robåden, og det forsøgtes at dreje robåden stb. over, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

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

207. D/Fg. LANGELAND af Svendborg, 422 B. R. T. Bygget 1926 af stål. På rejse fra Svendborg til Rudkøbing med last og passagerer.

*Kollideret* d. 18/7 55 i Svendborg Sund.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 20/7 55.

Kl. 14<sup>05</sup> afgik L. under en svag Ø.-lig brise med indgående strøm fra Svendborg. Da færgen var tværs af Grasten bro, sås et modgående skib, der senere viste sig at være mine-

stryger „STIGSNÆS“, mellem Middelgrund og Grønneodde, hvorefter der holdtes V.-ligt skel i Blaaby ledelyrlinie, og da L. lidt senere var 3—4 skibslængder fra den røde stage med 2 opadvendte koste på S.-spidsen af Grønneodde, sås S. passere stagen og derpå dreje stb. over. Umiddelbart efter hørtes to korte toner fra S., og da det antoges, at ministrygeren ville forsøge at gå foran om L., blev stb.s maskine beordret stop og bb.s maskine fuld kraft bak samtidig med, at der afgaves 2 korte toner. Straks efter beordredes stb. maskine fuld kraft bak, men kl. 14<sup>30</sup> tørnede S. med stævnen mod L.s bb.s bov, hvorved der opstod ovenbords skade.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da ministrygeren var tværs af den hvide stage med 2 halmviske på Middelgrund, sås L. komme klar af Thurø SV.-pynt tilsyneladende i løbets Ø.-side, hvorfor der styredes tæt til den røde 2-kost på Grønneodde. Da S. passerede 2-kosten, lagdes roret bb. samtidig med, at der afgaves 2 korte toner, og bb. maskine stoppedes. L. syntes nu at dreje stb., hvorfor roret lagdes stb., og begge maskiner beordredes fuld kraft bak, men et øjeblik efter, kl. 14<sup>31</sup>, skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen blev stævnen trykket ind.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at begge førerne forsømte i tide at iagttage almindelige sømandsmæssige forsigthedsregler.

208. Ministryger STIGSNÆS. På rejse til Svendborg.

*Kollideret* d. 18/7 55 i Svendborg Sund.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 20/7 55.

Se nr. 207.

209. SM. ASA af Hvalvig, 74 B. R. T. Bygget 1907 af eg og bøg. På rejse fra Kaldbaksbotni til Tofte med sand.

*Kollideret* d. 27/7 55 i det N.-lige Atlanterhav.

Søforklaring i Thorshavn d. 9/8 55.

Kl. ca. 11<sup>15</sup>, da A., der styrede en NØ.-lig kurs mod den S.-lige del af broen ved Tofte, under en let SV.-lig brise var tværs af Flesjarnar, sås om bb. Ff. „MORGUNRODIN“ af Glibre komme klar af Salmæs og styre en S.-lig kurs langs land. Da afstanden mellem A. og M. var ca. 100 m, sås M. dreje lidt stb., hvorfor A. holdt kurs og fart, men da pejlingen til M. ikke ændrede sig, sendtes en mand forud for at vifte med en søk, hvorefter farten mindskedes, og roret lagdes stb. Umiddelbart efter kl. 11<sup>30</sup> tørnede M. med stævnen mod A.s bb.s bov ca. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> m fra stævnen, hvorved A. blev en del beskadiget.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj, der havde et motorkøretøj anbragt på tværs midskibs, således at der ikke var udsyn forefter fra styrehuset, kl. ca. 11<sup>30</sup> befandt sig ud for Tofte, sås A. ret for i en afstand af ca. 1 fv., og umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

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

210. SM. MORGUNRODIN af Glibre, 25 B. R. T. Bygget 1923 af eg og fyr. På rejse fra Runavik til Thorshavn.

*Kollideret* d. 27/7 55 i det N.-lige Atlanterhav.

Søforklaring i Thorshavn d. 9/8 55.

Se nr. 209.

211. M/Fg. DAN af Helsingør, 777 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Helsingør til Hälsingborg med passagerer og biler.

*Tørnet færgeløje* d. 1/8 55 i Hälsingborg.

Søforklaring i Helsingør d. 5/8, 19/8 og 19/11 55 samt 31/1 56.

Kl. ca. 09<sup>44</sup> passerede D. Hälsingborg havns ydre moler med agterenden i sejlretningen. Drivskruen, d.v.s. den i forhold til sejlretningen agterste skrue, gik fuld kraft bak, medens forskruen, d.v.s. den i forhold til sejlretningen forreste skrue, gik halv kraft bak. Efter at ydermolerne var passeret, beordredes maskinerne klar, og umiddelbart derefter beordredes drivskruen langsomt bak. Efter at skibet var kommet ind i inderhavnen, beordredes forskruen langsomt frem. Da farten imidlertid ikke syntes at aftage, beordredes først forskruen og derefter drivskruen fuld kraft frem. Det sås nu på tacometret, at forskruen gik bak. Maskintelegraferne sættes på stop og straks derefter på forceret fuld kraft frem, men tacometret viste fortsat, at skruerne gik bak, og umiddelbart efter tørnede D. færgeløjet med stor kraft, hvorved passagererne blev kastet omkuld, og skibet fik ovenbords skade. 6 passagerer, der var kommet lettere til skade, blev kørt på hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at ordrene til maskinerne er blevet udført forkert.

212. M/S FÆRØ-SHELL af København, 491 B. R. T. Bygget 1936 af stål. På rejse fra Shellhaven til København med smørolie.

*Kollideret* d. 5/8 55 i Kielerkanalen.



Søforhør i København d.  $\frac{8}{8}$  55.

Kl. ca. 04<sup>45</sup>, da F. S., som havde lods om bord, befandt sig ved Rate viceplads, afgaves signal for overhaling af et medgående tankskib — italiensk S/S „FRANCA FASSIO“ — på dettes stb.s side, hvorefter motorerne, der gik halv kraft frem, beordredes fuld kraft frem. Kl. ca. 05<sup>00</sup>, da de to skibe var ud for hinanden, blev F. S.s forskib suget over mod F. F. Roret lagdes straks hårdt stb., og stb. motor og derefter bb. beordredes fuld kraft bak; men umiddelbart efter tørnede F. S. med bb.s brovinge mod F. F.s stb.s låring, hvorved der opstod ovenbords skade på begge skibe. Efter kollisionen drejede F. S. stb. over og tog grunden og blev stående. Kl. 05<sup>15</sup> kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Søforklaring far F.F. foreligger ikke.

213. SM. RANDI af Grenaa, 84 B. R. T. Bygget 1914 af eg og fyr. På rejse fra Skagen til Hamburg med sildemel.

*Kollideret* d.  $\frac{11}{8}$  55 i Kielerkanalen.

Søforklaring og søforhør i Grenaa d.  $\frac{16}{8}$  55.

D.  $\frac{10}{8}$  kl. 22<sup>00</sup> skiftede R. lods ved Nybbøl lodsstation, hvorefter der fortsattes mod Brunsbüttel. D.  $\frac{11}{8}$  kl. ca. 01<sup>00</sup> sås forude en uddybningsmaskine, der lå opankret i den S.-lige del af kanalen, og som førte signaler for, at passage var fri S. om denne. S. for uddybningsmaskinen sås den røde sidelanterne fra en bugserbåd, der tilsyneladende var ved at fjerne sig fra uddybningsmaskinen. Noget senere hørtes 2 korte toner fra bugserbåden, og roret lagdes hårdt bb. Da en kollision syntes uundgåelig, blev motoren sat på fuld kraft bak, men herved drejede R. til stb. og kolliderede med uddybningsmaskinen. Ved kollisionen blev R.s forskib en del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra uddybningsmaskinen eller bugserbåden foreligger ikke.

214. M/S H. M. F. IV af København, 18 B. R. T. Bygget 1928 af fyr. På færgesejls i Københavns havn.

*Kollideret* d.  $\frac{12}{8}$  55 i Københavns havn.

Søforklaring i København d.  $\frac{24}{8}$  55.

Kl. 13<sup>00</sup> afsejlede motorfærgeren H. M. F. IV fra Højbro mod Langelinie. Kort efter at færgen var drejet N.-på i hovedløbet og befandt sig lidt til stb. for dettes midte, sås M/S „H. M. F. VIII“ og tæt agten for denne Ff. „MALENE“ af København begge for S.-gående, foran for tværs om bb. Der holdtes lidt bb. for at komme på prajehold af H. M. F. VIII. Da de to færger havde passeret hinanden i ca. 15 m afstand, drejede M. bb. over og ramte H. M. F. IV midtskibs om bb.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da fartøjet kl. ca. 13<sup>00</sup> var for S.-gående i havneløbet, blev det kort før Børsgraven passeret af H. M. F. VIII, der var medgående. Omtrent samtidig sås H. M. F. IV dreje ud i hovedløbet fra Børsgraven. M. drejede nu til bb. for at gå agten om H. M. F. IV og komme over til kajen ved Knippelsbro på havnens S.-side; men umiddelbart efter hørtes en række korte toner fra H. M. F. VIII, og H. M. F. IV sås dreje til bb., hvorefter kollisionen skete som ovenfor anført.

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

215. Ff. MALENE af København, 7 B. R. T. Bygget 1902.

*Kollideret* d.  $\frac{12}{8}$  55 i Københavns havn.

Søforklaring i København d.  $\frac{24}{8}$  55.

Se nr. 214.

216. SM. BAKKEN af Nørresundby, 149 B. R. T. Bygget af stål. På rejse fra Malmø til Szczecin i ballast.

*Kollideret* d.  $\frac{20}{8}$  55 i Østersøen.

Søforhør i København d.  $\frac{13}{9}$  55.

Kl. 00<sup>35</sup>, da B. under en svag SSV.-lig brise befandt sig N. for Arkona, sås et klart lys omtrent ret forude. Lyset antoges at hidrøre fra et opankret skib, hvorfor kursen ændredes til bb. Kl. ca. 00<sup>45</sup>, da B var ca. 1 sm. V. for lys-, klokke- og fløjtetønden på 54°45'6" N. 13°34'0" Ø., ca. 7 sm. NØ. for Arkona, tørnede skibet mod et østtysk fiskefartøj — Str. nr. 2 — der var fortøjet til det opankrede skib med en ca. 50 m lang trosse. Ved kollisionen fik fiskefartøjet, der førte en lanterne, som brændte meget svagt, og som kun kunne ses i ringe afstand, et ca. 1 m bredt hul midtskibs om stb. lidt under vandlinien; B. fik en mindre indtrykning på hver side af boven.

Anm. Søforklaring fra Str. nr. 2 foreligger ikke.

217. M/S MELOS af København, 1667 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra London til Rotterdam med pyrit.

*Kollideret* d.  $\frac{23}{8}$  55 på Themsen.

Søforklaring i Rotterdam d.  $\frac{25}{8}$  55 og i Frederikshavn d.  $\frac{31}{8}$  55.

Kl. 08<sup>27</sup> skiftede M. lods ved Gravesend. Umiddelbart efter forringedes sigtbarheden, og der fortsattes med motoren gående halv kraft frem under afgivelse af forskriftsmæssigt tågesignal. Strømmen var hård medgående. Kl. 08<sup>34</sup> blev sigtbarheden meget ringe, og motoren beordredes langsomt frem. Kl. 08<sup>35</sup> hørtes forude tågesignal fra et skib, der lå til ankers, og som senere viste sig at være britisk S/S „WESTWOOD“. Motoren stoppedes og beordredes umiddelbart efter halv kraft frem og kl. 08<sup>36</sup> langsomt frem. Samtidig sås W. på radarskærmen ret forude i en afstand af ca. 3 kabellængder. Roret lagdes hårdt stb., og da M. ikke straks lystrede roret, blev motoren kl. 08<sup>39</sup> beordret fuld kraft frem. Kl. 08<sup>40</sup> tørnede M. med bb.s side mod W., hvorved der fremkom et 10 tommer hul 1½ fod over vandlinien, og højtanken blev læk.

Anm. Søforklaring fra W. foreligger ikke.

218. SM. EDITH af Stubbekøbing, 67 B. R. T. Bygget 1910 af eg.

*Påsejlet kaj d. 26/8 55 i Stubbekøbing havn.*

Søforklaring i Stubbekøbing d. 30/8 55.

Da E. med skruen koblet fra og med langsom fart frem gennem vandet var ved at lægge til kaj i Stubbekøbing havn, beordredes motoren bak. Da skibets fart øgedes, blev skruen koblet fra, men umiddelbart efter tørnede skibet med stævnen mod kajen. Ved påsejlingen blev stævnen en del beskadiget, og E. blev læk.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at motorens omstyringsindikator var i uorden, hvorfor motoren blev sat på frem i stedet for bak.

219. Ff. JENS af Bønnerup, 7 B. R. T. Bygget 1938 af træ. På fiskeri i Kattegat.

*Kollideret d. 26/8 55 i Kattegat.*

Søforklaring i Skagen d. 1/9 55.

Kl. ca. 19<sup>30</sup>, medens J. under bjergning af trawlet lå stille på en fiskeplads ca. 600 m NV. for lystønden på 57°44'N. 10°41'30" Ø. (rutebøje 35/9), blev fartøjet påsejlet i stb.s side midtskibs af fiskefartøj „SKAGA“ af Skagen, hvorved der fremkom et stort hul, og J. sank i løbet af ca. 1 minut. Besætningen — 2 mand — blev taget om bord i S.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at S. kl. ca. 19<sup>30</sup> i stille, klart vejr ca. 600 m NV. for rutebøje 35/9 påsejlede J., der ikke tidligere var blevet set.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der ikke er blevet holdt behørig udvig om bord i S.

220. Ff. SKAGA af Skagen, 18 B. R. T. Bygget 1922 af træ. På rejse fra fiskeri i Kattegat til Skagen.

*Kollideret d. 26/8 55 i Kattegat.*

Søforklaring i Skagen d. 1/9 55.

Se nr. 219.

221. Ff. THETIS af Frederikshavn, 39 B. R. T. Bygget 1945 af eg.

*Kollideret d. 1/9 55 i Nordsøen.*

Søforklaring i Frederikshavn d. 10/12 og 17/12 55.

Kl. ca. 16<sup>00</sup> afgik T. under en let V.-lig brise fra en fiskeplads ca. 106 sm. mv. Ø.t.N. af Withernsea fyr. Der styredes V.t.S. Kl. 23<sup>50</sup>, da T. befandt sig ca. 50 sm. Ø.t.N. af Withernsea fyr, blev fartøjet påsejlet på stb. side af et ca. 8000 tons stort skib, der fortsatte sejladsen på SV.-lig kurs. Ved kollisionen fik T. en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra det ukendte skib foreligger ikke.

222. M/S SANKT IBB af København, 630 B. R. T. Bygget 1935 af stål. På rejse fra Malmø til København med passagerer.

*Kollideret d. 5/9 55 i Københavns havn.*

Søforhør i København d. 14/9 55.

Kl. 17<sup>20</sup>, da S. I. med motorerne gående langsomt frem befandt sig i stb.s side af løbet for indgående ud for Kvæsthusbroen, sås S/S „BELLEVUE“ af Hålsingborg afsejle fra kajen ved Havnegade. Da afstanden mellem skibene, der stævnedes ret mod hinanden, var ca. 300 m, hørtes fra B. en kort tone, som besvaredes fra S. I. med en kort tone, samtidig med at roret lagdes hårdt stb. Straks efter sås B. imidlertid dreje bb. over, og kort efter hørtes 2 korte toner fra B. S. I.s motorer beordredes straks forceret bak hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner. Umiddelbart efter tørnede B. med stb.s bov mod S. I.s stb.s bov, hvorved begge skibe fik mindre ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

223. M/S ECUADOR af København, 5325 B. R. T. Bygget 1955 af stål. På rejse fra Hangö til Helsingfors.

*Tørnet kaj d. 18/9 55 i Hangö havn.*

Søforklaring i Helsingfors d. 21/9 55.

Kl. 05<sup>55</sup>, da E., der havde lods ombord, under en jævn SV.-lig brise var ved at manøvrere ud af havnen, drev skibet ind på et kajhjørne, hvorved der fremkom et ca. 3 m langt hul i skibssiden ud for 4-lugen. Skibet fortøjedes derefter påny.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

224. S/S SVANHOLM af Aalborg, 1320 B. R. T. Bygget 1922 af stål. På rejse fra Ghem til Odense med stykgods.

*Kollideret* d. 18/9 55 i Kielerkanalen.

Søforklaring og søforhør i Odense d. 22/9 55.

Kl. 22<sup>36</sup>, da S., der havde lods og kanalstyrer om bord, med maskinen gående halv kraft frem i stille, klart vejr befandt sig ved 16,5 km-mærket i Kielerkanalen, sås forude i en afstand af ca. 1000 m et modgående skib, som senere viste sig at være M/S „LIES“ af Rotterdam, og som tilsyneladende styrede dårligt, og maskinen beordredes langsomt frem. Kl. ca. 22<sup>38</sup> svingede L. pludselig bb. over, og S.s maskine stoppedes. Fra L. hørtes nu 3 korte toner, hvorefter S.s maskine kl. 22<sup>39</sup> beordredes fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med dampfløjten. Samtidig hermed blev bb.s anker stukket i bund. Umiddelbart efter — kl. 22<sup>40</sup> — tørnede S. med stævnen mod L.s stb.s side ved agterkant af bakken. Ved kollisionen blev S.s stavn stærkt beskadiget, og L., der ligeledes beskadigedes stærkt, blev læk.

Anm. Søforklaring for L. foreligger ikke.

225. M/S FAROS af København, 490 B. R. T. Bygget 1949 af stål.

*Kollideret* d. 21/9 55 i Korsør havn.

Søforklaring og søforhør i Korsør d. 24/9 55.

Kl. 10<sup>04</sup> afgik F. i stille vejr med tæt tåge fra fyrvæsenets gasstation og sejlede N.-på gennem havnen under afgivelse af forskriftsmæssigt tågesignal. Skibets radaranlæg var igang. Ved fæstningshjørnet drejedes V.-over mod indsejlingen til havnen. Umiddelbart efter, kl. 10<sup>15</sup>, hørtes tågesignal ret for, og maskinen, der gik meget langsomt frem, beordredes stoppet. Ca. 1 minut senere sås et skib — der senere viste sig at være M/S „NYBORG“ af Nyborg — ret forude. Maskinen beordredes fuld kraft bak samtidig med, at der afgaves 3 korte toner. Fra N. hørtes 3 korte toner. Kl. 10<sup>17</sup> tørnede N. med stb.s side af stævnen mod F.s stb.s bov, hvorved F. fik en ca. 1 m lang og ca. 3 cm dyb bule.

Af den af N.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib i stille vejr med tæt tåge og indgående strøm befandt sig i yderhavnen, hørtes tågesignal, og umiddelbart efter sås F. ret for i få meters afstand. Maskinerne, der gik meget langsomt frem, beordredes straks forceret fuld kraft bak, men umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen blev N.s lønning bøjet i en længde af ca. 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> m, og flagspillet knækkede.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

226. M/Fg. NYBORG af Nyborg, 2555 B. R. T. Bygget 1931 af stål. På rejse fra Nyborg til Korsør med passagerer.

*Kollideret* d. 21/9 55 i Korsør havn.

Søforklaring og søforhør i Korsør d. 24/9 55.

Se nr. 225.

227. Ff. ESTHER af Rønne, 20 B. R. T. Bygget 1924 af eg. På rejse fra Rønne til Kerteminde med sild.

*Kollideret* d. 22/9 55 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Kerteminde d. 24/9 55.

Kl. ca. 01<sup>00</sup>, da E., der styrede V.<sup>1</sup>/<sub>2</sub>S., i stille og klart vejr befandt sig ca. 17 sm. Ø. for Møen, sås en klar og en grøn lanterne ca. <sup>1</sup>/<sub>2</sub> str. om stb. Kl. ca. 01<sup>30</sup>, da lysene var ca. 4 str. om stb., skiftede det grønne lys pludselig til rødt, hvorpå roret lagdes hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede E. med voldsom kraft med stævnen mod det andet skib, der viste sig at være et fiskefartøj. Ved kollisionen blev E. læk i stævnen, og da vandet trods lænsning stadig steg, blev der afgivet nødsignaler, og der styredes i retning af det fremmede fartøj, som imidlertid forsvandt i Ø.-lig retning. Da motoren kort efter begyndte at arbejde i vand, forsøgte det at lette forskibet ved at flytte en del af ladningen agterover, men da dette ikke var tilstrækkeligt til at bringe lækken over vandet, kastedes 152 kasser sild over bord, hvorefter det blev muligt at tætte lækagen. Det lykkedes herefter at holde skibet på pumperne, og at få motoren, der på grund af indtrængende vand var gået i stå, i gang igen. Kl. 17<sup>00</sup> ankom E. til Kerteminde.

Anm. Ministeriet må antage, at E. er kollideret med Ff. „KATHRINE“ af Lohals.

228. Ff. KATHRINE af Lohals, 17 B. R. T. Bygget 1937. På fiskeri i Østersøen.

*Påsejlet* d. 22/9 55 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Store Heddinge d. 7/10 55.

Kl. ca. 04<sup>00</sup>, da K. i stille klart vejr lå stille med stævnen i Ø.-lig retning ca. 400 m V. for lysspirtønden på 54°58'5 N. 12°35'9 Ø. (pkt. 5 i rute 32 1) under udsætning af fiskeredskaber, blev fartøjet, der alene førte dækslys, påsejlet i bb.s side ca. 3 fod fra stævnen af et ukendt skib, der formodedes at være et fiskefartøj. Ved kollisionen fik K. en del ovenbords skade. Det andet skib fortsatte sin sejlads.

Anm. Ministeriet må antage, at K. er kollideret med Ff. „ESTHER" af Rønne.

229. Ff. ZAMORA af Esbjerg, 46 B. R. T. Bygget 1944 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

*Påsejlet* d. 23/9 55 i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 10/10 55.

Kl. ca. 22<sup>00</sup>, da Z. i næsten stille, klart vejr lå opankret på 55°10'N. 3°00'Ø., sås i en afstand af ca. 400 fv. ca. 6 streger agten for tværs om bb. den røde sidelanterne fra et skib, der nærmede sig. Kl. 22<sup>15</sup> sås det andet skib i en afstand af 10—20 fv. agten for tværs om stb. med kurs mod Z., og umiddelbart efter blev Z. påsejlet af tysk trawler S. O. 248. Ved påsejlingen led Z. en del ovenbords skade på stb.s bov.

Anm. Søforklaring fra S. O. 248 foreligger ikke.

230. M/S JØRGEN BASSE af København, 472 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Manchester til Ellesmere Port i ballast.

*Kollideret* d. 28/9 55 i Manchester-kanalen.

Søforhør i Ebeltoft d. 7/10 55.

Kl. 21<sup>15</sup>, da J. B., der havde lods om bord og hvis motor gik langsomt frem, befandt sig ved 18<sup>3</sup>/<sub>4</sub> mile-mærket i Manchester-kanalen i dennes stb.s side, sås forude et mindre skib, der senere viste sig at være britisk „HOPPER BEE", nærme sig på modsat kurs med stor fart. J. B.s motor stoppedes. Da skibenes stævne var omtrent ud for hinanden, drejede H. B. pludselig 35°—45° bb. over. J. B.s ror lagdes hårdt bb., og motoren beordredes langsomt frem, men umiddelbart efter tørnede H. B. med stævnen under en vinkel på ca. 35° mod J. B.s bb.s side ved forkant af 2-lugen. Ved kollisionen fik J. B. nogen ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra H. B. foreligger ikke.

231. M/S HELENE CLAUSEN af Aabenraa, 300 B. R. T. Bygget 1955 af stål. På rejse fra Bremen til København i ballast.

*Kollideret* d. 30/9 55 i Kielerkanalen.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 5/10 55.

Kl. 02<sup>47</sup> passerede H. C., der havde lods om bord, med langsom fart svingbroen ved Rendsburg, og der fortsattes i kanalens stb.s side med en fart af ca. 15 km i timen. Kort efter sås forude en modgående damper, der senere viste sig at være S/S „MENTOR" af Panama, hvorefter farten mindskedes til langsomt frem. Da skibene var ca. 200 m fra hinanden, hørtes en lang tone efterfulgt af 4 korte fra M., og H. C.s motor stoppedes straks. Umiddelbart efter sås M. dreje bb. over, og samtidig hørtes en lang og to gange to korte toner. H. C.s ror lagdes hårdt bb., og motoren beordredes fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved tre korte toner. Umiddelbart efter tørnede M. med stævnen mod H. C.s bov ved ankeret, hvorved H. C. krængede stb. over og blev drejet om til omtrent modsat kurs. Ved kollisionen led H. C. en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

232. M/S NORDVEST af København, 4800 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Port Said til Tuticorin med stykgods.

*Kollideret* d. 10/10 55 i Det røde Hav.

Søforklaring i Colombo d. 8/11 55.

Kl. 18<sup>00</sup> passerede N. Newport Rock under en jævn NV.-lig brise, hvorefter maskinen, der gik halv kraft frem, beordredes fuld kraft frem. Der styredes rv. 176°. Kl. 18<sup>03</sup> sås forude ca. 2 str. om bb. et skib, der senere viste sig at være M/S „MONTE ESTORIL" af Panama, lægge sig tværs i den gravede rende med agterenden i V.-lig retning og med fart agterover. N.s ror blev lagt stb., hvilket blev tilkendegivet ved en kort tone med fløjten. Da N. var kommet udenfor sejlløbet, støttedes på roret, men da M. E. fortsatte agterover, blev der igen givet stb. ror, hvilket tilkendegaves ved 1 kort tone. Kort efter passerede N.s forskib M. E.s agterende, hvorefter roret lagdes hårdt bb., med kl. 18<sup>05</sup> tørnede M. E. med agterenden mod N.s bb. låring udfor luge nr. 5. En undersøgelse viste, at N. havde fået indtil 15 cm dybe indtrykninger i yderklædningen i en længde af ca. 6 m og i ca. 2 m bredde.

Anm. Søforklaring fra M. E. foreligger ikke.

233. M/S BRAZILIAN REEFER af Esbjerg, 3947 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra Guayaquil til Antwerpen med bananer.

*Kollideret* d. 12/10 55 i Det karibiske Hav.

Søforklaring i Antwerpen d. 4/11 55. Søforhør i København d. 25/11 55.

Kl. ca. 05<sup>00</sup>, da B. R. under en let NØ.-lig brise med regnbyger befandt sig i Det karibiske Hav på kurs rv. 031°, pejledes et medgående skib i rv. 076°. Kl. ca. 05<sup>17</sup> var pejlingen rv. 081°, og afstanden til skibet antoges at være ca. 1/2 sm. Kort efter sås i omtrent samme pejling toplysene og det røde sidelys fra et skib, der senere viste sig at være M/S „VENATOR” af Stavanger. Da V. hurtigt nærmede sig, lagdes roret hårdt bb., og begge maskiner beordredes stop og derpå fuld kraft bak. Fra V. hørtes 1 kort tone. Ca. 1 1/2 min. efter at V. var kommet til syne, tørnede B. R. med stb.s side af stævnen mod V.s bb.s side under en vinkel på ca. 35°. Ved kollisionen skete skade på B. R.s bov og stb. side.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

234. M/S LALANDIA af København, 5146 B. R. T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra Port Said til Genua med stykgods.

*Kollideret* d. 17/10 55 i Middelhavet.

Søforklaring i Genua d. 20/10 55. Søforhør i København d. 22/11 55.

Kl. ca. 01<sup>05</sup>, da L. under en svag NV.-lig brise med mørkt, men klart vejr, styrende 342° rv. med ca. 12 knobs fart, befandt sig i Det tyrrenske Hav på 43°01'N. 9°36'8 Ø., sås i kort afstand tværs om bb. et grønt lys fra et skib, der senere viste sig at være italiensk sejl-skib „AMERIGO VESPUCCI”. Umiddelbart efter tørnede A. V. med bovsprydet mod L.s bb.s side agten for midtskibs. Ved kollisionen led L. omfattende ovenbords skader.

Anm. Søforklaring fra A. V. foreligger ikke.

235. SM. BIRTE af København, 144 B. R. T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra Rønne til Esbjerg med lervarer.

*Kollideret* d. 23/10 55 på Elben.

Søforhør i Esbjerg d. 24/10 55.

Kl. ca. 14<sup>00</sup>, da B., der havde lods ombord, og som gik med en fart af ca. 8 knob under en let NØ.-lig brise, befandt sig ca. 4 sm. V. for Brunsbüttel i stb. side af farvandet, blev skibet overhalet på bb.s side af finsk S/S „KUNGSÖ”, hvis fart ansloges til ca. 12 knob. Da skibene var ud for hinanden i en indbyrdes afstand af ca. 10 m, blev B.s forskib suget ind mod K. Roret lagdes hårdt stb., og motoren stoppedes; men umiddelbart efter tørnede B. med bb.s bov mod K.s stb.s side agter, hvorved B.s skanseklædning blev trykket ind, og der fremkom en 2 m lang indtrykning ved spant nr. 2.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

236. SM. CAROLINE af Vejle, 150 B. R. T. Bygget 1951 af stål. På rejse fra Malmø til Nyborg i ballast.

*Kollideret* d. 26/10 55 i Grønsund.

Søforklaring og søforhør i Nyborg d. 27/10 55.

Om morgenen, da C. under en frisk VNV.-lig brise med klart vejr og hård udgående strøm befandt sig for indgående på grænsen mellem Borgsted fyrs hvide og grønne vinkel, styrende dv. 320°, sås foran for tværs om bb. det grønne sidelys og toplyset fra et skib, der senere viste sig at være SM. „RUNA” af Fakse Ladeplads. Da C. var kommet ind i den hvide fyrvinkel, og umiddelbart før skibet nåede ind i Hårbølle Pynt N. ledefyrlinie, blev det klart, at R. holdt sin kurs, og da der syntes at være fare for en kollision, blev roret lagt hårdt stb. Umiddelbart efter — kl. 01<sup>20</sup> — tørnede C. med stævnen imod R.s stb.s side lidt agten for midtskibs. Ved kollisionen fik C. stævnen lettere beskadiget.

Af den af R.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 01<sup>00</sup> passerede Stubbekøbing, hvorefter Hårbølle Pynt N. ledefyr holdtes overet. Farten var ca. 5 knob. Kl. 01<sup>25</sup> sås om stb. i ca. 1 sm. afstand et skib, der havde kurs mod R. Kort efter sås det andet skib, C, dreje til stb., og R.s skrue blev koblet fra. Ca. 1 min. senere blev skruen koblet til for frem. Ca. 1 min. senere igen blev roret lagt bb., hvilket tilkendegaves ved 2 korte toner med fløjten, og motoren blev sat på fuld kraft. Ca. 1 minut senere — efter at R. havde nået at dreje ca. 2 streger — skete kollisionen som ovenfor anført, under en ret vinkel. R. blev ca. 2 minutter senere sat på grund ved Haarbølle for at skaden kunne undersøges. Kl. 03<sup>30</sup> kom R. flot ved egen hjælp og fortsatte rejsen. Ved kollisionen fik R. trykket yderklædningen ca. 20 cm ind i en længde af ca. 75 cm.

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

237. SM. RUNA af Fakse Ladeplads, 100 B. R. T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra Masnedsund til Stralsund.

*Kollideret* d. 26/10 55 i Grønsund; *sat på grund*.

Søforhør i København d. 3/11 55.

Se nr. 236.

238. M/S JONNA DAN af Esbjerg, 3314 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra New Orleans til Christobal.

*Kollideret* d.  $29/10$  55 på Mississippifloden.

Søforklaring i New Orleans d.  $3/11$  55.

D.  $28/10$  kl. 23<sup>16</sup> afsejlede J. D. fra New Orleans med lods om bord. Det blæste en jævn N.-lig brise med klart vejr. D.  $29/10$  kl. ca. 02<sup>00</sup>, da J. D. befandt sig i nærheden af Favret fyr i flodens midte, sås forude om bb. i en afstand af 3—4 sm. det røde sidelys og to hvide toplys fra et skib, der senere viste sig at være slæbebåd „WALKER No. 9”, og som havde en lægter „TIDELAND's No. 1” fastgjort til bb.s side. Da afstanden mellem skibene var  $1/2$ —1 sm., blev der fra J. D. afgivet en lang tone med sirenen, hvilket signal nogen tid efter besvaredes med 1 tone fra T., som straks efter sås dreje bb. over, hvorved begge dette fartøjs sidelys blev synlige. J. D.s ror lagdes straks hårdt bb., og motoren beordredes fuld kraft bak, men kort efter — kl. 02<sup>14</sup> — tørnede J. D. med stævnen mod lægteren forude om bb. Ved kollisionen fik J. D. et hul i stævnen og en dyb indtrykning i bb.s side ved 1-lugen, ligesom flere spanter knækkede.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

239. S/P KRONBORG af København, 164 B. R. T. Bygget 1904 af stål. På rejse fra Malmö til Skanör.

*Kollideret* d.  $29/10$  55 i Malmö havn.

Søforhør i København d.  $14/11$  55.

Kl. 05<sup>10</sup> passerede K. under en jævn V.-lig brise Malmö industrihavns ydermole, hvorefter der styredes i ledefyrinien. Kort efter sås et andet skib, der senere viste sig at være M/S „TREUE” af<sup>1</sup> Hamburg, for indgående i løbet. Maskinen, der gik halv kraft frem, beordredes langsomt frem, og der drejedes stb., hvilket tilkendegaves med 1 kort tone med sirenen. Da T. lidt senere hørtes afgive 2 eller 3 korte toner, beordredes maskinen fuld kraft bak samtidig med, at der blev afgivet 3 korte toner, men 2—3 minutter efter, da K. lå stille i løbet med lidt N.-skel i fyrinien, tørnede T. med stævnen mod K.s bb.s side udfor fokkemasten.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

240. SM. BONA VISTA af Marstal, 98 B. R. T. Bygget 1914 af eg.

*Påsejlet* d.  $30/10$  55 i Korsør havn.

Søforklaring i Marstal d.  $5/11$  55.

Kl. ca. 09<sup>00</sup>, da B. lå fortojet ved kulkajen i Korsør Nor, nærmede M/S „TINKA” af Hamburg sig med stor fart for at gå til kaj agten for B. Umiddelbart før T. nåede B., svigtede T.s motor, og T. tørnede med stor kraft B.s bb.s låring, hvorved jollen knustes og davidderne knækkede. Ved påsejlingen blev B. trykket ind mod kajen og led en del ovenbords skade på stb.s side.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

241. Ff. ORION af Skagen, 30 B. R. T. Bygget 1931 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Skagerrak.

*Kollideret* d.  $9/11$  55 i Skagerrak.

Søforklaring i Skagen d.  $21/11$  55.

Kl. ca. 12<sup>00</sup>, da O., der var beskæftiget med trawlfiskeri, befandt sig ca. 24 sm. VNV. af Skagen Rev, sås agten for tværs om stb. et andet fiskefartøj på NV.-lig kurs, der ligeledes fiskede med trawl, og som antoges at ville passere ca. 100 fv. agten om O. Der styredes N.t.Ø. med langsom fart. Lidt efter sås det andet fartøj, der viste sig at være fiskefartøj „GUNNAREN” af Fisketången, pludselig dreje stb. og styre mod O., og umiddelbart efter tørnede G. med stævnen mod O.s stb.s låring, hvorved der skete en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

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

*Kollideret* d.  $11/11$  55 i Stettiner Haff.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $3/12$  55. Søforklaring i Faaborg d.  $30/11$  55 og i Odense d.  $21/12$  55.

Kl. ca. 16<sup>00</sup>, da H. i tæt tåge befandt sig ca.  $3/4$  sm. N. for N.-spidsen af Karve Wielki og sejlløbet, hørtes agterude om bb. tågesignal fra et skib, der samtidig kom til syne og som senere viste sig at være finsk M/S „MERITTA”. H.s motor kastedes straks fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med fløjten. M., der stævnedes ret mod H., lod ankeret gå, men umiddelbart efter tørnede M. med stævnen mod H.s bb.s side ved fokkeriggen, hvorved H. fik en 8—10 tommer dyb indtrykning i yderklædningen.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

243. M/S MARY JENSEN af Nørresundby, 595 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Gdynia til Fecamp med kul.

*Kollideret* d. <sup>11</sup>/<sub>11</sub> 55 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Randers d. <sup>9</sup>/<sub>1</sub> 56.

Kl. ca. 21<sup>45</sup>, da M. J. i tæt tåge under afgivelse af forskriftsmæssigt tågesignal befandt sig på gisset plads 54°46'7 N. 19°00'3 Ø., hørtes tågesignal for om bb. fra et andet skib, der senere viste sig at være russisk S/S „MOLOTOV“. Motoren, der gik langsomt frem, stoppedes straks. Der hørtes flere tågesignaler fra M., og lidt senere sås M.s toplanterner og derefter det grønne sidelys. M. antoges at ville passere meget tæt foran om M. J., hvorfor motoren beordredes fuld kraft bak, og der afgaves 3 korte toner med sirene. Da M. J.'s fart gennem vandet syntes at være standset, beordredes motoren stop, men da M. tilsyneladende ændrede kurs for at gå agten om M. J., beordredes motoren langsomt frem. Umiddelbart efter syntes M. imidlertid at ville holde foran om, hvorpå motoren beordredes fuld kraft bak samtidig med, at der blev afgivet 3 korte toner, men straks efter, kl. 21<sup>57</sup>, tørnede M. J. med stævnen mod M.s stb.s side midtskibs og gled agterefter langs overbygningen. Ved kollisionen fik M. J. indtrykninger i stævn og broplader.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

244. M/S DRONNING ALEXANDRINE af København, 1870 B. R. T. Bygget 1927 af stål.

*Kollideret* d. <sup>15</sup>/<sub>11</sub> 55 i Reykjavik.

Søforhør i København d. <sup>9</sup>/<sub>12</sub> 55.

Kl. 12<sup>20</sup> afgik D. A., der havde lods om bord, fra Ø.-siden af Grova Brygge, hvor skibet havde ligget forføjet, og bakkede med motoren gående fuld kraft bak over mod den N.-lige mole. Det blæste en jævn SV.-lig brise, og vandstanden var på sit laveste. Da stævnen var fri af bryggen, beordredes motoren fuld kraft frem samtidig med, at roret lagdes hårdt stb. Motoren kom imidlertid ikke op på fulde omdrejninger, 115, men kun på 60, og skibet fortsatte agterover og tørnede let med agterenden mod stb.s lønning på den islandske trawler „PETUR HALLDURSSON“, der lå forføjet på indersiden af den N.-lige mole. Ved påsejlingen opstod der en mindre indtrykning om bord i P. H.

Anm. Søforklaring fra P. H. foreligger ikke.

245. Ff. EMMA KJELD af Frederikshavn, 30 B. R. T. Bygget 1898 af eg. På rejse fra Göteborg til Frederikshavn.

*Kollideret* d. <sup>15</sup>/<sub>11</sub> 55 i Göteborg havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. <sup>22</sup>/<sub>11</sub> 55.

Kl. 06<sup>00</sup> afgik E. K. i stille, klart vejr fra fiskerihavnen i Göteborg. Der sejledes med nedsat fart i fartøjets stb.s side af farvandet. Kl. ca. 06<sup>10</sup>, da E. K. var tværs af oliekajen og skulle dreje V.-over, sås forude om stb. i kort afstand et modgående skib, der senere viste sig at være SM. „ELLEN“ af Fotø. Roret lagdes straks hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede E. mod E. K.s stb.s side foran for vantet. Ved kollisionen blev E. K. en del beskadiget. Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

246. S/S TOMSK af København, 1276 B. R. T. Bygget 1911 af stål. På rejse fra Ghent til Randers med stykgods.

*Kollideret* d. <sup>19</sup>/<sub>11</sub> 55 i Kielerkanalen.

Søforklaring og søforhør i Randers d. <sup>23</sup>/<sub>11</sub> 55.

Kl. ca. 19<sup>15</sup>, da T., der havde lods og kanalstyrer om bord, i tåget vejr under afgivelse af forskriftsmæssigt tågesignal nærmede sig vigepladsen ved Rade, hørtes et svagt stopsignal forude fra et andet skib, hvorefter maskinen, der gik langsomt frem, beordredes stoppet. Da der kort efter sås en klar toplanterne fra et modgående skib, beordredes maskinen fuld kraft bak, samtidig med, at der afgaves 3 korte toner med dampfløjten. Roret lagdes hårdt stb., og ankret blev stukket i bund. Kort efter sås det modgående skib, der viste sig at være M/S „DETLEFF SCHMIDT“ af Rendsburg, forsøge at dreje stb., men herunder tørnede D. S.s agterstavn mod T.s stævn, der tilsyneladende ikke blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra D. S. foreligger ikke.

247. SM. MILLA af København, 238 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Göteborg til København med stykgods.

*Kollideret* d. <sup>22</sup>/<sub>11</sub> 55 i Sundet.

Søforhør i København d. <sup>28</sup>/<sub>11</sub> 55. Søforhør i Kiel d. <sup>9</sup>/<sub>3</sub> 56.

Kl. 12<sup>00</sup> befandt M. sig NØ. for Skovshoved havn. Kl. ca. 12<sup>15</sup> hørtes fløjtesignal, der opfattedes som 1 kort tone, ca. 6 streger om stb. i en afstand af ca. 200 m fra et andet skib, der senere viste sig at være M/S „HANNE SCARLETT“ af Kiel. Roret lagdes hårdt stb., og motoren sattes på fuld kraft bak samtidig med, at der blev afgivet 3 korte toner, men ca. 1 minut senere tørnede M. med stævnen mod H. S.s bb. bov ca. 10 m fra stævnen.

Af den af H. S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib, der var på rejse fra Tuborg havn til Landskrona, kl. 12<sup>11</sup> passerede den røde 2-kost i den Ø-lige ende af løbet til Tuborg havn om bb., hvorefter der styredes 35°. M. havde da ca. 4 str. om bb. i en afstand af ca. 1 sm. Da afstanden mellem skibene var ca. 600 m, og pejlingen til M. ikke forandrede sig, afgaves 1 lang tone med fløjten som advarselssignal, og kort efter beordredes begge maskiner stop og derefter stb.s maskine fuld kraft bak samtidig med, at roret lagdes hårdt stb. Kl. 12<sup>14</sup> skete kollisionen som ovenfor antørt. ved kollisionen fik H. S. et hul i bb.s side over vandlinien og returnerede til Tuborg havn.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der fra M. ikke er vist fornøden agtpågivenhed.

248. M/S SKANSEODDE af Fredericia, 772 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Wismar til Aberdeen med kali.

a) *Tørnet kanalside* d. 23/11 55 i Kielerkanalen.

Søforklaring i Aalborg d. 9/12 55.

Kl. 17<sup>55</sup>, da S., der havde lods om bord, under en stiv NV-lig kuling med byger befandt sig i nærheden af Oldenbüttel, holdtes lidt til stb. under passagen af et modgående skib. Her ved mistede S. styret og svingede til bb. Maskinen, der gik halv kraft frem, blev straks beordret fuld kraft bak og roret lagdes hårdt stb.; men et øjeblik senere tørnede S. med bb.s side mod et bådehus på kanalens S.-bred, hvorved bådehuset blev beskadiget, og S. fik trykket flere plader og lønningen.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at S. er kommet for nær kanalens N.-lige bred og derved har mistet styringen.

b) *Påsejlet* d. 27/11 55 i Aberdeen havn.

Kl. 19<sup>10</sup>, da S. under en svag V.-lig brise lå fortøjet langs kaj, blev skibet påsejlet af britisk trawler „CARTIMIR“, hvorved S. fik en indtrykning i bb.s side midtskibs over vandlinien.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

249. S/S HROAR af København, 1399 B. R. T. Bygget 1923 af stål. På rejse fra København til Helsingfors.

*Tørnet bro* d. 28/11 55 i Københavns havn.

Søforhør i København d. 9/12 55.

Kl. 18<sup>00</sup> afsejlede H. fra Larsens Plads med kurs mod Hønsebroens S.-lige halvdel. Kort efter sås lanternerne på et skib, der for indgående befandt sig uden for Bomløbet, og som afgav en kort tone. Da det andet skibs bb.s lanterne blev synlig, blev H.s ror lagt hårdt bb., og maskinen, der gik langsomt frem, beordredes fuld kraft frem. Da H. ikke ville dreje, blev bb.s anker ca. 20 sekunder senere stukket i bund med 15 fv. kæde. Afstanden til Hønsebroen var da ca. 30 fv. Da H. stadig ikke drejede, blev maskinen beordret fuld kraft bak. Kort efter — kl. 18<sup>10</sup> — tørnede H. med stævnen mod Hønsebroen under en vinkel på ca. 30°, hvorved broen blev en del beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at H. mistede styringen på grund af for ringe fart.

250. SM. START af Marstal, 140 B. R. T. Bygget 1918 af eg. På rejse fra Karlskrona til stettin.

*Kollideret* d. 26/11 55 ved Swinemünde.

Søforklaring i Marstal d. 16/12 55.

Kl. ca. 05<sup>30</sup>, da S. under en frisk SV.-lig brise med sludbyger var for indgående ved Swinemünde, sås forude om bb. et skib, der senere viste sig at være russisk slæbebåd M. B. 80, for udgående. Pludselig drejede slæbebåden hårdt bb. over. S.s motor stoppedes, men umiddelbart efter tørnede slæbebåden mod S.s bb.s bov, hvorved svineryggen blev revet af og skandækket flækkede.

Anm. Søforklaring fra M. B. 80 foreligger ikke.

251. M/S TORØSAND af Assens, 299 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Bordeaux til Hull med træ.

*Tørnet lystønde, havareret* d. 5/12 55 på floden Gironde.

Indberetning fra det danske konsulat i Bordeaux dat. 9/12 55.

Kl. ca. 04<sup>15</sup>, da T., der havde lods om bord, i tæt tåge med ganske langsom fart befandt sig i nærheden af lystønde nr. 4 B 33, sås lystønden 10—15° om stb. Kursen, der var 345° mv., ændredes til 10° mv. Da T. hurtigt drev ned mod lystønden, lagdes roret hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede lystønden mod T.s bb.s side midtskibs. Motoren stoppedes straks, og lystønden kurede agter over langs skibssiden. Da lystønden var klar af skibet, forsøgtes det at starte motoren, men da det viste sig, at skruen var blevet beskadiget, opankredes T. og blev senere af en tilkaldt bugserbåd slæbt til Bordeaux.

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



## TØRNET UNDERVANDSHINDRING

252. SM. MARGRETHE af Sæby, 54 B. R. T. Bygget 1901 af eg og fyr. På rejse fra Sæby til Menstad.

*Rørt undervandshindring* d.  $\frac{5}{4}$  55 ved Norges S.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $\frac{4}{8}$  55. Søforhør i Nørresundby d.  $\frac{7}{11}$  55.

Kl. 06<sup>00</sup> rørte M., der med motoren gående langsomt frem i stille vejr med tåge styrede efter tågesignalet fra Langesund fyr, en undervandshindring i nærheden af Langesund. En senere undersøgelse viste, at skibet var tæt, men at kølen og stævnen samt bb.s skibsside var blevet bekadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

253. SM. EMMY af Svendborg, 58 B. R. T. Bygget 1906 af eg. På rejse fra Lübeck til København med stensalt.

*Tørnet undersøisk hindring* d.  $\frac{8}{9}$  55 i Storebælt; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Stubbekøbing d.  $\frac{10}{9}$  55.

Kl. 14<sup>00</sup> passerede E. under en hård Ø.-lig kuling med byger den hvide 1-kost ved Onsevig lidt om stb. Herfra styredes NØ.t.Ø. Kl. 14<sup>30</sup>, da E. befandt sig ca.  $\frac{3}{4}$  sm. NØ.t.Ø. for den hvide 1-kost, mærkedes et hårdt stød mod skibet. En undersøgelse viste, at E. var blevet læk. Da skibet kunne holdes læns ved pumpen, fortsattes rejsen til Stubbekøbing, hvor der søgtes nødhavn.

Anm. Ministeriet må antage, at E. har tørnet drivende vragods.

254. SM. KONGSØRE af Holbæk, 100 B. R. T. Bygget 1944 af eg. På rejse fra København til Frederikshavn.

*Tørnet undervandshindring* d.  $\frac{7}{10}$  55 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $\frac{13}{10}$  55.

Kl. 00<sup>20</sup>, da K. under en svag SV.-lig brise med svær dønning befandt sig ca. 2 sm. SØ. $\frac{1}{2}$ Ø. for lys- og fløjtetønden på 56°30'06"N. 11°38'57"Ø., mærkedes et stød i agterskibet, hvorefter motorens omdrejningstal hurtigt øgedes. Motoren stoppedes, og der tilkaldtes bugserhjelpe. Kl. ca. 10<sup>30</sup> blev K. taget under bugsering af et tilkaldt bjergningsfartøj, og d.  $\frac{8}{10}$  kl. 06<sup>20</sup> ankom skibene til Frederikshavn. En undersøgelse viste, at skruerakslen var knækket, og skruen beskadiget.

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

## KÆNTRING

255. Ff. DUEN af Thorsminde, 8 B. R. T. Bygget 1931. På rejse fra fiskeri i Nordsøen til Thorsminde.

*Kæntret* d.  $\frac{16}{2}$  55 i Nordsøen; *forlist; 2 omkomne*.

Søforhør i Lemvig d.  $\frac{31}{3}$  55.

Kl. ca. 11<sup>00</sup>, da D. under en tiltagende kuling befandt sig ved den inderste revle ud for nordre mole ved Thorsminde, kæntredes fartøjet pludselig af en forkert sø. Af de fem ombordværende bjærgedes tre af redningsbåden fra Thorsminde, medens de to andre omkom.

Anm. 1. De omkomne er: Fiskerne Arne Sigvald Pedersen og Erling Jensen, begge af Thorsminde.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

256. Stf. HAVØRNEN af Samsø, 18 B. R. T. Bygget 1871 af eg. På rejse fra Kalundborg til Samsø.

*Kæntret og sunket* d.  $\frac{27}{2}$  55 i Kattegat; *forlist; 1 mand omkommet*.

Politirapport dat.  $\frac{27}{2}$  55.

Kl. ca. 14<sup>00</sup>, da H. befandt sig ca. 2 sm. Ø. for Ballen havn, sås det fra havnen, at skibet fik slagside, kæntrede og forsvandt i søen. Et fiskefartøj gik straks ud fra havnen, og kl. ca. 16<sup>00</sup> fandtes H.s fører, Niels Marius Nielsen af Besser, drivende i en redningskrans og livløs, formentlig frosset ihjel.

Anm. Ministeriet må antage, at fartøjet er sprunget læk i søen.

257. Motorbåd INGE af Aarhus. På fiskeri i Aarhus bugt.

*Kæntret og forlist* d.  $\frac{1}{10}$  55 i Kattegat; *2 omkomne*.

Søforhør i Aarhus d.  $\frac{3}{10}$  55.

Kl. ca. 06<sup>00</sup> sejlede I. fra Aarhus. Kl. 12<sup>15</sup> blev den under en hård VNV.-lig kuling med byget vejr observeret fra M/S „KALUNDBORG“ af Kalundborg drivende med motorstop på pladsen 56°07'N. 10°19'5 Ø. K. lagdes til luvart af båden, og der kastedes en fangline og en kasteline over til de ombordværende. Linerne blev grebet, men da de holdtes tot, skar båden ind mod K. og faldt tværs i søen, hvorefter den kæntrede og besætningen — 2 mand — faldt i vandet. Fra K. blev der kastet 3 redningskranse ud til de overbordfaldne, der sås klamre sig til den synkende båd, og straks efter sattes jollen i vandet. Et par minutter senere sås de 2 mand gå til bunds ca. 10—15 m agten for K. Der blev søgt i ca. 1 time efter de forulykkede, men uden resultat.

Anm. 1. De omkomne var: Arbejdsmand William Horslam-Nielsen og Ole Tonny Holm, begge af Aarhus.

Anm. 2. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

258. M/S RØSEN af Aalborg, 85 B. R. T. Bygget 1942 af stål.

*Kæntret og sunket* d. 6/10 55 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. 15/10 55.

Kl. ca. 15<sup>30</sup> opankredes R., der havde ca. 10—15° stb.s slagside, på et klappfelt ved Eg-holm for at udlosse en ladning mudder, som var opgravet ud for broen ved Norden Cement-fabrik. Da den første grab blev hevet ud over skibssiden, krængede R. hårdt stb. over, og der trængte vand ned i lasten. Det forsøgtes uden resultat at hive grabben ind. Slagsiden blev større og større, hvorfor besætningen — 3 mand — gik i jollen. Kl. 15<sup>45</sup> sank R.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes forringelse af skibets stabilitet på grund af den flydende ladning.

259. Ff. SONJA af Lyngby, 4. B. R. T. Bygget 1949 af fyr. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Lyngby.

*Kæntret, forlist* d. 29/10 55 ved Jyllands V.-kyst; 2 omkomne.

Strandingsindberetning dat. 29/10 55. Strandingsforhør i Lyngby d. 29/10 55. Søforklaring og søforhør i Hjørring d. 12/11 55.

Kl. ca. 13<sup>15</sup>, da S. under en hård V.-lig kuling med byger og svær sø befandt sig tæt ud for revlerne ca. 1,5 km N. for bådepladsen ved Lyngby, drejede fartøjet ind mod revlerne for at lande. Da S. var ved at passere den yderste revle, blev fartøjet indhentet og bordfyldt af en brådsø. S. sank øjeblikkelig. Besætningen — 2 mand — omkom.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskerne Arne Magnussen og Simon Otto Magnussen, begge af Lyngby.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

260. Ff. TOVE af Bregør, 11 B. R. T. Bygget 1936. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Skagen.

*Forlist* d. 14/12 55 ved Jyllands Ø.-kyst; 2 omkomne.

Søforklaring i Skagen d. 29/12 55.

Kl. ca. 21<sup>50</sup>, da T., der havde motorhavari, og som var under bugsering mod Skagen havn af et andet fiskefartøj, under en stiv SØ.-lig kuling befandt sig ved den røde spidstønde med 3 opadvendte koste på NØ.-siden af Grenen, blev fartøjet ramt af en forkert sø og kæn-trede og sank med sin besætning — 3 mand. Umiddelbart efter sås 2 mand af T.s besætning komme op til havoverfladen. Det lykkedes at bjerge den ene mand, medens den anden for-svandt. Det andet fartøj og et tililende fiskefartøj blev på stedet i ca. 1/2 time og eftersøgte farvandet, men uden resultat.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskerne Henning Christiansen og Aksel Børge Christiansen, begge af Skagen.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

## SPRUNGET LÆK

261. SM. HERTHA af København, 172 B. R. T. Bygget 1943 af eg, ask og oregonpine. På rejse fra Egersund til Måløy med salt i tønder.

*Sprunget læk* d. 13/1 55 i Nordsøen.

Søforklaring i Ålesund d. 20/1 55.

Om formiddagen, da H. under en stormende NV.-lig kuling befandt sig ud for Norges V.-kyst mellem Bergen og Måløy, opdagedes det, at skibet var læk. Der pumpedes uafbrudt

med motorpumpe og håndpumpe, til skibet d.  $15/1$  kl. 11<sup>00</sup> var udlosset i Måløy. Under losningen viste det sig, at 126 tønder salt var beskadiget af vand.

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

262. Ff. AASE af Frederikshavn, 10 B. R. T. På fiskeri i Kattegat.

*Sprunget læk* d.  $28/1$  55 i Kattegat; *forlist*.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $8/2$  55.

Kl. ca. 16<sup>30</sup>, da Aa., der var beskæftiget med trawlfiskeri, under en svag SSV.-lig brise med tæt tåge befandt sig i farvandet NØ. for Hirsholmene styrende en SV.-lig kurs, begyndte motoren at gå uregelmæssigt, og det viste sig, at motoren gik i vand, og at der stod ca. 1 m søvand i lasten. Der lænsedes med pumpe og pøs, og trawlet bjergedes, hvorefter kursen sattes mod Frederikshavn. Ca. 20 minutter senere var vandet i motorrummet steget så meget, at motoren gik i stå. Motoren blev startet og gik i stå på grund af indtrængende vand flere gange, indtil al startluft var brugt op. Det forsøgtes nu ved hjælp af sejlene at nå havn, men Aa. blev af strømmen sat NØ.-efter, hvorefter fartøjet d.  $29/1$  om morgenen opankredes. Aa. drev imidlertid for ankeret i Ø.-lig retning. En lækage midtskibs om bb. forsøgtes tætnet med twist og brædder. Kl. ca. 13<sup>00</sup>, da Aa. befandt sig ud for Marstrand, fik ankeret hold i bunden. D.  $30/1$ , da søen var blevet mere urolig, sprængtes ankerwiren, og fartøjet drev NØ.-på, hvorefter et andet anker med ca. 100 fv. wire blev sat i 40—50 m vand. Kl. ca. 22<sup>00</sup>, da vejret var blevet meget uroligt, blev besætningen — 2 mand — taget om bord i lods båden fra Marstrand. Aa. er senere sunket.

Anm. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anførte.

263. SM. DANNEVIRKE af Lohals, 44 B. R. T. Bygget 1909 af eg. På rejse fra Hasle til København med klinker.

*Sprunget læk* d.  $13/2$  55 i Øresund.

Søforklaring i Store-Heddinge d.  $22/2$  55.

Kl. ca. 21<sup>00</sup>, da D. befandt sig ca. 2 sm. N. for Falsterbokanalen, tørnedes en isflage. Kl. 21<sup>30</sup> fandtes lukafet forude at være halvt fyldt med vand. Da skibet ikke kunne holdes læns ved pumperne, sattes kursen mod land, og ca. 20 minutter senere tog det grunden. D.  $14/2$  kom D. flot ved hjælp af en bjergningsdamper og blev slæbt ind til Limhamn. En dykkerundersøgelse viste, at D. var blevet læk i stævnen.

Anm. Ministeriet må antage, at skibets lækage skyldes påsejling af isflagen.

264. SM. MARGIT af Neksø, 91 B. R. T. Bygget 1920 af eg og bøg. På rejse fra Rønne til Aalborg med lervarer.

*Sprunget læk* d.  $19/3$  55 i Østersøen; *søgt nødhavn*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $21/3$  55. Søforklaring i Aalborg d.  $26/3$  55.

Kl. ca. 15<sup>00</sup>, da M. under en opfriskende V.-lig brise befandt sig mellem Ystad og Sandhammeren, besluttedes det at sejle tilbage for at søge læ ud for Allinge. Kl. 16<sup>15</sup> konstateredes vand i motorrummet, og trods pumping med både motor- og håndpumpe vedblev vandet at stige. Der tilkaldtes hjælp over radiotelefonen, og kl. 18<sup>00</sup> blev M. taget på slæb af et marinefartøj, der kl. 20<sup>00</sup> indbragte skibet til Allinge, hvor en dykkerundersøgelse viste, at der var opstået en større lækage under skandækket midtskibs om stb. og en mindre under skandæksnådden ved mesanrøstet om bb.

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

265. SM. NATIONAL af Køge, 61 B. R. T. Bygget 1899 af eg. På rejse fra København til Skagen med blikplader.

*Sprunget læk* d.  $15/7$  55 i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d.  $18/7$  55.

Kl. 12<sup>30</sup> passerede N. i stille vejr Aalborg Bugt fyrskib. Kl. ca. 14<sup>00</sup> friskede vinden fra V. til styrke 5. Kl. 14<sup>30</sup> viste det sig, at læsepumpen gav vand, og en undersøgelse viste, at der i forlasten stod 5 tommer vand over garneringen. Farten toges af skibet, og der pumpedes læns, hvorefter rejsen fortsattes til Skagen.

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

266. SM. PASSATEN af Grenaa, 51 B. R. T. Bygget 1900 af eg. På rejse fra Mariager til Roskilde med cement.

*Sprunget læk* d.  $18/7$  55 i Kattegat; *søgt nødhavn*.

Søforklaring og søforhør i Grenaa d.  $20/7$  55.

Kl. ca. 20<sup>00</sup>, da P. befandt sig lidt S. for Gjerrild fyr, pejledes 11 tommer vand ved pumpen. Der søgtes nødhavn i Grenaa, hvortil skibet ankom kl. ca. 21<sup>00</sup>.

267. SM. NAJADEN af Køge, 47 B. R. T. Bygget 1875 af eg. På rejse fra Rønne til Aarhus med lervarer.

*Sprunget læk* d.  $4/8$  55 i Østersøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Neksø d.  $17/8$  55.

D.  $\frac{4}{8}$  afsejlede N. i stille vejr fra Rønne. Kl. 12<sup>30</sup> stoppede maskinen, men det lykkedes at få den i gang igen kl. 13<sup>15</sup>. Kl. ca. 16<sup>30</sup> opdagedes vand i skibet. Der pumpedes først med såvel motor- som håndpumpe, og senere, da motoren var gået i stå, med håndpumpen alene. Da skibet ikke kunne holdes læns, sattes nødsignal, og N. blev taget på slæb af en damper, der befandt sig i nærheden, og slæbt til Simrishamn, hvortil fartøjet ankom kl. ca. 20<sup>00</sup>. En undersøgelse viste, at N. var læk i den øverste del af rorbrønden.

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

268. SM. MERCURIUS af Egersund, 42 B. R. T. Bygget 1891 af eg. På rejse fra Egersund til Nakskov med mursten.

*Sprunget læk d.  $\frac{2}{9}$  55 i Østersøen; sat på grund ved Ærøes SV.-kyst; forlist.*

Søforklaring og søforhør i Gråsten d.  $\frac{19}{9}$  55. Forlisanmeldelse dat.  $\frac{17}{11}$  55.

Kl. 06<sup>15</sup> passerede M. under en let SV.-lig brise med regn og usigtbart vejr Flensborg fyrsbib, hvorefter der styredes ØSØ. mod Gulstav klint. 2 timer senere klarede vejret op med opfriskende kuling, og kursen ændredes til SØ. $\frac{1}{2}$  S. Kort efter opdagedes det, at der var en halv fod vand i lasten, og da vandet trods lænsning med motorpumpe og håndpumpe steg hurtigt, blev kursen sat mod vejsnæs Nakke med vind og sø agterind. Det lykkedes nu at holde M. på pumperne, hvorefter kursen ændredes til NNW. mod Skjoldnæs, men da vandet igen begyndte at stige i skibet, og motoren lidt senere, da skibet befandt sig ca. 3 sm. fra land, gik i stå, sattes nødflag, og der styredes ret på land. Da M. tog grunden S. for Tværby Odde, sattes jollen i vandet, hvorefter besætningen — 2 mand — roede i land. M. er senere blevet vrøg.

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

269. Ff. AGNES af Gudhjem. På fiskeri i Østersøen.

*Sprunget læk og forlist d.  $\frac{8}{10}$  55 i Østersøen.*

Søforklaring i Neksø d.  $\frac{25}{10}$  55.

Kl. ca. 13<sup>00</sup>, da A. i stille vejr var beskæftiget med torskefiskeri ca. 4 sm. Ø. for Gudhjem, blev motoren, der gik i tomgang, koblet til. Herunder løb motoren løbsk, og A. sprang læk. Fartøjet blev taget på slæb af et andet fiskefartøj, men 10—15 minutter senere sank A. på ca. 30 favne vand.

Anm. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anførte.

270. Ff. JENS THOMMERUP af Thyborøn, 29 B. R. T. Bygget 1945 af eg. På fiskeri i Nordsøen.

*Sprunget læk d.  $\frac{19}{10}$  55 i Nordsøen; forlist.*

Søforklaring i Lemvig d.  $\frac{26}{10}$  55. Forlisanmeldelse dat.  $\frac{10}{12}$  55.

Kl. 15<sup>00</sup> afsejlede J. T. under en opfriskende SSØ.-lig brise fra en fiskeplads 43 sm. V. $\frac{1}{4}$  S. af Thyborøn på rejse til Thyborøn. Efter ca. 10 sømils sejlads opdagedes det, at der stod vand i motorrummet. Der lænsedes med hånd- og maskinpumpe, men da vandet stadig steg, tilkaldtes pr. radio assistance fra rednings-skibet. Noget senere stoppede motoren, der var delvis under vand. Vinden var efterhånden frisket til storm. Kl. ca. 21<sup>30</sup> ankom rednings-damperen, der satte en motorpumpe om bord i J. T. Efter at maskinrummet var lænset, på-begyndtes lænsning af lastrummet, men herunder stoppedes pumpen til af is og fisk. Pumpen skiftedes atter til maskinrummet, men under flytningen bordfyldtes fartøjet af en brådsø, hvorefter pumpen ikke påny kunne startes. D.  $\frac{20}{10}$  kl. ca. 06<sup>30</sup> blev J. T. taget på slæb af redningsdamperen, men fartøjet vedblev at tage vand ind. Kl. ca. 09<sup>00</sup> begyndte besætningen at kaste fiskeredskaber over bord for at lette J. T., men herunder krængede fartøjet så hårdt over, at besætningen — 4 mand — måtte forlade fartøjet og blev halet gennem vandet om bord på et ledsagende fiskefartøj. Kl. ca. 14<sup>30</sup> kæntrede J. T. og sank på ca. 40 m vand 22 sm. NV. $\frac{1}{2}$  N. af Thyborøn.

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

271. SM. MARIE af Nakskov, 26 B. R. T. Bygget 1904 af eg. På rejse fra Hadsund til Ballen med kalk og kridt.

*Sprunget læk d.  $\frac{21}{10}$  55 i Kattegat; søgt nødhavn.*

Søforklaring og søforhør i Grenaa d.  $\frac{25}{10}$  55.

Kl. 12<sup>30</sup>, da M. under en svag brise befandt sig ud for Katholm kalkværk på Djursland, opdagedes det, at skibet var læk. En undersøgelse viste, at søventilen havde løsnet sig. Motoren stoppedes og lækagen blev midlertidigt tætnet, hvorefter M. blev ankret op. Kl. 18<sup>00</sup> blev skibet taget på slæb af et tililende fartøj og bugseret ind til Grenaa havn.

Anm. Årsagen til haveriet fremgår af det ovenfor anførte.

272. SM. ARGO af Kolding, 104 B. R. T. Bygget 1915 af eg og fyr. På rejse fra Aalborg til Hamburg med maltbyg.

*Sprunget læk d.  $\frac{18}{11}$  55 i Kielerkanalen.*

Søforklaring i Kolding d.  $3/12$  55.

Kl. ca. 22<sup>00</sup>, da motoren skulle stoppes, efter at A. var ankommet til Hamburg, viste det sig, at svinghjulet stod under vand. Skibet blev lænset, og en undersøgelse viste, at der ved bb. ankerklyds var en mindre læk. Ved oplosningen viste det sig, at ca. 1 ton af ladningen var blevet beskadiget.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til lækagen.

273. SM. VIKING af Fredericia, 96 B. R. T. Bygget 1915 af stål.

*Sprunget læk* d.  $7/12$  55 i Hamburg havn.

Søforklaring i Kolding d.  $14/12$  55.

Kl. 12<sup>40</sup> da V., der var forføjet langs kaj i Hamburg havn, skulle forhale, opdagedes det, at der stod 60—65 cm vand over dørken i maskinrummet. Med en af havnens pumpebåde lænsedes fra kl. ca. 14<sup>00</sup> til kl. ca. 17<sup>40</sup> og derefter med skibets egne pumper til kl. ca. 23<sup>10</sup>. Det indtrængte vand forårsagede skade på skibets stykgodsladning.

Anm. Ministeriet må antage, at lækagen skyldes, at en 2-gangs hane på kølevands-sugeledningen under motorens rystelser har drejet sig og derved åbnet for tilgang af søvand til maskinlasten.

274. SM. CONSTANCE af Malmö, 210 B. R. T. Bygget 1912 af eg og bøg. På rejse fra Stralsund til Landskrona med briketter.

*Sprunget læk* d.  $10/12$  55 i Østersøen, sat på grund ved Sjællands Ø.-kyst; 3 omkomne.

Strandingsindberetning dat.  $11/12$  55. Søforhør i Store-Heddinge d.  $13/12$  55.

Kl. ca. 16<sup>00</sup>, da C., der var sprunget læk, og ikke kunne holdes flydende på pumperne, under en hård ØNØ.-lig kuling befandt sig Ø. for Stevns, besluttedes det at forsøge at sætte skibet på grund, og redningsbåden blev gjort klar samtidig med, at kursen ændredes mod kysten. Kl. ca. 19<sup>00</sup> tog skibet grunden ca. 200 m S. for Mandehoved 30—40 m fra kysten. Ved grundstødningen gik redningsbåden tabt. Besætningen, med undtagelse af føreren, gik nu i en pram, der kæntrade umiddelbart efter, at de var kommet klar af skibet. Det lykkedes 2 mand af de 4 ombordværende at redde sig i land. Ved daggry var C. slået til vrage, og det må antages, at føreren og 2 mand er druknet.

Anm. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anførte.

275. SM. PRØVEN af Svendborg, 20 B. R. T. Bygget 1895 af eg og fyr. På rejse fra Ballen til Tuborg havn med byg.

*Sprunget læk* d.  $28/12$  55 i Sundet; *sunket; forlist*.

Søforhør i København d.  $10/1$  56.

Kl. 07<sup>45</sup>, da P. under en jævn SSV.-lig brise befandt sig på højde med Hvens Södra Udde vinkelfyr, begyndte motoren at gå uregelmæssigt. En undersøgelse viste, at der stod ca. 1 m vand i motorrummet. Kursen ændredes mod Sjælland, og der lænsedes med såvel motor- som håndpumpe. Kl. 08<sup>15</sup> standsede motoren, hvorefter P. blev taget på slæb af et tilkaldt skib, der bugserede P. ind under land ved Vedbæk. Da det assisterende skib på grund af sit dybgående ikke kunne gå nærmere land, blev P. opankret. Der sattes nødflag og afgaves nød-signal med sirenen. Umiddelbart før et tililende fiskefartøj kl. ca. 09<sup>00</sup> var nået hen til P., kæntrade P. Besætningen — 2 mand — sprang om bord i fiskefartøjet, hvorefter P. sank på 5 m vand.

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

## MASKINHAVARI

276. Ff. KRISTINE af Lyngby, 4 B. R. T. Bygget 1917 af eg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Lyngby.

*Motorstop, strandet* d.  $13/1$  55 ved Jyllands V.-kyst; *forlist*.

Strandingsindberetning dat.  $14/1$  55. Strandingsforhør i Lyngby d.  $14/1$  55.

Kl. ca. 15<sup>00</sup>, da K. under en hård VNV.-lig kuling med hård Ø.-gående strøm var ved at anduve landingspladsen ved Lyngby og havde passeret 2. revle, tog fartøjet så meget vand ind, at motoren stoppede. Der ankredes, men K. blev hurtigt af brændingen skyllet ind på stranden. Besætningen — 3 mand — reddede sig i land. Fartøjet er senere blevet vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

277. SM. W. G. MARSHALL af Vaag, 112 B. R. T. Bygget 1885 af eg. På fiskeri ved Færøerne.

*Motorstop* d.  $5/2$  55 i Det nordlige Atlanterhav.

Søforklaring i Vaag d.  $16/2$  55.

Kl. 19<sup>30</sup>, da W. G. M. under en stiv NV.-lig kuling med S.-gående strøm efter endt fiskeri befandt sig V. for Sumbø Holm, stoppede motoren på grund af manglende brændselsolie. Der tilkaldtes hjælp over radioen, og der blev blusset og afskudt raketter. D.  $\frac{6}{2}$  kl. ca. 00<sup>30</sup> opnåedes forbindelse med et andet skib, der bugserede W. G. M. til Vaag.

Anm. Ministeriet må antage, at motorstoppet skyldes, at oliebeholdningen har været utilstrækkelig.

278. M/S CERESIO af Marstal, 358 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Egersund til Seaham Harbour i ballast.

*Motorhavari* d.  $\frac{25}{2}$  55 i Nordsøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $\frac{15}{3}$  55.

Kl. 03<sup>50</sup>, da C. befandt sig på 55°45'N. 1°02'Ø. og lå underdrejet for en hård Ø.-lig kuling med tilsvarende sø, begyndte motoren at gå uregelmæssigt. Motoren stoppedes, og en undersøgelse viste, at begge krumtaplejer var ødelagt, samt at krumtapakslen var bøjet. Der sattes sejl, men da skibet drev mod land, rekvireredes bugserassistance. D.  $\frac{26}{2}$  kl. 08<sup>20</sup> blev C. taget på slæb af den tilkaldte slæbebåd og bugseret ind til Tyne.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes svigtende smøring.

279. M/Fg MARSK STIG af Grenaa, 1107 B. R. T. Bygget 1940 af stål. På rejse fra Grenaa til Hundested med motorkøretøjer og passagerer.

*Motorhavari* d.  $\frac{25}{4}$  55 i Hundested havn; *kollideret*.

Søforklaring i Hundested d.  $\frac{27}{4}$  55.

Kl. 01<sup>20</sup>, da M. S. under en frisk N.-lig brise befandt sig ud for Hundested havn med agterstævnen i retning af indløbet, blev motorene, der gik fuld kraft frem, beordret fuld kraft bak og kort efter, da færgen havde fået styrefart agterover, langsomt bak. Ca. en skibslængde fra molerne blev maskinerne stoppet. Da færgens agterende passerede fyret på det søndre molehoved, beordredes bb.s motor langsomt frem. Umiddelbart efter opstod der ild i skylleluftblæseren til bb.s hovedmaskine med kraftig røgudvikling ved agterste luftindsugningsfilter, hvorved motoren hurtigt gik ned i omdrejninger, og den blev kort efter stoppet for at standse røgudviklingen. Stb.s motor beordredes nu forceret frem, og stb.s anker blev stukket i bund, men umiddelbart efter tømmede M. S. med stb.s side mod M/S „UWE“ af Hamburg, der lå fortøjet ved kulkajen. Ved kollisionen blev M. S.s fenderliste i stb.s side agter knust, og om bord i U. bøjedes flere spanter i begge sider, ligesom dækket trykkedes.

Anm. Ministeriet må antage, at motohavariet skyldes, at motoren ved omstyring fra bak til frem har fået tilført brændstof, medens skruen på grund af skibets fart agterover endnu holdt maskinen i bevægelse for bak.

280. SM. RUNA af Fakse Ladeplads, 100 B. R. T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra Stettin til København med kul.

*Motorhavari* i dagene  $\frac{1}{5}$ — $\frac{3}{5}$  55 i Østersøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Maribo d.  $\frac{27}{6}$  55.

D.  $\frac{1}{5}$  kl. ca. 05<sup>00</sup> afsejlede R. fra Stettin. Umiddelbart efter mærkedes det, at motoren arbejdede tungt, og kl. ca. 07<sup>00</sup> gik den i stå. Det lykkedes at starte motoren igen, men da den fortsat arbejdede tungt, søgtes der ind til Ruden lodsstation og senere til Stralsund, hvor det konstateredes, at et krumtapleje var knust. Efter at lejet var udskiftet, afgik R. d.  $\frac{2}{5}$  kl. ca. 18<sup>00</sup> fra Stralsund. Da skibet under en frisk VNV.-lig brise befandt sig N. for Barhöft, mærkedes det, at motoren atter gik tungt, og en undersøgelse viste, at skruen ikke kunne kobles ud. Motoren stoppedes, men da en undersøgelse var resultatløs, startedes den påny, hvorefter kursen sattes mod Stralsund. Kl. ca. 23<sup>30</sup>, da R. befandt sig ved bøje 15, stoppede motoren, hvorefter der ankredes ca. 50 m fra land. D.  $\frac{3}{5}$  om formiddagen var vinden frisket til hård NV.-lig kuling, og da skibet huggede i grunden, blev der sat nødsignal. Noget efter blev R. af en bugserbåd taget på slæb ind til Barhöft og senere til Stralsund. En dykkerundersøgelse viste, at en wire havde viklet sig om skruen og trukket skruerakslen ud af stilling, hvorved omstyringen var blevet beskadiget.

Anm. Årsagen til motorhavariene fremgår at det ovenfor antørte.

281. Motorbåd RAN af København.

*Maskinhavari, brand ombord* d.  $\frac{8}{7}$  55 i Sundet; *2 mand tilskadekommet*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $\frac{8}{7}$  55.

Da R. befandt sig ca. 700 m fra kysten ud for Sundby Sejlforenings bådhavn, indtrat en eksplosion i motorrummet, hvorved dækslet på motorkassen blev slynget af, og en kraftig stikflamme fra motorkassen antændte træværket i bb.s side. Ilden blev slukket dels med vand og dels med skum fra tililende fartøjer. Ved branden blev 2 af de ombordværende personer forbrændt.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes, at brændstofrøret mellem brændstoftank og motor har værft læk, hvorved benzin eller benzindampe er kommet i berøring med motorens hede dele.

282. M/S PARKESTON af Esbjerg, 2843 B. R. T. Bygget 1925 af stål. På rejse fra Newcastle til Esbjerg med passagerer og stykgods.

*Motorhavari* d. <sup>20</sup>/<sub>7</sub> 55 i Esbjerg; *tørnet kaj; kollideret*.

Søforklaring i Esbjerg d. <sup>4</sup>/<sub>8</sub> 55.

Kl. 16<sup>05</sup>, da P., der havde lods om bord, og som blev assisteret af en slæbebåd for under en svag NV.-lig brise skulle lægge til med bb.s side ved Englandskajen og befandt sig ca 5 fv. fra bolværket med stoppede maskiner, beordredes stb.s maskine fuld kraft bak. Kort efter opdagedes det, at skruen gik frem, hvorfor maskinen påny beordredes fuld kraft bak samtidig med, at begge ankre blev stukket i bund. Da skruen imidlertid fortsatte med at gå frem, beordredes maskinen stoppet og straks efter atter fuld kraft bak; men umiddelbart efter tørnede P. med stævnen mod brohammeren, og derefter mod stævnen af M/S „KRONPRINSESSE INGRID“ af Esbjerg, der lå fortøjet ved kajen. Ved kollisionen blev 20 m af brohammeren skrællet bort, og K. I. fik stævnen beskadiget og fortøjningerne sprængt, ligesom slæbetrossen til den assisterende slæbebåd sprængtes. En undersøgelse viste, at et tandhjul i udvekslingen mellem gangskiftningsmaskinen og drejekslen havde løsnet sig, således at drejekslen ikke fulgte med gangskiftningsmaskinen.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

283. SM. VILJE af Rønne, 37 B. R. T. Bygget 1894 af eg. På rejse fra Menstad til Haarbølle med kalksalpeter.

*Motorhavari* d. <sup>8</sup>/<sub>9</sub> 55 i Kattegat; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Nørresundby d. <sup>14</sup>/<sub>9</sub> 55.

Kl. ca. 03<sup>00</sup> passerede V., der gik for motor alene, under en opfriskende Ø.-lig brise Læsø Rende. Kl. ca. 11<sup>00</sup>, da det blæste en frisk brise, stoppede motoren, og en undersøgelse viste, at skibet var læk, og at der var vand i olien. Klyver og storsejl sattes, men storsejlet blæste straks i stykker, hvorefter der lænsedes for klyver alene mod Hals Barre samtidig med, at pumpen holdtes gående. Kl. ca. 14<sup>00</sup> blev V. taget på slæb af et fiskefartøj, der kom på prajehold, og slæbt ind til Hals, hvortil skibene ankom kl. ca. 17<sup>00</sup>.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes, at brændstoftankens påfyldningsstuds har været defekt, hvorved der er kommet vand i brændselsolien.

284. M/S CHR. SASS af København, 3879 B. R. T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra Rotterdam til Casablanca i ballast.

*Motorhavari* d. <sup>19</sup>/<sub>10</sub> 55 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Lissabon d. <sup>31</sup>/<sub>10</sub> 55.

Kl. 23<sup>50</sup>, da C. S. under en SV.-lig kuling befandt sig på 40°34'N., 9°45'V., havarede hjælpemotor nr. 2, og kort efter opdagedes det, at luftkompressorerne på begge maskiner lækkede. D. <sup>20</sup>/<sub>10</sub> kl. 00<sup>10</sup> stoppedes begge maskiner, og da der ifølge vejrmedling fra Monsanto Radio kunne forventes stormende NV.-lig kuling, rekvireredes bugserassistance. Kl. 18<sup>00</sup> blev C. S. taget på slæb af et bjergningsfartøj og bugseret til Lissabon.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes materialetræthed.

285. SM. ADELE af Marstal, 48 B. R. T. Bygget 1893 af eg. På rejse fra Wismar til Næstved med kali.

*Motorhavari, grundstødt* d. <sup>2</sup>/<sub>11</sub> 55 ved Tysklands N.-kyst; *forlist*.

Søforklaring, i Marstal d. <sup>14</sup>/<sub>11</sub> 55. Forlisansmeldelse dat. <sup>28</sup>/<sub>11</sub> 55.

Kl. 10<sup>30</sup> passerede A. under en jævn SØ.-lig brise lystønden ved Hannibal, og der fortsattes ud gennem renden til dennes indsejling, hvorefter der styredes NV. Kl. 12<sup>45</sup> havarede motorens glødehoved, og A. drejedes til vinden for storsejlet. Kl. ca. 14<sup>45</sup> var motoren repareret, og der fortsattes for motor og sejl på kurs NNV. Det blæste nu en frisk Ø.-lig brise. Kl. 17<sup>30</sup> passeredes en lystønde, som antoges for at være anduvningstønden ved Femernsund, og storsejlet bjergedes. Vejret var da usigtbart på grund af regnbyger. Kort efter — kl. ca. 18<sup>00</sup> — tog skibet grunden ud for Grossenbrode og blev stående. Kl. 21<sup>00</sup> havde skibet taget så meget vand ind, at motoren stoppede. Der blussedes efter hjælp fra land, men uden resultat, og kl. 22<sup>00</sup> gik besætningen — 2 mand — i jollen og roede i land. A. er senere blevet vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene i forbindelse med motorhavariet.

286. Ff. RIGMOR af Frederikshavn, 14 B. R. T. Bygget 1912 af træ. På fiskeri i Skagerrak.

*Motorhavari* d. <sup>9</sup>/<sub>11</sub> 55 i Skagerrak; *strandet* d. <sup>10</sup>/<sub>11</sub> 55 ved Sveriges V.-kyst; *kondemneret*.

Søforklaring i Frederikshavn d. <sup>18</sup>/<sub>11</sub> 55.

Kl. ca. 12<sup>00</sup>, da R. under en V.-lig kuling befandt sig N. for Skagen, begyndte motoren at gå uregelmæssigt. Redskaberne bjergedes, og der sattes kurs mod Skagen, men ca. 2 timer senere stoppede motoren. Der ankredes, og en undersøgelse viste, at et krumtapleje var

smeltet. Motoren blev midlertidig repareret, og ca. 3 timer senere fortsatte R. rejsen mod Skagen. Ca. 1 time senere stoppede motoren påny. Der ankredes nu med reserveankret for 150 favne wire, men fartøjet drev i det hårde vejr stærkt i NØ.-lig retning. D. <sup>10/11</sup> sås i læ et klippeskær, og motoren sattes påny i gang, men da R. var klar af skæret, stoppede motoren igen. Kort efter tørnede fartøjet kraftigt mod stengrund og blev stående. D. <sup>11/11</sup> blev R. af et svensk fiskefartøj slæbt klar af grunden, men da slæberen kort efter sprang, grundstødte R. påny. Da fartøjet nu var læk og tog en del vand ind, blev besætningen — 2 mand — taget om bord i det andet fartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes mangelfuld smøring i forbindelse med hård belastning under fiskeriet.

287. M/S AXELHUS af Odense, 471 B. R. T. Bygget 1950 af stål.

*Motorhavari, tørnet kaj* d. <sup>3/12</sup> 55. i Odense havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. <sup>5/12</sup> 55. Søforhør i København d. <sup>9/12</sup> 55.

Kl. 07<sup>30</sup>, da A. var ved at svaje i Odense havn, blev maskinen beordret fuld kraft bak. Herunder slog en kraftig røg ud i maskinrummet gennem 2 indsugningsfiltre. Kort efter blev maskinen beordret halv kraft bak. Maskinbesætningen måtte nu forlade maskinrummet på grund af røgen, og skibet, der forinden manøvren havde ligget tværs i havnebassinnet med agterenden ca. 80 m fra kajen, tog fart agterover ind mod kajen. Maskinen blev stoppet fra dækket, og begge ankre blev sat med 30 favne kæde, men kort efter tørnede A. med agterenden mod kajen, hvorved skibet led en del ovenbords skade.

Anm. Ministeriet må antage, havariet skyldes, at spjældet til skylleluftblæseren havde mistet forbindelse med manøvregejerne og derved forblev i fremstilling, da maskinen omskiftedes til bak, hvorved udstødningsgassen strømmede ud i maskinrummet.

288. M/S DELTA af Vejle, 301 B. R. T. Bygget 1905 af stål.

*Motorhavari, tørnet kaj* d. <sup>10/12</sup> 55 i Horsens.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. <sup>12/12</sup> 55.

Under manøvre i Horsens havn svigtede olietryksomstyringen, og D. tørnede med agterenden mod kajen, hvorved rorstammen blev vredet ca. 45°.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

289. M/S FUGLEN af Ærøskøbing, 478 B. R. T. Bygget 1951 af stål. På rejse fra Stettin til Sønderborg med koks.

*Motorhavari* d. <sup>29/12</sup> 55 i Østersøen.

Søforklaring i Sønderborg d. <sup>5/1</sup> 56.

Kl. ca. 06<sup>05</sup>, da F. befandt sig mellem Greifswalder og Sassnitz, hørtes en knasende lyd fra motoren, der gik ned i omdrejningstal. Samtidig steg udstødstemperaturen til ca. 400°. En undersøgelse viste, at motoren fik brændstofindsprøjtningerne for sent, og da årsagen hertil ikke straks kunne konstateres, stoppedes motoren og kort efter ankredes. En nærmere undersøgelse viste, at kamakslen var brækket. F. blev af en tilkaldt slæbebåd bugseret til Sønderborg.

Anm. Årsagen til motorhavariet fremgår af det ovenfor anførte.

## ANDRE HAVARIER

290. M/S RASMUS THOLSTRUP af Middelfart, 499 B. R. T. Bygget 1953 af stål.

På rejse fra Bremen til Køge med gas.

*Havareret* d. <sup>5/1</sup> 55 i Kielerkanalen.

Søforklaring i Aarhus d. <sup>18/1</sup> 55.

Kl. 09<sup>15</sup>, da R. T. under en let NØ.-lig brise lå fortøjet med wire for og agter til fortøjningspæle på vigepladsen Kudensee, sejlede M/S „BRÅLI“ af Oslo forbi med stor fart. Herved tørnede skibet hårdt mod fortøjningspælene både for og agter, hvorved der fremkom buler i skroget.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

291. SM. ADI af Svendborg, 144 B. R. T. Bygget 1908 af stål.

*Havareret* d. <sup>17/1</sup> 55 i Wismar.

Søforhør i Svendborg d. <sup>27/1</sup> 55.

Om natten, da A. under en N.-lig strom med svær sø lå fortøjet ved ventekajen ud for indsejlingen til Wismar, tørnede skibet gentagne gange hårdt mod kajen, hvorved der fremkom flere indtrykninger i bb.s side samt opstod lækage i bb.s agterskib.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.



292. M/S RENDBJERG af Egersund, 293 B. R. T. Bygget 1908 af stål. På rejse fra Egersund til Monstad med drænrør.

*Brækket skrueakslen* d.  $18/4$  55 ud for Norges V.-kyst.

Søforklaring i Trondheim d.  $28/4$  55.

Kl.  $17^{15}$ , da Hestkjær fyr havdes i rv.  $81^\circ$  og Braken båke i rv.  $353^\circ$ , mærkedes et kraftigt stød i skibet, og motoren tog rovs. En undersøgelse viste, at skrueakslen var brækket. Kl.  $17^{30}$  blev R. taget på slæb af et fiskefartøj og slæbt ind til Kristiansund, hvortil skibet ankom kl.  $19^{15}$ .

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har tørnet drivende vraggods.

293. M/S SEINE af Ommel, 170 B. R. T. Bygget 1926 af stål. På rejse fra Hamburg til Gdynia med vaseline i tromler.

*Mistet dækslast* d.  $18/4$  55 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Rønne d.  $23/4$  55.

D.  $15/4$  55 kl.  $16^{00}$  afsejlede S., der var lastet med 1189 tromler vaseline, hvoraf 246 på dækket, ialt 223 ton, fra Hamburg. D.  $17/4$  kl.  $19^{00}$  passeredes Dueodde under en jævn Ø.-lig brise med moderat sø og sigtbarhed. D.  $18/4$  kl.  $04^{00}$  var vinden frisket til stiv ØNØ.-lig kuling. Kl. ca.  $05^{00}$  brækkede søen den forreste tromle i stb.s side løs, og tromlen skyllede over bord. Vindstyrken voksede, til den kl.  $08^{00}$  var storm med svær sø. Skibet blev drejet under, og hele besætningen blev kaldt på dækket for at surre dækslasten. Herunder gik de tromler, der lå på lugen, over bord. Kl.  $20^{00}$  løjede vinden til stiv kuling, og kl.  $22^{00}$  sattes kursen mod Rønne, hvor det senere konstateredes, at der af de 246 tromler på dækket var 95 tilbage.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

294. Ff. PUTTE af København, 11 B. R. T. Bygget 1943. På fiskeri i Østersøen.

*Havareret* d.  $16/9$  55 i Østersøen; *forlist*.

Søforhør i København d.  $23/9$  55.

D.  $15/9$  kl. ca.  $22^{00}$ , da P. under en hård V.-lig kuling lå opankret ca. 2 timers sejlads S.t.Ø. for Nexø, besluttedes det at lette anker og søge havn. Motoren startedes, men før skruen blev koblet til, sprængtes ankerrossen, og umiddelbart efter brød en forkert sø ind over fartøjet, hvorved forkappen og roret knustes. Kursen sattes mod Nexø, og der blussedes efter hjælp. Ca.  $1\frac{1}{2}$  time senere gik motoren i stå på grund af indtrængende vand. Der lænsedes uafbrudt med håndpumpen, og da denne havarerede efter ca. 10 timers forløb, lænsedes med pøse, men vandet vedblev at stige i fartøjet. D.  $16/9$  kl. ca.  $17^{00}$ , da P. havde ca.  $\frac{1}{2}$  m vand i forskib og motorrum, blev besætningen — 2 mand — taget om bord i et tililende skib. P. må antages senere at være sunket.

Anm. Ministeriet må antage, at havarierne skyldes vejrforholdene.

295. Ff. TOLEDO af Esbjerg, 42 B. R. T. Bygget 1944 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

*Mistet roret* d.  $6/10$  55 i Nordsøen.

Kl. ca.  $09^{00}$ , da T. i stille vejr med svær dønning befandt sig ca. 125 sm. V. for Vyl fyrskib, mistedes roret. T. blev af et andet fiskefartøj bugseret til Esbjerg. En undersøgelse viste, at rorstammen var brækket.

Anm. Ministeriet må antage, at bruddet på rorstammen skyldes materialetræthed.

296. Ff. AURORA af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1943 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

*Mistet roret* d.  $30/10$  55 i Nordsøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $14/11$  55. Søforhør i Esbjerg d.  $7/1$  56.

Kl. ca.  $14^{00}$ , da A. under rolige vejrforhold var beskæftiget med snurrevodsfiskeri ved Doggerbanke, opdagedes det, at fartøjet ikke lystrede roret. En undersøgelse viste, at rorstammen var brækket over det øverste rorbeslag, og at roret var mistet. Det lykkedes ved hjælp af nødror at sejle A. til fyrskib E. R., hvorfra fartøjet blev slæbt til Esbjerg.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

297. M/S ANETTE S. af Svendborg, 499 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Fiskeræsset til Thorshavn med fisk.

*Havareret* d.  $13/11$   $15/11$  og  $18/11$  i Det nordlige Atlanterhav.

Søforklaring i Esbjerg d.  $30/11$  55.

Den  $13/11$  kl. ca.  $17^{00}$ , da A. S. under en SØ.-lig storm lå underdrejet ca. 70 sm. V. for Kap Farvel tog skibet en svær sø over agterskibet, hvorved ruder i styrehuset blev knust, og 3 motorbåde, der var anbragt på agterlugen, havarerede. D.  $15/11$  kl. ca.  $00^{00}$  skyllede en voldsom sø 2 motorbåde på forlugen over bord og knuste bb.s broklædning og lønning samt en del af styrehuset. Herved fyldtes styrehus, salon og kamre delvis med vand, maskintelegra-fen væltede og skoddet mellem styrehus og bestiklukaf blev skubbet ca. 1 fod agterover, hvorved de elektriske ledninger blev revet over, og strømforsyning til lys og elektriske installationer blev afbrudt. D.  $18/11$  blæste det en frisk VSV.-lig brise med høj dønning. Da 2 motorbåde

på agterlugen arbejdede hårdt i surringerne, og det ikke var muligt at få bådene sikret påny, kastedes surringerne los, hvorefter bådene gik over bord.

Anm. Ministeriet må antage, at havariene skyldes vejrforholdene.

298. SM. ARTEMIS af Marstal. 202 B. R. T. Bygget 1903 af eg. På rejse fra Kalundborg til Wismar i ballast.

*Skruen havereret* d. 18/11 55 i Femer Bælt.

Søforklaring i Køge d. 29/11 55.

Kl. 05<sup>30</sup>, da A. under en jævn V.-lig brise med dis og hård SØ.-gående strøm befandt sig ca. 3 sm. V. for Fehmarnbelt fyrskib, begyndte skibet at ryste voldsomt samtidig med, at motoren gik ned i omdrejninger. Skruen kobledes fra, og en undersøgelse viste, at det ene skrueblad manglede. Sejlene blev sat, og der styredes N.-efter, men da A. ikke kunne forcere strømmen, ankredes kl. ca 12<sup>00</sup> under Femern. Kl. ca 12<sup>45</sup> blev A. taget på slæb af en fiskekutter og bugseret til Svendborg, hvortil skibet ankom d. 19/11 kl. 13<sup>30</sup>.

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

299. Ff. HANNA WEST af Øster Hurup, 21 B. R. T. Bygget 1952 af eg og bøg. På fiskeri i Kattegat.

*Mistet roret* d. 19/11 55 i Kattegat.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 22/11 55.

Kl. ca. 14<sup>30</sup>, da H. W. under fiskeri befandt sig i Læsø Rende, mistedes roret under en bakmanøvre. Ved hjælp af et nødror sejlede fartøjet tilbage til Øster Hurup. En senere undersøgelse viste, at rorbeslaget var knækket, og skruebladene bøjede.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

300. SM. BORNHOLM af Rønne, 96 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Stettin til Hasle med brændsel.

*Havareret* d. 7/12 55 i Østersøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. 12/12 55.

Kl. ca. 8<sup>00</sup>, da B. under en svag SV.-lig brise befandt sig ca. 1 sm. SV. for Hasle havn, havarede styremaskinen. Over radioen tilkaldtes bugserhjælp, og samtidig friskede vinden fra V., så det blev umuligt at anløbe Hasle. 3 fiskefartøjer tog nu B. på slæb V.- og N.-på indtil kl. ca. 12<sup>20</sup>, da fregatten „Rolf Krake“ overtog bugseringen. B. blev derefter slæbt til Allinge red, hvortil skibene ankom kl. 15<sup>30</sup>. En undersøgelse viste, at en af tandhjulakslerne i styresøjlen var brækket.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

301. Ff. HERDIS af Esbjerg, 27 B. R. T. Bygget 1922 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

*Mistet roret* d. 9/12 55 i Nordsøen; *søgt nødhavn*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 12/1 56.

Om natten, da H. under en hård NV.-lig kuling befandt sig på en fiskeplads i Nordsøen, mistedes roret. Der riggedes nødror op, hvorefter fartøjet sejlede til Vyl fyrskib, hvor det blev taget under bugsering af en redningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrfoldene.

302. M/S LYNÆS af København, 489 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra Leningrad til Århus med majs.

*Havareret* d. 17/12 55 i Østersøen.

Søforklaring i Stockholm d. 20/12 55 og i Randers d. 13/1 56.

Kl. 03<sup>50</sup>, da L. under en hård SØ.-lig kuling befandt sig på 58°54'N. 20°40'Ø., opdagedes det, at skibet ikke lystrede roret. Da en undersøgelse viste, at roret tilsyneladende var brækket i koblingen, rekvireredes assistance. D. 18/12 blev L. taget på slæb af en bjergningsdamper og bugseret til Stockholm.

Anm. Ministeriet må antage, at roret er blevet beskadiget under sejlads i is.

## BRAND

303. SM. FRIDA af Marstal, 308 B. R. T. Bygget 1919 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Blyth til norsk havn med kul.

*Brand om bord* d. 13/1—15/1 55 i Nordsøen.

Søforklaring i Marstal d. 28/1 55.

D.  $13/1$  kl.  $17^{00}$  afsejlede F. fra Blyth. Samme aften sporedes svag røgudvikling gennem lastventilerne. D.  $14/1$  kl.  $02^{30}$  mærkedes kraftig røg fra lasten. Kl.  $09^{00}$ , da røgudviklingen var tiltaget, tætnedes lastventilerne, og kursen sattes mod Blyth, hvortil skibet ankom d.  $15/1$  kl.  $06^{30}$ . Ladningen blev derefter udlosset under tilsyn af det stedlige brandvæsen.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse i ladningen.

304. M/S ESTRED af København, 99 B. R. T. Bygget 1939 af stål.

*Ekspllosion og brand om bord* d.  $22/1$  55 i Aalborg.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d.  $25/1$  55.

Kl.  $06^{10}$ , medens E. lå fortojet langs oliekajen i Aalborg, skete under indladning at benzin en kraftig eksplosion i maskinrummet, og der udbrød brand. Kl. ca.  $06^{30}$  var branden ved anvendelsen af ekstinktører slukket af besætningen og brandvagter fra land. En undersøgelse viste, at der stod ca. 112 cm benzin over dørken i pumperummet, samt at slamkassen på tankledningen var revnet.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes, at benzin er trængt ind i pumperummet gennem den revnede slamkasse på tankledningen og derfra gennem en læk pakdåse ind i maskinrummet, hvor benzindampen antagelig er blevet antændt af den igangværende oliefyrede centralvarmekedel.

305. Ff. YRSA af Neksø, 9 B. R. T.

*Brand om bord* d.  $7/2$  55 i Neksø havn.

Politirapport dat.  $8/2$  55. Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $11/1$  55.

Kl. ca.  $16^{30}$ , da Y. lå i Neksø, fyredes op i ildovnen i lukafet forude. Kl. ca.  $19^{30}$  fyldtes ovnen op med kul, hvorefter besætningen gik i land. Kl. ca.  $23^{00}$  opdagede en forbipasserende, at der var ild i fartøjets dæk. Brandvæsenet tilkaldtes og fik hurtigt branden slukket.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes overophedning i ildovnens aftræksrør, hvor dette er ført gennem dækket.

306. Ff. ETNA af Esbjerg, 20 B. R. T. Bygget 1916.

*Brand om bord* d.  $16/2$  55 i Esbjerg havn.

Rapporter fra statens skibstilsyn dat.  $25/2$  og  $15/3$  55.

Kl. ca.  $00^{45}$  opdagedes det, at der var ild i mandskabsrummet i E., der lå fortojet i Esbjerg havn. Brandvæsenet fra land tilkaldtes, og ilden blev slukket, efter at en del af averteringen var blevet ødelagt.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes overophedning af en gasvarmeovn, der brændte uden tilsyn, og som ikke var forskriftsmæssigt installeret.

307. Ff. JETTE LOUISE af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1949. På fiskeri i Nordsøen.

*Brand om bord* d.  $25/2$  55 i Skagerrak.

Søforklaring i Skagen d.  $3/3$  55.

Kl. ca.  $10^{30}$ , da J. L. befandt sig i farvandet mellem Hirtshals og Skagen, opdagedes det, at motorrummet var røgfylt, og at det brændte bag tankskoddet i stb.s side. Det forsøgte at slukke ilden med ildslukker og vand, men da dette ikke lykkedes, lukkedes lufttæt, og der tilkaldtes hjælp. Om eftermiddagen blev branden slukket ved hjælp af brandfolk fra land, der kom ud i redningsbåd. Ved branden blev skoddet og dækket beskadiget.

Anm. Der er intet oplyst om brandårsagen.

308. Ff. KLITTEN af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1946 af eg, bøg og fyr.

*Brand om bord* d.  $19/3$  55 i Esbjerg havn.

Rapporter fra statens skibstilsyn dat.  $5/4$  og  $10/5$  55. Søforklaring og søforhør i Esbjerg d.  $28/8$  55.

D.  $18/3$  kl. ca.  $01^{00}$  var der fyret op med kul i ildovnen i lukafet om bord i K., der lå fortojet i havnen, hvorefter besætningen gik fra borde. D.  $19/3$  kl. ca.  $00^{00}$  opdagedes det, at det røg kraftigt fra fartøjet. Brandvæsenet blev tilkaldt, og branden, der var brudt ud i lukafet, blev hurtigt slukket. Ved branden blev skoddet ved ovnen samt garneringsbeklædning og inventar i bb.s side delvis ødelagt.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes overophedning af ildovnen i lukafet.

309. M/S PETER MÆRSK af København, 6566 B. R. T. Bygget 1949 af stål.

*Brand om bord* d.  $17/5$  55 i Saigon havn.

Søforklaring i Saigon d.  $18/5$  55.

Kl.  $02^{10}$ , da P. M. lå fortojet langs kaj i Saigon havn, opdagedes det, at der steg røg op fra det forreste stb.s luftrør til lastrum nr. 2. En undersøgelse viste, at lastrummet var fyldt med røg, og at det brændte i stb.s agterste hjørne af underlasten, hvor der var stuvet baller med bomuldstøj samt tobak. Der påbegyndtes slukning med vand og rekvireredes assistance fra land; alle luftrør til lastrummet blev tildækket, og kl.  $02^{35}$  sattes lastrummet under damp. Lidt senere ankom det lokale brandvæsen med 2 brandsprøjter og 2 sprøjtebåde. Damptilførslen

til lastrummet blev stoppet, og der sendtes røgdykkere ned i lastrummet, samtidig med at der sprøjtedes vand på de tilstødende skodder og skibssider for at afkøle udsatte steder. Kl. 06<sup>00</sup> var ilden under kontrol. Kl. 11<sup>30</sup> var ilden slukket. Ved branden blev skoddet på agterkant samt flere plader og spanter i stb.s side bøjet.

310. B/b KOMET af København, 20 B. R. T. Bygget 1933 af stål. På rejse fra Aarhus til København.

*Brand om bord d. 21/6 55 i Sundet; i søgt nødhavn.*

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 21/6 55.

Kl. ca. 19<sup>00</sup>, da K. passerede Kronborg, opdagede føreren, at det røg kraftigt fra udstødsrøret. rå grund at kraftig røgudvikling var det umuligt at komme ned i motorrummet, hvorfor det besluttedes at anløbe Helsingør. Ved ankomsten hertil tilkaldtes brandvæsenet, der hurtigt fik branden, som var opstået i bb.s side af motorrummet, slukket.

Anm. Ministeriet må antage at branden skyldes, at varme fra lyd-potten hnr antændt et træskab, der var anbragt direkte op mod denne.

311. SM. VANJA af Skagen, 99 B. R. T. Bygget 1951 af eg og bøg. På rejse fra Frederikshavn til København med stykgods.

*Brand om bord d. 21/6 55 i Kattegat.*

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 26/6 55.

Kl. 22<sup>30</sup> mærkedes røg i maskinrummet kommende fra lastrummet, og alle luftrør, ventilatorer m. v. til lasten og mandskabsrummet forude blev lukkede. D. 22/6 kl. 06<sup>30</sup> ankom skibet til København, hvorefter brandvæsenet blev tilkaldt, og ilden blev slukket. En undersøgelse viste, at branden var opstået i en sæk savsmuld.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til brandens opståen.

312. M/S ANNA MÆRSK af København, 6625 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Philadelphia til Boston med stykgods.

*Brand om bord d. 21/7 55 i Atlanterhavet.*

Søforklaring i New York d. 27/7 55. Søforklaring og søforhør i Aalborg d. 9/1 56.

Kl. 01<sup>12</sup> sås røg og gnister komme ud fra stb.s lademast ved 2-lugen, og en undersøgelse viste, at det brændte på stb.s side agter i nr. 2 underlast, hvor der foruden et parti jernplader kun fandtes en del stuvetræ. Vandstråler fra 3 brandslanger blev rettet mod brandstedet, men på grund af røg og varme måtte brandslukningen stoppes, hvorefter lugerne og luftventilerne skalkedes, og der påbegyndtes slukning med damp. Kl. 06<sup>02</sup> kom en tilkaldt brandbåd langs siden, hvorefter lugen åbnedes, og kl. 08<sup>00</sup> var branden slukket. Ved branden blev garneringen delvis ødelagt, og der opstod buler og revner i agterskoddet.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

313. SM. LISE CHRISTENSEN af Aarø Sund, 28 B. R. T. Bygget 1924 af eg.

*Brand om bord d. 29/7 og 30/7 55 i Hejlsminde; forlist.*

Søforhør i Haderslev d. 30/11 55. Forlisansmeldelse dat. Haderslev d. 19/8 55.

D. 29/7 kl. ca. 19<sup>00</sup>, da L. C. lå til ankers udfor Hejlsminde ca. 400 m fra land, blev en gryde med beg sat til opvarmning over et primusapparat i kahytten. Lidt efter gik der ild i begen, og kort efter stod primusapparatet i flammer. Det lykkedes at kvæle ilden ved at lukke lugen og skyllytet til kahytten, hvorefter brandstedet blev overhældt med vand. Kl. ca. 21<sup>40</sup> gik besætningen i land. D. 30/7 kl. ca. 05<sup>00</sup> opdagedes det, at det brændte kraftigt i kahytten. Det forsøgtes at slukke med vand, men forsøget måtte opgives, hvorefter L. C. blev slæbt på grund. Fartøjet brændte ned til vandlinien.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at der ikke har været iagttaget tilbørlig forsigtighed ved opvarmningen af begen.

314. S/S OYRNAFJALL af Thorshavn, 2810 B. R. T. Bygget af stål. På rejse fra Free-town til Hull med malm.

*Brand om bord d. 2/8 55 i Nordsøen.*

Indberetning gennem udenrigsministeriet d. 6/10 55.

Kl. 00<sup>30</sup>, da O. lå opankret ca. 1 1/2 sm. SØ. for „Bull“ fyrskib, opdagedes brand under bb. kedel. Der blev straks slået alarm, og fyret under kedlen blev slukket, hvorefter det ved hjælp af skumslukkere og brandslanger tilsyneladende lykkedes at slukke branden. Senere konstateredes brand i træskottet på agterkant af nr. 2 lastrum samt i midtskibsapertingen rundt kedelcasingen. Kl. 05<sup>00</sup> var også denne brand slukket. Ved branden led O. en del skade på træværk og kabler i og over kedelrummet, og kedlens røgdøre og isolation samt dækket over kedelrummet blev beskadiget.

315. Ff. KEFLAVIK af Vestmanhav, 88 B. R. T. Bygget 1884 af eg. På rejse fra Vestmanhav til fiskeplads ved Island.

*Brand om bord d. 7/8 55 i Det nordlige Atlanterhav.*

Politirapport dat. 3/10 55.

Kl. ca. 06<sup>30</sup>, da K. befandt sig ca. 60 sm. fra Vestmanhavn, mærkedes der røg i styrehuset, og det viste sig, at der var ild i motorrummets trædørk på begge sider af motoren. Ved hjælp af en ildslukker blev ilden hurtigt slukket. En undersøgelse viste, at røret fra petroleumstanken til blæselamperne var knækket, og at petroleum var løbet ud over motorens glødehoved og var blevet antændt.

Anm. Årsagen til branden fremgår af det ovenfor anførte.

316. SM. HANS EGEDE af Sejro, 303 B. R. T. Bygget 1922 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Gefle til Manchester med træ.

*Brand om bord* d. 21/8 55 i Nordsøen.

Kl. ca. 17<sup>00</sup>, da H. E. under en svag Ø.-lig brise med let tåge og Ø.-gående strøm befandt sig ca. 1 sm. SV. for Nord Hinder fyrskib, opdagedes det, at røg og flammer slog op fra maskinskylligt og maskinnedgangen. Der blev straks slået alarm, og kursen sattes mod fyrskibet, men umiddelbart efter gik motoren i stå, hvorefter der ankredes for bb.s anker og 60 fv. kæde. Det forsøgtes at slukke med vand, men da ilden hurtigt bredte sig til apteringen agter og styrehuset og antændte begge redningsbåde samt brandslangen, sattes nødsignal, og der affyredes raketter. Fra fyrskibet tilkaldtes hjælp, og kl. ca. 17<sup>45</sup> blev besætningen taget om bord i M/S „LATONA“ af Bremen, da der befrygtedes eksplosion i motorrummet, men blev kort efter påny sat om bord i H. E., hvorefter slukning påbegyndtes med L.s brandslukningsmateriel. H. E. blev senere taget på slæb af L. til Dover, hvortil skibene ankom d. 22/8 kl. ca. 06<sup>30</sup>. Slukning fortsattes af brandvæsenet fra land, og kl. ca. 22<sup>00</sup> var branden slukket.

Anm. Ministeriet kan ikke på det foreliggende grundlag fastslå årsagen til branden, men denne kan være forårsaget af lækage på en brændstoffledning under tryk.

317. Ff. LILLI af Egersund, 7 B. R. T. Bygget 1914 af eg. På rejse fra Egersund til fiskeplads i Østersøen.

*Brand om bord* d. 13/9 55 i Flensborg Fjord; *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Gråsten d. 19/9 55.

Kl. ca. 20<sup>00</sup>, da L. under en let SV.-lig brise befandt sig ud for Schidenkind, opdagedes brand i bb.s side af motorrummet. Det forsøgtes at slukke med vand, men da ilden stadig bredte sig, sattes kursen mod nærmeste kyst. Da fartøjet lidt senere befandt sig 100 m fra land, gik motoren i stå, hvorefter besætningen — 2 mand — sprang i vandet og vadede i land. Nogle minutter senere hørtes en eksplosion, og kort efter brændte det overalt på fartøjet. L. er senere blevet vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at en flagermuslygte har antændt et på dørken liggende trawl.

318. Ff. VADID af Vågi. På fiskeri ved Grønlands V.-kyst.

*Brand om bord* d. 19/9 55 ved Grønlands V.-kyst; *forlist*.

Søforklaring i Thorshavn d. 19/10 55.

Kl. ca. 11<sup>00</sup>, da V. befandt sig i et smalt sund i nærheden af Ravns Storø, indtraf en eksplosion i motoren, hvorved der gik ild i motorrummet. Det lykkedes besætningen — 3 mand — at redde sig op på et skær. Kort efter eksploderede benzintanken, og ca. 1 time senere sank fartøjet. Besætningen blev fundet d. 20/9 kl. 08<sup>00</sup>.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til eksplosionen.

319. M/S BENNY SKOU af København, 4248 B. R. T. Bygget 1951 af stål. På rejse fra Bombay til Singapore med bomuld.

*Brand om bord i dagene* 22/9—24/9 55 i Malakkastrædet.

Søforklaring i Singapore d. 28/9 55.

D. 22/9 kl. ca. 16<sup>20</sup>, da B. S. befandt sig på pladsen 3°10'N. 100°15'Ø., opdagedes brand i lastrum nr. 1. Ilden brændte hurtigt gennem lugedæksler og presenninger, og røg og flammer slog op. Der sprøjtedes skum gennem hullet, og brandspjæld til samtlige lastrum lukkedes. Lugen tildækkedes med nye presenninger, hvorefter der åbnedes for kulsyre-slukningsanlægget til lastrummet, samtidig med at der sprøjtedes vand på presennerne. Da branden syntes at udvikle sig, tilkaldtes assistance over radioen, og kursen sattes mod Port Swettenham, hvor skibet ville blive mødt af et brandslukningsfartøj. Der boredes huller gennem lugekarmene, hvorigennem kulsyre blæstes ind i lastrummet, og temperaturen, der havde været stigende over dæk og luger, aftog noget. D. 23/9 kl. 00<sup>30</sup> ankom B. S. til indsejlingen til Port Swettenham havn, men da brandslukningsfartøj og lods udeblev, fortsattes sejladsen med forceret fart mod Singapore, hvortil skibet ankom kl. 17<sup>25</sup> og ankrede på reden. Kl. 18<sup>00</sup> kom brandslukningsfartøj med kulsyre langs siden og assisterede med slukning i lastrummet. D. 24/9 kl. 13<sup>30</sup>, da temperaturen var aftaget noget ved 1-lugen, åbnedes denne, hvorefter branden bekæmpedes med vand. Kl. 18<sup>00</sup> var ilden tilsyneladende slukket, og opløsning af den beskadede ladning påbegyndtes.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse i ladningen.

320. Ff. TJALDRIT af Sydregøte.

*Brand om bord* d. <sup>29</sup>/<sub>9</sub> 55 ved Grønlands V.-kyst; *forlist*.

Søforklaring i Thorshsvn d. <sup>19</sup>/<sub>10</sub> 55

Kl. ca. 16<sup>15</sup>, da T. befandt sig for N.-gående ca. 4 sm. fra land og ca. 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> times sejldes fra Ravns Storø, stoppede motoren. Det forsøgtes gentagne gange at få motoren i gang igen, men hver gang skruen kobledes til, gik motoren i stå. En undersøgelse viste, at filteret var snavset, men en rensning heraf hjalp ikke. Kl. ca. 17<sup>00</sup> blev T. taget på slæb af et andet fiskefartøj. Under bugseringen lykkedes det at få motoren i gang, men kort efter indtraf en eksplosion efterfulgt af en brand i maskinrummet. En 30 liters olietank truedes med at blive ompændt af flammer, og et forsøg på at kvæle ilden med en oliefrakke og nogle sække mislykkedes. Kl. ca. 17<sup>30</sup> gik besætningen — 3 mand — i båden og sejlede et stykke bort fra T. Kl. ca. 18<sup>15</sup>, da branden var aftaget noget, roede besætningen tilbage til T., hvis sider var brændt ned til vandlinien. Det forsøgtes ved hjælp af en stang at skubbe en 30 liters benzindunk, der stod på dækket agten for maskincasingen, over bord, men da dunken væltede, blussede ilden op påny. Kl. ca. 19<sup>00</sup> sank T.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes en fejl ved karburatoren, der har bevirket et overløb af benzin og efterfølgende antændelse af benzindampe.

321. SM. NORA af Struer, 57 B. R. T. Bygget 1899 af eg.

*Brand om bord* d. <sup>10</sup>/<sub>10</sub> 55 i Nørresundby havn.

Politirapport dat. <sup>10</sup>/<sub>10</sub> 55. Rapport fra statens skibstilsyn dat. <sup>11</sup>/<sub>10</sub> 55.

Kl. 20<sup>45</sup>, da N. lå fortøjet ved cementfabrikken, opdagedes det, at der steg røg op fra lukafet forude. Da der åbnedes til lukafet, slog en flamme op fra trævæggen, og da ilden ikke kunne slukkes med vand, tilkaldtes brandvæsenet, der hurtigt fik ilden under kontrol. Ved branden blev skod og inventar i lukafet beskadiget.

322. SM. DICK af Svendborg, 98 B. R. T. Bygget 1904 af jern. På rejse fra Stralsund til Svendborg med briketter.

*Brand om bord* d. <sup>20</sup>/<sub>10</sub> 55 i Smålandsfarvandet.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. <sup>25</sup>/<sub>10</sub> 55.

Kl. ca. 07<sup>30</sup> opankredes D. under en SSØ.-lig kuling i læ af Vejrø ca. 500—600 m fra land. Umiddelbart efter fandtes kahytten fyldt med kvælende røg. Det forsøgtes at slukke ilden med vand fra spuleslangen, men forsøget måtte afbrydes på grund af røg, der ligeledes gjorde det umuligt at trænge ned i motorrummet og stoppe motoren. Besætningen — 3 mand — samledes herefter på fordækket og blev herfra taget om bord i en båd fra land. Kl. ca. 14<sup>00</sup> var ilden brændt ud, og D. blev af et bjærgningsfartøj slæbt til Svendborg, hvortil skibet ankom d. <sup>21</sup>/<sub>10</sub> kl. 01<sup>00</sup>.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

323. M/S LEISE MÆRSK af København, 5170 B. R. T. Bygget 1945 af stål.

*Brand om bord* d. <sup>24</sup>/<sub>10</sub> 55 i Kobe

Søforklaring i Kobe d. <sup>26</sup>/<sub>10</sub> 55.

Kl. 13<sup>00</sup>, medens L. M. stod i tørdok, mærkedes brandlugt fra lastrum nr. 5, og røg sås komme op gennem en lastventil. En undersøgelse viste, at det brændte i ladningen, der bestod af baller med avisepapir, stuvet på forkant af underlasten. Der blev straks slået alarm, og slukning påbegyndtes med skum og senere — da dokken var blevet fyldt — med vand, ligesom brandvæsenet fra land tilkaldtes. Ilden bredte sig hurtigt til ladningen i lastrum nr. 4, men kl. 17<sup>00</sup> var branden under kontrol. Ved branden beskadigedes en del af ladningen af ild og vand, medens skibet kun led ringe skade.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til brandens opståen.

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

*Brand om bord* i dagene <sup>12</sup>/<sub>11</sub>—<sup>14</sup>/<sub>11</sub> 55 i Kobe.

Søforklaring i Kobe d. <sup>15</sup>/<sub>11</sub> 55.

Kl. 14<sup>45</sup>, da E. M. lå ved kaj i Kobe og lossede stykgods fra samtlige luger, opdagedes brand i nr. 2 underlast, i hvilken der var stuvet bomudsballer. Der blev omgående slået alarm, og brandvæsenet fra land tilkaldtes. Slukning påbegyndtes straks med skum og vand, og kl. 14<sup>50</sup> ankom brandvæsenet samt slukningsfartøjer og deltog i bekæmpelsen af branden, hvis arnested antoges at være i den forreste del af underlasten i bb.s side. Kl. 15<sup>25</sup>, da ilden var dæmpet, og røgdudviklingen formindsket, skalkedes lugen, og alle ventilationsåbninger lukkedes og tildækkedes, hvorefter der åbnedes for CO<sub>2</sub> tjl lastrummet. Samtidig skalkedes skibets øvrige luger, og det besluttedes at holde lastrummene lukket i 48 timer. Der rekvireredes yderligere CO<sub>2</sub> fra land, som fra kl. 18<sup>00</sup> tilførtes nr. 1 lastrum og mellemdæk. Kl. 23<sup>00</sup> konstatereds det, at temperaturen af dæk og skibssider var aftaget betydeligt. D. <sup>13</sup>/<sub>11</sub> tilførtes lastrum nr. 2 yderligere CO<sub>2</sub>. D. <sup>14</sup>/<sub>11</sub> kl. 15<sup>45</sup> åbnedes 2-lugen på for- og agterkant. Da der konstateredes

ild i bomuldsballerne flere steder, sendtes røgdykkere fra land ned i lastrummet, hvor ilden bekæmpedes med sæbevand. Da ild og røg imidlertid tiltog, skalkedes lugen påny kl. 16<sup>40</sup>, hvorefter lastrummet sattes under vand. Kl. 19<sup>20</sup> var røgudviklingen aftaget væsentligt, og en senere undersøgelse ved røgdykkere syntes at vise, at branden var slukket. Lastrummet holdtes dog under vand i endnu 14 timer. Ved branden led såvel skib som ladning en del skade.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes uforsigtig omgang med ild.

325. Ff. GØTUNES af Gøte, 61 B. R. T. Bygget 1942 af eg. På fiskeri i Atlanterhavet.

*Brand om bord* d. 12/12 55 i Atlanterhavet; *forlist*.

Søforklaring i Fuglefjord d. 16/12 55.

Kl. 00<sup>30</sup>, da G. befandt sig ca. 11 sm. S. for Myggenæs, opdagedes det, at det elektriske lys begyndte at brænde svagere, og en undersøgelse viste, at der var ild i motorrummet i bb.s side under olietanken. Det forsøgte at bekæmpe ilden med ildslukkere, men da ilden tog til i styrke, blussedes efter hjælp. Kl. ca. 02<sup>00</sup> blev besætningen taget om bord i et fiskefartøj, der var kommet til undsætning. Kl. ca. 07<sup>00</sup> da ilden var blevet meget voldsom, forsøgte det ved hjælp af spuleslanger fra flere fartøjer, som var kommet til stede, at slukke ilden, men uden resultat, og kl. 14<sup>45</sup> sank G.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til brandens opståen.

326. M/S BORREBY af Århus, 1857 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra Las Palmas til København med bananer, tomater og vin.

*Brand om bord* d. 27/12 og 28/12 55 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Århus d. 6/1 56.

Kl. 11<sup>30</sup>, da B. befandt sig på 34°00'N. 13°09'V., mindskedes farten på grund af ild i motorens skylleluftkanaler, og samtidig sås røg trænge op fra lastrum nr. 3. Al ventilation til lastrummet stoppedes straks, og da et forsøg på at bekæmpe ilden med vand mislykkedes, skalkedes lugerne, og der sattes kulsyre til alle rum i agterskibet. D. 28/12, da temperaturen i lastrummet syntes at være aftaget, åbnedes en luge til 3-lasten, hvorfra det fortsat røg kraftigt. Ved hjælp af vandstråler slukkedes ilden helt. Ved branden blev en del af ladningen samt luger, ristværker og elektrisk installation ødelagt.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at gnister fra ilden i skylleluftkanalerne gennem skorstenen er kommet ud i det fri og derfra er trængt ned i lastrummet gennem en åbenstående luge.

327. Ff. RÅDNI af Vaag, 466 B. R. T. Bygget af stål. På rejse fra Vaag til Klaksvig.

*Brand om bord* d. 30/12 55 i Det nordlige Atlanterhav.

Søforklaring i Vaag d. 1/2 56.

Kl. 05<sup>30</sup>, da R. befandt sig N. for Hælin ved Nolsø, opstod der pludselig brand bag strømfordelingstavlen i bestiklukafet. Maskinen blev straks stoppet, og strømmen til broen afbrudt. Ilden blev slukket ved hjælp af skumslukkere og vand. Ved branden blev tavlen beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes forkert tilslutning af fødekablet til strømtavlen i forbindelse med afledningsfejl på nettet.

## FORSVUNDET

328. Ff. MASCOT af-Neksø, 13 B. R. T. Bygget 1940. På fiskeri i Østersøen.

*Forsvundet i januar 1955 i Østersøen; 3 omkomne.*

Søforklaring og søforhør i Neksø d. 11/2 55.

D. 5/1 afsejlede M. sammen med Ff. „TOVE" af Neksø for at gå på fiskeri ved Klaipeda. D. 17/1 om morgenen blev M. set af Ff. „VITO" af Sandvig, der lå opankret ca. 20 sm. V. for Klaipeda, medens M. var ved at sætte laksekroge ud på Ø.-lig kurs. Samme eftermiddag blæste det op til orkanagtig storm fra NV. Da M. og T. ikke senere er vendt hjem, og da der senere er drevet et redningsbælte fra T. og en bølge samt vraggods fra M. i land S. for Klaipeda, må begge fartøjer antages at være forlist med mand og mus.

Anm. 1. De omkomne er: Fiskeskipper Jens Otto Clausen samt fiskerne Morten Knudsen og Carl Edvard Smidt, alle af Neksø.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

329. Ff. TOVE af Neksø, 20 B. R. T. På fiskeri i Østersøen.

*Forsvundet i januar 1955 i Østersøen; 3 omkomne.*

Søforklaring og søforhør i Neksø d. 11/2 55. Forligsanmeldelse dat. 17/6 55.

Se nr. 328.

Anm. De omkomne er: Fiskeskipper Eigil Emanuel Nordahn Frederiksen samt fiskerne Jens Ancher Pedersen og Børge Svend Johannes Jensen, alle af Nekso.

330. Ff. ELKANA af Tejn, 12 B. R. T. Bygget 1930 af fyr og eg. På fiskeri i Østersøen.

*Forsvundet* i april 1955 i Østersøen; 3 omkomne.

Søforklaring og søforhør i Allinge d.  $\frac{8}{7}$  55.

D.  $\frac{25}{4}$  fiskede E. og Ff. „KATTEGAT“ af Tejn nær ved hinanden ca. 15 sm. Ø. for Hela i Danzigbugten. I løbet af aftenen blæste det op til meget stærk storm med sne og usigtbart vejr, og kl. ca. 22<sup>30</sup> tabte K. E. af syne på grund af den nedsatte sigtbarhed. Da der ikke siden er set eller hørt noget til E., må det antages at fartøjet er forlist med mand og mus.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskerne Arne Johannes Holm, Jørgen Mortensen og Vilmer Holm, alle af Tejn.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

331. Ff. VIKING af Hirtshals, 6 B. R. T. Bygget 1931.

*Borteblevet* i august/september 1955 i Nordsøen; 1 omkommet.

Søforklaring og søforhør i Hirtshals d.  $\frac{16}{9}$  55.

D.  $\frac{29}{8}$  kl. ca. 02<sup>00</sup> afsejlede V. fra Hirtshals havn. D.  $\frac{2}{9}$  blev føreren, der var alene om bord, fundet død ved Liver Å's udløb ved Skallerup. Da der intet er hørt eller set til fartøjet, må det antages at være forlist.

Anm. 1. Den omkomne er: Fisker Thomas Mikael Nielsen af Hirtshals.

Anm. 2. Der er intet oplyst om årsagen til forliset.

## MINESPRÆNGNING o. 1. KRIGSÅRSAG

I året 1955 er intet dansk skib havareret som følge af minesprængning.

### OVERBORDFALD

332. M/S MATHILDE MÆRSK af Kalundborg, 4715 B. R. T. Bygget 1950 af stål.

På rejse fra Yokohama til Hongkong med stykgods.

*En mand forsvundet* d.  $\frac{3}{1}$  55 i Stillehavet.

Søforklaring i Hongkong d.  $\frac{7}{1}$  55

Kl. 06<sup>55</sup>, da M. M. befandt sig på 26°35'N. 128°45'Ø. styrende 235° rv., savnedes bådsmænd Gunnar Mortensen af Aarhus, der sidst var set kl. ca. 05<sup>30</sup> siddende i matrosmessen. Skibet blev straks lagt på modsat kurs, og en undersøgelse iværksattes om bord, men uden resultat. Kl. 16<sup>00</sup> fortsattes sejladsen.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er faldet over bord og druknet.

333. Ff. IRENE af Hvide Sande. På fiskeri i Kattegat.

*En mand faldet over bord og druknet* d.  $\frac{14}{1}$  55 i Kattegat

Søforklaring og søforhør i Grenaa d.  $\frac{17}{1}$  55.

Kl. ca. 22<sup>30</sup>, da I., der havde trawl ude, i roligt vejr befandt sig ca. 10 sm. SSØ. for Grenaa, fik trawlet hold i bunden. Efter at holdet var klaret, blev motoren sat på langsomt frem, og trossen, der fra en klampe i stb.s side midtskibs førte inden om en pullert på stb.s side af hækken, blev af besætningen — 2 mand — hjulpet fri af pullerten. Herunder mistede fartøjets fører — Hans Peter Kristensen af Hvide Sande — fodfæstet og blev revet over bord. Der blev straks kastet en redningskrans ud til den overbordfaldne, men denne reagerede ikke og sank kort efter. Farvandet eftersøgte i ca.  $\frac{1}{2}$  time, men forgæves, hvorefter der sejledes mod Grenaa.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

334. Ff. JOAN-INGOLF af Lemvig, 30 B. R. T. Bygget 1950 af eg og bøg. På fiskeri i Østersøen.

*En mand faldet over bord og druknet* d.  $\frac{22}{2}$  55 i Østersøen.

Søforhør i Rønne d.  $\frac{24}{2}$  55.



Kl 18<sup>30</sup>, da J.-I. under en frisk brise med høj sø befandt sig ca. 160 sm. Ø. for Hammerens fyr, hørtes råb om hjælp, og fartøjets fører — fiskeskipper Hartvig Jepsen af Lemvig — der havde været alene på dækket, sås ligge i vandet ca. 15—20 favne fra fartøjet. En redningskrans kastedes ud til den overbordfaldne, og der styredes ud mod ham, men umiddelbart efter forsvandt han og kom ikke mere til syne. En eftersøgning gav intet resultat.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at føreren under forsøg på at bort-hugge isen på fartøjets sider er gledet på dækket og er faldet over bord.

335. M/S BIRKHOLM af Randers, 1797 B. R. T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Lattaquie til Alexandria med stykgods.

*En mand forsvundet d. 6/5 55 i Middelhavet.*

Søforhør i København d. 24/5 55.

Kl. 23<sup>04</sup> savnedes elev-matros Kjeld Vilhelm Scheibel af Hellerup, der sidst var set kl. ca. 22<sup>50</sup>, da han var på vej agterover på dækket. Det var klart, stille vejr. Skibet lagdes på modsat kurs, men da der d. 7/5 kl. 01<sup>50</sup> ikke var set noget til den savnede, fortsattes sejladsen.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er faldet over bord og druknet.

336. S/S LILY NIELSEN af København. 1569 B. R. T. Bygget 1951 af stål.

*En mand faldet over bord hovel og druknet d 55 i Godthåb havn*

Søforhør i København d. 12/8 55.

Kl. ca. 20<sup>20</sup>, da fyrbøder Kaj Børge Jensen af København var på vej agterover på dækslasten agter, trådte han til side for et slæng træ, der var under ophivning, hvorved han snublede og faldt i havnen. En mand af besætningen sprang straks ud efter den overbordfaldne, der hurtigt blev taget op i en tililende båd og kørt på hospitalet, hvor det konstateredes, at døden var indtrådt som følge af drukning.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

337. Ff. FYLLA af Esbjerg, 36 B. R. T. Bygget 1928 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

*En mand trukket over bord og druknet d. 22/8 55.*

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 22/8 55.

Kl. Ca. 04<sup>45</sup>, da F. I stille, diset vejr med rolig sø var ved at løbe liner ud på en fiskeplads ca. 11 sm. Ø.t.S. for Grimsby med motoren gående halv kraft frem, hørtes råb fra trediemanden — fisker Ejvind Hansen af Esbjerg — der stod ved tømestangen og styrede linen til. Motoren sattes straks på fuld kraft bak, men kort efter sås den pågældende, der tilsyneladende havde fået en bugt af linen om benet, blive trukket ud over agterenden. Den overbordfaldne sås svømme nogle enkelte tag, hvorefter han sank. Eftersøgningen fortsattes i 1<sup>1/2</sup>—2 timer, men da der intet senere sås til den overbordfaldne, sejledes til Esbjerg.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

338. Stf. SKJOLD af København, 20 B. R. T. Bygget 1919 af eg. På stenfiskeri i Kattegat.

*En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 28/9 55 i Kattegat.*

Søforhør i København d. 5/10 55.

Kl. 11<sup>45</sup>, da S. befandt sig til ankers ca. 2 sm. S. for Falkenberg havn, skulle ankeret lettes, og skibet sejles et stykke fremover. Dykkeren — Keld Voss Augustsen af København — kaldtes op, og skruen kobledes til for frem. Under letningen stod dykkeren på dykkerlejderen med overkroppen ind over rælingen og med frontglasset åbent. Efter et par minutters forløb hørte føreren, der opholdt sig i styrehuset, lyden af et fald mod vandoverfladen, og en undersøgelse viste, at dykkeren var forsvundet. Umiddelbart efter gik maskinen i stå. Håndluftpumpen blev straks koblet til, men det viste sig umuligt at få luft gennem slangen. Det viste sig nu, at dykkeren hang i livlinen ca. 1 fod under skruen. Det forsøgtes forgæves at tørne skruen, og da det efter en halv times forløb ikke var lykkedes at få dykkeren fri, roede føreren til Falkenberg i jollen efter hjælp. En dykker gik ned og fik den forulykkede dykker fri. Denne var da druknet.

Anm. Ministeriet må antage, at dykkeren har fået et ildebefindende og er faldet over bord.

339. M/S ARGENTINEAN REEFER af Esbjerg, 2826 B. R. T. Bygget 1940 af stål. På rejse fra New Orleans til Havana.

*En mand forsvundet d. 26/12 55 i Floridastrædet.*

Indberetning fra det danske generalkonsulat i Havana dat. 30/12 55. Søforklaring i New Orleans d. 3/1 56.

Kl. ca. 06<sup>20</sup>, da A. R. i stille, klart vejr var ved at gå i havn i Havanna, savnedes den spanske matros Sergio Omar Garcia Garcia, der sidst var set kl. ca. 02<sup>00</sup>, og en eftersøgning om bord gav intet resultat.

Anm. Ministeriet må antage, at dykkeren har fået et ildebefindende og er faldet over bord.

## ANDRE ULYKKESTILFÆLDE

340. M/S PETER VESSEL af Larvik, 1419 B. R. T. Bygget 1937 af stål.

*En mand af besætningen omkommet ved ulykkestilfælde d. 7/1 55 i Korsør havn.*

Politirapport dat. 8/1 55. Søforklaring og søforhør i Korsør d. 15/1 55.

Kl. 03<sup>20</sup>, da P. V. under en jævn ØSØ.-lig brise med en wire i land for var ved at manøvrere langs kaj i Korsør, faldt stævnen ud fra kajen. Under forsøg på at stikke ud på wiren bekneb denne sig i wiretromlen. Herved totnede wiren op, og den midterste rulle i halegattet på bb.s ræling brækkede af. Rullen, der vejede ca. 10 kg, blev slynget tværs over bakken og ramte matros Rasmus Rasmussen af Nyborg i brystet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet hvor han senere afgik ved døden som følge af sme kvæstelser.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

341. S/S IVAN KONDRUP af København, 2455 B. R. T. Bygget 1937 af stål.

*En mand kommet til skade d. 9/1 55 i Københavns havn.*

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 9/1 55.

Kl. ca. 11<sup>15</sup>, da I. K. lå fortojet langs kaj i Frihavnen, var en mand af besætningen beskæftiget med at nedtage dækslastoprigningen efter kokslast på fordækket i stb.s side ud for 2-lugen, der var afdækket. Herunder stod den pågældende på en vandret planke, der var sømmet til lodrette støtter i en højde af 3—4 m over dækket og lænede sig mod en vandret planke omtrent i hoftehøjde. Pludselig løsnedes den øverste af plankerne sig, og den pågældende faldt ind over dækket og ned gennem lugen til bunden af lastrummet, et fald på ca. 12 m. Den pågældende, der var alvorligt kvæstet, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at planken mellem dæksstøtterne er blevet slået løs under losning af ladningen med kran fra land.

342. S/S HARRILDSBORG af København, 2492 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra Garston til Casablanca i ballast.

*En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 15/1 55 i Biscayabugten.*

Søforklaring i Casablanca d. 21/1 55.

Kl. 11<sup>10</sup>, da H. under en SV.-lig kuling befandt sig i Biscayabugten, skulle opfejning fra lasten hives op gennem 2-lugen, hvor et lugedæksel var fjernet. Til ophivningen, der foregik ved hjælp af spil, benyttedes lossebommens losseløber, der fra lossehjulet på nokken af den sænkede bom var skåret gennem en blok, som var ophængt i en 1½" hampestop under bommen over lugeåbningen. Under ophivningen af en beholder med opfejning, der tilsammen ophængt, sprængtes, og lugemanden — ungmand Finn Christiansen af Sønderborg — der under ophivningen havde stået delvis på skærstokken og søgt at holde beholderen fri af denne ved at styre losseløberen med hånden, mistede fodfæstet og styrtede gennem lugeåbningen ned i lasten, hvor han ramte garneringen med hoved og venstre skulder. Den tilskadekomne afgik senere ved døden som følge af sine kvæstelser.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

343. M/S HENRIK DANICA af København, 845 B. R. T. Bygget 1952 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 24/1 55 i Københavns havn.*

Politirapport dat. 24/1 55. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 26/1 55.

Kl. ca. 14<sup>27</sup>, da H. D. lå fortojet ved Søndre Toldbod, faldt en letmatros der var beskæftiget med klargøring på mellemdæk nr. 2, gennem den afdækkede mellemdæksluge, der ikke var forsynet med sceptre og stræktove, ned i underlasten, et fald på ca. 3 m. Den pågældende, der kom lettere til skade, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

344. S/S SVANHOLM af Aalborg, 1320 B. R. T. Bygget 1922 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 24/1 55 i Københavns havn.*

Politirapport dat. 24/1 55.

Kl. ca. 17<sup>50</sup>, da S. lossede salt ved Islands Brygge, kom en havnearbejder i klemme mellem en tom lossespand og en fyldt, der under ophivning var kommet i svingning. Den pågældende blev i en tilkaldt ambulance kørt på hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

345. S/S DON af Goole.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 26/1 55 i Københavns havn.*

Politirapport dat. 26/1 55. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 26/1 55.

Kl. 08<sup>15</sup>, da D. lå fortøjet ved Islands Brygge og lossede stykgods, skulle 2-bommen toppes ved hjælp af 1-spillet, hvortil 2-bommens hangertaljeløber var ført gennem en blok i dækket og fodblokken på 1-bommen. Herunder fiskede 2-bommens lossekrog i lønningen, og derved sprængtes en af de bolte, der holdt 1-bommens fodbloks blokhus sammen, og hvori en kæde, der tjente til at holde blokken oppe, var fastsøkket. Blokken faldt ned og ramte en havnearbejder, der betjente spillet, i hovedet. Den pågældende, der havde fået en hjernerystelse, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

346. S/S ROYAL af Arendal, 2051 B. R. T. Bygget 1920 af stål.

*En person kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 30/1 55 i Odense havn.*

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 30/1 55.

Kl. ca. 20<sup>00</sup>, da R. lå i Odense havn med afdækkede luger, der ikke var omgivet af stræktov eller anden indhegning, og med lugedækslerne anbragt langs lugerne i højde med lugekarmene, benyttede en kvinde, der fra agterskibet skulle midtskibs til landgangen, de opstabilede dæksler ved agterlugen under passagen forefter. Herunder mistede den pågældende fodfæstet på dækslerne, der var glatte efter regn, og styrtede ned i lastrummet — et fald på ca. 10 m — og fik forskellige kvæstelser. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

347. M/S MORELIA af København, 8437 B. R. T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra Marseille til Antwerpen.

*En mand af besætningen omkommet ved ulykkestilfælde d. 4/2 55 i Middelhavet.*

Søforklaring i Antwerpen d. 10/2 55. Søforhør i København d. 19/2 55.

Kl. 08<sup>50</sup>, medens M. i stille vejr befandt sig i Middelhavet, styrtede matros Gunnar Nielsen af Hals, der var beskæftiget med at lapsalve vantet på agterste mast, ned på dækket fra en højde af ca. 2 fod under mastens gods. I faldet ramte han dækshuset eller gelænderet og pådrog sig et svært kraniebrud. Kl. ca. 11<sup>30</sup> afgik den tilskadekomne ved døden.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at det stik, hvormed bådsmandsstolen var fastgjort til den topjolle, der benyttedes under arbejdet i rigningen, har løsnet sig.

348. M/S MANCHURIA af København, 8371 B. R. T. Bygget 1945 af stål.

*En mand omkommet ved cyanforgiftning d. 6/2 55 i Københavns havn.*

Politirapport dat. 6/2 55. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 7/2 55.

Kl. 07<sup>00</sup> fandtes vagtmanden om bord i M., der lå fortøjet ved Midtermolen i Københavns Frihavn, og hvor Københavns karantænevæsen aftenen før havde foretaget udgasning for rotter, på hoveddækket i bb.s side agten for maskinrummet. Den pågældende, Harald Emil Sørensen af København, blev i en ambulance kørt til Retsmedicinsk Institut, hvor det konstateredes, at døden var indtrådt, og at dødsårsagen var cyanforgiftning.

Anm. Ministeriet må antage, at dødsfaldet skyldes, at vagtsmanden i strid med givet påbud er gået ind i skibets lukkede rum.

349. M/S BELGRANO af Oslo, 5205 B. R. T. Bygget 1943 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 16/2 55 i Københavns havn.*

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 17/2 55.

Kl. 13<sup>15</sup>, da B. lå i 10 m bassinet, skulle en mand af besætningen ned i lastrum nr. 3. Da den pågældende befandt sig ved mellemdækslugen, ville han træde ud på lugen, men da denne var afdækket ved lejderen, faldt han ned i underlasten, et fald på ca. 4 m, og kvæstede brystkassen. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

350. Ff. WEST BOUND af Hirtshals, 17 B. R. T. Bygget 1916. På rejse fra Hirtshals til fiskeplads i Nordsøen.

*En mand af besætningen fundet bevidstløs d. 23/2 55.*

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 23/2 55.

Kl. ca. 05<sup>00</sup> afsejlede W. B. fra Hirtshals. Kl. ca. 05<sup>30</sup> fandtes kokken, der havde overnattet alene om bord, sovende i lukafet, og ved forsøg på vækning reagerede han ikke. Da det viste sig umuligt at tænde en tændstik i lukafet, hvor der var meget varmt, blev der straks luftet ud, og kursen sattes mod Hirtshals, samtidig med at der tilkaldtes lægehjælp over radioen. Efter ankomsten til Hirtshals kl. ca. 06<sup>00</sup> blev den pågældende, der stadig var bevidstløs, i en ambulance kørt på hospitalet. En undersøgelse viste, at ildovnens afterærkrør var meget sodfyldt.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at ventilationen til opholdsrummet ikke har været fuldt effektiv, og at ildovnen derfor har forårsaget iltmangel i rummet.

351. M/S DISKO af København, 1496 B. R. T. Bygget 1927 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 19/3 55 i Københavns havn.*

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 19/3 55. Politirapport dat. 19/3 55.

Kl. ca. 08<sup>20</sup> var en havnearbejder på vej op ad lejderen fra lastrum nr. 2. Da han skulle passere mellemdækket, hvor lejderen var bøjet uden om lugekarmen, forfejlede han sit greb om lejderen og styrtede ned i bunden af lastrummet — et fald på 4½ m. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

352. S/S VERNA af Helsingborg.

*En havnearbejder kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 13/4 55 i Kastrup havn.

Politirapport samt rapport fra statens skibstilsyn dat. 13/4 55.

Kl. ca. 10<sup>00</sup>, da V. lå fortojet langs kaj og lossede svovlkis i træbakker, var en bakke under ophivning fra lastrummet ved hjælp af skibets dampspil. Herunder flækkede en styreklods i koblingen på spillets mellemaksel og faldt ud, hvorved koblingen gled ud af indgreb, så at bakken med ca. 700 kg svovlkis, der var hevet halvt op, overhalede spillet og faldt ned og ramte en havnearbejder, der blev alvorligt kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet. En undersøgelse viste, at spillets bremsebånd var ubrugeligt.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes dels en støbefejl i koblingens styreklods, dels den omstændighed, at spillets bremsesystem var i uorden.

353. S/S HARRILDSBORG af København, 2492 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse til Port Talbot med jernerts.

*En mand omkommet ved ulykkestilfælde* d. 14/4 55 i Port Talbot.

Kl. 22<sup>25</sup>, da H. var for indgående i Port Talbot, og der skulle gøres klar for og agter, savnedes tømmermand José Nelson Medina af Las Palmas, der ca. 1 time forinden sammen med andre medlemmer af besætningen havde søgt ly under bakken. Ved en straks efter foretaget undersøgelse fandtes tømmermanden liggende bevidstløs på garneringen i lastrum nr. 1. Den pågældende blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet, men ved ankomsten dertil konstateredes det, at døden var indtrådt.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til ulykken.

354. M/S OSLOFJORD af Oslo.

*2 havnearbejdere kvæstet ved ulykkestilfælde* d. 26/5 55 i Københavns havn.

Politirapport dat. 26/5 55. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 26/5 55.

Kl. 08<sup>15</sup> fiskede en ladebakke under ophivning i 2-lugen en skærstok, der ikke var sikret. Skærstokken blev løftet op af sporet, hvorved nogle pålagte lugedæksler faldt ned på 2-mellemdækket og i faldet ramte 2 havnearbejdere, der blev kvæstet. I en tilkaldt ambulance blev de tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at skærstokken ikke var forskriftsmæssigt sikret.

355. M/S HENRIK DANICA af København, 845 B. R. T. Bygget 1952 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 31/5 55 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 1/6 55.

Kl. 14<sup>00</sup>, da H. D. lå ved Sdr. Toldbod og lossede tomt returgoods fra 2-lugen ved hjælp af to bomme, hvoraf den ene var svunget ud over søsiden og den anden ind over land, kom et slæng med 21 kasser under ophivning i sving og ramte en havnearbejder, der blev trykket over mod nogle tøndes i lasten. Da samtidig stb.s gert sprængtes, faldt flere kasser ud af slænget og ramte den pågældende, der i en tilkaldt ambulance blev kørt på hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at der ikke har været hevet samtidig og med samme fart på de to lossespil, samt at gert og preventer ikke har båret sammen.

356. M/S KORSHOLM af Horsens, 965 B. R. T. Bygget 1950 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 6/6 55 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 7/6 55.

Kl. 15<sup>13</sup>, da K. lå i Kronløbsbassinets og lossede zinkplader i ruller ved hjælp af løshager, der huggedes i hver ende af rullerne smuttede en hage ud af en rulle, der var under ophivning, hvorved rullen fra dækshøjde faldt ned i lasten og ramte en havnearbejder, der fik overfladiske skrammer på højre skulder. Den pågældende blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

357. M/S GULLFOSS af Reykjavik, 3858 B. R. T. Bygget 1950.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 9/6 55 i Københavns havn.

Politirapport dat. 9/6 55.

Kl. 21<sup>15</sup>, da G. lå ved Asiatisk Plads og lastede gasflasker, gled en flaske ud af et slæng, der var under nedfiring i lastrummet, og ramte en havnearbejder på venstre ben, hvorved benet brækkede. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

358. M/S GRETCHEN VON ALWÖRDEN af Hamburg, 339 B.R.T.

*2 mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 21/6 55 i Frederikshavn.*

Rapport fra statens skibstilsyn samt politirapport dat. 21/6 55.

Kl. ca. 12<sup>00</sup>, da G. v. A. lå ved kulkajen og lossede korn, var 2 sække hvede under ophivning fra lastrummet. Herunder fiskede sjæklen mellem lossekrog og losseløber underkant af den agterste skærstok, der ikke var sikret mod ophivning, hvorved skærstokken blev hevet ud af sit spor og faldt ned i lastrummet og ramte 2 havnearbejdere, der fik forskellige kvæstelser. De tilskadede blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

359. S/S BALTISTAN af London.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 24/6 55 i Københavns havn.*

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24/6 55. Politirapport dat. 24/6 55.

Kl. 18<sup>15</sup>, da B. lå ved midtermolen i Frihavnen og lossede korn, skulle røret fra en korn-suger føres på plads i 1-lugens 1. sektion, der var afdækket. Herunder fiskede røret skærstokken, der blev rykket ca. 30 cm ud af sit leje, hvorved lugerne fra 2. sektion og en havnearbejder, der havde stået på disse luger, faldt ned i lasten, et fald på ca. 10 m. I en tilkaldt ambulance blev havnearbejderen kørt på hospitalet med alvorlige kvæstelser.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at skærstokken ikke har været forsvarligt sikret.

360. Dæksbåd RITA af Bogø, 6 B. R. T. På stenfiskeri i Smålandsfarvandet.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 17/7 55 i Smålandsfarvandet.*

Politirapport dat. 17/7 55. Rapporter fra statens skibstilsyn dat. 11/8, 27/10 og 21/11 55.

Kl. ca. 11<sup>00</sup>, da R. lå opankret i Kalvestrømmen, skulle en sten fires ned i lasten hængende i en stengrab. Herunder skete der brud på grabben, hvorved stenen faldt ned i lasten. Umiddelbart efter faldt bommen ned mod styrehuset, hvorefter bommens rodende huggede ud af svanehalsen og ramte dykkermedhjælperen, der stod ved spillet, i hovedet. R. blev sejlet ind til Masnedø havn, hvor en ambulance bragte den tilskadede til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at bommens kraftige vibrationer, da stenen faldt ud af grabben, har forårsaget, at bommen, der var i topstilling, blev slået ind mod masten, hvorved hangerblokken, der ved en krog var hugget i en øjebolt på masten, har slået musingen løs og derefter er hugget ud.

361. S/S NORDBORG af København, 2000 B. R. T. Bygget 1930 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 6/8 55 i Kyndby.*

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 6/8 55.

Kl. ca. 20<sup>00</sup>, da N. skulle forhale i Kyndby havn, faldt landgangen ned på kajen, hvorved en mand af besætningen, der var på vej ombord, kom til skade og blev ført på hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at de personer, der firede landgangen, ikke udviste fornøden agtpågivenhed.

362. M/S CITY OF NORWICH af Vaag, 109 B. R. T. Bygget 1885 af eg.

*En mand omkommet som følge af ulykkestilfælde d. 15/8 55 i Vaag.*

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 16/8 55. Søforhør på Suderø d. 3/11 55.

Kl. ca. 14<sup>30</sup> lå C. of N. i Vaag og lastede sildetønder, fyldt med salt, ved hjælp af en ca. 7 m lang fyrretræsboom, der midlertidigt var rigget op som lossebom. Herunder gled bøjlen, i hvilken pikfaldet, der benyttedes som hanger, var fastgjort, ud over bommens nok, hvorved bommen faldt ind over kajen og ramte bedstemand Niclas Johan Hovgaard af Hove i baghovedet. Den tilskadede, der straks blev ført til sygehuset i Tveraa, afgik senere ved døden som følge af sine kvæstelser.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at hangerbøjlen ikke var forsvarligt fæstnet til bommen.

363. D.F.D.S. LÆGTER nr. 51 af København, 155 B. R. T. Bygget 1898 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 17/8 55 i Københavns havn.*

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 17/8 55.

Kl. ca. 13<sup>30</sup>, da lægter nr. 51 lå i Kronløbsbassin og lastede klid i spande gennem den delvis afdækkede luge, kom lossespanden uklar af den agterste tværskibs skærstok, hvorved skærstokken bøjedes forefter, og den langkibs træskærstok samt lugedækslerne over agterste lugesektion faldt ned i lasten og ramte en havnearbejder, der fik ansigtet forslået. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadede kørt på hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

364. SM. ANNA af Nykøbing F., 50 B. R. T. Bygget 1869 af eg.

*En havnearbejder kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 10/9 55 i Nykøbing F.*

Politirapport dat. 10/9 55. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 11/9 55.

Kl. 14<sup>30</sup>, medens A. lå fortøjet i Nykøbing, sprængtes hangeren under ophivning af et slæng bestående af 6 sække superfosfat å 50 kg og faldt ned og ramte en havnearbejder, der

stod på et lastmotorkøretøj på kajen og tog imod slængene, over ryggen. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance koit på hospitalet, En undersøgelse viste, at en wirestrop i hangeren var rustet igennem ved bændslet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

365. M/S OLUF SVEN af København, 500 B. R. T. Bygget 1952 af stål.

*En mand af besætningen dræbt ved ulykkestilfælde d. 7/10 55 på Southend red.*

Søforklaring i London d. 13/10 55.

Kl. 11<sup>10</sup>, da O. S. lå opankret på Southend red, skulle fokkemasten, der var indrettet til at lægges ned, fires forefter ved hjælp af løberen fra nr. 2 lossebom på stormasten og losse-spillet. 3. styrmand A. Mathiasen var herunder beskæftiget ved stb. nr. 1 spil med samtidig med nedlægningen at fire på hangeren til en på fokkemastens agterkant anbragt bom. Da masten var omtrent affiret, svingede den pludseligt ud til stb., hvorved bom og mast knækkede og faldt udenbords. 3. styrmand fandtes straks efter liggende ved spillet med svære kvæstelser i hovedet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt båd og ambulance ført til hospital i land, hvor han dagen efter afgik ved døden på grund af sine kvæstelser.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken kunne have været undgået, hvis bommen under nedfiringen enten havde været taget af eller fastgjort til masten.

366. M/S MAAGEN af Hammerhavnen, 234 B. R. T. Bygget 1920 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 18/10 55 i Københavns havn.*

Politirapport dat. 18/10 55. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20/10 55.

Kl. ca. 17<sup>10</sup>, da M. var under indsejling til slusen i Sydhavnen, skulle en mand af besætningen tage en tøm med en fortøjningswire, der var fastgjort som spring på kajen. Herunder kom wiren uklar af rullen, og samtidig trådte den pågældende med sin højre fod ind i en bugt af wiren. Da denne kort efter totnede op på grund af skibets fart fremover, kom benet i klemme, hvorved det brækkede. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

367. S/S MARGRETHE af Aalborg, 1900 B. R. T. Bygget 1914 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 18/10 55 i Københavns havn.*

Politirapport dat. 18/10 55.

Kl. ca. 13<sup>45</sup>, da M. lå ved Christians Brygge og lossede stykgods, var en længe med 3 vareballer, der hver vejede ca. 200 kg, under ophivning fra lastrum nr. 3. Herunder tømmede længen mod lugekarmen, hvorved vareballerne forskubbete sig i stroppen og faldt ned i lastrummet, hvor en havnearbejder blev ramt på venstre fod. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

368. M/S VEDBY af Kalvehave, 4479 B. R. T. Bygget 1942 af stål. På rejse fra Panama-kanalen til Los Angeles.

*En mand kommet til skade ved eksplosion i maskinrummet d. 18/10 55 i Stillehavet.*

Indberetning fra geenralkonsulatet i San Francisco dat. 30/12 55.

Kl. 01<sup>33</sup>, da V. befandt sig ca. 60'sm. V. for Californiens S.-spids, indtraf en eksplosion i hovedmaskinen, og en stikflamme ramte en maskinassistent, der blev alvorligt forbrændt i ansigtet, på hals, ryg, arme og hænder. Den pågældende kom straks under behandling ombord, og der indhentedes lægeråd fra U. S. Coast Guard i Los Angeles. D. 20/10 kl. ca. 19<sup>15</sup> overførtes den tilskadekomne i søen til U. S. Coast Guard kutter „PERSEUS“, der bragte ham til hospital i San Diego.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes, at varmen fra et trykleje, der var løbet varmt, har forplantet sig til krumtaphuset, hvorved de deri værende oliedampe er blevet antændt.

369. M/S MORIAN af Uetersen (Tyskland).

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 25/10 55 i Aarhus havn.*

Politirapport dat. 25/10 55. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 25/10 55.

Kl. ca. 10<sup>50</sup>, da M. lå ved oliemøllens silopakhus i Sydhavnen og lossede soyabønner, blev en kasse med ca. 500 kg bønner hevet op af lastrummet. Herunder faldt lossebommen ned og ramte en havnearbejder, der var beskæftiget i lastrummet, over ryggen. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet. En undersøgelse viste, at en split, hvormed hangerblokkens bolt var sikret, var slidt over, hvorved blokkhuset havde åbnet sig.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

370. M/S INDIA af København, 9549 B. R. T. Bygget 1930 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 27/10 55 i Aalborg havn.*

Politirapport dat. 27/10 55.

Kl. ca. 19<sup>30</sup>, da I. lå ved Rørdal og lastede cement, var nogle havnearbejdere beskæftiget med at flytte en presenning på mellemdækket ved 1-lugen, hvis agterste trediedel var afdækket. Herunder trådte en af havnearbejderne baglæns ud i den åbentstående del af lugen og faldt ned i bunden af lastrummet, et fald på ca. 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> m, og brækkede højre arm og ben. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

371. Ff. S. BJERREGAARD af Frederikshavn, 19 B. R. T. Bygget 1929. På fiskeri i Kattegat.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 29/10 55 i Kattegat.*

Rapport fra statens skibstilsyn og politirapport dat. 29/10 55.

Kl. ca. 14<sup>15</sup>, da S. B. under en frisk VSV.-lig brise med tilsvarende sø var ved at bjerge voddet ca. 15 sm. Ø.t.N. af Frederikshavn, skulle vodsækken hives op ved hjælp af en talje, der hang i en kæde, der var fastgjort i godset på stormasten. Herunder åbnede det nederste led i kæden sig, hvorved topblokken faldt ned og ramte en fisker i hovedet. S. B. sejlede straks ind til Frederikshavn, hvor den tilskadekomne, der havde pådraget sig kraniebrud og hjerne-rystelse, i en tilkaldt ambulance blev kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at kædeleddet ikke har været ordentligt sammensvejet.

372. M/S KAMBODIA af København, 10.461 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Aden til Penang med stykgods.

*Ekspllosion i motoren d. 16/11 55 i Den bengalske Havbugt; I mand omkommet.*

Søforklaring i Singapore d. 22/11 55.

Kl. 05<sup>20</sup>, da K. under en let V.-lig luftning befandt sig i Den bengalske Havbugt, gik stb.s hovedmotor i stå. Bb.s hovedmotor blev stoppet, og der foretoges en undersøgelse af stb.s hovedmotor. Undersøgelsen viste ingen fejl, og begge hovedmotorer sattes påny igang, bb.s motor fuld kraft frem og stb.s motor langsomt frem. Det viste sig nu, at der var ild i skylleluftsystemet i de 5 agterste cylindre på stb.s hovedmotor, særlig voldsomt i cylinder nr. 6. Der blev stoppet for brændstoftilførsel til denne cylinder, og motoren blev sat på meget langsom frem. Kl. ca. 07<sup>00</sup> indtraf en voldsom eksplosion i krumtaphuset på stb.s hovedmotor, og stikflammer slog ud igennem sikkerhedslemmene på agterkant, hvor motormand Holger Justesen af Hinnerup var beskæftiget med at male skylleluftblæser. Den pågældende blev ramt af stikflammerne og blev så stærkt forbrændt, at han kl. 13<sup>10</sup> afgik ved døden.

Anm. Ministeriet må antage, at en eksplosiv blanding af luft og olie, der er blevet dannet under maskinens stop, er blevet antændt af den varme toplade.

373. S/S KARADENIZ af Istanbul.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 29/11 55 i København.*

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 29/11 55.

Kl. 14<sup>45</sup>, medens K., hvorfra der lossedes solsikkefrø ved hjælp af sugere, lå fortøjet ved Vestkajen i Frihavnen, løftedes et af sugerørene i 2-lugen. Herved fiskede røret den agterste skærstok på mellemdækket. Skærstokken, der ikke var sikret, gled ud af sit spor og faldt ned i underlasten, hvor den strejfede en havnearbejder, der blev lettere kvæstet.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

374. SM. TORJAN af Odense, 136 B. R. T. Bygget 1910 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 29/12 55 i Wismar havn.*

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

Kl. ca. 09<sup>00</sup>, da T. med en hård V.-lig kuling agterind lå fortøjet uden på en lægter, skulle skibet forhale agterover til lasteplads ved kajen. Efter at fortøjningerne var taget, bakkedes langsomt i et agterspring, og da skibet lå ret an, blev der givet ordre om at slække på springet og straks derefter om at lade gå springet. Da springet var slækket, blev maskinen beordret fuld kraft bak. Umiddelbart efter hørtes et råb fra skibets ungmand, der passede springet, og maskinen blev straks beordret fuld kraft frem. Det viste sig, at ungmanden havde fået en tørt af wiren om benet, der var brækket ovenfor anklen. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt på hospitalet, hvor det viste sig nødvendigt at amputere benet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykkestilfældet skyldes tilskadekomnes uforsigtighed i forbindelse med vejforholdene.

## DANSKE SØRETTES DOMME

eller udtalelser i 1955 om  
søulykker overgået danske skibe.

<sup>23</sup>/<sub>2</sub> 55. Politimesteren i Rønne.

SM. „Ella“ af Rønne kollideret med fyrskibet „Kattegat SW.“.

(Se D.S.U.S. 1954 nr. 208.)

E.s bestemand vedtaget en bøde på 100 kr. for overtrædelse af sømandslovens § 76.

<sup>3</sup>/<sub>3</sub> 55. Ærøskøbing søret.

SM. „Adriana“ af Frederiksværk. En mand af besætningen kommet til skade ved ulykkestilfælde d. <sup>18</sup>/<sub>5</sub> 54 i Haderslev.

(Se D.S.U.S. 1954 nr. 348.)

A.s fører idømt en bøde på 80 kr. for overtrædelse af § 143 i bekendtgørelse af <sup>15</sup>/<sub>11</sub> 1952.

<sup>10</sup>/<sub>3</sub> 55. Østre landsret.

M/Fg. „Broen“ og D/Fg. „Holger Danske“, begge af Korsør, kollideret d. <sup>23</sup>/<sub>2</sub> 54 i Nyborg Fjord.

(Se D.S.U.S. 1954 nr. 151 og 152.)

B.s fører, der ved Nyborg søret d. <sup>2</sup>/<sub>12</sub> 54 var idømt en bøde på 1000 kr. for overtrædelse af sølovens § 289 og af søvejsreglernes regel 27 og 29 samt af anordning nr. 120 af <sup>11</sup>/<sub>4</sub> 1953 om udkigstjeneste i danske skibe fik dommen stadfæstet.

H. D.s fører, der ved Nyborg søret var blevet frifundet for overtrædelse af søvejsreglernes regel 19 og 22, blev idømt en bøde på 1000 kr.

<sup>13</sup>/<sub>5</sub> 55. Saksøbing søret.

SM. „Mariane“ af Rødvig forlist i Østersøen d. <sup>2</sup>/<sub>6</sub> 54.

(Se D.S.U.S. 1954 nr. 293.)

M.s fører idømt en bøde på 250 kr. for overtrædelse af sølovens § 26, stk. 2.

<sup>17</sup>/<sub>5</sub> 55. Sø- og handelsretten.

S/S „Dragen“ af Frederikshavn grundstødt d. <sup>12</sup>/<sub>3</sub> 54 ved Helgoland.

(Se D.S.U.S. 1954 nr. 15.)

D.s fører idømt en bøde på 500 kr. for overtrædelse af bekendtgørelse af <sup>25</sup>/<sub>9</sub> 1948 om sejlanvisninger for skibe.

<sup>18</sup>/<sub>5</sub> 55. Sø- og handelsretten.

S/S „Hanne Skou“ af København. En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. <sup>12</sup>/<sub>1</sub> 53 i Nordsøen.

(Se D.S.U.S. 1953 nr. 362.)

H. S.s vagthavende styrmand fik en advarsel for overtrædelse af sml. § 77 og tilsynslovens § 42.

<sup>9</sup>/<sub>6</sub> 55. Politimesteren i Aabenraa.

SM. „Palo“ af Bandholm grundstødt d. <sup>25</sup>/<sub>9</sub> 54 ved indsejlingen til Aabenraa.

(Se D.S.U.S. 1954 nr. 82.)

P.s fører vedtaget en bøde på 200 kr. for overtrædelse af § 1 i handelsministeriets bekendtgørelse af <sup>25</sup>/<sub>9</sub> 1948 om sejlanvisninger for skibe.

<sup>17</sup>/<sub>6</sub> 55. Aalborg søret.

SM. „Thaleia“ af Thyborøn kollideret med en jolle i Aalborg havn.

(Se D.S.U.S. 1955 nr. 160.)

T.s fører idømt en bøde på 50 kr. for overtrædelse af sølovens § 289.

<sup>14</sup>/<sub>7</sub> og <sup>26</sup>/<sub>8</sub> 55. Sø- og handelsretten.

M/S „Java“ af København grundstødt d. <sup>30</sup>/<sub>11</sub> 54 ved Sveriges V.-kyst.

(Se D.S.U.S. 1954 nr. 116.)

J.s fører idømt en bøde på 500 kr. for overtrædelse af sølovens § 289.

J.s 2. styrmand vedtaget en bøde på 200 kr. for overtrædelse af sml. § 76.

<sup>5</sup>/<sub>8</sub> 55. Ærøskøbing søret.

M/S „Ceresio“ af Marstal og M/S „Maris Stella“ af Groningen kollideret d. <sup>21</sup>/<sub>11</sub> 54 i Guldborgsund.

(Se D.S.U.S. 1954 nr. 230.)



C.s fører idømt en bøde på 250 kr. for overtrædelse af bl. a. anordning nr. 120 af <sup>11</sup>/<sub>4</sub>1953 om udkigstjeneste i danske skibe samt sølovens § 26, stk. 2.

<sup>6</sup>/<sub>10</sub> 55. Nyborg søret.

M/S „Andreas Boye“ af Marstal. En mand omkommet ved et ulykkestilfælde d. <sup>19</sup>/<sub>9</sub> 54 i Arkangelsk havn.

(Se D.S.U.S. 1954 nr. 360.)

A. B.s matros idømt 20 dages hæfte for overtrædelse af straffelovens § 241.

<sup>13</sup>/<sub>10</sub> 55. Højesteret.

S/S „Diana“ af Odense og M/S „Hanseat“ af Hamborg kollideret d. <sup>1</sup>/<sub>3</sub> 53 i Storebælt.

(Se D.S.U.S. 1953 nr. 172.)

D.s fører frikendt ved Sø- og handelsretten d. <sup>24</sup>/<sub>6</sub> 54 for overtrædelse af søvejsreglernes regel 16, stk. 2.

Frifindelsen stadfæstet.

<sup>13</sup>/<sub>10</sub> 55. Politimesteren i Frederiksværk.

SM. „Forsøget“ af Frederiksværk grundstødt d. <sup>14</sup>/<sub>12</sub> 54 ved Sveriges V.-kyst.

(Se D.S.U.S. 1954 nr. 127.)

F.s bestemand vedtaget en bøde på 100 kr. for overtrædelse af sømandslovens § 76.

<sup>28</sup>/<sub>10</sub> 55. Sø- og handelsretten.

M/S „Haabet“ af København og motorbåd „B. & W. nr. 8“ kollideret d. <sup>31</sup>/<sub>12</sub> 54.

(Se D.S.U.S. 1954 nr. 244.)

Motorbådens fører fik en advarsel for overtrædelse af sølovens § 289.

<sup>4</sup>/<sub>11</sub> 55. Sø- og handelsretten.

M/S „Uruguay“ af København og S/S „Recorder“ af London kollideret på Themsens.

(Se D.S.U.S. 1954 nr. 201.)

U.s fører idømt 60 dages hæfte for overtrædelse af søvejsreglernes regel 16, stk. 2, samt for overtrædelse af straffelovens § 175.

<sup>9</sup>/<sub>11</sub> 55. Svendborg søret.

M/Fg. „Ærø“ af Ærøskøbing kollideret med engelsk lystfartøj d. <sup>24</sup>/<sub>9</sub> 54 i Svendborgsund.

(Se D.S.U.S. 1954 nr. 207.)

Æ.s fører idømt bøde på 100 kr. for overtrædelse af anordning nr. 120 af <sup>11</sup>/<sub>4</sub> 1953 om udkigstjeneste i danske skibe.

<sup>15</sup>/<sub>11</sub> 55. Politimesteren i Ærøskøbing.

Ff. „Anni“ af Søby og Ff. „Oda“ af Esbjerg kollideret d. <sup>2</sup>/<sub>6</sub> 55 i Nordsøen.

(Se D.S.U.S. 1955 nr. 196.)

A.s fører vedtaget en bøde på 150 kr. for overtrædelse af sølovens § 289.

<sup>24</sup>/<sub>11</sub> 55. Grenaa søret.

Ff. „Jytte“ af Grenaa og SM. „Sara“ af Aarhus kollideret d. <sup>6</sup>/<sub>1</sub> 55 i Kattegat.

(Se D.S.U.S. 1955 nr. 158.)

J.s fører idømt en bøde på 100 kr. for overtrædelse af anordning nr. 120 af <sup>11</sup>/<sub>4</sub> 1953 om udkigstjeneste i danske skibe.

<sup>5</sup>/<sub>12</sub> 55. Aabenraa søret.

M/S „Varnæs“ af Aabenraa grundstødt d. <sup>7</sup>/<sub>3</sub> 55 ved Lollands NV.-kyst.

(Se D.S.U.S. 1955 nr. 38.)

V.s fører vedtaget en bøde på 100 kr. for overtrædelse af bekendtgørelse af <sup>25</sup>/<sub>9</sub> 1948 om sejlanvisninger for skibe.

V.s vagthavende styrmand tildelt en advarsel for overtrædelse af sømandslovens § 76.

SM. „Frem“ af Nykøbing M. og M/S „Irene“ af Hamburg kollideret d. <sup>26</sup>/<sub>1</sub> 55 i Smålandsfarvandet.

(Se D.S.U.S. 1955 nr. 164.)

F.s fører vedtaget en bøde på 200 kr. for overtrædelse af sølovens § 289.

# TABEL A

Art og antal af de for året 1955 opførte søulykker eller søskader.

Søulykkens art	Danske skibe																		Fremmede skibe	Ialt	Antal omkomne															
	Årsag																				Danske skibe						Fremmede skibe									
	Vejrforhold, strøm tåge og andre naturårsager		Andre besætningen utilregnelige årsager		Mangler ved skib eller udrustning		Manglende eller utilstrækkelig udkig		Undladelse af at benytte loddet		Overlastning eller utilbørlig loddet		Skødesløs navigering		Andre fejl eller forsømmelser		Ukendt eller uopklaret				SM	S/S og M/S	Tilsammen		SM	S/S og M/S	Tilsammen									
SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer					
Grundstødning .	51	15	8	4	—	—	—	—	1	1	—	—	—	4	13	1	1	—	9	49	83	74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Kollision, påsejling o. 1. .	5	6	4	—	1	1	8	—	—	—	—	—	—	—	8	10	19	30	1	1	46	48	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—		
Tørnet under- vandshindring	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Kæntring .....	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	5	1	9	—	—	—	9	—	—	—	—	—	9	—		
Sprunget læk .....	7	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	1	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—	
Maskinhavari ...	1	—	4	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	7	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Andre havarier .	3	3	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	8	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Brand .....	—	—	5	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	7	4	—	—	16	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Forsvundet .....	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	4	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	
Minesprængning o. 1. krigsårsag	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Overbordfald .....	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	4	4	4	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	8	—	
Andre ulykkestilfælde.	1	—	3	11	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6	—	1	—	11	6	29	—	—	7	—	7	—	—	—	1	—	1	—	8	—
Ialt .....	76	24	36	28	2	1	8	—	1	1	—	—	—	4	28	20	35	38	11	61	197	177	24	—	11	—	35	—	3	—	1	—	4	—	39	—

Samlet antal opførte søulykker = 374

## TABEL B

Art og antal af de i året 1955 indtrufne forlis af danske skibe.

Forlisets	SM		S/S og M/S		Tilsammen	
	Antal skibe	B. R. T.	Antal skibe	B. R. T.	Antal skibe	B. R. T.
Grundstødning .....	7	237	1	317	8	554
Kollision .....	2	205	—	—	2	205
Kæntring .....	5	41	—	—	5	41
Brand .....	5	96	—	—	5	96
Forsvundet	4	51	—	—	4	51
Krigsskade .....	—	—	—	—	—	—
Andre årsager .....	9	178	—	—	9	178
Ialt .....	32	808	1	317	33	1125

TABEL C

Danske og fremmede skibes grundstødninger m. m. i året 1955 på danske kyststrækninger og i inderfarvande.

Kyststrækninger og inderfarvande	Danske skibe					Fremmede skibe					Ialt	Tab af menneskeliv		
	Strandinger m. m.				Tilsammen	Strandinger m. m.				Ialt		Danske	Fremmede	Ialt
	uden forlis		med forlis			uden 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) .....	5	—	3	—	8	—	1	—	—	1	9	—	—	—
Jyllands nordvestkyst (Hanstholm—Grenen) .....	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Jyllands østkyst (Grenen—Skanseodde) ...	8	2	—	—	10	—	10	—	—	10	20	—	—	—
Jyllands østkyst (Skanseodde—Grænsen) ...	2	1	—	—	3	1	5	—	—	6	9	—	—	—
Limfjorden .....	9	1	—	—	10	1	6	—	—	7	17	—	—	—
Læsø .....	2	—	—	—	2	—	1	—	—	1	3	—	—	—
Anholt .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fyns nordkyst m. Samsø .....	2	—	—	—	2	—	2	—	—	2	4	—	—	—
Fyns vest- og sydvestkyst (Strib—Faaborg) .....	1	1	—	—	2	—	2	—	—	2	4	—	—	—
Fyns østkyst m. Langeland ..	3	—	1	—	4	1	—	—	—	1	5	—	—	—
Farvandet syd for Fyn .....	1	—	—	—	1	—	1	—	—	1	2	—	—	—
Ærøs syd- og sydvestkyst .....	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Sjællands vestkyst m. Sprogø .....	1	1	—	—	2	—	2	—	—	2	4	—	—	—
Sjællands nordvest- og nord- kyst (Røsnæs—Gilbjerg Hoved) m. Hesselø .....	9	2	—	—	11	1	6	—	—	7	18	—	—	—
Sjællands østkyst (Gilbjerg Hoved—Jungs Hoved) ..	9	2	—	—	11	1	11	1	—	13	24	—	3	3
Saltholm .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Middelgrund .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Smålandsfarvandet (Grøn- sund, Ulvsund, Bøge- strømmen og Guldborg- sund indbefattet) .....	9	1	—	—	10	1	1	—	—	2	12	—	—	—
Lolland-Falsters syd- og vestkyst .....	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Møns nord-, øst- og sydkyst (Ulfshale—Tolken) samt Falsters østkyst .....	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—
Bornholms syd- og vestkyst .	2	—	—	—	2	1	—	—	—	1	3	—	—	—
Bornholms nord- og østkyst .	—	—	—	—	—	1	1	1	—	3	3	—	—	—
Ialt .....	66	11	6	—	83	8	49	2	—	59	142	—	3	3

## ALFABETISK NAVNEREGISTER

	Nr.		Nr.
Aase, Frederikshavn, Ff. ....	262	Chr. Sass, København, M/S .....	284
Adele, Marstal, SM. ....	285	City of Norwich, Vaag, M/S .....	362
Adi, Svendborg, SM. ....	28, 291	Clytia, Hølbæk, SM. ....	7
Agnes, Gudhjem, Ff. ....	269	Cobri, Hilversum, M/S .....	102
Agnete Wal, Køge, SM. ....	5	Commerz Hamburg, M/S .....	156
Ajax, Bandholm, M/S .....	203	Confiance, Rotterdam, M/S .....	18
A. J. Falkland, Helsingborg, S/S .....	10	Constance, Malmö, SM. ....	274
Akaroa, Esbjerg, Ff. ....	94		
Alberta, Marstal, SM. ....	44	Dan, Helsingør, M/Fg. ....	211
Alpha, Lemvig, Ff. ....	23	Dana, Sønderborg, Ff. ....	126
Alva, Aalborg, SM. ....	100	Danebrog, Aalborg, SM. ....	165
Amigo, Delfzijl, M/S .....	141	Danmark Gedser, S/S .....	32
Ane Marie, Esbjerg, Ff. ....	118	Dannebrog, Nørresundby, SM. ....	145
Anette S., Svendborg, M/S .....	297	Dannevirke, Lohals, SM. ....	263
Anna, Nykøbing F., SM. ....	364	Delta, Vejle, M/S .....	288
Anna Mærsk, København, M/S .....	312	Diana, Hamburg, M/S .....	78
Anni, Søby, Ff. ....	196	Dick, Korshamn, SM. ....	43
Argentinean Reefer, Esbjerg, M/S .....	339	Dick, Svendborg, SM. ....	322
Argo, Kolding, SM. ....	272	Disko, København, M/S .....	351
Ariel, Kastrup, SM. ....	31	Don, Goole, S/S .....	345
Arizona, København, M/S .....	2, 69	Dronning Alexandrine, København, M/S	
Arken, Esbjerg, Ff. ....	188		20, 244
Arne, Marstal, SM. ....	67	Duen, Thorsminde, Ff. ....	255
Aron, Rudkøbing, SM. ....	199		
Artemis, Marstal, SM. ....	16, 193, 298	Ecuador, København, M/S .....	223
Asa, Hvalvig, SM. ....	209	Eda, Aalborg, SM. ....	122
Asbjørn, København, M/S .....	59, 181	Edith, Stubbekøbing, SM. ....	218
Asuepes, U.S.S.R., M/S .....	47	Elise Stub, Rønne, SM. ....	46
Aurora, Esbjerg, Ff. ....	296	Elkana, Tejn Ff. ....	330
Aventura, Hamburg, M/S .....	54	Ellen Mærsk, København, M/S .....	324
Axelhus, Odense, M/S .....	287	Emil, Rendsburg, M/S .....	60
		Emma, Hamburg, M/S .....	142
Bakken, Nørresundby, SM. ....	216	Emma Kjeld, Frederikshavn, Ff. ....	245
Baltistan, London, S/S .....	359	Emmy, Svendborg, SM. ....	66, 253
Barracuda, Groningen, M/S .....	120	Emsgatt, Hamburg, S/S .....	146
Belgrano, Oslo, M/S .....	349	Eolus, Göteborg, SM. ....	174
Benbow, Southampton, Lystfartøj .....	121	Erasmus, Rotterdam, M/S .....	15
Bendy, Rønne, SM. ....	173	Erick Kusek, Sassnitz, Ff. ....	61
Benny Skou, København, M/S .....	319	Esso Balder, Nyborg, M/S .....	178
Birkholm, Randers, M/S .....	335	Esso Hermod, København, M/S .....	80
Birte, København, SM. ....	235	Esther, Rønne, Ff. ....	227
Bokul, Gudhjem, SM. ....	106	Estred, København, M/S .....	304
Bonavista, Marstal, SM. ....	42, 240	Etna, Esbjerg, Ff. ....	306
Bornholm, Rønne, SM. ....	300	Etty, Skagen, Ff. ....	107
Borreby, Aarhus, M/S .....	326		
Brandenburg, Hamburg, M/S .....	29	Farel, Kampen, M/S .....	139
Brazilian Reefer, Esbjerg, M/S .....	233	Faros, København, M/S .....	140, 225
Britta Maria, Sæby, Ff. ....	182	Flibustier Kiel, Lystfartøj .....	79
Burgundia, Rønne, SM. ....	85, 176	Forsø, Simrishamn, Ff. ....	65
		Frem, Nykøbing M, SM. ....	164
		Frida, Marstal, SM. ....	303
Caroline, Vejle, SM. ....	236	Friedel, Hamburg, M/S .....	63
Ceresio, Marstal, M/S .....	278	Fuglen, Ærøskøbing, M/S .....	289
C. F. Tietgen, Esbjerg, Ff. ....	45	Fylla, Esbjerg, Ff. ....	337
Cheeta, Hamburg, M/S .....	87	Fylla, Frederikshavn, Ff. ....	183
Christa Clemmensen, Esbjerg, Ff. ....	138	Fyrskib nr. XVI .....	168
Christian IX, Korsør, D/Fg. ....	177	Færø-Shell, København, M/S .....	212

	Nr.		Nr.
Garnes, Bergen, M/S .....	70	Kambodia, København, M/S .....	372
Gerda Skagbo, Fredericia, M/S .....	169	Kapella, Egernsund, SM. ....	143
Gerd Mærsk, København, M/S .....	8	Kapt. Wilh. Joerk, Hamburg, S/S .....	39
Gretchen von Alwörden, Hamburg, M/S .....	358	Karadeniz Istanbul, S/S .....	373
Gullfoss, Reykjavik, M/S .....	357	Kassiopea, Gdynia, Damptrawler .....	74
Gunda, Stade, M/S .....	24	Kathrine, Lohals Ff. ....	228
Gustaf, Sideby, M/S .....	84	Keflavik, Vestmanhavn, Ff. ....	315
Gyda Torm, København, S/S .....	162	Ketty, Bandholm, SM. ....	202
Gøtunes, Gøte, Ff. ....	325	Ketty Danielsen, København, M/S .....	97
		Kirsta, Mariehamn, S/S .....	50
Hanna West, Øster Hurup, Ff. ....	299	Kirsten, Egernsund, SM. ....	52, 108
Hannchen Allers, Hamburg, M/S .....	93	Kirstine, Ebeltoft, Ff. ....	167
Hanne Clausen, Svendborg, M/S .....	33, 135	Klintholm, Middelfart, M/S .....	190
Hans Egede, Sejrup, SM. ....	316	Klitten, Esbjerg, Ff. ....	308
Harlekin, Hellerup, Lystfartøj .....	133	Komet, København, B/b .....	310
Harrildsborg, København, S/S .....	342, 353	Kongsøre, Holbæk, SM. ....	254
Havørnen, Samsø, Stf. ....	256	Kopanes, Vestmanhavn, S/S.....	73
Heimat, Hamburg, M/S .....	11	Korea København, M/S .....	75
Heinrich Block, Hamburg, M/S .....	113	Korsholm, Horsens, M/S .....	356
Hela, Svendborg, SM. ....	111 153	Kosangas, Nørresundby, SM. ....	98
Helene, Hamburg, M/S .....	71	Kristine, Lyngby, Ff. ....	276
Helene Clausen, Aabenraa, M/S .....	231	Kristine Irena, Lemvig, Ff. ....	3
Helga Schrøder, Hamburg, S/S .....	40	Kronborg, København, S/P .....	239
Henriette, Nakskov, S/S .....	19	Käthe Oltman, Hamburg, M/S .....	127
Henrik Danica, København, M/S .....	343, 355		
Herbrand, København, M/S .....	37	Lalandia, København, M/S .....	234
Herdis, Esbjerg, Ff. ....	301	Langeland, Svendborg, D/Fg. ....	207
Hertha, København, SM. ....	261	Liese Mærsk, København, M/S.....	323
Hika, Faaborg, SM. ....	242	Lilian Dan, Esbjerg, S/S .....	184
H. M. F. IV, København, M/S .....	214	Lillebælt, Assens, SM. ....	130
Hodnafjell, Haugesund, M/S .....	124	Lilli, Egernsund, Ff. ....	317
H. P. Prior, København, M/S .....	21	Lily Nielsen, København, S/S .....	336
Hroar, København, S/S .....	249	Lisbeth, Göteborg, S/S .....	101
		Lise Christensen, Aarø Sund, SM. ....	313
Ida, Esbjerg, Ff. ....	189	Louisiana, København, M/S .....	104
India, København, M/S .....	370	Lynæs, København, M/S .....	302
Inge, Aarhus, Motorbåd .....	257	Lægter nr. 51, København .....	363
Inge, Korsør, Ff. ....	26		
Inge, Rønne, SM. ....	48	Maagen, Aalborg, SM. ....	56
Ingeborg III, Hamburg, M/S .....	154	Maagen, Hammerhavnen, M/S .....	366
Ingvill, Kragerø, M/S .....	72	Magdala, København, M/S .....	191
Irene, Hvide Sande, Ff. ....	333	Majlith, Ærøskøbing, SM. ....	200
Irma, Stockholm, SM. ....	95	Malene, København, Ff. ....	215
Ivan Kondrup, København, S/S .....	166, 341	Manchuria, København, M/S .....	348
		Margit, Neksø, SM. ....	264
Jane Lanng, København, S/S .....	86	Margrethe, Aalborg, S/S .....	367
J. C. Sørensen, Ringkøbing, Ff. ....	64	Margrethe, Sæby, SM. ....	252
Jens, Bønnerup, Ff. ....	219	Marie, Nakskov, SM. ....	271
Jens Tommerup, Thyborøn, Ff. ....	270	Mars, Aalborg, SM. ....	110
Jens Wal, Køge, SM. ....	4	Marsk Stig, Grenaa, M/Fg. ....	279
Jette Louise, Skagen, Ff. ....	307	Mary Jensen, Nørresundby, M/S .....	243
Joan-Ingolf, Lemvig, Ff. ....	334	Mascot, Neksø, Ff. ....	328
Johan, Marstal, SM. ....	58	Mathilde Mærsk, Kalundborg, M/S .....	332
Johanne, Fejø, SM. ....	103	Melos, København, M/S .....	12, 217
Jonna, Våg, Motorfartøj .....	92	Mercurius, Egernsund, SM. ....	268
Jonna Dan, Esbjerg, M/S .....	238	Milla, København, SM. ....	247
Judi, Aabenraa, Ff. ....	204	Morelia, København, M/S .....	198, 347
lytte, Grenaa, Ff. ....	158	Morgunrobin, Glibre, SM. ....	210
Jørdahl, København, SM. ....	163	Morian, Uetersen, M/S .....	369
Jørgen Basse, København, M/S .....	230	Mormacfir, New York, S/S .....	170
Jørgen Madsen, Marstal, SM. ....	49		
Jørgen Steen, Nykøbing F., SM. ....	55	Najaden, Køge, SM. ....	267
		National, Køge, SM. ....	265
		Neptunus, Groningen, M/S .....	136.

	Nr.		Nr.
Niels Winther, Nordby, Fanø, S/S .....	185	Stavenshage, Sassnitz, Ff. ....	34
Nora, Hamburg, M/S .....	151	Stefan, Göteborg, M/S .....	76
Nora, Struer, SM. ....	147, 321	Stellalis, Vejle, SM. ....	89
Nordborg, København, S/S .....	161, 361	Stignæs, Ministryger .....	208
Nordvest, København, M/S .....	232	Svalen, Aarø, SM. ....	129
Nudde, København, SM. ....	57, 105	Svanen, Middelfart, SM. ....	115
Nyborg, Nyborg, M/Fg .....	226	Svanholm, Aalborg, S/S .....	224, 344
		Svend, Fjaltring, Ff. ....	68
Oda, Esbjerg, Ff. ....	197	Svend Aage, Hundested, SM. ....	155
Oldambt, Nieuw Scheemda, M/S .....	13	Svendborg, Svendborg, SM. ....	149
Olga Torm, København, M/S .....	186	Sven Erik, Vejle, SM. ....	9
Oline, Svendborg, SM. ....	51	Sverige, København, S/S .....	171
Oluf Sven, København, M/S .....	365	Sylfe, Vejle, SM. ....	112
Oregon, København, S/S .....	194		
Orion, Skagen, Ff. ....	241	Taarnborg, København, S/S .....	192
Oslofjord, Oslo, M/S .....	354	Talona, Stubbekøing, Ff. ....	1
Oyrafjall, Thorshavn, S/S .....	30, 314	Tete Oldendorph, Lübeck, M/S .....	132
		Thaleia, Thyborøn, SM. ....	160
Palo, Bandholm, SM. ....	62	Thetis, Frederikshavn, Ff. ....	221
Parkeston, Esbjerg, M/S .....	282	Thor, Nyborg, Tanklægtter .....	77
Passaten, Grenaa, SM. ....	266	Tjaldrit, Sydregøte, Ff. ....	320
Peder Most, Svendborg, SM. ....	96, 152	Toledo, Esbjerg, Ff. ....	295
Peter, Hamburg-Cranz, M/S .....	123	Tomsk, København, S/S .....	246
Peter Mærsk, København, M/S .....	309	Torjan, Odense, SM. ....	374
Peter Vessel, Larvik, M/S .....	340	Torun Stettin S/S .....	36
Polar, Gravarne, M/S .....	82	Torøsand, Assens, M/S .....	195, 251
Primula, Helsingfors, S/S .....	14	Tove, Bregør, Ff. ....	260
Prøven, Svendborg, SM. ....	275	Tove, Neksø, Ff. ....	329
Putte, København, Ff. ....	294	Trondhjem, Aalborg, S/S .....	17
		Tula, København, S/S .....	150
Rádni, Vaag, Ff. ....	327	Tunis, København, M/S .....	22
Ran, København, Motorbåd .....	281		
Randi, Grenaa, SM. ....	213	Urania, Esbjerg, Ff. ....	119
Randi, Sønderborg, Ff. ....	180		
Rasmus Tholstrup, Middelfart M/S .....	290	Vadid, Vági, Ff. ....	318
Regnbuen, Aalborg, SM. ....	53	Vanja, Skagen, SM. ....	311
Rendbjerg, Egernsund, M/S .....	292	Varnæs, Aabenraa, M/S .....	38, 175, 179, 205
Rigmor, Frederikshavn, Ff. ....	286	Vedby, Kalvehave, M/S .....	368
Rigmor, Skive, SM. ....	157	Vega, København, SM. ....	187
Ringen, Oslo, S/S .....	27	Venus, Sandevaag, Damptrawler .....	41
Rita, Bogø, Dæksbåd .....	360	Vera Mortensen, Frederiksværk, SM. ....	144
Rosa, Hasle, Motordæksbåd .....	114	Verna, Helsingborg, S/S .....	252
Royal, Arendal, S/S .....	346	Vika, Bandholm, SM. ....	25
R. R. 1253, Trawler .....	35	Vika II, Malmø, M/S .....	90
Ruby, Tjarnø, SM. ....	91	Viking, Fredericia, SM. ....	273
Runa, Fakse Ladeplads, SM. ....	237, 280	Viking, Hirtshals, Ff. ....	331
Ruth, Rønne, Ff. ....	81	Vilje, Rønne, SM. ....	283
Røsen, Aalborg, M/S .....	258	Volo, Fakse Ladeplads, SM. ....	88, 201
		Vulcanus, København, Uddybningsfartøj .....	137
Sagvaag, Stavanger, M/S .....	83		
Sankt Ibb, København, M/S .....	222	Werner, Kolding, Ff. ....	116
Sara, Aarhus, SM. ....	159	West Bound, Hirtshals, Ff. ....	350
S. Bjerregaard, Frederikshavn, Ff. ....	371	W. G. Marshall, Vaag, SM. ....	277
Seine, Ommel M/S .....	293	Wotan, Hamburg, M/S .....	99
Signe Born, Skagen, Ff. ....	148		
Skaga, Skagen, Ff. ....	220	Yrsa, Neksø, Ff. ....	305
Skansen Nørresundby, SM. ....	6	Zamora, Esbjerg, Ff. ....	229
Skanseodde, Fredericia, M/S .....	248	Zenitha, Skillinge, SM. ....	109
Skibladner, Lohals, SM. ....	128	Zephyr, Lohals, SM. ....	134
Skjold, København, Stf. ....	338		
Solgry, Oslo, S/S .....	117	Østbornholm, Neksø, M/S .....	172
Sonja, Lyngby, Ff. ....	259	Østerby, Læsø, SM. ....	131
Start, Marstal, SM. ....	250		
Status Jansen, Bergen, S/S .....	125	Motorbåd uden navn .....	206