



DANSK
SØULYKKE-STATISTIK
1966

UDGIVET AF

HANDELSMINISTERIET

APRIL 1967

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

Den foreliggende oversigt, der herved offentliggøres af

HANDELSMINISTERIET

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



Det KONGELIGE BIBLIOTEK
KØBENHAVN

FORORD

For året 1966 er der opført 383 søulykker, hvilket er noget mere end i 1965, men mindre end i 1964, hvor tallene var henholdsvis 375 og 411.

Af danske damp- og motorskibe er i 1966 7 skibe på ialt 7647 B.R.T. gået tabt. I 1965 og 1964 var tabene af danske damp- og motorskibe henholdsvis 3 skibe på ialt 5618 B.R.T. og 3 skibe på ialt 3701 B.R.T.

Tab af sejlskibe med hjælpemaskinkraft udgjorde i 1966 26 skibe på ialt 795 B.R.T. I 1965 og 1964 var de tilsvarende tal henholdsvis 19 skibe på ialt 740 B.R.T. og 12 skibe på ialt 450 B.R.T.

(De forliste skibe er opført som nr. 17, 39, 47, 48, 82, 83, 112, 134, 139, 141, 153, 154, 156, 161, 182, 183, 231, 258, 259, 260, 261, 262, 268, 269, 286, 318, 321, 322, 326, 327, 328, 332 og 339).

I året 1966 har der været ialt 40 tilfælde af brand i danske skibe, nemlig 0 tilfælde i dampskibe, 17 tilfælde i motorskibe, 3 tilfælde i sejlskibe med hjælpemaskinkraft, 20 tilfælde i fiskeskibe og 0 tilfælde i lystfartøjer.

I året 1966 er 11 menneskeliv gået tabt ved overbordfald. I 1965 og 1964 var de tilsvarende tal henholdsvis 13 og 14.

Der er ialt omkommet 30 personer ved søulykker i 1966. Alle var søfarende.

I året 1966 har danske søretter i 29 tilfælde afsagt domme eller afgivet udtalelser om søulykker overgået danske skibe.

Det i parentes efter hændelsen i hvert enkelt beskrivelse anførte nummer er handelsministeriets journalnummer.

Hvor i det efterfølgende intet årstal er anført ved datoen, er året 1966.

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
Forord	3
Søulykker i 1966:	
Grundstødning	5
Kollision, påsejling o.l.	29
Tørnet undervandshindring	49
Kæntring	49
Sprunget læk	50
Maskinhavari	52
Andre havarier	55
Brand	58
Forsvundet	65
Overbordfald	65
Andre ulykkestilfælde	67
Danske søretters domme eller udtalelser i 1966 om søulykker overgået danske skibe	73
Tabeller indeholdende statistiske oplysninger vedrørende søulykker i 1966	79
Alfabetisk navneregister	83

SØULYKKER I 1966

GRUNDSTØDNING

1. M/S ARNOLD MÆRSK af København, 13093 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På rejse fra Little Aden til Århus med gasolie.

Grundstødt d. 1. jan. ved Sjællands N.-kyst. (1)

Strandingsindberetning dat. 3. jan. Søforklaring i Ålborg d. 4. jan.

Kl. 0345 passerede A.M. under en let Ø.-lig brise med skyet vejr og god sigtbarhed samt V.-gående strøm fyrskibet „KATTEGAT S.“, hvorefter der styredes rv. 250°. Kl. ca. 0500 passeredes bøje 4 i rute 34 ca. $\frac{1}{2}$ sm. om bb. Kl. 0615 hørtes en skurrende lyd, og det konstateredes, at skibet havde taget grunden på N.-siden af Mellemrevet ved Snekkeløb. D. 2. jan. kl. 1544 blev A.M. bragt flot af bjærgningsfartøjer, efter at en del af ladningen var blevet losset til mindre tankskibe.

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

2. M/S ANNE LUND af Hamburg, 418 B.R.T. På rejse fra Kolding til Karlshamn med jern.

Grundstødt d. 5. jan. i Smålandsfarvandet. (2)

Strandingsindberetning dat. 5. jan.

Kl. 0600 grundstødte A.L. i stille vejr med snetykning og Ø.-gående strøm på Bredemands Hage og blev stående. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

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

3. M/S LIS GELLERT af Åbenrå, 297 B.R.T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Rudkøbing til København i ballast.

Grundstødt d. 8. jan. i Rudkøbing Løb. (16)

Strandingsindberetning dat. 31. jan. Søforklaring i Gråsten d. 7. feb.

Kl. 1600 af gik L.G. fra Rudkøbing. Det blæste en jævn SØ.-lig brise med tæt tåge og SSV.-gående strøm. Ca. 300 m S. for Langelandsbroen blev skibet stoppet. Kort efter tog L.G. grunden i den V.-lige side af løbet ca. 200 m S. for broen og blev stående. D. 31. jan. kl. 1145 kom skibet flot ved egen hjælp.

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

4. SM. VANJA af Ålborg, 99 B.R.T. På rejse til Kastrup.

Grundstødt d. 12. jan. ved Sjællands Ø.-kyst. (8)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 14. jan.

Kl. ca. 1800, da V. under en jævn NØ.-lig brise med N.-gående strøm var under indsejling i den gravede rende til Kastrup havn, konstateredes det, at der var nordligt skel i lededefrene. Roret blev lagt bb., men umiddelbart efter tog skibet grunden på N.-siden af renden og blev stående. D. 13. jan. kl. ca. 1300 kom V. flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at afmærkningen i den gravede rende var inddraget.

5. Ff. DEGET af Hirshals, 50 B.R.T. Bygget 1963 af eg. På rejse fra Thyborøn til fiskeplads i Nordsøen.

Grundstødt d. 18. jan. ved Jyllands V.-kyst. (28)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 4. feb. Søforklaring i Hirshals d. 4. feb.

Kl. 0300 afsejlede D. fra Thyborøn. Kl. ca. 0430 forlod føreren styrehuset, idet han gav rorsmanden ordre til at styre 285° dv. Kl. 0630 grundstødte D. N. for Thyborøn Kanal og blev stående. Fartøjet kom kort efter flot ved egen hjælp.

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

6. M/S FRAM af Groningen, 177 B.R.T. På rejse fra København til Nakskov i ballast.
Grundstødt d. 20. jan. ved Langelands Ø.-kyst. (10)
 Strandingsindberetning dat. 21. jan. og 13. marts.
 Kl. 0350 tog F. under en ØSØ.-lig kuling med god sigtbarhed grunden ud for Keldsnor fyr ca. 15 m fra land og blev stående. Kl. 1500 gik besætningen i land. D. 12. marts blev skibet bragt flot ved fremmed hjælp og bugseret til Bagenkop.
 Anm. Grundstødningen angives at skyldes motorhavari.
7. M/S KIRSTEN FRANK af Vejle, 398 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Göteborg til Blyth med træ.
Grundstødt d. 23. jan. ved Englands Ø.-kyst. (25)
 Rapport fra føreren dat. 24. jan.
 Kl. 2155, da K. F. under en svag, skiftende luftning med rolig sø og SØ.-lig dønning befandt sig ved anduvningsbøjen ud for Blyth, tog skibet lods om bord og styrede efter dennes anvisning således, at man holdt Eastpierens fyr tæt om bb. Da skibet, hvis motor gik meget langsomt frem, befandt sig tæt ved fyret, beordrede lodsens roret lagt hårdt stb., men kort efter, kl. 2210, grundstødte K. F. 75-100 m Ø. for Eastpierens fyr. D. 24. jan. kl. 0010 kom skibet flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen opstod der lækager i forepeaktanken samt i 1-tanken og i stb. 5-tank.
8. M/S LIZZIE TERKOL af Århus, 500 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Avernakke til Nykøbing M. med olie.
Grundstødt d. 26. jan. ved Fyns Ø.-kyst. (12)
 Strandingsindberetning dat. 27. jan. Politirapport dat. 1. april.
 Kl. 2030 grundstødte L. T. i klart vejr under en hård SØ.-lig kuling med meget høj sø på Nyborg Fjord ved Avernakke. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen opstod tilsyneladende ingen skade på skibet.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.
9. SM. ELINOR af Neksø, 77 B.R.T. Bygget 1906 af eg. På rejse fra Kalundborg til Allinge med superfosfat.
Grundstødt d. 29. jan. ved Sveriges V.-kyst. (51)
 Rapport fra statens skibstilsyn dat. 3. feb. Søforhør i Neksø d. 12. april.
 D. 28. jan. kl. 2030 passerede E. tæt S. om Kattegat SW. fyrskib, hvorefter der styredes rv. 81°. Kl. 2100 blev det tåge, og i den følgende tid blev der med mellemrum taget lodsskud. D. 29. jan. kl. 0740, under en jævn SØ.-lig brise med meget tåge og N.-gående strøm med ca. 2½ knobs fart, sås om bb. et fyr, der viste en fmk. hver 5. sekund, og som fejlagtigt antoges for at være Svinbådan fyr, hvorefter der styredes således, at skibet antoges at komme klar af grunden og gennem Dybe Rende. Kl. 0750 tog E. grunden mellem Sparbössan og Jungnäsådan. Kl. 0900 kom E. flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen opstod der lettere kølskader.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at E.s fører har antaget Höganäs fyr for at være Svinbådan fyr.
10. Ff. AETNA af Hundested, 26 B.R.T. Bygget 1943 af eg. På rejse fra fiskeplads til Visby.
Grundstødt d. 30. jan. ved Gotska Sandön. (48)
 Rapport fra statens skibstilsyn dat. 17. feb. Søforklaring i Frederiksværk d. 3. marts og 2. juni.
 D. 29. jan. kl. ca. 2030, da A. under en svag NØ.-lig brise med klart vejr befandt sig i Østersøen, forlod føreren styrehuset, idet han gav bestemanden ordre til at styre 205° samt til at holde Kyrkudden lynfyr om stb. D. 30. jan. kl. ca. 0015 grundstødte A. på Gotska Sandön og blev stående. Kl. 1330 kom A. flot ved fremmed hjælp.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes forveksling af fyrene.
11. M/S HERA af Hamburg, 425 B.R.T. På rejse fra Stralsund til Sønderborg med briketter.
Grundstødt d. 30. jan. ved Jyllands Ø.-kyst. (17)
 Strandingsindberetning dat. 2. feb.
 Kl. 0900 grundstødte H i diset vejr med N.-gående strøm på Vesterhage i Sønderborg Bugt. Skibet er senere kommet flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

12. M/S JADAR af Stavanger, 300 B.R.T. På rejse fra Frederiksværk til Göteborg med jern.

Grundstødt d. 1. feb. i Isefjorden. (19)

Strandingsindberetning dat. 3. feb.

Kl. 1730 grundstødte J. under en let VNV.-lig brise på N.-siden af Store Tørvegrund. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være mørke, samt den omstændighed, at afmærkningen på grund af is ikke var på plads.

13. M/S LEHNSKOV af Svendborg, 177 B.R.T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra Tuborg havn til Århus med koks.

Grundstødt d. 1. feb. ved Sjællands N.-kyst. (35)

Søforklaring i Ålborg d. 11. feb.

Kl. 0035 passerede L. under en V.-lig brise ca. 0,5 sm. N. om bøje 4 i rute 34, hvorefter der styredes 260°. Kl. 0100, da sigtbarheden var 7-8 sm., fik rorsmanden, en letmatros, ordre til at varsko føreren, der hvilede sig i styrehuset, når der sås fyr eller modgående skibe, samt når der afløstes ved roret. Kl. 0200 overgav letmatrosen roret til skibets ungmand, uden at føreren blev varskoet. Kl. 0250 grundstødte L. på Sjællands Rev, ca. 300 m. S. for fyret. Kl. 0645 kom skibet flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen fik L. skader på skrue og ror.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen kunne have været undgået, såfremt rorsmanden havde varskoet føreren ved afløsningen kl. 0200.

14. Ff. RUDE af Skagen, 28 B.R.T. Bygget 1943 af eg og bøg. På rejse fra Mandal til fiskeplads i Nordsøen.

Grundstødt d. 1. feb. ved Norges S.-kyst. (55)

Søforklaring i Skagen d. 25. feb. Politirapport dat. 14. april.

Kl. 0100 passerede R., der gjorde 7 knobs fart, under en svag VSV.-lig brise med god sigtbarhed Ryvingen fyr ca. 1 sm. om bb. Rorsmanden fik ordre til i 1/2 time at styre VSV. og derpå V. Kl. 0415 konstateredes det, at R. var grundstødt på Hjortskjærene V. for Hille. Kl. ca. 0500 kom fartøjet flot ved egen hjælp og returnerede til Mandal, hvortil det ankom kl. 0730. Ved grundstødningen fik fartøjet alvorlige skader i bunden.

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

15. M/S GODÖY af Ålesund, 299 B.R.T. På rejse fra Flensburg til Kolding med jern.

Grundstødt d. 3. feb. ved Jyllands Ø.-kyst. (18)

Strandingsindberetning dat. 3. feb.

Kl. 1530 grundstødte G. under en SSV.-lig vind med tåge og N.-gående strøm ved Vesterhage. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp, efter at en del af lasten var losset.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

16. M/S GODÖY af Ålesund, 299 B.R.T. På rejse fra Sønderborg til Kolding med jern.

Grundstødt d. 4. feb. ved Jyllands Ø.-kyst. (18)

Strandingsindberetning dat. 4. feb.

Kl. 1630 grundstødte G. under en jævn S.-lig brise med tåge og stærk N.-gående strøm ved Møllehoved. Kl. 2400 kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

17. Ff. DORELLA af Havneby. 37 B.R.T. Bygget 1931 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Havneby med fisk.

Grundstødt d. 5. feb. ved Jyllands V.-kyst; *forlist*. (40)

Søforklaring og søforhør i Tønder d. 17. feb.

Kl. ca. 0715 passerede D. under en frisk SV.-lig brise med meget stærk N.-lig strøm og let diset vejr lys- og klokketønden B, hvorefter der styredes Ø.t.S. med ca. 4 knobs fart. Kl. ca. 0730 kom fartøjet ind i List Ost fyrs hvide vinkel. Straks efter mærkedes det, at fartøjets bevægelser var unormale, og det viste sig, at D. var grundstødt ca. 100 m S. for D-bøjen. Besætningen – 4 mand – gik i fartøjets gummibåd og blev senere taget op af et redningsskib. D. blev vrag.

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

18. Ff. LISSI NIELSEN af Nekso, 20 B.R.T. Bygget 1945. På fiskeri i Østersøen.

Grundstødt d. 5. feb. ved Polens N.-kyst. (41)

Søforklaring og søforhør i Nekso d. 21. feb.

Kl. 1500 befandt L. N. sig under en svag VSV.-lig brise på decca-position rød E 13, violet C 69, hvorfra der styredes Ø.t.N. Kl. 1800 blev det diset med ca. 500 m sigtbarhed.

Ekkoloddet viste da 42–43 m, og kl. 2130 34–35 m. Kl. 2350 tog fartøjet grunden og blev stående. D. 6. feb. kl. ca. 0300 sås Scholpin fyr i VSV.-lig retning. Der tilkaldtes hjælp over radioen, og kl. 0630 kom kystredningsvæsenet til stede på stranden ud for grundstødningsstedet og skød en raketline ud til L. N. Kl. ca. 0830 var vinden frisket op, og besætningen – 4 mand – blev reddet i land ved hjælp af en gummiflåde. Det oplystes, at fartøjet stod ved landtangen ud for Leba-søen. D. 10. feb. kl. ca. 2200 blev L. N. bragt flot af et bjærgnings-skib og slæbt til Ustzka.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes undladelse af at kontrollere bestikket.

19. M/S NEUENFELDE af Hamburg, 219 B.R.T. På rejse fra Korsør til Nakskov i ballast.

Grundstødt d. 5. feb. ved Lollands V.-kyst. (21)

Strandingsindberetning dat. 6. feb.

Kl. 1730 grundstødte N. under en SV.-lig kuling med regn og tåge ud for Barneholm i Nakskov Fjord. D. 6. feb. kl. ca. 0830 kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Grundstødningen angives at skyldes tåge.

20. M/S AJAX af Bandholm, 400 B.R.T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra Storugns til Nakskov med kalksten.

Grundstødt d. 6. feb. ved Lollands V.-kyst. (22)

Strandingsindberetning dat. 7. feb.

Kl. 1915 grundstødte A. under en let V.-lig brise i Nakskov Fjord. Kl. ca. 2300 kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at en bølge af isen var blevet affarvet.

21. M/S LIBRA I af Hamburg, 221 B.R.T. På rejse fra Odense til Varberg i ballast.

Grundstødt d. 6. feb. ved Fyns N.-kyst. (23)

Strandingsindberetning dat. 7. feb.

Kl. 1600 grundstødte L. under en SV.-lig brise med N.-gående strøm på Lindø Knæ i Odense Fjord. Kl. 1945 kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at en af lystønderne ikke var på plads.

22. M/S VORWÄRTS II af Hamburg, 297 B.R.T. På rejse fra Åbenrå til Nykøbing F. i ballast.

Grundstødt d. 9. feb. ved Avernakø N.-kyst. (31)

Strandingsindberetning dat. 10. feb.

Kl. ca. 1915 grundstødte V. II under en hård Ø.-lig kuling på Avernakø Trille. D. 10. feb. kl. 0700 kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være isforholdene.

23. M/S ARTEMIS af Marstal, 209 B.R.T. Bygget 1903 af eg. På rejse fra Orehoved til Gdynia med træ.

Grundstødt d. 14. feb. i Smålandsfarvandet. (33)

Strandingsindberetning dat. 15. feb. Søforklaring i Stubbekøbing d. 17. feb.

Kl. 1300 ankom A. til Stubbekøbing havn for at afvente bedring i issituationen. Kl. 1600 afgik skibet under en svag V.-lig brise med dis fra Stubbekøbing. Da A. kort efter skulle dreje ind i Stubbekøbing havns fyrlinie, lystrede skibet på grund af isen ikke roret, hvorefter A. tog grunden på løbets Ø.-side. Kl. ca. 2225 kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes isforholdene.

24. M/S ANNE-GRETHER af Søby, 281 B.R.T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Tuborg havn til Helsingør med koks.

Grundstødt d. 19. feb. ved Hvens V.-kyst. (47)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 23. feb. Søforklaring i Århus d. 3. marts.

Kl. 0600 afgik A. G. under en svag SV.-lig brise med let dis og svag N.-gående strøm fra Tuborg havn. Kl. 0630, da skibet befandt sig ud for Skovshoved havn i en afstand af ca. 1 ½ sm fra havnen, blev det tåget. Kursen ændredes til 358° rv. Radaren startedes, men fungerede ikke. Der afgaves tagesignal. Kl. 0810 ændredes kursen til 347° rv. Fra kl. 0805 toges jævnlige lodskud. Kl. 0845 loddedes 16 m vand. Kl. 0905, da sigtbarheden var ca. 100 m, tog skibet grunden ca. 300 m S. for Kirkebakken. Skibet kom samme dag flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj, som derefter ledsagede A. G. til Helsingør, hvortil skibene ankom kl. ca. 2200. Ved grundstødningen blev A. G. læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

25. M/S LIMA af Haderslev, 300 B.R.T. På rejse fra Åhus til Åhus med maltbyg.

Grundstødt d. 20. feb. på Middelgrunden. (52)

Strandingsindberetning dat. 27. feb. Søforklaring i Kolding d. 11. marts.

Kl. 0115, da L., der var under bugsering af M/Bgs. „SVAVA“ af Fredericia, under en frisk SØ.-lig brise med 3 knob N.-gående strøm befandt sig i Sundet i svær is, pejledes Nordre Røse i rv. 168° i en afstand af 1,5 sm., hvorefter kursen ændredes til rv. 320°. Da radarpejlinger viste, at skibene blev forsat mod N., ændredes kursen til V. Kl. 0125, da S. havde arbejdet sig gennem en svær isflage, sprængtes slæbetrossen. Ca. 3 minutter senere var forbindelsen genoprettet. Da fortsatte pejlinger viste forsætning N.-over, styredes nu SV. Kl. 0130 rørte L. grunden, og kort efter tog S. grunden på Middelgrunden, hvorved L.s stævn tørnede mod S.s agterende. Kort efter kom S. flot, og begge skibe fortsatte driften op langs Ø.-siden af Middelgrunden. Kort efter tog L. grunden hårdt, hvorefter bugseringen opgaves. Under manøvrer for at komme Ø. på klar af grunden tog S. atter grunden, og blev af isgangen krænget 45-50° til bb. Herunder blev S. drejet til en N.-lig kurs, hvorved skibet rettede sig op. Kl. 0200 konstateredes, at L. var læk. Kl. 0245 blev S. løftet af en svær isflage og kom flot. Kl. 0630 havde L. 9 fod vand i lasten. L. er senere bragt flot ved hjælp af bjærgningsfartøjet.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes isforholdene.

26. M/Bgs. SVAVA af Fredericia, 122 B.R.T. Bygget 1962 af stål. På bjærgningsarbejde i Sundet.

Grundstødt d. 20. feb. i Sundet. (52)

Strandingsindberetning dat. 27. feb. Søforklaring i Kolding d. 11. marts.

Se nr. 25.

27. M/S SIGYN af København, 288 B.R.T. Bygget 1916 af stål. På bjærgningsarbejde i Sundet.

Grundstødt d. 20. feb. på Middelgrund. (57)

Søforhør i København d. 23. feb.

Kl. 2115, medens S. lå opankret $\frac{1}{4}$ sm. fra et på Middelgrunden grundstødt skib. sås i projektørlyset en stor isflage nærme sig. Der blev straks hevet ind på ankeret, men inden ankeret var hjemme, rantes skibet af isflagen. Det forsøgtes at brække isflagen med stævnen, men dette mislykkedes, og S. blev af flagen presset N.-over. Det forsøgtes derefter at bakke fri af flagen, men kort efter tog skibet grunden på Middelgrund på lossepladsen Og krængede hårdt stb. over. Maskinen stoppedes. Kl. 2125, da krængningen var 90°, gik lyset ud. Der afgaves nødsignaler. En undersøgelse viste, at alle ombordværende – 16 personer – var i live, men nogle var indespærrede. Ved gennembrydning af tre skodder blev de indespærrede reddet. De ombordværende, hvoraf 4 var passagerer, blev taget ombord i et tililende skib. S. er senere hævet.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes isforholdene.

28. Passagermotorfartøj BIL af Torshavn. 6 B.R.T.

Grundstødt, sunket natten mellem d. 25 og 26. feb. ved Strømnes. (64)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 28. feb.

Natten mellem d. 25. og 26. feb., da B. ved hjælp af en fangline lå fortøjet til en fortøjningsring i anløbsbroen ved Strømnes, sprængtes en svejsning i fortøjningsringen, hvorefter fartøjet drev ind på kysten, hvor det blev slået læk og sank. D. 26. feb. blev B, der havde fået stævn, stråkekøl og køl samt en del planker i bunden stærkt beskadiget, hævet og sat på land.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

29. Ff. KIRSTEN af Bønnerup Strand, 8 B.R.T. Bygget 1918 af træ. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Grenå.

Grundstødt d. 25. feb. ved Jyllands Ø.-kyst. (53)

Strandingsindberetning dat. 1. marts.

Kl. 1845 grundstødte K. under en jævn SØ.-lig brise med tæt tåge S. for Fornæs fyr. Besætningen – 1 mand – svømmede i land.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

30. Ff. NEPTUN af Nekso, 16 B.R.T. Bygget 1920 af træ. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Nekso.

Grundstødt d. 25. feb. ved Bornholms Ø.-kyst. (60)

Søforklaring i Nekso d. 1. marts.

Kl. ca. 1800 afsejlede N. i stille vejr med tæt tåge fra en fiskeplads 10-15 sm. S. for Nekso. Da kosten ved Salthammerrevet passeredes, styredes N., og ca. 5 minutter senere sattes motoren på meget langsomt frem. Straks efter, kl. 1845, tog fartøjet grunden mellem hotel

„Halleklippen“ og Malkværnen og blev stående. Kl. ca. 2200 kom N. flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen opstod der skader på ror og agterstævn. Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

31. Ff. ANLISSI af Østerby, 20 B.R.T. Bygget 1960. På rejse fra Hundested til Vesterby havn.

Grundstødt d. 1. marts ved Læsøs V.-kyst. (165)

Søforklaring i Byrum d. 6. juli.

Kl. 0700 afsejlede A. under en svag V.-lig brise med afvekslende diset og tåget vejr fra Hundested. Kl. 2200, da fartøjet efter bestikket befandt sig ud for Vesterø havn, mindskedes farten, og der loddedes med håndlodet. Motoren kobledes fra, og der lyttedes efter tågesirenen på Vesterø havn. Herunder drev A. på grund på revet mellem Vesterø og Nordre Rønner. D. 2. marts kom fartøjet flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen beskadigedes A.s stråklø.

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

32. M/Fg. PINEN af Nykøbing M., 91 B.R.T. Bygget 1954 af eg og bøg.

Grundstødt d. 1. marts i Limfjorden. (75)

Søforklaring i Nykøbing M. d. 2. marts.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 10. marts.

Kl. 0710 afsejlede P. i tæt tåge med isdrift fra Sundsøre. Da færgen befandt sig ca. $\frac{1}{4}$ sm. uden for fæргеlejet, forsøgtes det at vige uden om en isflage, men herved tog P. grunden på sejløbets S.-side og blev stående. Kl. 1200 kom færgen flot ved hjælp af en bugserbåd. P. tog ingen skade.

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

33. Ff. CITAVIA af Esbjerg, 53 B.R.T. Bygget 1959 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg med fisk.

Grundstødt d. 3. marts ved Fanøs V.-kyst. (71)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 17. marts.

Om morgenen afsejlede C. fra en fiskeplads ca. 98 sm. SV. af Grådyb Barre, idet man fulgte Decca-stedlinie violet D 69 i den danske Deccakæde. Om aftenen konstateredes det, at lanekontrolmetrets visninger var ustabile, hvorfor man ophørte med at tage hensyn til disse. Kl. ca. 2230 ændredes kursen mod stedlinie violet D 68. Det blæste da en svag SSV-lig brise med sigtbarhed $\frac{3}{4}$ –1 sm. Da fartøjet antoges at befinde sig ved lystønde nr. 12 i Elben–Esbjerg ruten ($55^{\circ}18'6$ N., $8^{\circ}04'9$ Ø.) stødte det hårdt mod grunden, men kom straks efter flot. En undersøgelse viste, at C. var blevet læk, hvorfor der rekvireredes assistance over Blåvand Radio. Samtidig konstateredes det ved pejling fra land, at grundstødningen var sket ved Rindby Strand i Decca-stedlinie violet D 62. Noget senere kom et redningsskib til stede og satte en pumpe om bord i C, hvorefter det ledsagede C. til Esbjerg. Ved grundstødningen brækkede kølens hæl, og agterstævnen flækkede.

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

34. M/Fg. PLAGEN af Nykøbing M., 93 B.R.T. Bygget 1958 af eg og bøg. På rejse fra Pinen til Plagen med passagerer.

Grundstødt d. 4. marts i Sallingsund. (76)

Søforklaring i Nykøbing M. d. 7. marts.

Kl. 0820, da P. i tæt tåge var på rejse fra Pinen til Plagen, tog skibet grunden på den N.-lige side af det gravede rende til Plagen og blev stående. Kl. 1045 kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

35. Ff. KOLBERG af Heiligenhafen, 8 B.R.T. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Rødby Havn.

Grundstødt d. 7. marts ved Lollands SV.-kyst; *1 omkommet*. (59)

Strandingsindberetning dat. 9. marts. Søforklaring og søforhør i Nakskov d. 9. marts.

Kl. 1400 afgik K. i stille tåget vejr fra fiskeplads i farvandet V. for fyrskibet Fehmarn Bält, hvorefter der styredes mod Rødby Havn. Kl. ca. 1700 tog skibet grunden udfor Danemare og blev stående. For at tilkalde hjælp svømmede føreren mod land, men forsvandt og er senere fundet druknet.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

36. SM. EDCA af Odense, 136 B.R.T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Stege til Odense med hvede.

Grundstødt d. 16. marts i Stege Bugt. (67)

Strandingsindberetning dat. 18. marts.

Kl. ca. 1110 grundstødte E. i stille, klart vejr ved Koster rende. Skibet kom samme dag flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at farvandsafmærkningen ikke var på plads.

37. Ff. SENIUS af Hirshals, 39 B.R.T. Bygget 1947 af eg og bøg. På rejse fra Lerwick til Hirshals.

Grundstødt d. 21. marts ved Shetlandsøerne. (88)

Søforklaring i Hirshals d. 6. april. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 21. juni.

Kl. ca. 2300 afgang S. under en let til jævn V.-lig brise med klart vejr fra Lerwick. Da skibet befandt sig i den N.-lige udsejling fra Lerwick, kom rorledningen i bekneb, og kort efter grundstødte S. på siden af sejlløbet. D. 22. marts kl. ca. 1130 kom S. flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at rorledningen satte sig fast i et af slitage fremkaldt hul på indersiden af rorledningen.

38. Ff. SILVER STAR af Skagen, 149 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På fiskeri i Nordsøen.

Grundstødt d. 24. marts ved Orkneyøerne. (95)

Søforklaring i Skagen d. 18. april.

Om formiddagen lettede S. S. under en hård NNV.-lig kuling med snebyger fra en ankerplads i Inganessbugten, og kursen sattes mod SV.-pynten af Shapinsay, idet radar og ekkolod var i anvendelse. På grund af snebyger fik man ikke kending af Helliarholm fyr, men der fortsattes med langsom fart mod en åbning, der var synlig på radaren. Da ekkoloddet viste aftagende vanddybder, blev motoren sat på bak, men straks efter, kl. 1330, tog fartøjet grunden og blev stående. D. 25. marts kom S. S. flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 20 tons fisk var blevet kastet over bord.

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

39. M/S SKOU NEPTUN af København, 3885 B.R.T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Callao til Arica med kemikalier.

Grundstødt d. 25. marts ved Perus V.-kyst; *forlist*. (90)

Søforklaring i San Juan d. 27., 28. og 29. marts.

Søforhør i København d. 22. april.

Kl. 1200 befandt S. N. sig på 14°13' S., 76°22' V., hvorefter der styredes rv. 145°. Farten var 14–15 knob. Kl. 1430 pejlede Dona Maria Pt. i rv. 55°, afstand 6 sin, og kursen ændredes til rv. 133°. Kl. ca. 1750, da der lå en let dis over landet, pejlede pynten ud for San Nicolas fyr i rv. 43°, afstand 4³/₄ sm. efter radar, men nævnte pynt antoges fejlagtigt for at være pynten ved San Juan, og kursen ændredes til rv. 123°. Kl. 1800 opdagedes fejltagelsen, og der styredes nu rv. 140°. Fra kl. 1815 til 1830 styredes rv. 133°. Kl. 1830 pejlede pynten ud for San Juan fyr i rv. 43°, afstand 4 sm. efter radar, hvorefter radaren stoppedes, og der styredes rv. 123°. Kl. ca. 1940 tørnede skibet mod et skær, som senere viste sig at ligge ved øen Tres Hermanas. Motoren stoppedes, og det konstateredes, at der stod ca. 6 fod vand i maskinrummet, hvorefter der udsendtes radiotelegrafisk nødsignal, som dog ikke besvaredes. Da skibet krængede faretruende til stb., gik besætningen ca. 40 minutter efter grundstødningen i stb. redningsbåd. 4–5 timer senere blev besætningen taget om bord i tililende fiskefartøjer og bragt til San Juan. D. 26. marts viste det sig, at skibet var gledet af skæret og nu stod nærmere land med ca. 30° bb. krængning og med stb. side mod klipperne. Skibet blev slået til vrage.

40. M/S BELLAN af Odense, 414 B.R.T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra Struer til Nørresundby i ballast.

Grundstødt d. 27. marts på Limfjorden. (89)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 30. marts.

Kl. 1645, da B. under en stiv SV.-lig kuling passerede den røde to-kost ved den N.-lige indsejling til Draget, satte en kraftig snebyge ind og forhindrede, at ledebåkerne kunne ses. Umiddelbart efter tog B. grunden på N.-siden af sejlrenden og blev stående. Kl. 1800 kom B. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

41. M/S CITADEL af Groningen, 369 B.R.T. På rejse fra Rotterdam til Struer med kunstgødning.

Grundstødt d. 28. marts i Limfjorden. (79)

Strandingsindberetning dat. 28. marts.

Kl. 1000 grundstødte C. under en NNV.-lig brise med klart vejr på Askjær Odde og blev stående. Kl. 1410 kom C. flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at et sømærke blev overset på grund af solskin.

42. M/S VOLMER af Vordingborg, 294 B.R.T.

Bygget 1965 af stål. På rejse fra Torreveja til Norrköping med salt.

Grundstødt d. 28. marts ved Ærø's Ø.-kyst. (80)

Strandingsindberetning dat. 30. marts. Søforklaring i Nyköping d. 6. maj.

Kl. 0915 passerede V. under en V.-lig kuling Drejø, hvorefter der holdtes mellem Birkholm og Store Egholm. Da skibet havde Birkholm tværs, sattes motoren på langsomt frem, og der styredes efter sømærkerne i Mørkedyb forbi Bredholm. Kl. 1055 tog V. grunden ved Grenshage og blev stående. D. 30. marts kl. 1645 kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 130 tons salt var blevet lægtret. Ved grundstødningen fremkom en indtrykning under bb. bov samt lettere beskadigelse af skruerbladene.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at farvandsafmærkningen på grund af isforholdene ikke var i orden.

43. SM. TALATA af Svendborg, 100 B.R.T. Bygget 1942 af eg og bøg. På rejse fra Faxe til Odense med hvede.

Grundstødt d. 2. april ved Fyns N.-kyst. (83)

Strandingsindberetning dat. 5. april. Politirapport dat. 21. maj.

Kl. 2300 grundstødte T. i diset vejr med udgående strøm ved Gabet i Odense Fjord. Skibet er senere kommet flot, efter at en del af ladningen er blevet lægtret.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

44. M/S BRITTA STEENSEN af Randers, 298 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Rotterdam til Ålborg med gødning.

Grundstødt d. 4. april i Limfjorden. (84)

Strandingsindberetning dat. 4. april. Søforhør i Esbjerg d. 30. dec.

Kl. ca. 0545. da B. S. i klart vejr med omløbende vind og Ø.-gående strøm befandt sig lidt Ø. for Løgstør, gik motoren ned i omdrejninger. Motoren blev straks stoppet. Umiddelbart efter konstateredes, at skibet var kommet på den forkerte side af farvandsafmærkningen. Motoren kastedes fuld kraft bak, men kort efter tog skibet grunden 0,8 sm. Ø. for Løgstør havn og blev stående. D. 5. april kl. 1415 kom skibet flot ved hjælp af et bugserfartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at farvandsafmærkningen på grund af isforholdene ikke var i orden.

45. Lf. PRIMAVERA af Napoli, 5 B.R.T. på Rejse fra Rødvig til U.S.A.

Grundstødt d. 17. april ved Møns N.-kyst. (91)

Strandingsindberetning dat. 19. april.

Kl. 0330 grundstødte P. under en stiv Ø.-lig kuling med tæt snetykning og NV.-lig strøm ca. 1¹/₄ sm. V. for Fredskov. Besætningen – 2 personer – vadede i land. Fartøjet er senere trukket op på land.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

46. Ff. CORTINA af Thyborøn, 35 B.R.T. Bygget 1950 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn.

Grundstødt d. 20. april ved Jyllands V.-kyst. (106)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 26. april. Søforklaring i Lemvig d. 2. maj.

Kl. 2000, da C. under en frisk SØ.-lig brise befandt sig ca. 30 sm. fra land styrende ØSØ. mod Thyborøn, overlod skipperen vagten til bedstemanden og gik under dæk. Kl. 2315 sås forude om bb. Lodbjerg fyr. Kl. ca. 2400 var det blevet snetykning, og da bedstemanden skønnede, at kursen var forkert, stilledes motoren på langsomt, og skipperen purrede. Da skipperen var kommet på dæk, observerede han, at fartøjet var tæt ved land, hvorfor han straks drejede til stb. væk fra land. Kort efter grundstødte C. på en høfte lidt S. for Agger by. Kl. ca. 0130 kom fartøjet flot ved egen hjælp og sejlede til Thyborøn, hvortil fartøjet ankom kl. 0230. Ved grundstødningen fik C. kølen og forstævnen en del beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

47. M/S MARTIN S af Svendborg, 2313 B.R.T. Bygget 1965 af stål.

Grundstødt d. 21. april i Sukkertoppen havn; *forlist*. (107)

Søforklaring i Sukkertoppen d. 23. april.

Kl. 1430, da M. S. under en SV.-lig storm med svær dønning lå fortøjet i Sukkertoppen havn med bb. anker ude med 105 favne kæde, 2 forwires til transitøen og 3 agterwires fastgjort nær indsejlsfyret, sprang den ene forwire, og kl. 1440 sprang den anden forwire samt den ene agterwire. Maskinen beordredes klar, og der anmodedes om assistance fra land. Kl. 1445 begyndte skibet at drive for ankeret. Kl. 1450 sattes stb. anker med 45 favne kæde. Da der var fare for at drive mod land eller at kollideres med et andet i havnen opankret skib, blev agterfortøjningerne taget ind, og maskinen beordret frem, samtidig med at der blev hevet hjem på ankrene. Det forsøgtes at manøvrere skibet ud af havnen, men kl. 1510 blev skibet af vinden presset op mod Portusøqs V.-lige pynt, hvorefter skibet drev agterover og stødte mod skæret S. for Hundeøen. Kl. 1730 blev en wire ført over til transitøen, men samtidig konstateredes indtrængende vand i lastrum nr. 1 og 2. Kl. 1745 lå skibet med 30° slagside til bb. Kl. 1800 stoppedes maskinen, og alle ombordværende forlod skibet. Kl. 2245, da M. S. lå med 45° slagside til bb., sattes en wire fra agterskibet ind til Hundeøen. D. 22. april kl. 0915 kæntrede skibet imidlertid og sank, og kl. 1015 gled det af skæret ud på 25–30 m vanddybde.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene i forbindelse med de vanskelige besejlingsforhold på stedet.

48. SM. SELVIG af Nørresundby, 79 B.R.T. Bygget 1907 af eg. På rejse fra Masned-sund til Ålborg med koksgrus.

Grundstødt d. 23. april ved Sjællands V.-kyst; *forlist*. (97)

Strandingsindberetning dat. 25. april. Søforhør i Nørresundby d. 27. april.

Kl. 0020, da S. under en let SSØ.-lig brise med ringe sø passerede Ø. om pkt. 16 i rute 28, overlod føreren vagten til dæksdrengen, som fik ordre til at styre rv. N. samt til at kalde på føreren kl. 0115. Kl. 0230 vågnede føreren ved, at skibet tog grunden ca. 250 m Ø. for Røsnæs fyr. Det var nu frisket op til en SSØ.-lig kuling med høj sø. Motoren stoppedes, og det forsøgtes at komme fri af grunden ved forskellige skruemanøvrer. Ca. en time senere konstateredes det, at vandet trængte ind i motorrummet, og kl. ca. 0445 forlod besætningen – 2 mand – skibet i jollen. Skibet er senere blevet vrøg.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at rorgængerens ikke i tide purrede føreren, således at kursen kunne blive ændret.

49. Ff. SJEA af Skagen, 20 B.R.T. Bygget 1961 af træ. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Lista.

Grundstødt d. 23. april ved Norges S.-kyst. (104)

Søforklaring i Skagen d. 2. maj. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 5. maj.

D. 22. april kl. ca. 2345, da S. under en hård SØ.-lig kuling med regn- og snebyger var på rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Lista, styrende ØSØ., sås et kort øjeblik Lista fyr forude ca. 2 streger om bb. i gisset afstand 4 sm. På grund af vejrforholdene besluttedes det kort efter at fortsætte rejsen til Skagen, og kursen ændredes til mv. SØ.t.Ø. Ekkoloddet, der havde været benyttet kl. ca. 2100, virkede ikke mere, og det forsøgtes forgæves at bestemme fartøjets position ved hjælp af consolfyr. D. 23. april kl. ca. 0045 tog fartøjet grunden på Døsen lidt NV. for Listerrauna fyr og blev stående. Over radioen tilkaldtes hjælp fra land. Noget senere blev den 3 mand store besætning reddet i land ved hjælp af liner. S. blev senere bragt flot ved fremmed hjælp og slæbt til havn, hvor det viste sig, at køl og yderklædning var stærkt beskadiget, samt at roret var væk.

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

50. M/S HORIZON af Groningen, 162 B.R.T. På rejse fra Delfzijl til Karlskrona med kalksalpeter.

Grundstødt d. 24. april ved Bogø S.-kyst. (100)

Strandingsindberetning dat. 26. april.

Kl. 1900 grundstødte H. i stille vejr med tåge på Bredemands Hage. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

51. SM. KOSANGAS af Nørresundby, 150 B.R.T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Kalundborg til Århus med gas.

Grundstødt d. 25. april ved Tunø. (99)

Søforklaring i Århus d. 26. april.

D. 24. april kl. 2350 passerede K. under en let SV.-lig brise med dis og tågebanks Vesborg fyr i en afstand af 1 sm, hvorefter der styredes 350° mv. D. 25. april kl. 0130 sås den V.-lige røde fyrvinkel i Tunø fyr, hvorefter kursen ændredes til 40° mv. Da skibet var kommet ind i den Ø.-lige røde fyrvinkel i Tunø fyr, ændredes kursen til 10° mv., og kl. 0142 ændredes kursen til 20° mv. Kl. 0145 tog skibet grunden ca. 0,5 sm. V. for Tunø Røn lystønde. Kl. 1340 kom K. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

52. Ff. RIKKE af Strandby, 20 B.R.T. Bygget 1957. På rejse fra fiskeplads i Nord-søen til Hirshals.

Grundstødt d. 25. april ved Jyllands V.-kyst. (101)

Strandingsindberetning dat. 3. maj. Søforklaring i Frederikshavn d. 4. maj.

Kl. ca. 1900 afsejlede R. under en svag til let NØ.-lig brise med rolig sø og tæt tåge fra en fiskeplads ca. 2½ times sejlads V.t.N. af Hirshals styrende Ø.t.S. Farten var ca. 5 knob, der var udvig på bakken, og ekkoloddet var tilsluttet. Da ekkoloddet viste 10 favne og senere, da det viste 7 favne, kobledes skruen fra, og der lyttedes forgæves efter tågesignal fra Hirshals, hvorefter sejladsen fortsattes. Da der loddedes 4 favne, kobledes skruen atter fra, og ca. 10 min. senere hørtes tågesignalet fra Hirshals fyr. Skruen kobledes nu til, idet man ville holde ud fra land, men straks efter, kl. ca. 2300, tog fartøjet grunden ca. 2 sm. S. for havneindløbet og blev stående. D. 26. april kl. ca. 2130 kom R. flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen mistede fartøjet stråkölen.

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

53. SM. NEPTUNUS af Marstal, 85 B.R.T. Bygget 1901 af stål. På rejse fra Assens til Stralsund i ballast.

Grundstødt d. 27. april i farvandet S. for Fyn. (102)

Strandingsindberetning dat. 2. maj.

Kl. 1230 grundstødte N. under en svag SV.-lig brise med svag N.-gående strøm S. for Flæskholm grunde. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at ungmanden var uopmærksom.

54. Ff. ALBIN af Skagen, 25 B.R.T. Bygget 1918 af eg og fyr.

Grundstødt d. 3. maj ved Sveriges V.-kyst. (120)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9. maj.

Kl. 2130, da A., der gik med meget langsom fart, i stille vejr med tæt tåge, var under indsejling til Strømstad, tog fartøjet grunden, men kom flot ved egen hjælp. Forstævnen og kølen beskadigedes.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

55. Ff. JØGVAN S. af Klakksvik, 268 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På fiskeri.

Grundstødt d. 3. maj ved Grønlands V.-kyst. (152)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 3. juni. Søforklaring i Færingehavn d. 10. maj.

Kl. ca. 1810, da J. S. under en svag NØ.-lig brise med klart vejr befandt sig ved Grønlands V.-kyst ud for Færingehavn, pejledes radiostationen i Færingehavn i dv. 93°. Der styredes 90° dv., og der holdtes udvig efter Satut. Kl. 1845 pejledes radiostationen igen med samme resultat. Kl. ca. 1900 sås Satut fyr, som holdtes 2-3° om bb. Kort efter sås Sorte Skær om stb. Kursen ændredes til dv. 93° med Sorte Skær 2-3° om bb. Der loddedes 75 favne. Ca. 10 min. senere kl. ca. 1915 tog skibet grunden på Sankta Maria Skær. D. 4. maj kl. ca. 0500 kom skibet flot ved fremmed hjælp og blev derefter bugseret til Nordafar. Ved grundstødningen opstod skader på skibshunden, kølhælen og rorstammen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at besejlingsforholdene var vanskeliggjort som følge af snedækket på fjeldene.

56. M/S SIRPA DAN af Esbjerg, 1768 B.R.T. Bygget 1962 af stål. På rejse fra Kaskø til Raumo.

Grundstødt d. 5. maj ved Finlands V.-kyst. (118)

Søforklaring i Raumo d. 13. maj.

Kl. 0300 påbegyndte S. D., der havde lods om bord, og som havde ligget opankret i pejling 322° 2,5 sm. fra Kylmäpihlaja fyr, i klart vejr indsejling til Raumo. Skibet fulgte Suokari fyrlinie. Kort tid før skibet passerede Stolts Grund, blev det diset, hvorfor maskinen blev beordret halv kraft frem og kort efter langsomt frem. Kl. ca. 0326 blev maskinen stoppet og roret lagt stb., og kl. 0327 grundstødte S. D. på Pihlus Grund og blev stående. D. 6. maj kl. 1705 kom S. D. flot ved hjælp af bjærgningsfartøjer. Ved grundstødningen blev S. D. slået læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

57. M/S MINORCA af Svendborg, 200 B.R.T. bygget 1935 af stål. På rejse fra Augustenborg til Køge i ballast.

Grundstødt d. 6. maj ved Sjællands S.-kyst. (111)

Strandingsindberetning dat. 6. maj. Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 11. juni.

Kl. ca. 0400 grundstødte M. under en SØ-lig tordenbyge med kraftigt regnfald og Ø.-gående strøm ved Langø Vrid. Kl. 1100 kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

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

Grundstødt d. 10. maj ved Sveriges V.-kyst. (139)

Søforklaring i Sæby d. 16. maj. Politirapporter dat. 6. og 11. juni.

Kl. 0300, da M. befandt sig på 56°16'4 N., 12°19'5 Ø., overlod føreren vagten til skibets bedstemand med ordre til at styre 125°–130° samt til at holde Svinbådan fyr om bb. Kl. ca. 0400 opdagede bedstemanden, at skibet havde kurs mod land, hvorfor maskinen blev sat bak og kursen ændret til 170°. Umiddelbart efter tog M. grunden på Skårsbådan og blev stående. Kl. 1800 kom M. flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, dels at den opgivne kurs kl. 0300 var 10°–15° for nordlig, dels at føreren undlod at instruere bedstemanden tilstrækkeligt.

59. M/S LUNA af Skårhamn, 2307 B.R.T. På rejse fra Kalundborg til Odense med olie.

Grundstødt d. 13. maj ved Fyns N.-kyst. (117)

Strandingsindberetning dat. 13. maj.

Kl. 1615 grundstødte L. under en svag SSØ-lig brise med S.-gående strøm indenfor Gabet i Odense Fjord. Skibet er senere bragt flot ved hjælp af et bjærgningsskib.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes førerens ukendskab til det pågældende farvand.

60. Ff. LIS af Grenå, 20 B.R.T. Bygget 1963 af træ. På rejse fra Thyborøn til fiskeplads i Nordsøen.

Grundstødt d. 15. maj ved Jyllands V.-kyst. (129)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20. maj. Strandingsindberetning dat. 31. maj. Søforklaring i Lemvig d. 31. maj.

Kl. ca. 0015 afsejlede L. under en let V.-lig brise med diset vejr fra Thyborøn havn. Da fartøjet befandt sig i Svaneholm fyrlinie, overlod føreren styringen til bedstemanden med ordre om at holde ledefyrene overet agterude. Kl. ca. 0040 grundstødte L. ved hofde 72 (Havmolen) på N.-siden af Thyborøn kanal og blev stående. Kl. 0230 blev besætningen – 3 mand – reddet i land af redningsbåden fra Thyborøn. Fartøjet er senere kommet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

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

61. Ff. JØRGEN OLE af Frederikshavn, 39 B.R.T. Bygget 1944 af eg. På rejse fra Thyborøn til Frederikshavn.

Grundstødt d. 25. maj ved Læsø. (142)

Søforklaring i Frederikshavn d. 9. juni.

D. 24. maj kl. 2300 passerede J. O. Hals Barre, hvorefter kursen sattes mv. NØ. D. 25. maj kl. 0030 ændredes kursen til mv. NNØ., og ca. 15 minutter senere sås Læsø Rende fyr 2–3 str. forude om bb. Kl. ca. 0200 tog fartøjet grunden ca. 100 favne Ø. for 1-kosten på Læsø NV. Rev. Kl. ca. 0800 kom fartøjet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes manglende instruktion til ror-gængereren om kursændring eller purring af føreren, da Læsø Rende fyr var tværs om bb.

62. M/Bgs. VEST af København, 16 B.R.T. På rejse fra København til Sjællands Odde.

Grundstødt d. 26. maj ved Sjællands N.-kyst. (125)

Strandingsindberetning dat. 26. maj.

Kl. 1645 grundstødte V. under en frisk NØ-lig brise med N.-gående strøm på Sjællands Rev midt mellem Gniben og Snekkeløb. V. kom flot ved fremmed hjælp og slæbtes til Odden havn.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være maskinskade.

63. SM. FAUNA af Århus, 99 B.R.T. Bygget 1935 af eg og bøg. På rejse fra Århus til København.

Grundstødt

d. 31. maj ved Hesselø. (138)

Søforklaring i Århus d. 14. juni.

D. 30. maj kl. 2200, da F. under en svag NNØ.-lig brise med klart vejr befandt sig N. for Sjællands Rev, blev kursen sat mod lys- og fløjtetønden på 56°09' N., 11°45' Ø. (pkt. 4 i rute 34), hvorefter føreren overlod vagten til ungmanden med ordre til at varsko, når lys- og fløjtetønden sås. D. 31. maj kl. 0055 grundstødte F. på Hesselø SØ.-rev og blev stående. Kl. 1130 kom F. flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

64. M/S BREMER FLOTTE af Bremen, 376 B.R.T. På rejse fra Vejle til Horsens med jern.

Grundstødt d. 6. juni ved Jyllands Ø.-kyst. (134)

Strandingsindberetning dat. 7. juni.

Kl. 1330 grundstødte B. F. under en let V.-lig brise med udgående strøm i Horsens Fjord. 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 skibsføreren blev blændet af solen.

65. M/S BRITONS PRIDE af Klakksvik, 60 B.R.T. Bygget 1898 af eg. På rejse fra Klakksvik til Lorvik med passagerer.

Grundstødt d. 12. juni ved Færøerne. (149)

Søforklaring i Klakksvik d. 15. juni.

Kl. ca. 0645, da B. P. i tæt tåge med S.-gående strøm befandt sig i nærheden af Lorvik, sås land ca. 200 m S. for Lorvik havn. Kursen blev ændret til NV., men umiddelbart efter grundstødte B. P. på Kráartangi og blev stående. 11 passagerer blev landsat med motorbåd, og d. 13. juni kl. ca. 0300 kom B. P. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

66. M/S OLAU HØG af København, 4127 B.R.T. Bygget af stål. På rejse fra Kalundborg til Nyborg med benzin og fueloil.

Grundstødt d. 16. juni ved Fyns Ø.-kyst. (141)

Strandingsindberetning dat. 17. juni.

Kl. 1610 grundstødte O. H. i stille, klart vejr med svag N.-gående strøm ca. 0,5 sm. fra kysten ud for Knudshoved fyr. Kl. 1735 kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at dybden på grundstødningsstedet ikke svarede til den i søkortet angivne dybde.

67. M/S BARSSKOR af Klakksvik, 20 B.R.T. Bygget 1929 af eg. På rejse fra Klakksvik til Mygledal.

Grundstødt d. 18. juni ved Kallø. (182)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 19. og 20. juni. Søforhør i Klakksvik d. 8. marts 1967.

Kl. ca. 1200, medens B. under en let til jævn NØ.-lig brise lå stoppet ud for Mygledal for med robåd at sætte post og passagerer i land, drev fartøjet S.-over. Da motoren startedes for at slæbe båden lidt N. efter, viste det sig, at fanglinen var kommet uklar af fartøjets skrue, hvorfor motoren gik i stå. Kort efter tog B. grunden, hvorved robåden, som imidlertid var forladt af passagerer og besætning, knustes. Ca. 2 timer senere kom B. der var læk, under bugsering mod Klakksvik.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

68. Ff. DANMARK af Hirshals, 36 B.R.T. Bygget 1937 af træ. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hirshals.

Grundstødt d. 19. juni ved Jyllands V.-kyst. (158)

Søforklaring i Hirshals d. 23. juni. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 28. juni.

Kl. ca. 0815, da D. under en svag til let ØSØ.-lig brise befandt sig i Skagerrak, overlod føreren vagten til en fisker med ordre til at styre ØNØ. Kl. ca. 0845 beordrede føreren kursen lagt nærmere land, da vinden begyndte at friske, uden at angive kursen nøjagtig. Kl. ca. 0900 tog fartøjet grunden på Bragerne i Jammerbugt og blev stående. Kl. ca. 1200 kom D. flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 10 tons af ladningen var blevet kastet overbord.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes dels, at føreren ved kursændringen kl. ca. 0845 undlod nøjagtigt at angive, hvilken kurs der skulle styres, dels at føreren efter kursændringen undlod at følge med i navigeringen.

69. Ff. OYRASKER af Toftir, 87 B.R.T. Bygget 1884 af eg. På rejse fra Hvannasund til Runavik.

Grundstødt d. 19. juni ved Færøerne. (174)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 27. juni.

Kl. ca. 0915, da O. i tæt tåge sejlede langs med land ud for Avevig på Østerø, tog skibet grunden og blev stående. Skibet kom senere flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen blev den forreste del af stråkeølen lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

70. Lf. GEISHA af Göteborg, 8 B.R.T. På rejse fra Göteborg.

Grundstødt d. 20. juni ved Læsø. (147)

Strandingsindberetning dat. 23. juni.

Kl. 1000 grundstødte G. under en frisk Ø.-lig brise med NV.-gående strøm på Rønnerev NV. for Læsø. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være manglende kendskab til farvandet.

71. M/S POLLUX III af Hamburg, 140 B.R.T. På rejse fra Hamburg til Fakse med majs.

Grundstødt d. 20. juni i Smålandsfarvandet. (146)

Strandingsindberetning dat. 20. juni.

Kl. ca. 1000 grundstødte P. III under en svag VSV.-lig brise med regndis og S.-gående strøm på Letten. D. 21. juni kl. 0330 kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

72. M/S WADDEUZEE af Rotterdam, 224 B.R.T. På rejse fra Fur til Vessel med moler.

Grundstødt d. 21. juni i Limfjorden. (148)

Strandingsindberetning dat. 22. juni.

Kl. 2200 grundstødte W. i stille vejr med tæt tåge ud for Nørholm Enge. Skibet blev senere bragt flot ved hjælp af bjærgningsfartøjer.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

73. M/S GERTRUD FRITZEN af Emden, 16785 B.R.T. På rejse fra Oxelösund til Rotterdam med malm.

Grundstødt d. 25. juni ved Fyns N.-kyst. (150)

Strandingsindberetning dat. 27. juni.

Kl. 0930 grundstødte G. F. under en S.-lig brise med diset vejr og N.-gående strøm ved Falske Bolsaks på 55°44' N. 10°24' Ø. G. F. kom flot d. 11. juli, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

74. Lf. LENE II af København, 5 B.R.T. På rejse fra Kappeln til København.

Grundstødt d. 25. juni ved Langelands Ø.-kyst; *1 omkommet*. (156)

Søforklaring og søforhør i Rudkøbing d. 28. juni. Strandingsindberetning dat. 2. juli.

Kl. ca. 0000 grundstødte L. II under en svag SSV.-lig brise og uden mandskab om bord ud for Bovballe. Kl. ca. 0630 blev fartøjet bragt flot ved fremmed hjælp.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at de to ombordværende er faldet over bord.

Anm. 2. Den ene af de ombordværende – Janus Christian Marinus Jensen af København – blev fundet druknet i nærheden af grundstødningsstedet.

75. M/S OSCAR MATHIES af Hamburg, 999 B.R.T. På rejse fra Ventspils til Fredericia med kali.

Grundstødt d. 27. juni ved Fyns N.-kyst. (159)

Strandingsindberetning dat. 27. juni.

Kl. 0500 grundstødte O. M. i S.-lig vind med klart vejr og SV.-gående strøm på Lillegrund og blev stående. D. 2. juli kom O. M. flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj efter, at en del af ladningen var lægtret.

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

76. M/S ANNA HARTMANN af Ostgrossefehn, 424 B.R.T. På rejse fra Struer til Leningrad i ballast.

Grundstødt d. 29. juni i Limfjorden. (157)

Strandingsindberetning dat. 30. juni.

Kl. 1830 grundstødte A. H. under en jævn til frisk NNØ.-lig brise med V.-gående strøm på N.-siden af Løgstør rende og blev stående. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

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

77. M/S MIRANDA af Marstal, 285 B.R.T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Stenungsund til Struer med skærver.

Grundstødt d. 2. juli i Limfjorden. (160)

Strandingsindberetning dat. 4. juli. Søforklaring og søforhør i Struer d. 4. juli.

Om morgenen, da M. under en jævn V.-lig brise med klart vejr og Ø.-gående strøm befandt sig ud for Gøl havn, tog føreren fejl af farvandsafmærkningen. Kort efter, kl. 0555, tog skibet, der gik med langsom fart, grunden og blev stående. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

78. M/S MARGRET INGE af Hamburg, 149 B.R.T. På rejse fra Buxtehude til Køge med korn.

Grundstødt d. 11. juli i Smålandsfarvandet. (167)

Strandingsindberetning dat. 11. juli.

Kl. 1600 grundstødte M. I. i S.-lig vind på Bredø og blev stående. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp efter, at ca. 20 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være maskinskade.

79. M/S RALF af Haren am Ems, 342 B.R.T. På rejse fra Odense til Husum i ballast.

Grundstødt d. 13. juli i Odense Fjord. (164)

Strandingsindberetning dat. 14. juli.

Kl. 1430 grundstødte R. under en SV.-lig kuling på Roholm og blev stående. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

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

80. SM. TORRI af Tvøroyri, 29 B.R.T. Bygget 1947 af eg og bøg. På rejse fra Suderø.

Grundstødt d. 15. juli ved Færøerne. (183)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 19. juli.

Kl. ca. 0230, da T. under en stærk modgående strøm befandt sig i Vestmannasunds Ø.-side, blev skibet af en strømhvirvel drejet ud af kurs og grundstødte. T. kom straks fri af grunden og sejlede tilbage til Suderø.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømforholdene.

81. M/S LONE WIESE af København, 297 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse til Skutskär.

Grundstødt d. 30. juli ved Sveriges Ø.-kyst. (284)

Rapport fra føreren.

Kl. 1000 passerede L. W. under en SV.-lig brise med regnbyger Gisslan fyr tværs om stb. og i en afstand på 1 sm. Styrede kurs rv. 320° og logvisning 17. Kl. 1030, da loggen viste 21, ændredes kursen til rv. 335°. Kl. 1150 grundstødte skibet på Travarn. Kl. 1720 kom skibet flot ved egen hjælp, efter at ballasttankene var blevet lænset. Ved grundstødningen fik skibet lækager i forpeaken samt i stb. og bb. bundtanke nr. 1.

82. Ff. BLUE BELL af Frederikshåb, 39 B.R.T. Bygget 1945 af eg.

Grundstødt i juli ved Grønlands V.-kyst; *forlist* (357)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 23. marts 1967.

I juli måned stødte B. B. i tåget vejr mod et skær ved indsejlingen til Frederikshåb. Ved det efterfølgende lavvande konstateredes, at kølen var knækket. Den efterfølgende dag knækkede skibet over i to stykker.

83. SM. ANN-MI af Skærbæk, 4 B.R.T. På rejse fra Endelave til Læsø.

Grundstødt d. 5. aug. på Hjelm; *forlist*. (179)

Strandingsindberetning dat. 8. aug.

Kl. 1245, da A.-M. under en frisk SV.-lig brise skulle lægge til ved anløbsbroen på Hjelm, stoppede motoren, hvorefter fartøjet drev på land og blev stående. A.-M. er senere blevet stået til vrage.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

84. SM. TINA JACK af Alborg, 99 B.R.T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Krik til Porsgrunn i Ballast.

Grundstødt d. 7. aug. i Løgstør havn. (181)

Strandingsindberetning dat. 8. aug. Politirapport dat. 17. nov.

Kl. 0315 grundstødte T. J. under en stiv til hård NV.-lig kuling med regndis of Ø.-gående strøm i Løgstør havn, hvorved skruen beskadigedes. T. J. blev bragt flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

85. M/S INGA af London, 207 B.R.T. På rejse fra Hamburg til Århus med foderstoffer.
Grundstødt d. 8. aug. ved Sjællands V.-kyst. (180)
 Strandingsindberetning dat. 8. aug.
 Kl. 0200 tog I. under en let SØ-lig brise med S.-gående strøm grunden på Halskov Rev og blev stående. Kl. 1800 kom skibet flot ved hjælp af lokale fiskefartøjer.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at I. gik af vejen for et større skib.
86. M/S MYTISTCHI af Odessa, 12500 t.dw. På rejse fra Cuba med sukker.
Grundstødt d. 8. aug. ved Sjællands V.-kyst. (221)
 Strandingsindberetning dat. 8. aug.
 Kl. 0030 grundstødte M. under en let SØ-lig brise med halvdiset vejr og S.-gående strøm på Halskov Rev. D. 13. aug. kl. 1515 kom skibet flot ved egen hjælp.
 Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.
87. Ff. ROBERT SCHOU af Frederikshavn, 74 B.R.T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Wick.
Grundstødt d. 19. aug. ved Skotlands Ø.-kyst. (227)
 Søforklaring i Hirshals d. 17. sept.
 Kl. 0330, da R. S. i stille vejr med let dis og medgående strøm med nedsat fart styrede mod Wick havn, viste ekkoloddet 20 favne og kort efter 15 favne. Maskinen kastedes fuld kraft bak, og det forsøgtes at svaje rundt, men kort efter tog fartøjet grunden. Det var ikke muligt at bakke fri af grunden. Redningsbåden fra Wick kom langs siden og oplyste, at R. S.s besætning burde forlade fartøjet, da der var fare for kæntring. Kl. ca. 0645 kom R. S. fri af grunden, og kort efter gik besætningen atter om bord. Ved grundstødningen mistedes en del fiskekasser, men fartøjet led tilsyneladende ingen skade.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes de vanskelige besejlingsforhold.
88. M/S SKÖLD af Åstol, 115 B.R.T. På rejse fra Stege til Hålsingborg i ballast.
Grundstødt d. 19. aug. i Smålandsfarvandet. (194)
 Strandingsindberetning dat. 20. aug.
 Tidligt om morgenen grundstødte S. under en svag luftning med tåge i Bøgestrømmen ¹/₄ sm. Ø. for Sandhage fyr. D. 20. aug. kom skibet flot ved egen hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.
89. M/S MINDE af Marstal, 269 B.R.T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra København til Odense med hvede.
Grundstødt d. 20. aug. ved Fyns N.-kyst. (190)
 Strandingsindberetning dat. 20. aug. Søforklaring og søforhør i Odense d. 1. sept.
 Kl. 0330, da M., der på grund af usigtbart vejr gik med nedsat fart, befandt sig ved indsejlingen til Odense Kanal, kom skibet ind i en tæt tågebanke. Motoren blev stoppet, men kort efter tog M. grunden i sin bb. side af kanalen. Kl. 1330 kom skibet flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.
90. M/S NUDDE af Korsør, 150 B.R.T. Bygget 1909 af stål. På rejse fra Göteborg til Flensburg med havre.
Grundstødt d. 21. aug. ved Avernakø Ø.-kyst. (195)
 Søforhør i Kerteminde d. 25. aug.
 Kl. ca. 1830, da N. befandt sig ved Avernakø, tog rorsmanden fejl af en vager og en ca. 100 m fra land anbragt pæl, hvorefter skibet tog grunden på Avernakø Rev og blev stående. Kl. ca. 2345 kom N. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.
 Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.
91. Lf. DREIGESTIRN af Hamburg. På rejse fra Burgstaaken til Ebeltoft.
Grundstødt d. 29. aug. ved Jyllands Ø.-kyst. (202)
 Strandingsindberetning dat. 30. aug.
 Kl. 2330 grundstødte D. under en SØ-lig kuling med N.-gående strøm i Ebeltoft Vig på V.-siden af Ahlhagen. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være forveksling af sømærker.
92. Lf. ZODIACUS af Kiel. På rejse fra Hundested til Ebeltoft.
Grundstødt d. 29. aug. ved Jyllands Ø.-kyst. (200)
 Strandingsindberetning dat. 30. aug.

Kl. 2100 grundstødte Z. under en SØ.-lig kuling med sigtbart vejr og N.-gående strøm med ca. 1 knobs fart på V.-siden af Ahlhage. Fartøjet kom senere flot ved fremmed hjælp.
Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vind og strøm.

93. S/S DIMITRI af Panama, 2947 B.R.T. På rejse fra Swinemünde til Århus med kulsmuld.

Grundstødt d. 30. aug. ved Jyllands Ø.-kyst. (201)

Strandingsindberetning dat. 30. aug.

Kl. 0350 grundstødte D. i hårdt, klart vejr ved Sletterhage, men kom senere flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at maskinen gik i stå på grund af slam i kondensatoren.

94. M/S ARGUS af Bourgas, 8177 B.R.T. På rejse fra Rostock til Murmansk i ballast.

Grundstødt d. 31. aug. ved Sjællands Ø.-kyst. (211)

Strandingsindberetning dat. 31. aug.

Kl. 1045 grundstødte A. under en Ø.-lig brise med regntåge og N.-lig strøm 260 m S. for Nordre Røse. Skibet er senere kommet flot.

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

95. M/S DRAKA af Delfzijl, 498 B.R.T. På rejse fra København til Domsö med salt.

Grundstødt d. 31. aug. på Middelgrunden. (210)

Strandingsindberetning dat. 31. aug.

Kl. 1530 grundstødte D. i en regndis med N.-gående strøm på Middelgrunden, men kom senere flot.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

96. M/S KASZUBY af Stettin, 8280 B.R.T.

Grundstødt d. 31. aug. ved Langelands Ø.-kyst. (205)

Strandingsindberetning dat. 1. sept.

Kl. 0001 grundstødte K., der kom fra SØ., under en let Ø.-lig brise med regn og 3 sm. sigtbarhed $\frac{1}{2}$ sm. S. for Kjels-Nor fyr. Kl. 0500 kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

97. M/S PETER K. af Papenburg, 284 B.R.T. På rejse fra Rheinhausen til Frederiksværk med jern.

Grundstødt d. 31. aug. ved Sjællands V.-kyst; *søgt nødhavn*. (206)

Strandingsindberetning dat. 2. sept.

Kl. ca. 0730 grundstødte P. K. under en SØ.-lig brise med tæt tåge og NØ.-gående strøm på Asnæs NV. Flak. Skibet blev senere bragt flot af to bjærgningsdampere og slæbt ind til Kalundborg med rummene foran for kollisionsskoddet fulde af vand.

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

98. M/S LISE JØRG af Kolding, 500 B.R.T. Bygget 1962 af stål. På rejse fra København til Næstved med frø.

Grundstødt d. 4. sept. på Middelgrunden. (220)

Strandingsindberetning dat. 4. sept.

Kl. 1100 grundstødte L. J. under en svag V.-lig brise med klart vejr og SV.-gående strøm med 1 knobs fart på Middelgrunden, men kom senere flot.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

99. M/S LISE JØRG af Kolding, 500 B.R.T. Bygget 1962 af stål. På rejse fra København til Næstved med frø.

Grundstødt d. 4. sept. i Smålandsfarvandet; *søgt nødhavn*. (214)

Strandingsindberetning dat. 5. sept. Politirapport dat. 31. okt. Søforhør i Rønne d. 30. jan. 1967.

Nogle minutter før kl. 2030, da L. J. under en svag brise med regn og dis efter bestikket befandt sig i Sortsø Gab med motoren gående halv kraft frem, kunne man ikke få øje på Bogø fyr, hvorfor motoren blev beordret først langsomt frem og straks efter stoppet. Da man antog, at skibet var kommet for langt over i sejlløbets Ø.-lige side, blev roret lagt hårdt bb., og motoren beordredes først langsomt frem og derefter halv kraft frem. Skibet bevægede sig imidlertid ikke ud af stedet, og det viste sig nu, at skibet var grundstødt på Farø Jord. Skibet kom senere flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj og sejlede til Vordingborg, hvor en dykkerundersøgelse viste, at skibet ikke havde taget skade ved grundstødningen.

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

100. M/S OTHONIA af Odense, 399 B.R.T. Bygget 1963 af stål. På rejse fra Middlesbrough til Odense med stålslagger.

Grundstødt d. 9. sept. ved Fyns N.-kyst. (225)

Strandingsindberetning dat. 9. sept. Søforklaring og søforhør i Odense d. 20. sept.

Kl. 0510 passerede O. under en jævn V.-lig brise med smult vande og skyet vejr Enebær-odde fyr. Da den røde lystønde ved Lindø Knæ var passeret, så den vagthavende styrmand båke 4, men kunne hverken få øje på bagbåke 5 eller de sorte sømærker og lystønden ud for Harehage. Motoren blev stoppet, men strømmen drejede skibet til styrbord, og kl. 0550 tog O. grunden mellem Flintholm og Harehage, ca. 150 m fra sejltrenden. D. 15. sept. kom O. flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 240 tons af ladningen var blevet lægtret. Ved grundstødningen opstod der betydelige bundskader.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at den vagthavende styrmand mistede orienteringen.

101. M/S SEEFALKE af Hamburg, 416 B.R.T. På rejse fra Struer til Halmstad i ballast.

Grundstødt d. 12. sept. i Limfjorden. (223)

Strandingsindberetning dat. 13. sept.

Kl. 1300 grundstødte S. under en SSØ.-lig brise med diset vejr og udgående strøm på S.-siden af Askjær Odde. D. 13. sept. kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at kosten ved V.-siden af Venø Sund Snævring var under vand.

102. M/S BETTANN af Tuborg havn, 299 B.R.T. Bygget 1961 af stål. På rejse fra Kotka til Island med træ.

Grundstødt d. 13. sept. ved Finlands S.-kyst. (232)

Søforklaring i København d. 22. sept. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 5. okt.

Kl. 2135, da B. under en SØ.-lig kuling med moderat sø befandt sig N. for Ørregrund, forlod lodsens skibet efter at have givet føreren oplysninger om den videre sejlads. Kl. ca. 2142 rørte skibet grunden flere gange i ca. 239° rv. af Ørregrund V.-lige fyr i en afstand af ca. 1 sm. fra fyret. Lodsens tilkaldtes, og skibet sejlede tilbage til Kotka, hvor det konstateredes, at der var flere indtrykninger i skibshunden foran for midtskibs, men ingen lækage.

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

103. M/S UWE af Hamburg, 424 B.R.T. På rejse fra Uddevalla i ballast.

Grundstødt d. 17. sept. ved Jyllands Ø.-kyst. (226)

Strandingsindberetning dat. 17. sept.

Kl. ca. 0600 grundstødte U. under en VSV.-lig brise med Ø.-gående strøm S. for Deget. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

104. Ff. FLORENCE af Lemvig, 27 B.R.T. Bygget 1941 af eg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Lemvig med fisk.

Grundstødt d. 22. sept. ved Jyllands V.-kyst. (231)

Søforklaring i Lemvig d. 6. okt. og d. 19. dec.

D. 21. sept. kl. 1930 afsejlede F. under en let til jævn V.-lig brise med god sigtbarhed og ringe strøm fra en fiskeplads 43 sm. V.½ S. af Thyborøn. Der styredes Ø.½ N. Kl. ca. 2130 gik føreren til køjs, idet han gav ordre til, at han skulle purres, når fartøjet kom i nærheden af Thyborøn. D. 22. sept. kl. 0000 viste ekkoloddet 14 fv., og bedstemanden gik til køjs, idet han overlod vagten til tredjemanden. Kl. 0045, da tredjemanden kunne se Thyborøn, men antog, at der var langt dertil, grundstødte F. ved Knopper, lige S. for hofde nr. 43. Om morgenen forlod besætningen - 3 mand - fartøjet ved hjælp fra land. F. er senere blevet bragt flot.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at rorsmanden bedømte afstanden til Thyborøn forkert.

105. SM. ADRIANA af Frederiksværk, 137 B.R.T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra København til Søby i ballast.

Grundstødt d. 29. sept. i Smålandsfarvandet. (237)

Strandingsindberetning dat. 30. sept.

Kl. 1900 grundstødte A. under en svag Ø.-lig vind med svag strøm på Græsøer V. for Nyord. D. 1. okt. kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlflæsning i søkortet.

106. SM. ALBATROS af Hobro, 123 B.R.T. Bygget 1899 af stål. På rejse fra Stralsund til Hobro med briketter.

Grundstødt d. 29. sept. ved Omø. (240)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 30. sept. Søforklaring og søforhør i Hobro d. 4. okt.

D. 28. sept. kl. 2110 passerede A. under en svag SØ.-lig brise med klart vejr og V.-gående strøm ballonen på 55°00'6 N. 11°43'7 Ø. i rute 44, hvorefter der styredes VNV. Føreren gik nu under dæk, idet han gav ordre til, at han skulle varskoets, når skibet kom til lys- og fløjtetønden ved punkt 13 i rute 44. D. 29. sept. kl. ca. 0030 passeredes denne lystønde, men føreren blev ikke varskoet. Ca. 1 time senere tilkaldtes føreren, og det viste sig, at skibet befandt sig i en af Vejrø fyrs grønne vinkler og en af Omø fyrs røde vinkler, og at vanddybden var 3 m. Skruen blev straks koblet fra, hvorefter skibet drejedes, så der styredes Ø., men ca. 5 minutter senere tog A. grunden på Omø Tofte ca. 2 sm. SSØ. for Omø og blev stående. Kl. 0845 kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren ikke blev varskoet, da lystønden passeredes.

107. M/S JUTTA II af Brake, 160 B.R.T. På rejse fra Rødvig til Hamburg med lucernegrønmelsspiller.

Grundstødt d. 30. sept. i Smålandsfarvandet. (236)

Strandingsindberetning dat. 30. sept.

Kl. ca. 1200 grundstødte J. II under en svag SØ.-lig brise med svag strøm på Græsøer V. for Nyord. D. 1. okt. kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Grundstødningen angives at være sket under et forsøg på at bringe et andet grundstødt skib flot.

108. M/S GERHARD af Haren am Ems, 228 B.R.T. På rejse fra Hamburg til Malmö med soyaskrå.

Grundstødt d. 3. okt. i Smålandsfarvandet. (238)

Strandingsindberetning dat. 3. okt.

Kl. ca. 1300 grundstødte G. i stille vejr med regndis på N.-siden af sejlrenden i Ulvsund ca. 1400 m V. for Dronning Alexandrines bro. D. 5. okt. kom G. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være nedsat sigtbarhed.

109. M/S BETA af Assens, 426 B.R.T. Bygget 1961 af stål. På rejse fra Sakskøbing til Nakskov i ballast.

Grundstødt d. 5. okt. ved Lollands V.-kyst. (241)

Strandingsindberetning dat. 5. okt. Søforhør i Nakskov d. 14. dec.

Kl. 1245, da B. i Nakskov Fjords snævre løb var ved at passere et andet skib, mistede skibet styringen og tog grunden i løbets kant. Kl. 1400 kom B. flot ved fremmed hjælp uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

110. M/S KATHE ILSE af Hamburg, 149 B.R.T. På rejse fra Sønderborg til Fredericia med majs.

Grundstødt d. 7. okt. ved Jyllands Ø.-kyst. (242)

Strandingsindberetning dat. 8. okt.

Kl. 1330 grundstødte K. I. i tæt tåge på Als Fjord ved Ballebro. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

111. M/S MARGRETHE af Sønderborg, 57 B.R.T. Bygget 1926 af eg og bøg. På rejse fra Sønderborg til Langballeå med passagerer.

Grundstødt d. 8. okt. ved Jyllands Ø.-kyst. (254)

Politirapport dat. 11. okt. Søforklaring i Sønderborg d. 17. okt.

Kl. ca. 2000, da M. under en omløbende brise i diset vejr befandt sig ud for Kragesand i Flensborg Fjord, blev det tæt tåge med en sigtbarhed på ca. 30 m, hvorefter motoren blev stillet på langsomt frem, og ekkoloddet blev startet. Nogle minutter senere blev kursen ændret til 245° efter kompasset. Kort efter kursændringen viste ekkoloddet pludselig, at vanddybden kun var 2-3 m. Motoren blev straks stillet på meget langsomt frem, og roret lagdes hårdt bb., men kl. ca. 2010 tog M. grunden på Kragesand og blev stående. Noget senere blev M. bragt flot af et over radioen tilkaldt skib, men grundstødte straks efter på ny. M. blev denne gang bragt flot af et andet over radioen tilkaldt skib, efter at de ombordværende 87 passagerer var taget om bord i dette skib, og sejlede tilbage til Sønderborg.

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

112. Ff. Ellen af Århus, 12 B.R.T. Bygget 1913. På prøvesejlads i Århus Bugt.
Grundstødt d. 10. okt. i Århus Bugt; *forlist*. (243)
 Strandingsindberetning dat. 11. okt. Søforhør i Århus d. 31. jan. 1967.
 D. 10. okt., da E. under en let til jævn SØ.-lig brise med god sigtbarhed befandt sig i Århus Bugt, hørtes et knald fra motoren. En undersøgelse viste, at motorrummet var fyldt med røg. Da det trods gentagne forsøg ikke lykkedes at få motoren i gang igen, sattes ankeret, men da ankeret ikke kunne holde, drev fartøjet ind mod Århus havn. Det forsøgtes at tilkalde hjælp. Kl. 1530 drev fartøjet mod den Ø.-lige mole ved indsejlingen til Århus havn. Besætningen – 2 mand – reddedes op på molen, hvorefter fartøjet sank. Fartøjet er senere hævet og brændt.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at motoren ikke kunne startes i forbindelse med den omstændighed, at ankeret ikke kunne holde.
113. Lf. KILLINA af Skovshoved. På rejse fra Skovshoved til Vejle.
Grundstødt d. 10. okt. på Sejerø. (248)
 Strandingsindberetning dat. 11. okt.
 Kl. 1830 grundstødte K. under en S.-lig kuling på Sejerø NV.-rev og blev stående. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejl navigering.
114. M/S HAGÖ af Gerlesborg, 222 B.R.T. På rejse fra Storogns til Nykøbing F. med kalksten.
Grundstødt d. 12. nov. i Smålandsfarvandet. (274)
 Strandingsindberetning dat. 12. nov.
 Kl. 0930 grundstødte H. under en svag SSØ.-lig brise med tåge og V.-gående strøm på Masnedø Kalv. D. 13. nov. kl. ca. 1700 blev skibet bragt flot ved fremmed hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.
115. Ff. SUNDERLAND af Skagen, 72 B.R.T. Bygget 1885. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Smøgen.
Grundstødt d. 13. okt. ved Norges S.-kyst. (257)
 Søforklaring i Skagen d. 24. okt. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 25. okt.
 Kl. 2200 passerede S. under en SØ.-lig kuling med hård sø Lindesnæs fyr, i en afstand af $\frac{1}{2}$ -1 sm. Kl. 2310 tog skibet grunden på Gjeslingerne, men blev kl. 2330 af en sø igen løftet af skæret, hvorefter skibet bakkedes fri. D. 14. okt. kl. 0030 kom en redningskutter til stede og tog S., der havde mistet styringen, på slæb mod Mandal, hvortil skibene ankom d. 14. okt. kl. 0130. Ved grundstødningen led S. en del skade på køl, ror og skrue.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes fejlvisning af fartøjets deccaanlæg.
116. M/S RUTH af Hamburg, 282 B.R.T. På rejse fra Løgstør til Itzehoe med grus.
Grundstødt d. 14. okt. i Limfjorden. (247)
 Strandingsindberetning dat. 14. okt.
 Kl. ca. 0900 grundstødte R. under en svag SØ.-lig brise med V.-gående strøm i Smakmøllebugten. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.
 Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.
117. M/S LIZZIE TERKOL af Århus, 500 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Prøvestenshavnen til Kastrup med glykol.
Grundstødt d. 16. okt. ved Amagers Ø.-kyst. (251)
 Strandingsindberetning dat. 16. okt.
 Kl. 0815 grundstødte L. T. under en svag SØ.-lig luftning med N.-gående strøm på Kastrup Red. Skibet kom senere flot ved egen hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge og strømsætning.
118. SM. TALATA af Svendborg, 100 B.R.T. Bygget 1942 af træ. På rejse fra Nakskov til Aalborg med korn.
Grundstødt d. 19. okt. ved Jyllands Ø.-kyst. (249)
 Strandingsindberetning dat. 20. okt. Søforhør i Frederiksværk d. 19. jan. 1967.
 Kl. 0430, da T. i SØ.-lig vind med diset vejr befandt sig i den gravede rende over Hals Barre, observeredes et større modgående skib. Ved passagen holdt T. sig i stb. side af renden; men ved denne manøvre tog T. grunden på rendens N.-side og blev stående. Kl. 1400 kom T. flot ved hjælp af et bjærgningsskib, tilsyneladende uden at have taget skade.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vind- og strømforhold.

119. M/S HAVSTRAUM af Bergen, 295 B.R.T. På rejse fra Stignæs til Saksøbing med fueloil.

Grundstødt d. 20. okt. ved Lollands N.-kyst. (255)

Strandingsindberetning dat. 20. okt.

Kl. 0350 grundstødte H. i stille, klart, men mørkt vejr i Oreby Rønde. Om aftenen kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

120. M/S DANGULF MÆRSK af København, 3918 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Västerås til Nynäshamn.

Grundstødt d. 21. okt. ved Sveriges Ø.-kyst. (293)

Søforklaring i Svendborg d. 4. nov.

Kl. 1307, da D. M., der havde lods om bord, i stille vejr med tæt tåge nærmede sig Stenskär, hvor kursen skulle ændres, sås skæret pludselig 4 str. om stb. i en afstand af ca. 50 m. Maskinen beordredes fuld kraft bak, og roret lagdes hårdt bb. over, men umiddelbart efter tømene D. M. mod skæret, hvorved der opstod lækager i centertank nr. 1 og stb. vingetanke nr. 1 og 5. Kl. 1645 fortsattes rejsen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge i forbindelse med, at lodsen, der af hensyn til modgående trafik ønskede at gå tæt til skæret, har bedømt afstanden til skæret forkert.

121. M/S EBERSTEIN af Brake, 250 B.R.T. På rejse fra Frederiksværks Stålvalseværks havn til Duisburg med stangjern.

Grundstødt d. 28. okt. i Roskilde fjord. (266)

Strandingsindberetning dat. 7. nov.

Kl. 1000 grundstødte E. på N.-siden af St. Tørvegrund. D. 5. nov. kom E. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være rorhavari.

122. M/S MEE THOLSTRUP af Esbjerg, 300 B.R.T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Neksø til Rotterdam.

Grundstødt og kollideret d. 30. okt. i Kielerkanalen. (272)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 4. nov.

Kl. 2130 afsejlede M. T., der havde lods ombord, i stille, klart vejr fra Holtenau sluse. Kl. 2200, da skibet befandt sig i svære tågebanker, sås på radaren ekko fra to skibe, der befandt sig forude i en afstand af 1 sm. Der sejlede med en fart af ca. 1,5 knob, og der afgaves tågesignaler. Kl. 2350, da M. T. netop havde passeret 73 km-stenen, og sigtbarheden var ca. 25 m, sås et skib, som senere viste sig at være fransk M/S „JOURMIEGIE“, forude om stb. i en afstand af nogle få favne. Maskinen stoppedes, og beordredes derefter langsomt frem samtidig med, at roret lagdes bb. over. Kort efter rørte skibet grunden med stævnen og derefter med siden, hvorved det krængede stb. over. Roret lagdes stb. over, og maskinen beordredes fuld kraft frem, men kort efter tømene M. T. med sin stb. låring mod J.s bb. side. Derefter blev M. T.s agterende af J.s skruevand presset bb. over, og skibet tog grunden med forstavnen. Da J. var passeret, bakkedes skibet fri af grunden. D. 31. okt. kl. 0050 fortøjedes M.T. i Rendsburg. Ved grundstødninger og kollision led M. T. skade på underklædningen ved spant nr. 11.

Anm. Søforklaring fra J. foreligger ikke.

123. SM. HILDUR af Kalundborg, 193 B.R.T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra Kalundborg til Ålborg med superfosfat.

Grundstødt d. 4. nov. i Limfjorden. (265)

Strandingsindberetning dat. 4. nov.

Søforklaring og søforhør i Ålborg d. 29. nov.

Kl. 0530, da H., der sejlede med nedsat fart og havde radaren tilsluttet, i tåget vejr befandt sig på tværs af flydedokken i Ålborg havn, stoppedes motoren. Samtidig sås tæt på bb. bov en slukket lystønde. Umiddelbart efter tog H. grunden og blev stående. Ca. ½ time senere kom H. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

124. SM. SUNDEVED af Egernsund, 110 B.R.T. Bygget 1902 af stål. På rejse fra Herrenwyck til København med jern.

Grundstødt d. 8. nov. ved Amagers Ø.-kyst. (278)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 11. nov. Søforhør i København d. 14. nov.

Kl. 0410 passerede S., hvis motor gik langsomt frem, og som afgav tågesignal, under en let til jævn SSØ.-lig brise med tæt tåge Drogden fyr, hvorefter der styredes N. $\frac{1}{2}$ V. Kl. ca. 0430 standsede motoren, og da det ikke lykkedes at få den startet igen, sattes fok og storsejl. Loddet blev holdt gående. Kl. 0530 tog S. grunden N. for Kastrup lufthavn og blev stående. Kl. 1315 kom S. flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj og blev bugseret til København.

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

125. Ff. IBSULOAN af Skagen, 25 B.R.T., bygget 1941 af træ. På rejse fra fiskeplads ved Fladen fyrskib til Skagen.

Grundstødt d. 9. nov. ved Jyllands Ø.-kyst. (289)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 11. nov. Søforklaring i Frederikshavn d. 17. nov.

D. 8. nov kl. ca. 2230 passerede I. under en jævn SØ.-lig brise lystønden $57^{\circ}27'N.$, $10^{\circ}50'Ø.$ (pkt. 3 i rute 39) om bb. i en afstand af ca. 3 sm. Føreren overlod derpå vagten til en fisker med besked om, at der skulle styres NV.t.V., at ekkoloddet skulle startes senest efter $1\frac{1}{2}$ times forløb, og at føreren skulle varskoer, når ekkoloddet viste 8 favne. Farten var 7 knob. D. 9. nov. kl. ca. 0100 tog I. grunden i nærheden af Hulsig by og blev stående. Kl. ca. 1100 kom fartøjet flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen blev ror, skrueraksler og skrog svært beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at den vagthavende fisker ikke har varskoet føreren i tide.

126. Ff. IRIAN af Lemvig, 27 B.R.T. Bygget 1941 af eg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn.

Grundstødt d. 13. nov. ved Jyllands V.-kyst. (279)

Strandingsindberetning dat. 13. nov. Søforklaring i Lemvig d. 6. dec.

Kl. ca. 0300, da I. befandt sig V. for Lodbjerg fyr i 10 favne vand, ændredes kursen til SSV. Under en stiv S.-lig kuling med regndis fortsattes til kl. ca. 0400, da man i Ø.-lig retning så et lys, der skønnedes at være i nærheden af Thyborøn Kanal. Kursen ændredes til ØSØ., og der fortsattes med stærkt nedsat fart; men pludselig viste ekkoloddet, at vanddybden aftog stærkt. Kursen blev ændret til NV., men kort efter tog I. grunden ca. 2 km. S. for Agger by og blev stående.

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

127. Ff. EJNER af Skagen, 30 B.R.T. Bygget 1925 af eg og bøg. På rejse fra Mandal til Smøgen.

Grundstødt d. 15. nov. ved Sveriges V.-kyst. (324)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 28. nov.

Kl. 0545 grundstødte E. i vindstille med god sigtbarhed ca. 5 minutters sejlads fra Smøgen havn. Skibet blev senere bragt flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen mistedes stråkekølen, og kalfatringen blev en del beskadiget.

128. M/S VORNING af Åbenrå, 200 B.R.T. Bygget 1926 af stål. På rejse fra Lange-sund til Samsø med salpeter.

Grundstødt d. 18. nov. ved Hjelms. (282)

Strandingsindberetning dat. 22. nov. Søforklaring i Fredericia d. 25. nov.

Kl. 1650 passerede V., der under en jævn NØ.-lig brise med kraftig N.-gående strøm befandt sig i rute 28 j styrende en SV.-lig kurs, Jernhatten i en afstand af ca. $2\frac{1}{2}$ sm. Kl. 1720, da skibet i henhold til bestikket skulle være i nærheden af bøje 4 i rute 28 j, ændredes kursen mod bøje 5, uden at bøje 4 blev observeret. Kl. 1745, da bøje 5 skulle være indenfor synsvidde, ændredes kursen til rv. 160° . Bøje 5 blev heller ikke observeret. Kl. 1750 sås brænding om stb. Maskinen bakkedes med fuld kraft, men kort efter tog skibet grunden med forenden og drejedes tværs i søen, hvorefter det krængede stb. over og lå med dækket i vandet. Den 21. nov. kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsskib.

129. M/S LIS CHRIST af Rønne, 170 B.R.T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra Lenin-grad til Århus med træ.

Grundstødt, d. 21. nov. ved Sveriges S.-kyst. (315)

Søforklaring i Århus d. 9. dec.

Kl. 1015 passerede L. C, der havde svær bb. slagside, under en frisk SSV.-lig brise med usigtbart vejr, Trelleborg lys- og fløjtetønde tæt om bb., hvorefter der styredes dv. 288° , idet

der regnedes med dv. v. 6°, mv. v. 1°. Kl. 1030 grundstødte L. S. ved Savstensudde. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

130. M/S UWE af Hamburg, 424 B.R.T. På rejse fra Hamburg til Nakskov med koks.

Grundstødt d. 24. nov. ved Lollands V.-kyst. (287)

Strandingsindberetning dat. 24. nov.

Kl. ca. 0630 grundstødte U. i stille vejr med ringe sigtbarhed og udgående strøm i Nakskov Fjord 1,1 sm. Ø. for Albuen. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

131. M/S ANNO af København, 146 B.R.T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Åbenrå til Lübeck i ballast.

Grundstødt d. 29. nov. ved Als Ø.-kyst. (311)

Søforklaring i Åbenrå d. 1. dec. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 7. dec.

Kl. 1910, da A. under en let til jævn V.-lig brise med god sigtbarhed befandt sig ca. ½ sm. SØ. af lystønden ved pkt. 7 i rute 25, sattes kursen rv. 132°, der skulle føre skibet ad rute 25. Kl. 1930 befandt skibet sig i Taksensand fyrs hvide vinkel, Traneodde fyrs røde vinkel og Helnæs fyrs grønne vinkel. Kl. 1940 gik føreren under dæk for at tilse motoren. Kl. 1955 tog A., der gjorde 7½ knobs fart, grunden på S.-kanten af Hesteskoen. D. 30. nov. kl. 0945 kom skibet flot ved egen hjælp og sejlede til Åbenrå. Ved grundstødningen fik A. flere indtrykninger i kimings- og bundplader om bb., og skruen beskadiges.

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

132. M/S HELIOS af Panama. På rejse fra Hamburg til Struer med expeller.

Grundstødt d. 29. nov. ved Jyllands Ø.-kyst. (307)

Søforklaring i Randers d. 10. og 16. dec.

Kl. 1630, da H. i stærk V.-gående strøm befandt sig ved Udbyhøj, begyndte motoren at gå uregelmæssigt. Motoren stoppedes, og ankeret sattes. Efter ca. 1 ½ times forløb var motoren i orden, men skibet havde da taget grunden og stod fast. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes motorstopet.

133. M/S OLAU HØG af København, 4127 B.R.T. Bygget 1965 af stål.

Rørt grunden d. 1. dec. i Dunkerque havn. (305)

Søforklaring i Dunkerque d. 2. dec.

Kl. 2250 forlod O. H., der havde lods om bord og som assisteredes af to slæbebåde, Dunkerque sluse og manøvrerede mod oliekaen. Da O. H., der stak 24 fod 6 tommer, befandt sig ca. 10 m fra kajen, mærkedes det, at skibet rørte bunden. Efter forskellige motormanøvrer kom O. H. flot og fortøjede ved kajen.

134. Ff. ELSE LAI af Dragør, 9 B.R.T. På rejse fra Gedser til Hesnæs i Ballast.

Strandet og forlist d. 2. dec. ved Falsters Ø.-kyst. (301)

Strandingsindberetning dat. 2. dec. Søforklaring og søforhør i Nykøbing F. d. 10. feb.

Kl. ca. 1730 strandede E. L. under en stiv S.-lig kuling med svær sø og N.-gående strøm på Ø.-siden af Hesnæs havns ydermole. Besætningen – 2 mand – blev bjærget i land ved hjælp af line.

Anm. Ministeriet må antage, at strandingen skyldes, at fartøjets motor gik i stå.

135. Marinefartøj uden navn.

Grundstødt d. 2. dec. ved Jyllands V.-kyst. (308)

Strandingsindberetning dat. 3. dec.

Kl. ca. 2100 grundstødte et tysk marinefartøj uden navn under en SSV.-lig storm på Søren Jessens sand og blev stående.

Anm. Ministeriet må antage, at fartøjet, der ubemandet lå opankret i Nordsøen, på grund af vejrforholdene har revet sig løs og er drevet mod land.

136. M/S FINNLITH af Æreskøbing, 398 B.R.T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra Hamina til Dublin.

Grundstødt d. 6. dec. ved Ruslands N.-kyst. (312)

Søforklaring i Ålborg d. 12. dec.

Kl. 0200, da F. under en frisk SØ.-lig brise befandt sig i Den finske Bugt, sås Kalbåda-grund fyr i rv. 335° i en afstand af 3 sm. Der styredes rv. 245°. Kl. 0500 sås om stb. et fyr, som antoges for at være Helsinki fyr, men som senere viste sig at være Kosker fyr. Umiddel-

bart efter tog skibet grunden på N.-revet af L. Wrangel og stod fast. Kl. 0930 kom F. flot ved egen hjælp, efter at der var foretaget ændringer i vandballastens fordeling. Ved grundstødningen blev skibet læk til D.B.T. nr. 1.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at styrmanden forvekslede fyrene.

137. Ff. PIETER WILLEM af Harlingen, 23 B.R.T. På fiskeri i Nordsøen.

Grundstødt d. 6. dec. ved Jyllands V.-kyst. (313)

Strandingsindberetning dat. 7. dec.

Kl. 0400 grundstødte P. W. under en SSV.-lig storm på Rømø's V.-kyst ud for Lakolk. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

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

138. Ff. KOSAK af Havneby, 26 B.R.T.

Grundstødt d. 14. dec. ved Tysklands N.-kyst. (317)

Strandingsindberetning dat. 15. dec. Politirapport dat. 14. og 15. dec. Søforhør i Tønder d. 16. dec.

Kl. ca. 2015, da K., der sammen med Ff. „TOSCA“ af Havneby under en stiv til hård NØ.-lig kuling med hård SV.-gående strøm havde fisket med tvillingtrawl i farvandet N. for Sild, befandt sig ved Risten E. Lt. og var i færd med at hale linerne hjem, fik K. en line i roret. Da T., der havde halet trawlet hjem, kort efter var rede til at etablere slæbeforbindelse med K., tog K. grunden på Saltsand. Kl. ca. 2300 kom K. som følge af strøm og sø fri af grunden og ud i Lister Dyb, hvorefter fartøjet sejlede mod Havneby, hvortil det ankom d. 15. kl. 0110.

Anm. Ministeriet må antage, at strøm- og vindforholdene har været en medvirkende årsag til grundstødningen.

139. Ff. TOSCA af Esbjerg, 30 B.R.T. Bygget 1899.

Grundstødt d. 14. dec. ved Tysklands N.-kyst; *forlist*. (343)

Strandingsindberetning dat. 15. dec. Politirapport dat. 14. og 15. dec. Søforhør i Tønder d. 16. dec.

Kl. ca. 2015, da T., der sammen med Ff. „KOSAK“ af Havneby under en stiv til hård NØ.-lig kuling med hård SV.-gående strøm havde fisket med tvillingetrawl i farvandet N. for Sild, befandt sig ved Risten E. Lt. og var i færd med at hale trawlet hjem, viste det sig, at K. havde fået en line i roret. Der blev straks gjort klar til at tage K. på slæb, men inden slæbeforbindelse kunne etableres, havde K. taget grunden på Saltsand. Det forsøgte at sejle N.-efter, men vind og strøm pressede fartøjet ind på grunden. Kort efter lagde T. sig med ca. 20° slagside og begyndte at tage vand ind, hvorefter motoren gik i stå. Kl. ca. 2300 blev besætningen – 2 mand – afhentet af redningsbåden fra Rømø.

Anm. Ministeriet må antage, at strøm- og vindforholdene har været medvirkende årsag til grundstødningen.

140. M/S PRINS CARL af Göteborg, 134 B.R.T. På rejse fra Goteborg til Odense med papir.

Grundstødt d. 16. dec. ved Fyns N.-kyst. (325)

Strandingsindberetning dat. 17. dec.

Kl. 0330 grundstødte P. C. under en let SØ.-lig brise ved Harehage i Odense Fjord. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at en rød lystønde var slukket.

141. Ff. PIA HENRIETTE af Frederikshavn, 20 B.R.T. Bygget 1920. På rejse fra fiskeplads SØ. for Anholt til Frederikshavn.

Grundstødt d. 17. dec. ved Jyllands Ø.-kyst. (347)

Søforklaring i Frederikshavn d. 17. januar 1967.

Kl. ca. 2000 passerede P. H. under en jævn SØ.-lig brise med dis den røde lysbøje på 56°38'7., 11°26' Ø. Der styredes NV.½V. Kl. 2330, da føreren overtog roret, viste ekkoloddet 8 favne, og et hvidt blink, som netop var set i V., antoges for at være lysbøje 2 i rute 35. Kl. ca. 0200, da vinden var frisket til kuling, og sigtbarheden var meget ringe, viste ekkoloddet ca. 3 favne. Kursen ændredes Ø.-over, men kort efter tog fartøjet grunden på Stensnæs ud for Vorså. Ved grundstødningen lagde fartøjet sig på stb. side og blev slået læk. Besætningen – 2 mand – reddede sig i land ved hjælp af redningsflåden.

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

142. M/S OLAU MARK af København, 3884 B.R.T. Bygget 1966 af stål. På rejse fra København til Prøvestenshavnen.

Grundstødt d. 18. dec. ved Sjællands Ø.-kyst. (323)

Strandingsindberetning dat. 18. dec. Politirapport dat. 24. feb. 1967.

Kl. 1800 grundstødte O. M. under en NV.-lig storm med S.-gående strøm ved Prøvestenen. Nogle timer senere kom skibet flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

143. S/S SOUTHERN BRIOR, 736 B.R.T. På rejse fra Melsomvik til Ghent under bugsering.

Strandet d. 18. dec. ved Jyllands V.-kyst. (316)

Indberetning dat. 20. dec.

D. 18. dec. strandede S. B. i nærheden af Bovbjerg. Skibet er senere blevet vrøg.

144. S/S SOUTHERN LOTUS, 752 B.R.T. På rejse fra Melsomvik til Ghent under bugsering.

Strandet d. 18. dec. ved Jyllands V.-kyst. (316)

Indberetning dat. 20. dec.

D. 18. dec. strandede S. L. i nærheden af Bovbjerg. Skibet er senere blevet vrøg.

145. M/S MORELIA af København, 8437 B.R.T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra Hamburg til Ingå i ballast.

Grundstødt d. 19. dec. ved Finlands S.-kyst. (331)

Søforklaring i Helsinki d. 28. dec.

Kl. 1800 pejlede M. under en let, skiftende brise med diset vejr Porkkala fyr i rv. 22°, afstand 4 sm., og fortsatte med meget langsom fart, idet man afventede lodsens, som var bestilt. Da lodsåden kom i sigte, fortsatte M., idet skibet holdtes i Mäkiluoto fyrlinie. Kl. ca. 1900 kom lodsåden langs siden, og da lodsens havde vanskeligheder ved at komme om bord, foretog M. forskellige maskinmanøvrer. Kl. 1903 kom lodsens om bord, men ca. ½ minut senere tog M. grunden og blev stående med Porkkala fyr i rv. 186°, afstand 2 sm. D. 20. dec. kl. 1328 kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj. Ved grundstødningen opstod der lækager i bundtankene nr. 1, 2 og 3.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren under manøvrerne i forbindelse med lodsens ankomst ikke var tilstrækkelig opmærksom på, at skibet drev ud af fyrinien.

146. M/S INSULA af Søby, 368 B.R.T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Frederiksværk til Svendborg.

Grundstødt d. 22. dec. ved Sjællands N.-kyst (333)

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 27. dec.

Kl. 1348, da I. under en svag SSØ.-lig brise med tæt tåge passerede 3-kosten på Grønne Revle, blev kursen sat 284° rv. N. om Kattegat SW. fyrskib. Kl. 1545 tog I. grunden på Sjællands Rev. D. 23. dec. kl. ca. 0500 kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at loddet ikke blev brugt som kontrol for bestikket.

147. M/S CARLA af Tverå, 51 B.R.T. Bygget 1900 af træ.

Grundstødt d. 23. dec. i Runavik. (339)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 29. dec.

Kl. 1245, da C. under en stærk pålandsvind skulle manøvrere ud fra kaj i Runavik, fiskede en fortøjningstrosse skruen, hvorved motoren stoppede. Man forsøgte straks at lade et anker falde; men før det lykkedes, var skibet drevet på land. Skibet kom senere flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen fik C. en del skade på køl og kølbord.

148. Ff. NUGVUNES af Eide, 29 B.R.T. Bygget 1946 af eg og bøg.

Drevet på land d. 23. dec. ved Svinåer. (350)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 4. feb. 1967.

Om morgenen fandtes N., der under en orkanagtig storm havde ligget fortøjet ved Svinåer, drevet på land inden for Svinholm. Fartøjet, der havde lidt omfattende skader, blev senere bragt flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til strandingen angives at være vejrforholdene.

149. M/S ARGENTINEAN REEFER af Esbjerg, 2808 B.R.T. Bygget 1940 af stål. På rejse fra Vigo til Casablanca.

Grundstødt d. 24. dec. ved Afrikas NV.-kyst. (349)

Søforhør i København d. 10. feb.

Kl. 0615, da A. R. under en svag Ø.-lig brise med klart vejr med maskinen på fuld kraft styrende 138° rv. befandt sig ud for Casablanca, pejledes Fedala fyrtårn i 82° rv. og El Hank fyrtårn i 141° rv., og kursen blev derefter ændret til 130° rv. Kl. 0630 tog A. R. grunden ud for El Hank fyrtårn og blev stående. Kl. 0755 kom A. R. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at Fedala fyr forveksledes med Rabat fyr.

150. M/S BYRDING af Bergen, 300 B.R.T. På rejse fra Mo til Lindø med stål.

Grundstødt d. 30. dec. ved Fyns N.-kyst. (332)

Strandingsindberetning dat. 30. dec.

Kl. 0730 grundstødte B. under en V.-lig vind med usigtbart vejr og S.-gående strøm på Lillegrunden. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

KOLLISION, PÅSEJLING o. 1.

151. M/Fg. AKERSHUS af Frederikshavn, 5012 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Oslo til Frederikshavn med passagerer og biler.

Kollideret d. 4. jan. i Oslo Fjord. (5)

Søforklaring i Frederikshavn d. 8. jan.

Kl. 2235 afsejlede A., der havde lods om bord, i stille vejr fra Oslo. Kort efter blev det tåge, og skibet fortsatte med mindsket fart, idet der afgaves forskriftsmæssigt tågesignal og radaren benyttedes. Da A. passerede Aspond fyr, sås på radaren et modgående skib, der senere viste sig at være S/S „BINNA“ af Oslo, og A.s motorer blev beordret langsomt frem, samtidig med at skibet holdt helt over i sin stb. side af farvandet. Kl. 2335, da B. befandt sig i en afstand af ca. $\frac{3}{4}$ sm., beordredes motorerne stoppet, og B.s tågesignal hørtes. Kl. 2336 sås B.s toplys og grønne sidelys lidt om bb. i 2 kabellængders afstand, og motorerne beordredes fuld kraft bak, men B., der lå i et stb.s drej, gled med agterkant af bakken langs A.s bb.s side, hvorved A. led nogen ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

152. M/S ESBJERG LODS af Esbjerg, 75 B.R.T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Esbjerg til Grådyb Barre i lodstjeneste.

Kollideret d. 5. jan ud for Esbjerg fiskerihavn. (6)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 11. jan.

Kl. 0950 afgang E. L. under en svag SØ.-lig luftning med tæt tåge fra sin station i Esbjerg fiskerihavn. Radaren var i gang og indstillet på 3 sm. range. Da havnehovederne var passeret, styredes NV. $\frac{1}{4}$ N. med motoren gående langsomt frem, og idet der afgaves tågesignaler. Få min. senere sås 3 streger om bb. og i en afstand af ca. 30 m et fiskefartøj, der styrede omtrent vinkelret på E. L.s kurs, og som senere viste sig at være Ff. „JUPITER“ af Esbjerg. Motoren kastedes straks fuld kraft bak, og der afgaves tre korte toner med fløjten, men umiddelbart efter tørnede J. med stævnen mod E. L.s bb. side. E. L. tog J.s 1 mand store besætning om bord og forsøgte at slæbe J. ind på grundt vand, men efter få min.s bugsering sank J., der havde fået stævnen stærkt beskadiget, umiddelbart uden for fiskerihavnen.

Af den af J.s fører afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj befandt sig omtrent ud for fiskerihavnen styrende en ØSØ.-lig kurs ret imod tågesirenen, sås pludselig forude om stb. og i en afstand af ca. 20 m E. L. Det forsøgtes at kaste motoren fuld kraft bak, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge i forbindelse med vanskelige be-sejlingsforhold.

153. Ff. JUPITER af Esbjerg, 14 B.R.T. Bygget 1913 af træ. På rejse fra Hvide Sande til Esbjerg.

Kollideret og sunket d. 5. jan. ud for Esbjerg fiskerihavn. (6)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 11. jan.

Se nr. 152.

154. SM. ACTIV af Randers, 100 B.R.T. Bygget 1925 af eg og fyr. På rejse fra Svendborg til København.

Kollideret og sunket d. 8. jan. i Sundet. (4)

Søforhør i København d. 14. jan.

Kl. 0035 passerede A. under en let SØ-lig brise med N.-gående strøm Kronborg i en afstand af ca. $\frac{1}{2}$ sm. Herfra styredes 176° dv. i Kronborg fyrs hvide vinkel. Straks efter sås godt en streg om stb. det grønne sidelys og det hvide toplys fra et modgående skib og godt en streg om bb. det røde sidelys og det hvide toplys ligeledes fra et modgående skib. Skibet om bb., der senere viste sig at være et russisk fiskeskib med havne kendingsnummer SRT 4326, viste undertiden begge sidelys og toplyset. Kl. ca. 0100, da afstanden mellem A. og SRT 4326 var ganske kort, drejede SRT 4326 pludselig til bb. ind foran A. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak, hvorunder A. drejede lidt til bb., men umiddelbart efter tørnede A. mod SRT 4326's stb. side lidt agten for bakken under en vinkel på ca. 60° . Ved kollisionen sprang A. læk, og lænsning med pumper blev straks påbegyndt. Da vandstanden i skibet imidlertid ikke kunne holdes nede, gik den 3 mand store besætning i båden og blev kort efter taget om bord i et forbisejende skib. Kl. 0110 sank A. på ca. 13 m vand.

Anm. Søforklaring fra SRT 4326 foreligger ikke.

155. M/S OTA RIIS af København, 299 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Åbo til Rotterdam med træ.

Kollideret d. 16. jan. i Østersøen. (13)

Søforklaring i Frederikshavn d. 19. jan.

Kl. 1615 passerede O. R. i klart vejr med svag skiftende vind og rolig sø Utklippan fyr i en afstand af $4\frac{3}{4}$ sm. Der styredes rv. 240° , og farten var ca. 9 knob. Kl. 1630, da M/S „BREMER IMPORT“ af Bremen, der tidligere var observeret agterude, befandt sig om stb. i en afstand af ca. 1 skibslængde med sin stævn på højde med O. R.s brovinge, drejede B. I. bb. over og tørnede straks efter mod O. R.s stb. låring, hvorefter B. I.s stævn ramte O. R.s brovinge, der beskadigedes i hele båddækkets længde. Efter kollisionen sejlede skibene mod Simrishamn.

Anm. Søforklaring fra B. I. foreligger ikke.

156. Ff. NINA-MONA af Esbjerg, 50 B.R.T. Bygget 1957 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

Kollideret og sunket d. 19. jan. i Nordsøen; *forlist; 2 mand omkommet*. (14)

Politirapport dat. 20. jan. Søforklaring og søforhør i Esbjerg den 22., 27. og 29. jan. og 12. marts.

Kl. ca. 1600, da N.-M., der tilkendegav sin beskæftigelse ved forude over ankerlanternen at vise en kurv, var beskæftiget med trawlfiskeri ca. 150 sm V.t.S. af Grådyb Barre og styrede en SSØ-lig kurs, overlodes styringen til trediemanden, hvorefter skipperen og bedstemanden gik under dæk for at drikke kaffe. Ca. 5 min. senere hørtes trediemanden afgive kraftige lyd-signaler med tågehornet. Skipperen og bedstemanden kom straks på dækket, og bedstemanden så da forude ca. 4 streger om stb. og i en afstand af 3–4 m en trawler, der styrede lige mod N.-M. Umiddelbart efter tørnede trawleren med stb. bov mod N.-M.s stb. side under en vinkel på ca. 45° . N.-M. begyndte straks at synke hurtigt, og det forsøgte forgæves at udløse gummi-redningsflåden. Den tre mand store besætning måtte et par minutter senere springe i vandet, umiddelbart inden N.-M. sank. Nogle minutter senere blev først bedstemanden og dernæst skipperen taget om bord i Ff. „NIELS BECH“ af Esbjerg, medens eftersøgningen af trediemanden var forgæves. Skipperen var ved ombordtagningen livløs, og genoplivning ved kunstig åndedræt viste sig umulig.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskeskipper Ejnar Bjerg Andersen fra Sædding pr. Esbjerg og fisker Verner Magdal Simonsen fra Andrup pr. Esbjerg.

Anm. 2. Søforklaring fra trawleren foreligger ikke.

157. Ff. PIA HENRIETTE af Frederikshavn, 20 B.R.T. Bygget 1920 af træ.

Kollideret d. 20. jan. i Skagen havn. (39)

Søforklaring og søforhør i Skagen d. 18. april.

D. 20. jan., da P. H. under forhaling i Skagen havn var ved at lægge til kaj ved pier 3 blev skruen omstyret til bak. Fartøjet fortsatte imidlertid fremover og tørnene med stævnen mod Ff. „GLORIA“ af Skagen, der lå fortøjet ved kaj. Ved kollisionen skete der nogen skade på G.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at omstyringen svigtede på grund af slidte lejer.

158. Ff. GLORIA af Skagen, 17 B.R.T. Bygget 1961 af træ.

Påsejlet d. 20. jan. i Skagen havn. (39)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 26. jan.

Se nr. 157.

159. M/S SANNE STENHOJ af Horsens, 398 B.R.T. Bygget 1963 af stål. På rejse fra Rotterdam til Londonderry med majs.

Kollideret d. 28. jan. i Nordsøen. (63)

Søforklaring i Dunkerque d. 29. jan. Søforhør i København d. 3. okt.

Kl. 0043 passerede S. S., der styrede 224° rv., med en fart af 5 knob under en jævn SV.-lig brise med tåge og N.-gående strøm N. Hinder fyrskib. Der afgaves tågesignaler. Efterhånden som tågen blev tættere, reduceredes farten til 4 knob og senere til 2 knob. Nogle timer senere sås på radaren ekkoet fra et modgående skib, som senere viste sig at være M/S „GRENANGER“ af Bergen, og som befandt sig forude om bb. i en afstand af ca. 8 sm. G. observeredes igen på radaren i en afstand af ca. 6 sm lidt mere om bb. G.s fart ansloges til ca. 12 knob. Da G. befandt sig ca. 45° forude om bb. i en afstand af ca. 1 sm., konstateredes det ved hjælp af radaren, at G. ændrede sin kurs ca. 90° bb. over. S. S.s kurs ændredes 10° til stb., og kort efter yderligere 10° til stb. Kort efter blev maskinen stoppet, og roret lagdes hårdt stb. G. kom til syne i en afstand af ca. 50 m 3-4 str. forude om bb. og lå da omtrent tværs på S. S.s kurs. Maskinen beordredes fuld kraft bak, hvorved S. S. drejede noget bb. over; men kort efter, kl. 0733, på positionen 51°25' N., 1°57'5" O., tørnene S. S. med stævnen mod G.s stb. side under en vinkel på ca. 90°.

Af den af G.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib, der som følge af skader i bov og bund førte 2 røde lys, det ene lodret over det andet, fra kl. 0436 gik langsomt frem på kursen rv. 30° under afgivelse af tågesignaler. Kl. 0710 sås på radarskærmen ekkoet fra S. S., der befandt sig 5-6 sm. forude om stb. Da afstanden mellem skibene var ca. 4 sm., ændredes kursen 10° til bb., og maskinen beordredes meget langsomt frem. Da afstanden mellem skibene var ca. 1 sm., sås lysene fra S. S. Da afstanden var 0,8 sm., sås S. S. ca. 40° om stb. visende sit grønne sidelys. Kort efter sås S. S.s røde sidelys. Kl. 0728 stoppedes maskinen, og roret lagdes hårdt bb., men skibet lystrede ikke roret. Straks efter forsvandt S. S.s lys, og da lysene kom til syne igen, var S. S. ved at ændre kurs til bb. Kl. 0735 indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

160. M/S ASTRID RARBERG af Tårnbæk, 300 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Teignmouth til Rønne med ler.

Kollideret d. 31. jan. i Nordsøen. (34)

Søforklaring og søforhør i Rønne d. 4. feb.

Kl. 0430, da A. R. under en svag SV.-lig luftning med tåge befandt sig ca. 1½ sm. V. for lystønden ET 13 (53°33' N., 5°39'5" Ø.) styrende rv. 87° og afgivende tågesignaler, sås på radaren et ekko fra en genstand, der befandt sig 5° om bb. i en afstand af 4 sm., og som senere viste sig at være „AGIOS NIKOLAS“ af Piræus. Kl. 0435 var ekkoet på radaren 8° om bb. i en afstand af 2 sm., og man regnede med, at skibene ville passere hinanden i en afstand af ca. 600 m. Kl. 0438 passeredes ET 13 ¼ sm. om bb., og samtidig var ekkoet på radaren 10° om bb. i en afstand af 1 sm. Da skibene herefter antoges at ville passere hinanden i en mindre afstand end 500 m, ændredes kursen til rv. 99°, samtidig med at maskinen sattes på langsomt frem. Kl. 0442 sås A. N.s hvide toplys og grønne sidelys 25° om bb. Pejlingen til A. N. ændredes ikke, hvorfor roret lagdes hårdt stb., og motoren kastedes fuld kraft bak, hvilken manøvre tilkendegaves ved tre korte toner med fløjten. Kl. 0445 tørnene A. R. med stb. bov mod A. N.s stb. side og gled agterefter langs med denne. Ved kollisionen fik A. R. svære indrykninger i stb. side af bakken over hoveddækket.

Anm. Søforklaring fra A. N. foreligger ikke.

161. M/S ELAK af Korsør, 149 B.R.T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra Wismar til Århus med råjern.

Kollideret og sunket d. 1. feb. i Storebælt; *forlist*. (24)

Søforklaring og søforhør i Korsør d. 4. feb.

Kl. 2015, da E. under en jævn SV.-lig brise med S.-gående strøm og tåge befandt sig lidt S. for Omø og med motoren gående halv kraft frem samt afgivende tågesignaler styrede 20° dv., sås pludselig forude lidt om bb. det grønne sidelys og to toplys fra et skib, der styrede lige mod E., og som senere viste sig at være M/S „DIMITROVO“ af Murmansk. Motoren kastedes straks fuld kraft bak, og roret lagdes hårdt stb., men ca. 2 min. senere tørnede D. med stævnen mod E.s bb. side forude lidt agten for kollisionsskoddet. En undersøgelse viste, at lønningen var blevet ødelagt, samt at yderklædningen havde fået svære indrykninger til under vandlinjen. Pumpning med forhåndenværende lænsemidler blev straks påbegyndt, men da fordækket kort efter stod under vand, og E. begyndte at krænge til bb., gik den 4 mand store besætning i gummiredningsflåden. 10-15 min. efter kollisionen sank E. på 35 m vand. Besætningen blev ca. 45 min. efter at være gået i gummiredningsflåden taget om bord i D., hvorfra de noget senere blev bragt ind til Omø om bord i et fiskefartøj.

Anm. Søforklaring fra D. foreligger ikke.

162. M/S JAN af Marstal, 289 B.R.T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Harburg til Ålesund med salt.

Kollideret d. 19. feb. i Hamburgs havn. (42)

Søforklaring i Hamburg d. 23. feb. Søforhør i Ærøskøbing d. 12. april.

Kl. 1630 afgik J., der havde lods om bord, i klart vejr fra „Ny Sluse“ ved Harburg. Kort efter passeredes et andet skib, som ved sin passage gav frit udsyn til M/S „WETTEL RODE“ af Hamburg, som nærmede sig om bb. med stor fart. Der afgaves en lang tone, men da W. R. ikke ændrede kurs eller fart, afgaves 3 korte toner, samtidig beordredes fuld kraft bak. Kl. 1640 tørnede W. R. med sin stævn mod J.s bb. bov, hvorved der opstod et hul på ca. 1,5 m² ind til kædekassen. Ved kollisionen fik J. to mindre lækager i vandlinien. Noget senere for-tøjedes J. atter i „Nye Sluse“ ved Harburg.

Anm. Søforklaring fra W. R. foreligger ikke.

163. Ff. BJARNE SMED af Hirshals, 50 B.R.T. Bygget 1959 af eg.

Påsejlet d. 21. feb. i Hirshals havn. (49)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 22. feb.

Kl. 1430, da B. S. lå fortøjet ved kaj i Hirshals havn, blev skibet påsejlet af Ff. TANJA af Göteborg. Ved påsejlingen skete der en del skade på B. S.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

164. M/S RIBERHUS af Horsens, 471 B.R.T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra København til Horsens med stykgods.

Kollideret d. 22. feb. i Sundet. (50)

Søforhør i København d. 17. marts.

Kl. 1852 passerede R., der førte forskriftsmæssige lanterner, i stille vejr med dravis og tåge med ca. 200 m sigtbarhed bølgebryderne ved Kronløbet. Der styredes 56°, motoren gik langsomt frem, der blev afgivet reglementeret tågesignal, og radaren var tilsluttet. På radaren sås nu ekkoerne af 2 skibe ret forude, hhv. i ca. 1 og $\frac{3}{4}$ sm. afstand, samt ca. 10° om stb. ekkoet af et tredje skib, som senere viste sig at være M/S „FRODE“ af København, i ca. $\frac{3}{4}$ sm. afstand. Alle tre skibe var for udgående. R. drejede nu 4° til stb. for at give plads for de 2 skibe forude. Pejlingen til F. forandredes ikke, og F. kom nærmere. Kort efter at afstanden til F. havde været observeret til $\frac{1}{2}$ sm., sås F.s grønne sidelys ca. 1 str. om stb. Straks efter sås både det grønne og det røde sidelys fra F., derefter sås kun F.s røde sidelys. R.s ror lagdes hårdt stb., og maskinen beordredes stoppet og straks efter fuld kraft bak; men umiddelbart efter, kl. ca. 1855, tørnede R. med stævnen mod F.s bb. side under en vinkel på ca. 50°. Ved kollisionen opstod der hul i R.s stævn over vandlinien, hvorfor R. returnerede til København.

Af den af F.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der førte forskriftsmæssige lanterner og afgav reglementeret tågesignal, og som med ca. 3 knobs fart styredes SV. t. V., befandt sig ud for Kronløbet, hørtes tågesignal forude, hvorefter skruebladene kantstilledes. Umiddelbart efter sås toplanternen og det røde sidelys fra et skib, der senere viste sig at være R., ca. 3 str. om bb. Motoren blev sat på fuld kraft frem og roret lagt hårdt bb., men umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført. Der opstod en alvorlig lækage i F.s bb. side, hvorfor der styredes mod grunden på stubben, men kort efter sank F. De ombordværende blev taget om bord i et tililende skib.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

165. M/Bgs. FRODE af København, 96 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På rejse til København.

Kollideret d. 22. feb. i Sundet; *sunket*. (50)

Skibet er senere hævet igen.

Søforhør i København d. 17. marts.

Se nr. 164.

166. Ff. OLAVUR HALGI af Fuglefjord, 792 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På fiskeri ved New Foundland.

Kollideret d. 6. marts i Cabot Strait. (108)

Søforklaring i Fuglefjord d. 26. april.

Kl. ca. 1700, da O. H., der fiskede med trawl, og som afgav tågesignaler, under en svag SØ-lig brise med tæt tåge og dønning befandt sig på 45°51' N., 58°30' V., observeredes på radaren et skib, der senere viste sig at være M/S „ROTTERSAND“ af Lübeck, ca. 60° forude om stb. i en afstand af ca. 3 sm. Det konstateredes, at R. kom nærmere, og der hørtes tågesignaler fra skibet. Da afstanden til R. var ca. $\frac{1}{2}$ sm., blev kursen ændret ca. 20° til bb., samtidig med at der blev afgivet to korte toner med fløjten. Kort efter hørtes to korte toner fra R., som umiddelbart efter sås ca. 65° om stb., med kurs mod O. H. Maskinen blev be-

ordret fuld kraft bak, samtidig med at der blev afgivet tre korte toner med fløjten, men umiddelbart efter tørnede R. med bb. bov mod O. H.s stb. bov. Ved kollisionen skete der nogen ovenbords skade på O. H. Efter kollisionen forsvandt R. i tågen.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

167. Ff. NORDLYSET af Gåbense, 14 B.R.T. Bygget 1936 af træ. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Gedser.

Kollideret med fyrbåke d. 8. marts ud for Gedser; *sunket*. (96)

Politirapport dat. 8. marts. Søforklaring og søforhør i Nykøbing F. d. 21. maj.

Kl. ca. 2030, da N. i tåge med en sigtbarhed på 200–300 m med motoren gående langsomt frem befandt sig i fyrlinien til Gedser, sås forude det grønne lys fra den midterste fyrbåke i Rødsand Rende. Kort efter tørnede N. med stævnen mod fyrbåken. N. begyndte straks at synke, og den to mand store besætning gik i gummiredningsflåden og sejlede til land. N. sank senere ca. 200 m SØ. for den yderste fyrbåke i Rødsand Rende. Skibet er senere hævet igen.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at skipperen på grund af vejrforholdene har bedømt afstanden til fyrbåken forkert.

168. D/Fg. DANMARK af Gedser, 2915 B.R.T. Bygget 1922 af stål. På rejse fra Gedser til Warnemünde med godsvogne.

Kollideret d. 4. april i Østersøen. (86)

Søforklaring og søforhør i Nykøbing F. d. 6. april.

Kl. 2254, da D. i stille vejr med tæt tåge befandt sig Ø. for lys- og fløjtetønden på 54°24' N., 11°54' Ø. (punkt 7c i rute 1) styrende dv. 165° og gående med normal fart med klar på begge maskiner under afgivelse af tågesignaler, observeredes på radarskærmen 40° om bb. og i en afstand af 1,5 sm. et skib, der senere viste sig at være M/S „INA LEHRMANN“ af Lübeck. Skibet blev første gang observeret ca. 30° om bb. i en afstand af 4 sm. og pejledes gentagne gange før kl. 2254. Kl. 2256 pejledes I.L. 40° om bb. i en afstand af 1 sm. Begge maskiner beordredes nu langsomt frem, og der afgaves hyppigere tågesignaler. Kl. 2258 pejledes I. L. på ny 40° om bb. og denne gang i en afstand af 0,7 sm. Begge maskiner blev straks stoppet. Kort efter hørtes motorlarm, og næsten samtidig sås om bb. I.L.s hvide toplys og grønne sidelys. Begge maskiner beordredes fuld kraft bak, men straks efter sås I.L.s røde sidelys, hvorefter begge maskiner beordredes forceret frem, og roret lagdes hårdt stb. Kl. 2300 tørnede I.L. med stævnen mod D.s bb. side ud for styremaskinrummet agter. Ved kollisionen fik D. bb. skibsside over vandlinien stærkt beskadiget.

Af den af I. L.s besætning for de tyske myndigheder afgivne forklaring fremgår, at da dette skib den omhandlede dag kl. 2300 i tæt tåge befandt sig c. 1 sm. V. for lysspirtønden på 54°26' N., 12°01' Ø. (punkt 1 i rute 2) styrende rv. 253° med motoren gående langsomt frem samt med radaren i funktion, sås pludselig ca. 40° om stb. i en afstand af 50–100 m først et lysskær og umiddelbart efter et skib, der senere viste sig at være D., og som ikke havde været observeres som ekko på radaren. Motoren blev straks stoppet, og roret lagdes hårdt stb., men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen fik I.L. stævnen over vandlinien en del beskadiget.

169. M/S WINDHUND af Marstal, 199 B.R.T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Amsterdam til Hålsingborg med stykgods.

Kollideret d. 9. april i Nordsøen. (143)

Søforklaring og søforhør i Marstal d. 16. juni.

Kl. 0625 passerede W. under en jævn til frisk NØ.-lig brise med tæt tåge og modgående strøm Terschilling Bank fyrskib om stb. i en afstand af ½ sm. W. styrede 75°, gjorde ca. 6 knobs fart og afgav reglementerede tågesignaler. Kl. 0730 sås på radarskærmen ekkoet fra et modgående skib, som senere viste sig at være M/S „DACRO“ af Willenstad, og som befandt sig forude om stb. i en afstand af 3 sm. Det formodedes, at skibene ville passere hinanden i en afstand af ¾ sm. Da afstanden mellem skibene i henhold til radarobservationen var 1¾ sm., nærmede D. sig pludselig hurtigere. Farten reduceredes til ca. 2 knob, men kort efter kom D. i sigte klos om stb. Motoren kastedes fuld kraft bak, men kort efter tørnede D. med sin stævn mod W.s stb. side foran for kollisionsskottet. Ved kollisionen blev W. slået læk. Efter en midlertidig tætning af lækagen, sattes kursen mod Delfzijl.

Anm. Søforklaring fra D. foreligger ikke.

170. M/S PRINSESSE MARGRETHE af København, 5061 B.R.T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra København til Oslo med passagerer.

Kollideret d. 21. april i Københavns havn. (285)

Søforhør i København d. 14. nov.

Da P. M. i stille, sigtbart vejr var for udgående i Københavns Yderhavn, sås forude et større motorskib, der assisteret af 2 slæbebåde for langsom fart sejlede N.-på i havnen. P. M., der gik med langsom fart, afgav en lang tone med fløjten og passerede Ø. om den agterste slæbebåd, der senere viste sig at være M/Bgs. „TYR“ af København. Da T. befandt sig ud for P. M.s midte., beordredes P. M.s motorer halv kraft frem, og umiddelbart efter, kl. 1610, drejede T. til stb. og tørnede med stævnen imod P. M.s bb. side, hvori der opstod en indtrykning.

Af den af T.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der fulgte et større motorskib ved spring fra dettes stb. låring, befandt sig lidt S. for afmagnetiseringsfeltet ved Trekroner, overhalede P. M. med ret stor fart tæt på T.s stb. side. Da P. M.s bovbølge nåede T., hvis bevægelsesmuligheder var begrænset af bugsertrossen, mistede T. styringen, og straks efter indtraf kollisionen som ovenfor anført. T. led ingen skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at T. ved påvirkning af P. M.s bovbølge og muligvis som følge af sugning mellem skibene mistede styringen.

171. M/Bgs. TYR af København, 81 B.R.T. Bygget 1957 af stål.

Kollideret d. 21. april i Københavns havn. (285)

Søforhør i København d. 14. nov.

Se nr. 170.

172. Ff. NORDSTRAND af Anholt, 20 B.R.T. Bygget 1963. På fiskeri i Kattegat.

Kollideret d. 26. april i Kattegat. (112)

Søforhør og søforklaring i Grenå d. 5. maj.

Kl. 1730, medens N., der havde sit trawl ude, i tæt tåge styrende en NV.-lig kurs befandt sig NØ. for Anholt, sås pludselig forude om stb. et andet fiskefartøj, som senere viste sig at være „INGE NORDBY“ af Anholt. Roret lagdes hårdt bb., og skruen kobledes fra, men kort efter tørnede fartøjerne sammen forskib mod forskib. Ved kollisionen blev N.s stævn svært beskadiget. Kl. 1945 ankom begge fartøjer til Anholt havn.

Af den af I. N.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj kl. 1730 i tæt tåge efter afsluttet fiskeri var på vej mod Anholt havn, sås pludselig forude om bb. et andet fiskefartøj. Roret lagdes hårdt stb., og skruen kobledes fra, men umiddelbart efter indtraf kollisionen, som ovenfor anført. Ved kollisionen led I. N. en del ovenbords skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

173. Ff. INGE NORDBY af Anholt.

Kollideret d. 26. april i Kattegat. (112)

Søforhør og søforklaring i Grenå d. 5. maj.

Se nr. 172.

174. M/S OTA RIIS af København, 299 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Northwich til Næstved.

Kollideret d. 26. april i Kielerkanalen. (105)

Søforklaring i Frederikshavn d. 2. maj.

Kl. 0320 afsejlede O. R., der havde kanallods og -rorgænger om bord, fra Brunsbüttel sluse. Vejret var stille og tåget, sigtbarheden varierende ned til 150 m, og der sejlede med langsom fart og afgaves reglementeret tågesignal. Da skibet befandt sig ved 22,5 km-mærket, hørtes tågesignal fra et modgående skib, der senere viste sig at være M/S „JUMNA“ af London. Motoren blev sat på meget langsomt frem, og O. R. holdt så langt over i sin stb. side af kanalen som muligt. Da J. kom til syne omtrent i kanalens midste i ca. 150 m afstand fra O. R., beordredes roret hårdt stb., hvorved O. R. med sin stb. side gled langs kanalens stensætning. Motoren stoppedes, men straks efter, kl. 0514, tørnede J.s bov mod bb. side af O. R.s bov og brodæk, der fik indrykninger, ligesom signalmast og lanterner ødelagdes.

Anm. Søforklaring fra J. foreligger ikke.

175. Ff. KENJA af Tejn, 20 B.R.T. Bygget 1961 af træ. På fiskeri i Østersøen.

Kollideret d. 27. april i Østersøen. (113)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 28. april.

Kl. 1330, medens K. i tåget vejr var beskæftiget med fiskeri i Østersøen, sås pludselig et polsk fiskefartøj med kurs mod K. Fartøjet drejede hårdt bb. over, men ramte med sit agterskib K.s bb. bov. Kort efter forsvandt det fremmede skib i tågen. K. fik mindre ovenbords skader.

Anm. Søforklaring fra det fremmede skib foreligger ikke.

176. Ff. BODANES af Torshavn, 349 B.R.T. Bygget 1963 af stål.

Påsejlet d. 29. april i Torshavns havn. (115)

Søforklaring og søforhør i Torshavn d. 30. april.

Kl. 0645, da B. under en hård SV.-lig kuling med byger lå fortojet ved østkajen, tørnede M/S „ARIZONA“ af Groningen, der var under udsejling fra havnen, med sit bb. anker mod B.s stb. låring, hvorved nogle plader og spanter beskadigedes. Kl. 1445 tørnede M/S „KRONPRINS FREDERIK“ af Esbjerg med stævnen mod B., hvorved der opstod yderligere skader.

Af den af A.s fører afgivne forklaring fremgår, at A. under udsejling fra havnen af en hård SV.-lig kuling blev presset ind mod Tinganes. Der foretoges forskellige maskinmanøvrer for at undgå grundstødning, og herunder indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Af den af K. F.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, hvis bovskruer var udtaget for reparation, under en frisk VSV.-lig brise med høj sø var under udsejling fra Torshavn, faldt skibet af for vinden og tørnede let mod fiskefartøjerne „TERNAN“, „GRIMUR KAMBAN“ og „BODANES“, der lå fortojet ved molen. B.s kraftblok blev beskadiget, og en plade i K. F.s skibsside blev bøjet.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionerne skyldes vejrforholdene.

177. M/S KRONPRINS FREDERIK af Esbjerg, 3937 B.R.T. Bygget 1941 af stål. På rejse fra Torshavn til København med passagerer og stykgods.

Kollideret d. 29. april i Torshavns havn. (115)

Søforklaring og søforhør i Torshavn d. 16. maj.

Se nr. 176.

178. Ff. MILANO af Esbjerg, 48 B.R.T. Bygget 1958 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. 2. maj i Nordsøen. (127)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 26. maj.

Kl. ca. 2215, da M. i stille vejr med let dis styrende SØ.t.S.½ S. var under forsejling til en ny fiskeplads, sås forude i en afstand af ca. 2 sm. ankerlyset fra et skib, som senere viste sig at være Ff. „BRIZLEE“ af Grimsby, og som lå opankret på ca. 57°05' N., 3°45' Ø. Kursen ændredes til SØ.t.S. Kort efter fik rorsmanden, der var alene på vagt, et ildebefindende og var uden bevidsthed indtil kl. ca. 2230, da M. tørnede mod B.s bb. side. Ved kollisionen led B. betydelig skade og sprang læk.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke, at rorsmandens ildebefindende skyldes en tændt olieovn i styrehuset.

179. Ff. ALBIKI af Esbjerg, 37 B.R.T. Bygget 1959. På rejse fra fiskeri i Nordsøen til Esbjerg.

Kollideret d. 4. maj i Nordsøen. (222)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 1. juni.

Kl. ca. 1830, da A., der var let, i stille vejr med tæt tåge under ringen med klokken lå stille ca. 25 fv. S. for L. og Fl. tøndens „Grådyb“ og afventede opklaring for at fortsætte mod Esbjerg, sås pludselig i en afstand af 8–10 fv. et andet skib, som senere viste sig at være M/S „NEDERLAND“ af Groningen, nærme sig med en fart af 3–4 knob. Motoren sattes på fuld kraft bak, men kort efter tørnede N. med stævnen mod A.s bb. side foran styrehuset. Efter kollisionen bakkede N. fri af A. Ved kollisionen led A. en del ovenbords skade og tog lidt vand ind, men efter flytning af en del grejer fra bb. til stb. side sejlede A. i retning mod N., som imidlertid forsvandt i tågen.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

180. Ff. SYRENEN af Østerby havn, Læsø, 25 B.R.T. Bygget 1947 af eg og bøg. På rejse fra Hirshals til fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. 4. maj i Nordsøen. (136)

Søforklaring i Frederikshavn d. 3. juni. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 19. sept.

Kl. ca. 0500, da S. i tæt tåge med motoren gående halv kraft frem og afgivende tågesignaler befandt sig ca. 8 sm. N.t.V. for Hanstholm fyr, sås et modgående skib tæt om bb., og umiddelbart efter tørnede det fremmede skib mod S.s bb. side foran for vantet, hvorved skandæk og lønning samt stævnen blev en del beskadiget. Det fremmede skib forsvandt kort efter i tågen.

Anm. Søforklaring fra det fremmede skib foreligger ikke.

181. M/S STAINLESS CARRIER af København, 491 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Porto Torres til Antwerpen med fenol.

Kollideret d. 7. maj i Atlanterhavet. (128)

Indberetning dat. 24. maj, søforklaring i Frederikshavn d. 25. maj.

Kl. ca. 1125, da S. C. under en let NV.-lig brise med svær dønning og klart vejr befandt sig på 42°42' N., 9°30' V., observeredes 15° om bb. i en afstand af ca. 4 sm. et skib, der senere viste sig at være Ff. „CATOIRA“ af Vigo. Da det var konstateret, at pejlingen til C. forandrede sig kendeligt, gik føreren, der var alene i styrehuset, ind i bestiklukafet for at foretage en radiopejling. Da føreren kl. ca. 1135 kom ud i styrehuset, sås C. næsten ret forude i kort afstand. Maskinen blev straks kastet fuld kraft bak og roret lagt hårdt stb., men kort efter tørnene S. C. med stævnen mod C.s stb. side. Ved kollisionen blev C. slået læk, hvorfor besætningen – 15 mand – blev taget om bord i S. C. Det forsøgtes at bugsere C. mod land, men slæbetrossen sprang, og kl. 1445 sank C.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

182. Ff. INGER HVIDEMOSE af Hirshals, 31 B.R.T. Bygget 1944. På fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. 15. maj i Nordsøen; *forlist*. (122)

Søforhør i Hirshals d. 18. maj.

Kl. ca. 0400, da I. H. i tåget vejr under en svag SV.-lig luftning med ringe sø befandt sig SV. for Hirshals styrende NNV. og afgivende reglementerede tågesignaler, hørtes pludselig et kraftigt tågesignal. Skruen kobledes fra, men kort efter sås stævnen af et skib, som senere viste sig at være M/S „CELIA“ af Borgå, nærme sig med jævn fart fra en retning agten for tværs om bb. Der af gaves atter tågesignal, men kort efter tørnede C. med sin stævn mod I. H.s bb. side, hvorved stævnen borede sig ind i I. H.s styrehus. I. H.s besætning – 3 mand – kastedes i vandet, og I. H. sank hurtigt. Fra C. udkastedes redningskranse, og kort efter blev de tre mand bjærget om bord i C.s redningsbåd.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

183. Ff. JONNA af Hvide Sande, 9 B.R.T. Bygget 1926. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hvide Sande.

Tørnet havnemode d. 20. maj ved Jyllands V.-kyst; *forlist*. (123)

Politirapport dat. 20. maj. Strandingsindberetning dat. 21. maj. Søforklaring og søforhør i Ringkøbing d. 8. og 9. juni.

Kl. ca. 0845, da J. Under en stiv til hård VSV.-lig kuling med hård N.-gående strøm nærmede sig den N.-lige havnemode, ramtes J. agterfra af en serie af høje søer, som øgede dets fart og forårsagede, at fartøjet ikke lystrede roret. Kort efter drejedes J. af søen mod bb. og tørnede mod molen, hvorved forenden knustes. Få minutter senere sank J. Besætningen – 5 mand – blev bjærget af redningsbåden fra Hvide Sande.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

184. Ff. SØBJØRN af Hirshals, 50 B.R.T. Bygget 1961 af eg og bøg. På rejse fra Thyborøn til fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. 22. maj i Nordsøen. (130)

Søforklaring i Hirshals d. 1. juni.

D. 21. maj kl. ca. 2230 afsejlede S. fra Thyborøn. Efter at Thyborøn Kanal var passeret, styredes NV.t.V. D. 22. maj kl. ca. 0415 skiftede vagten, og den tiltrædende fisker konstaterede, at fartøjets selvstyrer var koblet til, at farten var ca. 7 knob, og at lanternerne brændte klart. Vejret var klart, der var ingen sø, og radaren var tilsluttet. Kort efter sås på radaren et fartøj, der senere viste sig at være Ff. „MARIANNE ROSENBÆK“ af Esbjerg. Senere sås M. R. visuelt. Da M. R., der tilsyneladende lå stille, sås ca. 4 str. om bb. i en afstand af ca. $\frac{3}{4}$ sm., vendte S.s vagthavende ryggen til sejlrretningen for at se i søkortet. Ca. 4 minutter senere, kl. 0445, tørnede S. med stævnen mod stb. side af M. R. lidt agten for den agterste trawldavid. S., der ikke led skade ved kollisionen, ledsagede M. R. til Esbjerg.

Af den af M. R.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl. ca. 0430, da fartøjet i stille vejr med 5–6 sømils sigtbarhed befandt sig ca. 92 sm. N.t.V. af Slugen, sås i ret stor afstand et andet fartøj, der senere viste sig at være S. Det antoges, at S. styrede VNV. og gjorde 7 knobs fart. M. R. satte nu sit trawl ud og styrede NNV. med 2–3 knobs fart. Der førtes trawlsignal. Da afstanden mellem fartøjerne var ca. 200 favne, sås S. ændre kurs mod M. R., og det antoges, at S. søgte kontakt med M. R. Da afstanden mellem fartøjerne var ca. 20 fv, og der ikke sås nogen personer om bord på S., advaredes S. ved råben, og det forsøgtes at forøge M. R.s fart; men kort efter, kl. ca. 0500, tørnede S. to gange med stævnen mod M. R.s stb. side ud for agterkant af styrehuset. Ved kollisionen led M. R. skade på skibside, vaterbord og lønning samt på ruffet. Fartøjet gik for egen kraft til Esbjerg ledsaget af S.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, dels at S. uforvarende har ændret kurs mod M. R., dels at den vagthavende i S. undlod at kontrollere styringen og at holde øje med M. R. uanset dette skibs nærhed.

185. Ff. MARIANNE ROSENBÆK af Esbjerg, 43 B.R.T. Bygget 1959 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. 22. maj i Nordsøen. (130)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 2. juni.

Se nr. 184.

186. Ff. ULLA af Hundested, 20 B.R.T. Bygget 1960. På fiskeri i Østersøen.

Kollideret d. 22. maj i Østersøen. (133)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24. maj. Søforklaring og søforhør i Nekso d. 1. juni.

Kl. 1400, da U. under svage skiftende vinde med tæt tåge var i færd med at trawle på en position ca. 120 sm. ØNØ. af Nekso, sås et andet skib, som senere viste sig at være en russisk trawler, K. 5210, tæt om bb. Kort efter tørnede K. 5210 med sin stævn mod U.s bb. side tæt ved stævnen. Skruen kobledes fra, og trawlet bjærgedes, hvorefter kursen sattes mod Nekso. Ved kollisionen led U. en del ovenbords skade på bb. forskib.

Anm. Søforklaring fra K. 5210 foreligger ikke.

187. Ff. MAGNUS HEINASON af Torshavn, 1038 B.R.T. Bygget 1961 af stål. På fiskeri i Davisstrædet.

Kollideret d. 1. juni i Davisstrædet. (185)

Søforklaring og søforhør i Torshavn d. 25. juli.

Kl. 0200, da M. H. i stille diset vejr befandt sig på 66°05' N., 55°00' V. og var beskæftiget med at udsætte sit trawl, sås 10° om stb. et skib, der senere viste sig at være Ff. „HESSEN“ af Cuxhaven, og som antoges at styre rv. 220°. Fra M. H., der styrede rv. N., og som gik med lidt reduceret fart, bestemtes afstanden til H. ved hjælp af radar til 0,5 sm. M. H., der førte forskriftsmæssige lanterner og signalfigurer, drejede til stb. og fik H. på bb. side, men da fartøjerne nærmede sig til hinanden, sås H. dreje til bb. M. H. afgav en kort tone med dampfløjten, men da H. ikke reagerede på signalet, beordredes maskinen forceret fuld kraft bak. Umiddelbart efter tørnede H. mod M. H.s bb. side, hvorved der opstod forskellig ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

188. M/S SAMOS af København, 1846 B.R.T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra Burgas til Dunkerque.

Kollideret d. 1. juni i Dunkerque havn. (137)

Indberetning fra udenrigsministeriet dat. 14. juni.

Kl. 2130, da S., der havde lods om bord, var ved at gå langs kaj i Dunkerque havn, tørnede skibet med sin stb. bov mod S/S „LILAS“ af Monrovia, der lå bommet ud fra kajen og havde et anker midt i havnebassinet. Ved kollisionen opstod ringe ovenbords skade på begge skibe.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes de på det pågældende tidspunkt vanskelige besejlingsforhold.

189. Ff. GULENNI af Sandavåg, 57 B.R.T. Bygget 1935 af eg og bøg.

På sejlet kaj d. 6. juni i Runavik havn. (144)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 7. juni.

Kl. ca. 1630, da G. skulle fortøjes til kaj i Runavik havn, tørnede skibet med stævnen mod kajen, hvorved der opstod svære ovenbords skader på skibets bb. bov.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til påsejlingen.

190. Ff. REXONA af Thyborøn, 28 B.R.T. Bygget 1899 af eg. På fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. 9. juni i Nordsøen. (151)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20. juni. Søforklaring og søforhør d. 8. aug. og d. 26. sept.

Kl. 1015, da R., der styrede Ø., i stille, klart vejr med rolig sø befandt sig ca. 18 sm. NV. af Thyborøn, sås et større, ukendt skib om stb. i en afstand af 30–40 m. Motoren kobledes ud og roret lagdes til bb., men umiddelbart efter tørnede R.s stævn mod det andet skibs låring, hvorved R.s forskib beskadigedes.

Anm. Søforklaring fra det andet skib foreligger ikke.

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

Kollideret d. 14. juni i Østersøen. (163)

Søforklaring i Kolding d. 24. juni.

Kl. ca. 0743, da J. C., der afgav tågesignaler, og som gik med langsom fart, i tæt tåge befandt sig i indsejlingen til Travemünde, hørtes tågesignaler forude. Kl. 0750 sås forude

ca. 5° om stb. et skib, der senere viste sig at være svensk M/Fg. „SVEA DROT“. Maskinen blev stoppet og roret lagt bb.; men umiddelbart efter tørnede S. D. mod J. C.s stb. side. Ved kollisionen skete der nogen ovenbords skade på J. C.

Anm. Søforklaring fra S. D. foreligger ikke.

192. Ff. PIRATEN af Aså, 10 B.R.T. Bygget 1931 af træ. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Skagen.

Tørnet vrage d. 15. juni ved Jyllands Ø.-kyst. (184)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 21. juni. Søforklaring i Skagen d. 12. dec.

Kl. ca. 1200, da P. i stille vejr passerede Grenen, tørnede fartøjet vraget af et sunket svensk fartøj og kunne ikke komme flot ved egen hjælp. P. blev senere bragt flot ved hjælp af tre tilkaldte fiskefartøjer. Ved påsejlingen fik P. stævnen og flere planker i bunden stærkt beskadiget.

193. Ff. ERNA af Skagen, 20 B.R.T. Bygget 1944 af træ.

Kollideret d. 16. juni i Skagen havn. (154)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 21. juni.

Om eftermiddagen, da E. skulle lægge til kaj i Skagen havn, sejlede fartøjet med god fart ind mellem kajen og agterenden af Ff. „MINORIS“ af Skagen, der lå fortøjet ved kajen. Ved kollisionen fik E. bjælkevæger, en klædningsplanke og 2 støtter om stb. stærkt beskadiget, og M. fik indtrykninger i lønningen og det opstående agter.

Anm. Årsagen til kollisionen angives at være, at anordningen til indstillingen til drivskruens virkeretning var indstillet forkert.

194. Ff. MINORIS af Skagen, 149 B.R.T. Bygget 1914 af stål.

Påsejlet d. 16. juni i Skagen havn. (154)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 21. juni.

Se nr. 193.

195. Ff. GIT INA af Skagen, 11 B.R.T. På rejse fra fiskeplads til Skagen.

Kollideret d. 30. juni i Skagen havn. (168)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 1. juli. Søforklaring i Skagen d. 11. juli.

Kl. ca. 0345 passerede G. I. i stille, klart vejr molehovedet på den østre tværmole i Skagen havn. Samtidig sås Ff. „DALARØ“ af Falkenberg for udsejling langs den vestre tværmole. D. sås fortsætte tværs over indsejlingen, hvorfor maskinen blev sat på bak, men kort efter tørnede D. med stævnen mod G. I.s stævn.

Anm. Søforklaring fra D. foreligger ikke.

196. Ff. FALKEN af Skagen, 32 B.R.T. Bygget 1930.

Kollideret d. 1. juli i Skagen havn. (253)

Søforklaring i Skagen d. 17. okt.

Om morgenen mellem kl. 0500 og 0600 gik F., der havde ligget fortøjet ved isværket i Skagen havn, fra kaj under en kraftig N.-lig blæst, som vanskeliggjorde manøvren. Da fartøjet var fri af kajen, drejedes hårdt stb. over, men samtidig sås et andet fiskefartøj, som senere viste sig at være Ff. „PAX“ af Skagen, ligge tæt foran F. Motoren omstyrede til fuld kraft bak, men kort efter tørnede F. med sin stævn mod P.s bb. side. Ved kollisionen led F. tilsyneladende ingen skade.

Af den af P.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj nærmede sig isværkets kaj og ville forsøge at gå langs kajen i dennes SØ.-lige hjørne, sås F., som tilsyneladende havde svært ved at komme fri af kajen, dreje stb. over og øge sin fart. Motoren sættes på frem, men kort efter indtraf kollisionen, som ovenfor anført. Ved kollisionen led P. en del ovenbords skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes de vanskelige besejlingsforhold i forbindelse med, at førerne har misforstået hinandens manøvrer.

197. Ff. PAX af Skagen, 11 B.R.T. Bygget 1932.

Kollideret d. 1. juli i Skagen havn. (253).

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 4. juli. Søforklaring i Skagen d. 17. okt.

Se nr. 196.

198. S/S TRANEKJÆR af Rudkøbing, 257 B.R.T. Bygget 1929 af stål. På rejse fra København til Landskrona med passagerer.

Kollideret d. 1. juli i Københavns havn. (234)

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 9. sept.

Kl. 1408 afsejlede T. fra Havnegade. Da skibet lidt senere befandt sig i sin stb. side af løbet ud for Kvæsthusbroen, sås M/S „HEKLA“ af Reykjavik ligge vinkelret ud fra Nordre Toldbod med stævnen mod kajen. Da T. var 4-5 skibslængder fra Bomløbet, lå H. stadig med stævnen mod kajen og havde tilsyneladende en wire i land fra bakken. T.s maskine, der gik fuld kraft frem, beordredes nu langsomt frem. Da T. passerede Bomløbet, hørtes 1 kort tone fra H., og kort før T.s stævn var ud for H.s agterstævn, sås H. bakke ud i løbet. Roret lagdes hårdt stb., maskinen stoppedes, og der afgaves 1 lang tone med fløjten. Kl. 1417 tørnede H. med agterstævnen mod T.s bb. side 3 m agten for skanseklædningen på bakken. Ved kollisionen fik T. en svær indtrykning i skibssiden og dækket på bakken.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

199. M/S KAMBODIA af København, 10461 B.R.T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Bangkok til Saigon.

Kollideret d. 2. juli i Saigon havn. (169)

Søforklaring i Saigon d. 7. juli.

Kl. 1435 ankrede K., der havde lods om bord, ud for Arroya Chinois for at svaje rundt. Kl. 1501 blev ankeret hevet hjem, hvorefter sejladsen fortsattes ned af Saigon floden. Kl. 1504 ramtes agterskibet af flere meget kraftige SV.-lige vindstød, hvorfor skibet blev tvunget stb. over. Det forsøgtes forgæves at rette skibet op, og kl. 1505 tørnede K. med stævnen mod flere lægtre, der lå fortøjet uden på to skibe. Ved kollisionen sank to lægtre, og to personer fra lægterne omkom.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene.

200. Ff. EFTA af Skagen, 5 B.R.T. Bygget 1927 af træ.

Kollideret d. 6. juli i Skagen havn. (224)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 8. juli.

Kl. ca. 1345 kolliderede E. under manøvrer i Skagen havn med Ff. „SKAGBOEN“ af Skagen. Ved kollisionen fik E. forstævnen stærkt beskadiget, medens S. ikke fik synlige skader.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til kollisionen.

201. Ff. MINGO af Neksø, 19 B.R.T. Bygget 1917 af eg og bøg.

Kollideret d. 6. juli i Neksø havn. (186)

Politirapport dat. 7. juli.

Kl. ca. 2330, da M. lå fortøjet ved kaj i Neksø havn, tilegnede en mand af besætningen sig skibet og sejlede rundt i havnen. Herunder påsejlede skibet med stor kraft kajen, hvorved stævnen blev en del beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at den pågældende fisker var påvirket af spiritus.

202. Ff. TOPAS af Skagen, 96 B.R.T.

Tørnet mole d. 16. juli i Skagen havn. (209)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 27. juli.

Om formiddagen, da T. skulle lægge til kaj i Skagen havn, skulle motoren omstyes til bak. Fartøjet fortsatte imidlertid fremover og tørnede med stævnen mod kajen. Ved kollisionen skete der en del skade på T.s stævn.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at motorens omstyring blev stillet på frem i stedet for bak.

203. Ff. KIS af Skagen, 15 B.R.T. Bygget 1913. På rejse fra Skagen til fiskeplads.

Tørnet vrage d. 18. juli i Skagerrak. (172)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20. juli.

Søforklaring og søforhør i Frederikshavn d. 25. juli.

Kl. ca. 1900 afgik K. under en svag NNØ.-lig luftning fra Skagen havn styrende NØ.t.Ø. Lidt senere, da K. under passage af Grenen med ekkoloddet gående holdt en dybde på 2½ m, tørnede fartøjet mod et vrage og stod fast. D. 19. juli kom K. flot ved hjælp af et bjærgnings-skib og blev bugseret til Skagen havn. Ved kollisionen led K. betydelig skade.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

204. M/Fg. MAREN MOLS af Odden Færgehavn, 2446 B.R.T. Bygget 1966 af stål. På rejse fra Odden Færgehavn til Ebeltoft Færgehavn med passagerer og automobiler.

Tørnet kaj d. 19. juli i Ebeltoft Færgehavn. (170)

Søforklaring og søforhør i Ebeltoft d. 6. febr. 1967.

Kl. 1342, da M. M. under en ØNØ.-lig kuling befandt sig tværs af læmolen i Ebeltoft Færgehavn, mistede skibet styringen og drejede til stb. Trods bakning med bb.s motor og

senere med begge motorer tørnede skibets stævn mod tværkajen, hvorved brohammeren beskadigedes. På grund af den ved påsejlingen forårsagede rystelse kom to passagerer lettere til skade, og 14 ombordværende automobiler fik skader af større og mindre omfang. Anm. Ministriet må antage, at påsejlingen skyldes vejrforholdene.

205. Ff. SENIUS af Hirshals, 39 B.R.T. Bygget 1947 af eg og bøg.

Kollideret d. 23. juli i Nordsøen. (178)

Søforklaring i Hirshals d. 29. juli.

Kl. 2310, da S., hvis maskine var stoppet for eftersyn, under en svag til let SV.-lig brise med klart vejr uden vagt på dækket drev for vejret ca. 45 sm. V.t.S. af Lister fyr, blev skibet påsejlet af Ff. „MERETE LAU“ af Frederikshavn. Ved kollisionen skete der nogen ovenbords skade på S.

Af den af M. L.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, hvis maskine gik fuld kraft frem, under en svag til let SV.-lig brise befandt sig ca. 45 sm. V.t.S. af Lister styrende en Ø.-lig kurs, opdagedes S. ret forude uden lys. Roret blev lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede M. L. med stb. side mod S.

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

206. Ff. MERETE LAU af Frederikshavn, 132 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra fiskeplads til Hirshals.

Kollideret d. 23. juli i Nordsøen. (178)

Søforklaring i Hirshals d. 6. aug.

Se nr. 205.

207. Ff. KIRSELY af Hirshals, 49 B.R.T. Bygget 1960 af eg.

Kollideret d. 28. juli i Hirshals havn. (188)

Politirapport dat. 29. juli. Søforklaring i Hirshals d. 13. aug.

Kl. ca. 1700, da K. skulle forhale fra isværket i Hirshals havn til vestbassinet, blev motoren sat bak. Da fartøjet nærmede sig ydermolen, skulle motoren omstyes til frem; men da føreren drejede omstyringshjulet til bak, fik skibet yderligere fart agterover. Umiddelbart efter blev motoren omstyret til frem, men K. havde så megen fart agterover, at det med hækken tørnede mod SM. „OLE SKÆRPE“ af Hirshals, der lå fortøjet ved ydermolen. Ved kollisionen blev O. S. slået læk.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

208. SM. OLE SKÆRPE af Hirshals, 88 B.R.T. Bygget 1884 af eg.

Påsejlet d. 28. juli i Hirshals havn. (188)

Politirapport dat. 29. juli. Søforklaring i Hirshals d. 13. aug.

Se nr. 207.

209. M/Fg. LANGE LANDSBÆLT af Nakskov, 400 B.R.T. Bygget 1961 af stål.

Tørnet kaj d. 4. aug. i Nakskov havn. (203)

Søforklaring og søforhør i Nakskov d. 26. aug.

Kl. 2200, da L. med agterenden forrest i sejlrretningen var på vej ind i færgeljet i Nakskov havn med maskinerne gående fuld kraft bak, opdagedes det, at forroret, der kort forinden var blevet frigjort fra sin låsede stilling i diametralplanet, ikke fungerede. Maskinerne beordredes fuld kraft frem, men kort efter tørnede L. med sin agterende mod kajen. Ved kollisionen skete betydelig skade på kaj, skib og ombordværende biler.

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

210. Ff. ALBERT af Trangisvåg, 149 B.R.T. Bygget 1889 af eg.

Tørnet kaj d. 6. aug. ved Drelnæs. (189)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9. aug.

Kl. 0900, da A. var under forhaling til Drelnæs kaj, tørnede skibet mod kajen. Ved kollisionen skete der en del skade på forstævnen.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til kollisionen.

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

Kollideret d. 13. aug. i Rudkøbing Løb. (191)

Søforklaring og søforhør i Rudkøbing d. 18. aug.

Kl. 1225, da M. i stille, tåget vejr med S.-gående strøm befandt sig midt i Rudkøbing Løb, sås på radaren forude et skib, der senere viste sig at være M/S „EGESKOV“ af Svendborg, og som befandt sig midt mellem Strynø Bro og ballonen og klokketønden „Rudkøbing S.“.

M., der gik med nedsat fart og afgav forskriftsmæssigt tågesignal, øgede farten lidt for at komme ud af det snævre løb. Da M. befandt sig ved den sorte et-kost ud for Sælgrund, reduceres farten på ny. E. sås nu på radaren tæt ved ballonen, ca. 1 sm. fra M. Over VHF-radiotelefonen aftaltes det, at E. skulle forblive stoppet, medens M. forøgede farten og styrede 210° dv. Da afstanden mellem skibene var ca. $\frac{1}{4}$ sm., hørtes tågesignal fra E., hvilket besvaredes fra M. Umiddelbart efter dukkede E. frem af tågen i 70–80 m afstand. E. styrede tilsyneladende ØNØ. og gjorde fart fremover. Da sammenstød synes uundgåeligt, drejede M. hårdt til stb., men umiddelbart efter tørnede E. med stb. side af sin konsol mod M.s stb. side ud for billetkontoret, hvorved der opstod en 3,9 m lang og ca. 1 fod bred ovenbords flænge i M.s klædning.

Af den af E.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 1217 i stille, tåget vejr med ca. 75 m sigtbarhed afsejlede fra Strynø. Da skibet nærmede sig ballonen „Rudkøbing S.“, hørtes tågesignal fra et skib, der senere viste sig at være M., og som man kort forinden havde korresponderet med over VHF-radiotelefonen. E.s motor beordredes nu langsomt frem. Straks efter sås M. komme frem af tågen, og motoren beordredes fuld kraft bak; men ca. $1\frac{1}{2}$ minut senere indtraf kollisionen som ovenfor anført. E. led ingen skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene.

212. M/S EGESKOV af Svendborg, 99 B.R.T. Bygget 1937 af stål. På rejse fra Marstal til Svendborg med passagerer.

Kollideret d. 13. aug. i Rudkøbing Løb. (191)

Søforklaring og søforhør i Rudkøbing d. 18. aug.

Se nr. 211.

213. M/S TINA CHRISTENSEN af København, 399 B.R.T. Bygget 1966 af stål. På rejse fra Egersund til Bromborough med sten.

Kollideret d. 24. aug. i Pentland Firth. (212)

Søforhør i Esbjerg d. 23. dec.

Kl. ca. 0815, da T. C. i klart vejr styrende en V.-lig kurs befandt sig ved den Ø.-lige indsejling til Pentland Firth på Deccaposition rød B. 5,6, grøn B. 44 og violet E. 70,4, sås pludselig om stb. et fartøj, som senere viste sig at være Ff. „ENTERPRISE“, og som befandt sig i en afstand af ca. 1 m fra T. C.s stævn styrende en S.-lig kurs. Umiddelbart efter tørnede E. med stævnen mod T. C.s stb. side agten for midtskibs og gled derefter agterefters langs siden. Maskinen stoppedes, men da det blev oplyst, at E., der havde fået stævnen trykket ind, kunne klare sig, fortsattes rejsen. Ved kollisionen fik T. C. en mindre indtrykning i stb. side.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

214. M/S GITTE GINGE af København, 1255 B.R.T. Bygget 1963 af stål. På rejse fra Antwerpen til Saint John N.F. med stykgods.

Kollideret d. 25. aug. på Schelde. (213)

Søforklaring i Antwerpen d. 31. aug.

Kl. 0545 afgik G. G. med lods om bord i stille vejr med let tåge og modgående strøm fra Baudouin sluse. Ved „Nord ballast plat Beacon“ løb skibet ind i en tæt tågebanke. Et foranliggende skib, der var i færd med at opankre, passeredes tæt om stb. Herunder beordredes maskinen, der gik langsomt frem, kl. 0627 halv kraft frem. I det samme sås et andet skib, som i modsætning til det ankrende skib ikke var observeret på radaren, og som senere viste sig at være M/S „SOLVANTI“ af Antwerpen, ca. 40° om stb. i en afstand af ca. $\frac{1}{2}$ sm. styrende en kurs, som skar G. G.s kurs. Maskinen beordredes fuld kraft bak, samtidig med at roret lagdes hårdt bb., men kort efter tørnede G. G. med sin stævn mod S.s forskib om bb. Ved kollisionen opstod nogen skade på begge skibe.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

215. M/S LEIF STÆRKE af Ommel, 400 B.R.T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra Stettin til Trondheim med stykgods.

Kollideret d. 28. aug. i Østersøen. (215)

Søforhør i København d. 30. aug.

Kl. 0455 passerede L. S., der gjorde ca. $8\frac{1}{2}$ knobs fart, under en svag NNØ.-lig brise med ringe sø og god sigtbarhed tæt Ø. om lys- og fløjtetønden „Stubbenkammer“, hvorefter der styredes rv. 318°. Kl. 0600 sås ca. 4 str. om bb. et skib, der senere viste sig at være M/S „ANTJE“ af Hamburg. A., der befandt sig i en afstand af ca. 6 sm., styrede tilsyneladende en kurs, der var tværs på L. S.s kurs. Da pejlingen af A. ikke syntes at forandre sig kendeligt, afgaves 5 korte toner med fløjten, til hvilken der var koblet et hvidt lys. Kort efter afgaves endnu et sådant signal. Da skibene befandt sig ca. 150 m fra hinanden, og A. stadig ikke gjorde tegn til at vige, sattes motoren på langsomt frem. A. drejede nu til bb., og L. S.

gav hårdt stb. ror, hvorefter motoren sættes på fuld kraft bak. Ca. 1 minut senere, da skibene befandt sig ca. $\frac{3}{4}$ sm. rv. 318° fra lys- og klokketønden i punkt 8 i rute Rügen Nord, tørnede L. S.s stævn mod A.s stb. side midtskibs, hvorved stævnen trykkes ca. 1 m ind, ligesom der opstod skader på stævnplader og bakkæk. A. led skade på skanseklædning og yderklædning midtskibs.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

216. M/S TONNA af København, 1054 B.R.T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra København til Dagenham.

Kollideret d. 31. aug. i Kielerkanalen. (204)

Søforhør i København d. 7. sept.

Kl. ca. 0604, da T., der havde lods om bord, i stille vejr med tæt tåge med en sigtbarhed på 50–100 m med motoren gående meget langsomt frem og afgivende tågesignaler, var på vej vestover i Kielerkanalen og befandt sig 15–20 m fra kanalsiden omtrent ud for kanalsidelys 318, sås på radarskærmen i en afstand af ca. 0,2 sm. et ekko fra et modgående skib, der senere viste sig at være M/S „CONGO“ af Hamburg. Omtrent samtidig hørtes to lange toner fra C. Kl. ca. 0605 beordredes motoren stoppet. Straks efter sås C.s lanterner forude lidt om bb., hvorefter motoren beordredes fuld kraft bak; men umiddelbart efter tørnede T. med bb. bov mod C.s bb. side og gled agterefters langs denne. Roret lagdes nu hårdt bb., og motoren beordredes langsomt frem, hvorefter T. kom klar af C. Ved kollisionen fik T. flere indtrykninger i skanseklædningen i bb. side.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

217. SM. VESTLAND af Hasle, 66 B.R.T. Bygget 1908 af eg og bøg. På rejse fra København til Hasle i ballast.

Kollideret d. 1. sept. i Østersøen. (218)

Søforklaring og søforhør i Rønne d. 2. sept.

Kl. ca. 0045, da V. under en svag til let SØ-lig brise med regndis befandt sig ca. 10 sm S.t.Ø. for Sandhammeren fyr, sås ret forude en hvid raket. Umiddelbart efter tørnede V. med stævnen mod et fartøj, der senere viste sig at være Lf. „PERSEUSZ“ af Gdansk. V. blev lagt på modsat kurs, og da P. ved kollisionen var blevet slået læk, blev dette fartøj taget på slæb og bugseret til Hasle.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

218. M/S STEVNSKLINT af Thurø, 398 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Oxelösund til Amsterdam med stål.

Kollideret d. 3. sept. i Nordsøkanalen. (239)

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 20. sept.

Kl. 0930 blev STEVNSKLINT, der havde lods om bord, lagt stoppet ca. 650 m V. for Hembrücke for at afvente broens oplukning. Pludselig sås et hollandsk skib M/S „STELLA“, der lå stoppet ca. 150 m foran „STEVNSKLINT“, begynde at bakke, hvorfor maskinen blev sat langsomt bak. Da „STELLA“ kom nærmere, blev maskinen sat fuld kraft frem, samtidig med at roret blev lagt hårdt bb., men ubiddelbart efter tørnede „STELLA“ med hækken mod „STEVNSKLINT“s bb. side. Ved kollisionen skete der mindre ovenbords skade på „STEVNSKLINT“.

Anm. Søforklaring fra „STELLA“ foreligger ikke.

219. M/S MERCANTIC af Dragør, 300 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Gravesend til Ghent.

Kollideret d. 15. sept. på Themsens. (229)

Søforklaring i Århus d. 26. sept.

Kl. 1555, da M., der havde lods om bord, under en stiv til hård VNV-lig kuling befandt sig ca. 1 sm. NØ. for Barrow Deep fyrskib, sås engelsk M/S „FERNHURST“ nærme sig agterfra på M.s stb. side. Da F. var på siden af M., sås skibet dreje bb. over med kurs mod M. Roret blev lagt bb., men umiddelbart efter tørnede F. med stævnen mod M.s stb. låring. Ved kollisionen skete der mindre ovenbords skade på M.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

220. M/S HANS BROGE af Århus, 2927 B.R.T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra København til Århus.

Kollideret d. 19. sept. i Københavns havn. (233)

Søforhør i København d. 23. sept.

Kl. 2330 afgik H. B. under en let V-lig brise med klart vejr fra Kvæsthusbroen. Lidt senere, da skibet befandt sig ud for S-enden af Langeliniekaen, sås ca. 3 str. foran for tværs

om stb. et andet skib, som tilsyneladende ikke førte navigationslys, og som derfor antoges for at være medgående og næsten uden fart. Skibet viste sig senere at være M/S „HERMANN SIF“ af København. Da H. S. befandt sig 1 str. foran for tværs, sås pludselig to klare toplys og et rødt sidelys. Maskinen, der gik langsomt frem, beordredes halv kraft frem, men da H. S. nærmede sig hurtigt, afgaves opmærksomhedssignal. Da en kollision syntes uundgåelig, beordredes maskinen fuld kraft frem, og roret lagdes hårdt stb., men kl. ca. 2344, da skibene befandt sig midt i sejlløbet, tørnede H. S. med bb. bov mod H. B.s stb. side lidt agten for midtskibs. Ved kollisionen fik lønningspladerne flere indtrykninger.

Af den af H. S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 2330 afgik fra Refshaleøen, kaj 682, på rejse til Leningrad med maskinen gående langsomt frem. Da skibet befandt sig ved fortøjningsbøje nr. 6, sås H. B.s stævn ud for H. S.s agterskib om bb. Kort efter sås H. B. dreje stb. over, hvorefter H. S.s bb. bov tørnede mod H. B.s stb. side under en spids vinkel. Ved kollisionen led H. S. kun ringe skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at H. S. ikke opfyldte sin vigepligt.

221. M/S HERMANN SIF af København, 499 B.R.T. Bygget 1962 af stål. På rejse fra København til Leningrad.

Kollideret d. 19. sept. i Københavns havn. (233)

Søforhør i København d. 7. okt.

Se nr. 220.

222. Ff. METTE af Løgstør.

Kollideret d. 5. okt. i Løgstør havn. (280)

Søforhør i Løgstør d. 7. nov.

Kl. ca. 1500, da M. var på vej ud af Østre-Kanalhavn, sås forude en motorjolle for indgående passere tæt om det nordre molehoved, hvorfor M., der sejlede i sin stb. side af havneløbet, holdt ud midt i havnemundingen. Samtidig sås opmålingsfartøjet „SVALEN“ af Løgstør runde den S.-lige havnemole for indgående. M.s motor blev bragt til bakning, men straks efter tørnede S. med stævnen mod M.s bb. side ca. 1 fod fra stævnen under en vinkel på ca. 90°, hvorved M. blev beskadiget.

Af den af S.s fører afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj, der kom V. fra, med ca. 3 knobs fart rundede den S.-lige havnemole, sås M. forude i en afstand af ca. 10 m. Motoren blev straks sat på bak, men umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

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

223. Opmålingsfartøj SVALEN af Løgstør.

Kollideret d. 5. okt. i Løgstør havn. (280)

Søforhør i Løgstør d. 7. nov.

Se nr. 222.

224. Ff. SINNE NORDFISK af Skagen, 131 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra Skagen til fiskeplads.

Kollideret d. 5. okt. i Skagen havn. (258)

Søforklaring i Skagen d. 24. okt.

Kl. ca. 0030, da S. N. under en let til jævn NV.-lig brise skulle afgå fra kaj i Skagen havn, blev maskinen sat bak for at svinge stævnen fra kajen og kort efter frem. Da skibet begyndte at sejle fremover, blev det af vinden presset ind mod M/S „HATHERSHUS“ af Haderslev, der lå fortøjet ved kaj. S. N. tørnede med stb. side mod H.s bb. side.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene.

225. M/S HATHERSHUS af Haderslev, 299 B.R.T. Bygget 1964 af stål.

Påsejlet d. 5. okt. i Skagen havn. (258)

Søforklaring i Skagen d. 24. okt.

Se nr. 224.

226. M/S ABSALON af København, 1960 B.R.T. Bygget 1955 af stål. På rejse fra København til Malmø med passagerer.

Kollideret d. 6. okt. i Sundet. (246)

Søforhør i København d. 13. okt.

Kl. 1106 passerede A., der gik meget langsomt frem under afgivelse af tågesignaler, i tæt tåge med vindstille og let N.-gående strøm Røderprick lystønde tæt om bb. Herfra drejedes langsomt til 145° rv. ind i sejlløbet til Malmø. Radaren, der var indstillet på 1 sm. rækkevidde, indstilledes lidt efter på $\frac{1}{2}$ sm. og viste usædvanligt mange ekko. Kort efter sås den yderste røde lystønde ved indløbet til Industrihavnen tæt om bb. Roret lagdes straks hårdt stb.,

idet drejningen understøttedes af manøvrer med skruerne, hvorefter motorerne blev stoppet, og A. lå stoppet uden at gøre fart på kursen 200°. Tågesignalet ændredes nu til to lange toner. Kl. 1114 sås omtrent forude i en afstand af ca. 10 m et modgående skib, der senere viste sig at være M/S „ÖRESTAD“ af Hamburg. Motoren blev først beordret fuld kraft bak og straks efter forceret bak, hvilket tilkendegaves ved tre korte toner med fløjten. Umiddelbart efter tørnede Ö. med stb. bov mod A.s stævn lidt om stb., hvorefter A.s stævn gled agterover langs Ö.s stb. side. Ved kollisionen fik begge skibe lettere indtrykninger i skibssiden.

Anm. Søforklaring fra Ö. foreligger ikke.

227. M/S ADI af Odense, 202 B.R.T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Ijmuiden til Odense med hvidblik.

Kollideret d. 7. okt. på Elben. (269)

Søforklaring og søforhør i Odense d. 3. nov.

Kl. 1415 passerede A., der havde lods om bord, i tåget vejr med stærk strøm Elbe I fyrskib for indgående. Kl. 1500 blev maskinen beordret langsomt frem, og kl. 1518 blev maskinen stoppet. Kort efter hørtes tågesignal forude om stb. fra et skib, der lå til ankers. Roret blev lagt bb. og maskinen beordret langsomt frem, men næsten samtidig, kl. 1530 observeredes en ankerligger, M/S „JOHANNES“ af Kampen, forude om stb. i ringe afstand, og umiddelbart efter tørnede A. med stb. side mod J.s stævn. Ved kollisionen skete der mindre ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra J. foreligger ikke.

228. M/S SØREN FRIDOLF af Svaneke, 300 B.R.T. Bygget 1966 af stål. På rejse fra Hamburg til Bremen med stykgods.

Kollideret d. 7. oktober på Weser. (275)

Søforklaring i Hamburg d. 9. nov.

Kl. 0648 passerede S. F., der havde lods om bord, og som sejlede med langsom fart og afgav reglementeret tågesignal, i tåge med ca. 100 m sigtbarhed tæt Ø. om bølge V. på Weser. Straks efter sås på radarskærmen ekkoet af en genstand, som nærmede sig forude, men ekkoet forsvandt hurtigt. Udkgiggen, der opholdt sig på bakken, så kort efter et modgående skib, der befandt sig forude om bb. i en afstand af 100–150 m. Pludselig sås det andet skib, der senere viste sig at være M/Bgs. „GÜNTHER“ af Bremen, dreje ca. 90° til bb. S. F.s motorer blev straks sat på fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede S. F. med stævnen mod G.s stb. side ca. 3 m fra agterenden. G. sank hurtigt, og dens besætning – 2 mand – sprang i vandet og blev bjærget af et tililende fartøj. S. F. fik en lækage i boven ca. 15 cm over vandlinien.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

229. M/S KOLDINGHUS af Kolding, 760 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra Sønderborg til Åbenrå.

Kollideret den 8. okt. i Åbenrå Fjord. (259)

Søforhør i København den 20. okt.

Kl. 1215, da K., som afgav tågesignal, og hvis maskine gik fuld kraft frem, i stille vejr med tæt tåge, passere Skærrev, sås på radarskærmen to ekkoer ca. 35° forude om stb. Kort før kl. 1224 sås M/S „FORTUNA“ af Hamburg ca. 150 m forude om stb. styrende en SV.-lig kurs. Der hørtes intet tågesignal fra F. Maskinen blev stoppet og kort efter beordret fuld kraft bak, samtidig med at roret blev lagt hårdt bb. Umiddelbart efter tørnede K. med stb. bov mod F.s bb. bov. Ved kollisionen skete der mindre ovenbords skade på K.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

230. M/S NANCIE S. af Svendborg, 500 B.R.T. Bygget 1953 af stål.

Påsejlet d. 12. okt. i Københavns havn. (256)

Søforklaring i København d. 20. okt.

Kl. 2212, da N. S. lå fortøjet langs kaj i Kalkbrænderihavnen, tørnede M/S „DYVIA ANGLIA“ af Oslo mod N. S.s stb. side forude. Ved påsejlingen blev N. S. lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra D. A. foreligger ikke.

231. Ff. BJARNE af Esbjerg, 35 B.R.T. Bygget 1959 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

Påsejlet d. 23. okt. i Nordsøen; *forlist*. (261)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 28. okt.

Kl. ca. 2050, da B. under en VNV.-lig kuling med V.-gående strøm og god sigtbarhed lå til ankers ca. 140 sm. V. for Grådyb Barre, konstaterede føreren, at ankerlanteren og et dækslys agter brændte klart. Samtidig sås i V.-lig retning nogle lys fra andre skibe. Føreren gik derefter ned i lukafet, hvor den øvrige besætning opholdt sig. Kl. 2103 mærkedes et voldsomt stød i fartøjet, og det viste sig, at B. var blevet påsejlet agten for midtskibs i bb. side.

Ca. 10 minutter senere sank B. på deccaposition grøn D 30,60, violet H 51,40, efter at besætningen – 3 mand – var gået i gummiredningsflåden og var blevet taget op af det påsejlede skib, der viste sig at være Ff. „VENUS“ af Bremerhaven.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

232. Ff. L. P. CORNELIUSSEN af Hundested, 37 B.R.T. Bygget 1945 af eg og bøg.

Kollideret d. 27. okt. i Rønne havn. (290)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 29. okt.

Kl. 2010, da L.P.C. var for indgående i Rønne havn, stoppedes motoren. Straks efter sættes motoren på fuld kraft bak, men motoren havde skiftet omdrejningsretning, hvorfor fartøjet gik fremad og med stævnen tørnede mod Ff. „METTE KRUSE“ af Lemvig, der lå fortøjet ved kajen. Ved kollisionen opstod der omfattende skader på M.K.s bb. side.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

233. Ff. METTE KRUSE af Lemvig, 31 B.R.T. Bygget 1960 af eg og bøg.

Påsejlet d. 27. okt. i Rønne havn. (290)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 29. okt.

Se nr. 232.

234. S/S GERD MÆRSK af København, 36456 B.R.T. Bygget 1963 af stål. På rejse fra Slangen til Hamburg med olie.

Kollideret d. 31. okt. på Elben. (264)

Søforklaring i Hamburg d. 2. nov.

Kl. 0600, da G.M., der havde lods om bord og assisteredes af 2 slæbefartøjer for og 2 slæbefartøjer agter, i tæt tåge med en sigtbarhed på ca. 50 m nærmede sig oliekajanlægget i Kohlfleet, meddeltes over VHF-anlægget, at radaranlægget i land ikke virkede. Sejladsen fortsattes med forsigtighed ved hjælp af G.M.s radar. Kl. 0613 observeredes om bb. lys fra kajen. Maskinen blev straks beordret fuld kraft bak, og bb. anker blev stukket i bund. Kl. 0614 tørnede G.M. med bb. side mod en duc d'Albe, og umiddelbart efter tørnede G.M. med stævnen mod tysk M/S „LISELOTTE ESBERGER“, der lå fortøjet ved kajen. Ved kollisionen fik G.M. flere indtrykninger i stævnen og i skibssiden om bb. „L.E.“ fik indtrykninger i agterstævnen.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes usigtbart vejr i forbindelse med vanskelige besejlingsforhold.

235. Ff. CIBRIA af Hundested, 20 B.R.T. Bygget 1943. På rejse fra Hundested til fiskeplads i Kattegat.

Kollideret d. 3. nov. i Kattegat. (273)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 4. nov. Søforklaring i Hundested d. 8. nov.

Kl. ca. 0430, da C. under en svag NØ.-lig brise med klart vejr styrende NNØ. befandt sig på ca. 56°30'N., 12°25'Ø., mærkedes et stød i fartøjet, hvorefter det konstateredes, at C. var kollideret med et skib, som viste sig at være M/S „TORSHAMMER“ af Neksø. T. lå efter kollisionen med sin stb. side langs C.s bb. side. Ved kollisionen blev C.s forstævn knækket og fordækket forskubbet.

Af den af T.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl. 0510, da dette skib under en let ØSØ.-lig brise med god sigtbarhed befandt sig på 56°28'N., 12°22'Ø. styrende 160° rv., sås et rødt sidelys fra et skib, der senere viste sig at være G., ca. 70° om stb. Pejlingen forandrede sig ikke kendeligt, og C. kom nærmere. Roret lagdes hårdt til bb., men kort efter tørnede T. med sin stb. side mod C.s bb. side.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at T.s styrmand ikke i tide traf foranstaltninger til at opfylde sin vigepligt, samt at C.s rorsmand ikke holdt behørigt udvig.

236. M/S TORSHAMMER af Neksø, 300 B.R.T. Bygget 1966 af stål. På rejse fra Göteborg til Gdansk.

Kollideret d. 3. nov. i Kattegat. (273)

Søforklaring i Neksø d. 5. jan. 1967.

(Se nr. 235).

237. Ff. HEIN af Strandby, 8 B.R.T. Bygget 1920 af træ. På rejse fra fiskeplads til Hirshals.

Kollideret d. 4. nov. i Hirshals havn. (300)

Søforklaring i Hirshals d. 1. dec.

Kl. ca. 1150, da H., der med moderat fart sejlede langs med havnens dækmole i en afstand af 8–10 m fra denne, havde passeret auktionspieren, sås forude om bb. S/Bgs. „LINDORMEN“ af Løgstør, som med ret god fart sejlede parallelt med auktionspieren, vinkelret på

H.s kurs. H.s motor blev bragt til bakning, men umiddelbart efter tørnede H. med stævnen mod stb. side af L.s forskib, hvorved H.s stævn blev svært beskadiget.

Af den af L.s fører afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. ca. 1130 i stille, klart vejr var på vej fra bassin nr. 1 til dækmolen i Hirshals havn. Da L., der gjorde 2–2 1/2 knobs fart, var kommet klar af pier 1, sås H., der med ret stærk fart var for indgående, i en afstand af 75–80 m, omtrent midt imellem det N.-lige hjørne af pier 1 og dækmolen. L.s maskine blev straks beordret stoppet og kort efter fuld kraft bak, men umiddelbart efter drejede H. til bb. og tørnede med stævnen imod L.s stb. side. L. led ingen skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at begge skibe sejlede med for stor fart.

238. S/Bgs. LINDORMEN af Løgstør, 70 B.R.T. Bygget 1915 af stål.

Kollideret d. 4. nov. i Hirshals havn. (300)

Søforklaring i Esbjerg d. 10. jan. 1967.

Se nr. 237.

239. M/S MOGENS S "af Svendborg, 400 B.R.T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra Ghent til København.

Påsejlet d. 9. nov. i Nordsøen. (297)

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 15. nov.

Kl. 1909, medens M.S., der havde lods om bord, under en svag N.-lig luftning med rolig sø og indgående strøm på 2–3 knob og med en sigtbarhed på 100–500 m lå opankret 400–500 m S. for Elbe III fyrskib, sås 3 str. om bb. i en afstand af ca. 200 m begge sidelys fra et andet skib, som senere viste sig at være Ff. „GERMANIA“ af Cuxhafen, der med ret stor fart styrede lige mod M.S. Bogstavet R afgaves flere gange med fløjten, og der ringedes kraftigt med klokken. Da G.s røde lys forsvandt, sattes maskinen på fuld kraft bak, men kort efter ramte G. med sin stb. låring M.S.s stb. bov. Maskinen stoppedes. G. fortsatte sin sejlads. Ved kollisionen fik M.S. en indtrykning i stb. bov.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

240. M/S MAREN SKOU af København, 5184 B.R.T. Bygget 1961 af stål. På rejse fra Hamburg til Antwerpen med stykgods.

Kollideret d. 12. nov. på Elben. (288)

Søforklaring i Hamburg d. 18. nov.

Kl. ca. 1955, da M.S., der havde lods om bord, og som afgav tågesignal, i diset vejr befandt sig ca. 500 m fra bøje 24 ved Brunsbüttel, blev maskinen stoppet, da der på radar var observeret et skib, der senere viste sig at være spansk M/S „ECO LOUISA“, forude om bb. Kl. ca. 1958 sås tæt forude om bb. E.L.s toplanterne og grønne sidelanterne. Maskinen blev beordret fuld kraft bak, samtidig med at der blev afgivet tre korte toner med fløjten, men umiddelbart efter tørnede E.L. mod M.S.s bb. bov. Ved kollisionen fik M.S. mindre lækager over vandlinien, mens E.L. blev slået læk og sank.

Anm. Søforklaring fra E.L. foreligger ikke.

241. M/S „66“-PAKETTEN af Rønne, 300 B.R.T. Bygget 1963 af stål.

Påsejlet d. 16. nov. i Københavns havn. (294)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 18. nov.

Kl. 1928, da „66“-P. lå fortøjet ved kaj i Havnegade, tørnede M/S „VEGA DE LOYOLA“ af Santander, der bakkede ud fra den S.-lige kaj på Asiatisk Plads, mod „66“-P.s stb. bov ved ankerklydset. Ved påsejlingen fik „66“-P. mindre ovenbords skader i stb. og bb. side.

Anm. Søforklaring fra F.D.L. foreligger ikke.

242. M/S KIMIK af Godthåb, 73 B.R.T. Bygget 1962 af træ.

Kollideret d. 28. nov. i Færingshavn. (346)

Søforklaring i Godthåb d. 30. nov.

Kl. ca. 1700 under en svag NV.-lig brise med klart vejr og svag indadgående strøm sattes lods om bord i M/T „MITERA VASSILIKI“ af Panama fra K. inden for Smukke Ø, hvorefter M.V. blev taget på slæb. Lidt senere under bugseringen mistede K. styringen og blev i slæbetrossen trukket agterover ind mod M.V. Inden slæbekrogen blev udløst, kolliderede K. med agterenden mod M.V.s bb. side. Ved kollisionen fik K. flere ovenbords skader.

Af den af M.V.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, hvis maskine gik ganske langsomt frem, under assistance af K. foretog en drejning ud for Nordafar, konstateredes det, at slæbetrossen skiftevis strammedes og slækkedes. K. blev pludselig trukket ind mod M.V., og skønt slæbetrossen straks blev kastet los, skete kollisionen som ovenfor nævnt.

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

243. M/S MITERA VASSILIKI af Panama, 14.000 B.R.T. På rejse til Færingehavn med olie.

Kollideret d. 28. nov. i Færingehavn. (346)
Søforklaring i Godthåb d. 30. nov.
Se nr. 242.

244. Ff. ANNA MARGIT af Hirshals, 20 B.R.T. Bygget 1943. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hirshals.

Kollideret d. 30. nov. i Hirshals havn. (355)
Søforklaring i Hirshals d. 2. marts 1967.

Kl. ca. 1100, da A.M. under en hård S.-lig kuling med stærk regn var for indgående i Hirshals havn og med motoren gående meget langsomt frem befandt sig ud for Kulpieren, sås Ff. „AGNETE HOLM“ af Hirshals kaste los fra svajepælen i Mellembassin og bakke ud foran A.M. Motoren blev straks sat på fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede A.H.s agterskib mod stb. side af A.M.s stævn, som flækkede fra skandækket og nedefter.

Af den af A.H.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der den omhandlede dag kl. ca. 1130 under en hård S.-lig kuling kastede los fra svajepælen i Mellembassin og drev for vinden, befandt sig ved indsejlingen til Vestbassin, tørnede A.M., der var for indgående, med stævnen mod A.H.s agterskib. A.H. led ingen skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes manglende agtpågivenhed fra begge føreres side.

245. Ff. AGNETHE HOLM af Hirshals, 119 B.R.T. Bygget 1959 af stål.

Kollideret d. 30. nov. i Hirshals havn. (355)
Søforklaring i Hirshals d. 21. marts 1967.
Se nr. 244.

246. M/S BELLAN af Odense, 414 B.R.T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra Nørresundby til Randers med brændselolie.

Kollideret d. 4. dec. i Limfjorden. (304)
Søforklaring i Nyborg d. 8. dec.

Kl. ca. 0600, da B. i vindstille med god sigtbarhed befandt sig i Engholm ØSØ.-lige fyrlinie, passeredes lystønden Bredhage W. Samtidig sås forude om stb. lystønden Bredhage E. samt det hvide toplys og det røde sidelys fra et skib, der senere viste sig at være M/S „HALLING“ af Nørresundby. Herfra styredes mod lystønden Bredhage E. Ved kursændringen afgaves 1 kort tone med fløjten. Kort efter kursændringen sås H. dreje lidt til bb. og vise først grønt og rødt sidelys og derefter grønt sidelys. Roret lagdes lidt stb. og straks efter hårdt stb.; men da kollisionen mellem skibe nu syntes uundgåelig, kastedes motoren fuld kraft bak. Umiddelbart efter tørnede H. mod B.s bb. bov, hvorved der opstod indtrykninger i og brud på B.s bakkældning.

Af den af H.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. 0555 passerede lystønden Bredhage E., sås det hvide toplys og det grønne sidelys fra et skib, der befandt sig i Engholm ØSØ.-lige fyrlinie, og som senere viste sig at være B. Herfra styredes mod lystønden Bredhage W., således at H. holdt sig S. for fyrlinierne. Ved kursændringen afgaves 2 korte toner med fløjten. Kort efter sås B. dreje til stb. og vise rødt lys, hvorfor skruen blev koblet fra og roret lagt bb. Da kollisionen lidt senere syntes uundgåelig, kastedes motoren fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede B. mod H.s stb. bov.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at H. undlod at holde sig i sin stb.s side af farvandet.

247. M/S HALLING af Nørresundby, 195 B.R.T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra Stettin til Thisted med kul.

Kollideret d. 4. dec. i Limfjorden. (304)
Søforklaring og søforhør i Ålborg d. 12. dec.
Se nr. 246.

248. Ff. HELLE WIKTOR af Hirshals, 96 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Hirshals.

Kollideret d. 16. december i Skagerrak. (326)
Søforklaring i Hjørring d. 23. dec.

Kl. ca. 1630, da H.W. under en let til jævn SØ.-lig brise med klart vejr befandt sig i Skagerrak styrende SV. $\frac{1}{2}$ S., sås et fartøj, der senere viste sig at være Ff. „FIE WELLE“ af Skagen, tæt om stb. Roret blev lagt bb., men en kollision var uundgåelig. Ved kollisionen fik H.W. mindre ovenbords skade.

Af den af F.W.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj kl. ca. 1720 befandt sig i Skagerrak, styrende ØSØ., sås en grøn og en hvid lanterne fra et skib, der

befandt sig i nogen afstand foran for tværs om bb. F.W. holdt kurs og fart. Da det andet skib, der stadig kom nærmere, tilsyneladende ikke gjorde tegn til at ændre kurs, blev maskinen sat på langsomt, samtidig med at roret blev lagt stb., men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen fik F.W. stævnen beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at rorsmanden på H.W. har undladt at holde behørigt udvig.

249. Ff. FIE WELLE af Skagen, 28 B.R.T. Bygget 1944 af træ. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Skagen.

Kollideret d. 16. dec. i Skagerrak. (326)

Rapport fra statens skibstilsyn d. 19. dec. Søforklaring i Skagen d. 2. jan. 1967.

Se nr. 248.

250. M/S LIMA af Haderslev, 299 B.R.T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra Wismar til Moss med salt.

Tørnet molerne d. 22. dec. i Kerteminde havn. (329)

Strandingsindberetning dat. 23. dec. Søforklaring i Kolding d. 21. feb. 1967.

Kl. 0830, da L. i stille vejr var ved at lægge til langs kajen ved kornpakhuset i Kerteminde havn, blev skibet grebet af en udadgående understrøm og kilede sig fast mellem brohovederne ved indsejlingen til havnen. Kl. 1815 kom L. fri ved hjælp af et bjærgningsfartøj. Ved kollisionen fik L. skruen beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes strømforholdene.

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

Kollideret d. 23. dec. i Sundet. (337)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 23. dec. Søforhør i København d. 7. jan. 1967.

Kl. 1118 passerede D.V. under en frisk S.-lig brise med regndis og N.-gående strøm molerne ved Kronløbet. Farten var 9 knob. Kl. 1119 sås et andet skib, som senere viste sig at være D/Sdp. „NORDHAVN“ af København, tværs om stb. i en afstand af ca. $\frac{3}{4}$ sm. Kl. 1121, da D.V. passerede 2-kosten ved Stupperumpen, ændredes kursen fra dv. 60° til dv. 50° . Kl. 1124 opdagedes pludselig, at N. befandt sig tæt på stb. bov i en afstand af ca. 20 m. Roret lagdes hårdt bb., og maskinen, der gik fuld kraft frem, beordredes fuld kraft bak; men kl. 1125 tørnede D.V. med stævnen mod N.s bb. låring. Ved kollisionen fik D.V. et ca. 30×50 cm stort hul i stævnen 1,5 m over vandlinien.

Af den af N.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der styrede 10° og gjorde en fart af knap 8 knob, befandt sig mellem Middelpult og Middelpult NE. lysbøje, sås D.V. i Kronløbet styrende ca. 60° . Da der syntes fare for sammenstød, afgaves en lang tone med fløjten. Da afstanden mellem skibene var mindsket til ca. 200 m, blev roret lagt stb., hvilket tilkendegaves ved en kort tone med fløjten. Lidt efter sås D.V. bakke, hvorefter N.s ror lagdes hårdt bb. Kort efter, kl. 1125, da skibene befandt sig 75° af Stubberumpens 1-kost i en afstand af ca. $\frac{1}{2}$ sm. fra kosten, indtraf kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen led N. en del ovenbords skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der fra D.V.s side ikke i tide blev truffet passende forholdsregler til at undgå sammenstød.

252. D/Sdp. NORDHAVN af København, 451 B.R.T. Bygget 1942 af stål. På rejse fra Amagerværket til Kalkbrænderihavnen med sand.

Kollideret d. 23. dec. i Sundet. (337)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 6. jan. 1967. Søforhør i København d. 7. jan. 1967.

Se nr. 251.

253. M/S BIRTE HALSKOV af Hundested, 209 B.R.T. Bygget 1933 af stål. På rejse fra Åbenrå til Frederiksværk i ballast.

Kollideret d. 28. dec. i Lillebælt. (340)

Søforklaring i Frederiksværk d. 12. jan. 1967.

Kl. ca. 2200, da B.H., der styrede rv. 60° og gjorde 5 knobs fart, i tåge med ca. $\frac{1}{2}$ sm. sigtbarhed befandt sig i rute 25 mellem Strib og rutebøjen i punkt 10, sås på radaren om bb. i ca. 5 sm. afstand ekkoet af et skib, der senere viste sig at være M/S „GLORIA“ af Oslo. B.H., der afgav forskriftsmæssigt tågesignal, drejede 10° til stb. Da G. på radaren sås 40° – 45° om bb. i $\frac{1}{2}$ – $\frac{3}{4}$ sm. afstand, sås dets toplys visuelt med det laveste til venstre for det højeste. Straks efter sås G.s grønne lanterne tæt om bb., og B.H.s ror blev lagt hårdt stb., men G., der var i et kraftigt bb. drej, tørnede med sin stb. bov mod B.H.s bb. bov. Ved kollisionen blev B.H. drejet til stb., hvorefter dette skibs bb. låring tørnede mod G.s stb. låring. Ved kollisionen opstod der lettere skader på B.H.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

TØRNET UNDERVANDSHINDRING

254. Ff. EDEL af Esbjerg, 33 B.R.T. Bygget 1930 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Helgoland.

Tørnet undervandshindring d. 8. feb. ved Helgoland. (38)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 15. feb. Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 16. feb.

Kl. ca. 2100 passerede E. under en SØ.-lig storm med snebyger den SV.-ligste af bøjerne ved indsejlingen til Helgoland havn. Kort efter mærkedes et kraftigt stød i skibet, som umiddelbart efter kom fri og fortsatte sejladsen. En senere undersøgelse viste, at kølen var flækket.

Anm. Ministeriet må antage, at E. er kommet uden for sejlrenden og har tørnet en undersøisk genstand.

255. M/S MINDE af Marstal, 269 B.R.T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Lomma til Odense med stenmel.

Tørnet undervandshindring d. 31. aug. i Storebælt. (216)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 1. sept.

Kl. ca. 0745, da M. under en svag SSØ.-lig brise med klart vejr befandt sig 0,5 sm. Ø.t.S.^{1/2}S af lystønden på 55° 43'N. 10°45'Ø. (pkt. 15 i rute 25) styrende S.t.V.^{1/2} V., mærkedes et stød i skibet. Samtidig faldt motorens omdrejningstal, hvorfor skruen straks kobledes fra. Kort efter blev skruen på ny koblet til, og da motoren nu gik normalt, og skibet ikke trak vand, fortsattes rejsen til Odense, hvortil skibet ankom kl. 1140.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har tørnet en undervandshindring.

256. Ff. DUX af Skagen, 39 B.R.T. Bygget 1942 af træ. På rejse fra fiskepladsen til Skagen.

Tørnet undervandshindring d. 7. okt. på Grenen. (276)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 16. nov.

Kl. 1330, da D. i tæt tåge passerede over Grenen, observeredes et fartøj forude. Roret blev lagt bb., og umiddelbart efter huggede D. to gange i grunden.

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

KÆNTRING

257. M/S SVEN af Kolding, 11 B.R.T.

Kæntret og sunket d. 22. jan. i Rønne havn; *en mand omkommet*. (7)

Politirapport dat. 22. Jan. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 21. feb. Søforhør i Rønne d. 21. feb.

Kl. ca. 1430, da S., hvis dæk var glat som følge af islag, lå i Rønne havn med 3 sten à ca. 700 kg på dækket, løftedes en af stenene ved hjælp af håndspillet i fartøjets 2,2 m lange bom, hvorefter bommen, der ikke var forsynet med gærder, skubbedes ud til bb. Under dette arbejde krængede fartøjet så voldsomt over, at det ikke var muligt at frigøre spillets pal og dermed fire stenen af. De to andre sten gled ud i borde og forårsagede, at fartøjet kæntrede og sank. Fartøjet er senere hævet. Fire af de fem ombordværende blev reddet i land, medens en femte, arbejdsmand Burchard Jørgensen af Åby pr. Rønne, druknede.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at stenene på dækket ikke var sikret imod udskridning.

258. Ff. EVALD af Lemvig, 20 B.R.T. Bygget 1930 af træ. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Lemvig.

Kæntret d. 23. maj ved Jyllands V.-kyst; *en mand omkommet*. (124)

Politirapport dat. 24. maj. Søforklaring i Lemvig d. 4. juli.

Kl. ca. 1730, da E. under en SV.-lig storm med stærk N.-gående strøm befandt sig ved indsejlingen til Thyborøn kanal, blev fartøjet ramt af en kraftig sø på stb. side, hvorved det krængede kraftigt over til bb. for kort efter at kæntre, således at det lå med bunden i vejret. Ved kæntringen blev besætningen – 3 mand – kastet overbord. 2 af de overbordfaldne blev kort efter bjærget af redningsbåden fra Thyborøn, mens det tredje besætningsmedlem forsvandt. E. er senere drevet i land ved Agger Tange.

Anm. 1. Den forsvundne, der senere er fundet druknet, var fisker Jens Peter Borup af Bonnet.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

259. Motorbåd POUL IBSEN af Nanortalik. På rejse fra Nanortalik til Frederiksdal med stykgods og passagerer.

Kæntret d. 21. juli ved Grønlands V.-kyst; *forlist* (198)

Politirapport dat. 21. juli. Søforklaring i Nanortalik d. 26. juli.

Kl. ca. 0145, da P.I. under en let SV.-lig brise med tæt tåge drev med storisen udfor øen Qeqertarsuit, blev stævnen presset op i isen. Kort efter kæntrede båden, men blev hængende i mastebardunerne. Det lykkedes de ombordværende 8 personer at komme op på isen, og kl. ca. 0200 sank P.I. De reddede blev kort efter taget om bord i motorbåd „Nugssuak“, som lå fast i isen i nærheden. Over radioen udsendtes nødsignaler, og kl. ca. 1540 blev de reddede af en helikopter bragt til Nanortalik.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes isforholdene.

260. M/S SØREN PETER af Vejle, 195 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På rejse fra Sejerø Bugt til Vejle med ral.

Kæntret d. 12. sept. i Kattegat. (230)

Søforklaring i Vejle d. 23. sept.

Kl. 1150 afsejlede S.P., der var tillastet med ca. 200 m³ ral, og hvis fribord var 5 cm, i stille, let diset vejr med rolig sø fra Sejerø Bugt. Ladningens for- og agterkanter var udjævnet, og lugepresenningerne var fastkilet på lugens forkant, så at de var klare til at trække over lugen, hvis agterste lugedæksler var pålagt. Kl. ca. 1400 passeredes Røsnæs. Ca. 1 time senere, da skibet befandt sig mellem Ljushage og Vesborg, friskede vinden til en svag til let SØ.-lig brise, og der opstod ganske ringe sø. Kl. ca. 1600 tog S.P. en lille overhaling til bb., hvorved nogle få tons af ladningen skred over i bb. side af lastrummet. Motorens omdrejningstal formindskedes, og roret lagdes hårdt bb., hvorefter motoren påny sættes på fuld kraft frem; men straks efter krængede skibet helt over til bb. og begyndte at synke. Ca. 1 minut senere var skibets agterende under vand, og besætningen – 3 mand – gik i gummiredningsflåden. Umiddelbart efter sank S.P.

261. M/S PETTINA af Ålborg, 299 B.R.T. Bygget 1954 af stål. På rejse fra Klagshamn til Soråker med sand.

Kæntret d. 5. nov. i Østersøen; *forlist* (270)

Søforhør i København d. 8. nov.

D. 4. nov. kl. 2220 passerede P., der gjorde 9 knobs fart, under en jævn SØ.-lig brise med ringe sø og god sigtbarhed Sandhammeren i en afstand af ca. 2 sm. Kl. ca. 2230 konstateredes det, at lastrummet, der indeholdt ca. 440 tons sand, var tomt for vand. Kl. ca. 2400 lænsedes i ca. 10 minutter fra lastrummet, indtil dette var læns. D. 5. nov. kl. ca. 0330, da det blæste en stiv SØ.-lig kuling med svær sø, slingrede skibet foruroligende. Der skiftedes fra automatisk styring til håndstyring, og motoren blev sat på langsomt, hvorefter skibets fart var ca. 3 knob. Kursen, der var dv. 70°, ændredes op mod vind og sø, men skibet tog en overhaling og blev liggende med ca. 15° bb. slagside, formodentlig fordi ladningen havde forskubbet sig. Skibet drejedes til stb., idet man derved håbede at få vindens hjælp til at rette skibet op, men slagsiden forøgedes. Det forsøgtes forgæves at lænse fra bb. 3-tank, der indeholdt 2–3 tons vand. Hovedmotoren blev stoppet, og der åbnedes fra søen til stb. 3-tank. Der opsendtes 3 røde raketter, og radiosenderen startedes, uden at man dog fik tid til at udsende radiotelefonisk nødsignal. Kl. ca. 0345, da slagsiden var forøget til ca. 45° og var stadig voksende, gik besætningen – 6 mand – i gummiredningsflåden og forlod skibet, der hurtigt krængede helt over og forsvandt. Fra redningsflåden opsendtes røde raketter og blus, og kl. 0505 blev de skibbrudne taget op af et tililende skib, der i ca. 2 timer forgæves eftersøgte P. på 55°40'N., 15°20'Ø.

SPRUNGET LÆK

262. Ff. SKAGA af Skagen, 43 B.R.T. Bygget 1906 af eg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Skagen med fisk.

Sprunget læk d. 23. jan. i Nordsøen; *sunket* (11)

Søforklaring i Skagen d. 31. jan.

Kl. ca. 1430, da S. under en stiv ØSØ.-lig kuling med snebyger befandt sig ca. 65 sm. V.¹/₂ S. af Egerø, sås forude en særlig svær sø, og motorens omdrejningstal, der i forvejen var reduceret på grund af vejrforholdene, nedsattes yderligere. Da S. var kommet gennem søen, sættes motorens omdrejningstal atter op, men straks efter viste det sig, at S. var sprunget læk

forude. Skruen blev nu koblet fra, og man påbegyndte lænsning med motor- og håndpumpe. Samtidig udsendtes radiotelefonisk nødsignal. Kl. 2215 ankom to fiskefartøjer til stedet, og kl. 2330 ankom et norsk redningsfartøj, der tog S.s besætning om bord. Senere ankom endnu et redningsfartøj, der tog S. på slæb mod Egersund. Da S.s forskib stadig sank dybere, standsedes bugseringen, der genoptages ved daggry. D. 23. jan. kl. 0918 sank S. imidlertid på 100 m vanddybde. Besætningen blev indbragt til Egersund.

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

263. M/S SALTHAMMER af Neksø, 299 B.R.T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Rønne til Hangö med sand.

Sprunget læk d. 25. jan. i Den finske Bugt. (26)

Søforklaring i Hangö d. 31. jan.

Kl. 1300, da S., der havde lods om bord, i svær is befandt sig N. for Jurmo-sten mellem Utö og Hangö, opdagedes det, at der var opstået en læk i bb. skibsside ud for motorrummet. Lækagen tætnedes midlertidigt med et stykke flæsk. Senere kom et kystbevogtningsfartøj til stede, hvorefter lækagen ved dets hjælp tætnedes ved en cementkasse, og rejsen fortsattes til Hangö.

Ministeriet må antage, at havariet skyldes isforholdene.

264. Ff. PALMEN af Allinge, 17 B.R.T. Bygget 1939.

Sunket d. 26. jan. i Simrishamn havn. (32)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 2. feb. Søforklaring og søforhør d. 11. feb.

Kl. ca. 0730, medens P. lå fortøjet i Simrishamn havn, opdagedes det, at P. lå meget lavt med forskibet. Der tilkaldtes assistance fra land, og losning af P. påbegyndtes straks, men inden assistancen med pumpemateriel nåede frem, sank P. kl. 0745. D. 27. kl. 1800 var P. hævet og udlosset. En nærmere undersøgelse viste, at to klædningsplanker i forskibet af isen var trykket ind.

Anm. Årsagen til, at P. sank, fremgår af det ovenfor anførte.

265. Ff. GITTE LUND af Hirshals, 95 B.R.T. Bygget 1958 af stål. På fiskeri i Nordsøen.

Sprunget læk d. 13. feb. i Nordsøen. (68)

Søforklaring i Hirshals d. 16. marts.

Kl. ca. 0345, da G.L. i stille vejr befandt sig på 61°18'N., 2°12'Ø., opdagedes det, at der stod vand til dørken i maskinrummet. Lænsning blev straks påbegyndt, men da vandet fortsat steg, og da det viste sig umuligt at tilkalde hjælp over radioen, affyredes flere røde signallys. Et nærliggende fiskefartøj kom til assistance, hvorefter kursen sattes mod land. Under sejladsen konstateredes det, at søforbindelsen til spulepumpen var knækket. Efter at lækagen var blevet stoppet, blev maskinrummet lænset, men på grund af vand i smøreolien blev motoren stoppet og G.L. bugseret til Bergen, hvortil fartøjet ankom kl. 1400.

Anm. Årsagen til lækagen fremgår af det ovenfor anførte.

266. SM. GITMAR af Egersund, 87 B.R.T. Bygget 1902 af stål. På rejse fra Masned-sund til Fredericia med hvede.

Sprunget læk d. 7. juni i Storebælt. (145)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 8. juni.

Kl. 1140, da G. befandt sig ca. 5 sm. N. for Knudshoved, satte motoren ud, og det konstateredes, at der var vand i motorrummet. To marinefartøjer kom langs siden og satte to pumper om bord i G., hvorefter motorrummet lænsedes. Der fandtes en gennemtæring i skibshunden under motorens kobling. Hullet tætnedes med en træprop, og marinefartøjerne bugserede G. til Kerteminde.

Anm. Ministeriet kan ikke se bort fra muligheden for, at en metalgenstand indvendig på skibshunden kan have fremkaldt en lokal tæring, der med tiden har medført lækage.

267. SM. ERIK JØRS af Marstal, 143 B.R.T. Bygget 1908 af stål. På rejse fra Porsgrunn til Aggersund med NPK-gødning.

Sprunget læk d. 25. juli i Kattegat. (173)

Søforklaring i Frederikshavn d. 28. juli.

Kl. 2350, da E.J. under en svag til let SØ-lig brise med moderat sø befandt sig ud for Hirsholmene, opdagedes det, at der stod vand i motorrummet. Da skibet ikke kunne lænse ved egen hjælp, tilkaldtes assistance, og kursen ændredes mod Frederikshavn, hvortil skibet ankom d. 26. juli kl. 0130. En undersøgelse viste, at skibet var læk i agterste spanterum.

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

268. Ff. NEPTUN af Skagen. Bygget 1911 af træ. På fiskeri i Skagerrak.

Sprunget læk d. 16. aug. i Skagerrak; *forlist*. (219)

Søforklaring i Skagen d. 5. sept.

Kl. ca. 0800, da N. under en svag NV.-lig brise befandt sig ØNØ. for Skagen Rev, kom trawlet under indhivning i skruen. Da det viste sig umuligt at få klaret skruen, blev N. taget på slæb af et andet fiskefartøj og bugseret mod Skagen. Noget senere opdagedes det, at der stod højt med vand i maskinrummet, hvorfor bugseringen blev afbrudt og lænsning med håndpumpe og øse påbegyndt. Det forsøgtes at lægge et sejl under fartøjet, men da vandet fortsat steg, blev besætningen - 2 mand - taget om bord i det andet fartøj, og kl. ca. 1235 sank N. ca. 16 sm. ØNØ. af Skagen Rev.

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

269. Ff. JOHN af Neksø, 6 B.R.T. Bygget 1905. På fiskeri i Østersøen.

Sprunget læk d. 20. sept. i Østersøen; *forlist*. (235)

Politirapport dat. 21. sept. Søforhør i Neksø d. 22. sept.

Kl. 0700 afsejlede J. under en stiv til hård V.-lig kuling med meget høj sø fra en fiskeplads ved Stolpe Banke og satte kursen mod Neksø. Kl. 0900 opdagedes det, at store mængder vand var trængt ind i fartøjets lastrum og lukaf. Der lænsedes med motor- og håndpumpe samt med en pøs, og det forsøgtes forgæves at lokalisere lækagen. Kl. 1030 gik de ombordværende - 2 mand - om bord i et andet fiskefartøj, der var kommet til undsætning, og som tog J. på slæb mod Neksø. Kl. ca. 1300 kæntrede J. og sank ca. 25 sm. Ø. $\frac{1}{2}$ S. for Neksø.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes, at fartøjet har arbejdet sig læk i søen.

MASKINHAVARI

270. Ff. DIAMANT af Skagen, 187 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På fiskeri i Nordsøen.

Havareret d. 17. jan. i Nordsøen; *søgt nødhavn*. (66)

Søforklaring i Frederikshavn d. 3. marts.

Kl. 0330, da D. i stille vejr var beskæftiget med trawlfiskeri på Bressay-Shoal, skulle trawlet hales ind. Herunder kom trawlet i skruen, og motoren stoppede. Kl. 2200 blev D. taget på slæb af et over radioen tilkaldt fiskeskib og slæbt ind til Lerwich.

271. Ff. LARS-IS af Frederikshavn, 40 B.R.T. Bygget 1945 af træ. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til dansk havn.

Motorhavari d. 26. jan. i Nordsøen. (27)

Søforklaring i Hirshals d. 4. feb.

Kl. 0930, da L.-I. under en stiv SØ.-lig kuling befandt sig 120 sm. V. for Obrestad fyr, stoppedes skruen, medens en mand gik fra styrehuset til motorrummet for at smøre motoren. Herunder drev fartøjet tværs i søen og rantes kort efter af en sø, som slog ind over agterskibet, hvorved der trængte så meget vand ned i motorrummet, at motoren måtte stoppes. Motorrummet lænsedes med håndpumpen, men da det ikke var muligt at starte motoren igen, tilkaldtes hjælp. Kl. 2200 kom L.-I. under bugsering mod Haugesund, hvortil det ankom d. 27. jan. kl. 2300.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

272. Ff. ASTOLO af Skagen, 37 B.R.T. Bygget 1944 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

Maskinhavari d. 6. feb. i Nordsøen. (135)

Søforklaring i Skagen d. 27. maj.

Kl. ca. 1800, da A. under en jævn NØ.-lig brise med ringe sø befandt sig på Fladen Grund beskæftiget med indhivning af trawlet, knækkede skruesakslen, idet skruen blev sat på bak. Et tilkaldt fiskefartøj slæbte A. til Peter Head, Skotland.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes et gammelt brud på skruesakslen.

273. Ff. JEANNIE af Skagen, 20 B.R.T. Bygget 1962 af træ. På rejse fra Thyborøn til fiskeplads.

Havari d. 17. feb. ved Jyllands V.-kyst; *grundstødt*. (58)

Søforklaring i Lemvig d. 7. marts.

Kl. 0130 afsejlede J. i stille klart vejr fra Thyborøn. Da skibet var kommet ud af Thyborøn kanal opdagedes det, at skruen ikke trak, og at skibet drev mod høfden på kanalens

N.-side, hvor det kort efter tog grunden og blev stående. Kl. 1130 kom J. flot ved fremmed hjælp og blev bugseret til Thyborøn, hvor en undersøgelse viste, at koblingsmuffen på skrueakslen var sprængt.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til maskinhavariet.

274. M/S MORILD af Egernsund, 299 B.R.T. Bygget 1957 af stål.

Motorhavari d. 20. feb. i Valencia havn. (56)

Søforklaring i Valencia d. 3. marts og i Odense d. 13. april.

Kl. ca. 0300, da M. lå forføjet langs kaj i Valencia, begyndte lysmaskinen at gå langsommere, og kort efter gik den i stå. En undersøgelse viste, at der var trængt vand ind i maskinrummet, og at vandet nu stod ca. 3" over dørken. Hovedmotoren og lysmaskinen blev startet, men da de arbejdede i vand, og vandet i maskinrummet tilsyneladende ikke steg, blev maskinerne lidt efter stoppet. D. 21. feb. kl. ca. 1730 blev lænsning af maskinrummet påbegyndt ved hjælp af pumper fra land, og kl. ca. 23 var skibet læns.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at lænse- og kølevandssystemet var i uorden.

275. M/S NUDDE af Korsør, 149 B.R.T. Bygget 1909 af stål. På rejse fra Göteborg til Kalundborg med foderstoffer.

Motorhavari d. 25. maj i Kattegat. (132)

Søforklaring i Frederikshavn d. 1. juni.

Kl. 1415 passerede N. under en svag SV.-lig brise Tistlarne fyr om bb. Kl. 1440 konstateredes det, at olietrykket på motoren, der sidst var tilset og smurt kl. 1415, var faldet til nul. En nærmere undersøgelse viste, at et olierør var sprængt. Skaden udbedredes, men det viste sig ikke muligt at tørne motoren. D. 26. maj kl. 0030 kom N. under bugsering mod Frederikshavn, hvortil skibene ankom kl. 0600.

Anm. Årsagen til motorhavariet fremgår af det ovenfor anførte.

276. Ff. OLA HORN af Våg, 198 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På fiskeri ved Grønlands V.-kyst.

Maskinhavari d. 5. juni ved Grønlands V.-kyst. (268)

Søforklaring i Våg d. 5. nov.

D. 5. juni, da O.H. under en svag N.-lig brise med dis og tæt drivis var ved at bjærge liner, gik skibet fast i isen. Da O.H. var kommet fri af isen, mærkedes rystelser i agterskibet. Fiskeriet fortsattes, men da O.H. den 19. juni ankom til Våg konstateredes, at krumtaplejerne var stærkt beskadiget, ligesom det senere konstateredes, at skruebladene var beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at maskinhavariet skyldes, at skruen er blevet beskadiget af is.

277. M/S KATJA LOZ af Randers, 385 B.R.T. Bygget af stål. På rejse fra Gamleby til Honfleur med træ.

Maskinhavari d. 12. juni i Nordsøen. (166)

Søforklaring i Århus d. 8. juli.

Kl. 0800, da K.L. under en svag NNØ.-lig luftning med diset vejr befandt sig på 51°46'7"N., 3°03'Ø., hørtes en bankende lyd fra maskinen. En undersøgelse viste, at maskinrummet var fyldt med røg, hvorfor maskinen blev stoppet. Kl. ca. 0900 konstateredes det, at to krumtaplejer var brændt sammen, hvorefter der forsøgte at tilkalde hjælp over radioen, der imidlertid ikke fungerede. Kl. 1545 tilkaldtes ved hjælp af et forbipasserende skib et bjærgningsfartøj, som d. 13. juni kl. 0005 tog K.L. på slæb til Vlissingen, hvortil skibet ankom kl. 0545.

Anm. Ministeriet må antage, at maskinhavariet skyldes svigtende smøreolietilførsel.

278. Ff. SAINT JACQUES af Våg, 173 B.R.T. Bygget 1918 af eg. På fiskeri i Det nordlige Atlanterhav.

Motorhavari d. 14. aug. i Det nordlige Atlanterhav; *sprunget læk*. (328)

Søforklaring i Våg d. 14. dec.

Kl. ca. 2100, da S.J. i stille klart vejr befandt sig på 64°55'N., 7°40'V. i færd med at sætte sildegarn, blev maskinen bakket for at strække garnene. Kl. ca. 2130 mærkedes en voldsom rystelse i skibet, hvorfor maskinen blev stoppet. En undersøgelse viste, at krumtapakslen var knækket. Samtidig konstateredes det, at der var vand i maskinrummet. Lænsning med maskin- og håndpumper blev påbegyndt, samtidig med at der tilkaldtes hjælp over radioen. D. 16. aug. kl. 1900 blev S.J. taget på slæb af et redningsfartøj, og d. 18. aug. kl. 0800 ankom skibet til Våg.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes, at S.J.s skrue har tørnet en under-vandshindring.

279. M/S KIMBER af Nørresundby, 300 B.R.T. Bygget af stål. På rejse fra Antwerpen til Bilbao.

Maskinhavari d. 3. nov. i Den engelske Kanal. (292)

Søforhør i Frederikshavn d. 18. jan. 1967.

Kl. 1100, da K. befandt sig i Den engelske Kanal, begyndte maskinen at ryge. En nærmere undersøgelse viste, at brændstofpumpe nr. 4 var læk ved omløbermøtrikken, som efterspændtes. Omdrejningstallet reduceredes fra 400 til 350 omdr./min. Kl. 1315 opdagedes det, at møtrikken var revnet. Kl. 1730 stoppedes maskinen, og 2 røde lys sattes. Kl. 1800 var skaden udbedret, men ved tilkobling af skruen gik maskinen i stå. Det viste sig, at brændstofpumpe nr. 1, 2 og 4 havde sat sig fast. Kl. 1920, da K. befandt sig ud for Lorient, tilkaldtes slæbebåd. D. 4. nov. kl. 1100, da K. befandt sig ca. 4 sm SV. for La Jument, blev K. taget under bugsering af en coaster. Kl. ca. 1130 sprang slæbetrossen, hvorefter skibet drev mod NØ. Kl. 1300 blev K. taget under bugsering af en slæbebåd mod Brest, hvortil skibene ankom d. 5. nov. kl. 0545.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til, at brændstofpumperne ikke fungerede.

280. M/S KITTE THOLSTRUP af Esbjerg, 397 B.R.T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra Diego Suarez til Reunion i ballast.

Motorhavari d. 7. nov. i Det indiske Hav. (320)

Søprotest i Aden d. 14. dec.

Kl. 1715 GMT, da K.T. under en let SØ-lig brise med ringe sø befandt sig på 14°43'S., 51°22'Ø., havarerede hovedmotorens kobling, og motoren stoppedes. I de følgende dage drev K.T. mod V. D. 10. nov. kl. 1515 ankredes 1,7 sm. fra Madagascars kyst, ca. 7 sm. N. for Antalaha fyr. D. 11. nov. kl. 1500 blev K.T. taget på slæb af en tilkaldt slæbebåd, og d. 12. nov. kl. 2200 ankredes på Diego Suarez' red.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til motorhavariet.

281. Ff. LERWICK af Skagen, 42 B.R.T. Bygget 1966. På fiskeri i Nordsøen.

Havareret d. 10. nov. i Nordsøen. (341)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 14. nov.

Kl. ca. 0800, da L. skulle påbegynde fiskeri på Fladen Grund, hørtes et brag fra skruen, og motorens omdrejningstal forøgedes stærkt. En undersøgelse viste, at skruen var gået tabt. D. 12. nov. blev L. taget på slæb og bugseret til Skagen, hvor det viste sig, at også agterstævnen var beskadiget.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

282. Ff. CARLI EGIDIUSSEN af Ebeltoft, 20 B.R.T. Bygget 1961 af træ. På fiskeri i Kattegat.

Motorhavari d. 27. nov. i Kattegat; *søgt nødhavn*. (354)

Søforklaring i Grenå d. 2. marts 1967.

Kl. 2030, da C.E. var beskæftiget med trawlfiskeri ved Hastens grund, gik motoren pludselig i stå, hvorefter man samlede trawlwirerne i stævnklydset for at holde fartøjet op i vinden. Alle forsøg på at starte motoren var forgæves, og om formiddagen d. 29. nov. sprang trawlwirerne. Nyt ankergrej riggedes til ved hjælp af skibets anker og resten af trawlwirerne, men dette arrangement kunne under den opfriskende SØ-lige vind ikke holde fartøjet, der herefter begyndte at drive N.-over. Om eftermiddagen d. 30. nov. blev fartøjet taget på slæb af et forbi sejlede skib og slæbt ind til Hals.

283. M/S MONICA MUNKSHOLM af København, 500 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Trondheim til Hamburg med kobberkoncentrat.

Maskinhavari d. 31. dec. i Nordsøen. (335)

Søforklaring i Hamburg d. 5. jan. 1967.

Kl. ca. 1920, da M.M. under en SV.-lig storm med meget svær sø befandt sig på 55°47'N., 06°30'Ø., rev et i en bøjle over hovedmotoren anbragt reservestempel sig løs og faldt ned over de tre forreste cylindre, hvorved 6 vippearmer og 2 stødstænger bøjedes. M.M. ankrede op, og der tilkaldtes bugserhjælp. D. 1. jan. 1967 kl. 0840, da bugserbåden var ankommet, havarerede ankerspillet under ophivning af ankeret. Kl. 0945 kappedes ankerkæden, og kl. 1010 blev M.M. taget på slæb mod Esbjerg, hvortil skibene ankom kl. 2355.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

ANDRE HAVARIER

284. M/Fg. KATTEGAT af Grenå, 2375 B.R.T. Bygget 1961 af stål. På rejse fra Grenå til Hundested med passagerer og biler.

Havareret i Kattegat, tørnet molehoved og rørt grunden d. 1. jan. i Grenå havn. (7)

Søforklaring og søforhør i Grenå d. 18. jan.

Kl. 1430 afgik K. under en SØ.-lig storm fra Grenå havn. Der bakkedes ud af havnen med langsom fart, og stadig bakkende styredes mod lysbøjen Naveren i den hensigt at vende skibet i nærheden af bøjen. Da K. befandt sig ca. 400 m fra bøjen, brød en sø ind over agterenden, hvorved porten til bildækket blev slået ind, og 8 personvogne kom helt under vand. Der opstod en kraftig slagside til stb. Maskinen beordredes frem, og skibet drejedes op i vinden. Da skibet ikke rettede sig op, og da der vedblev at komme vand ind på bildækket, sejlede K. tilbage til Grenå havn. Da skibet ankom til Grenå havn, var der ingen disponibel kajplads, hvorfor der ankredes i havnen. Under opankringen tog K. grunden flere gange og tørnede med stævnen mod et molehoved, hvorved der opstod en bule i boven.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

285. M/S AFRIKA af København, 3897 B.R.T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Boma til Antwerpen med træ, stykgods og bananer.

Havareret d. 19. og 20. jan. i Biscaya Bugten. (15)

Søforklaring i Antwerpen d. 25. jan.

D. 19. kl. 2400, da A. under en hård VSV.-lig kuling med meget svær sø befandt sig i Biscaya Bugten, konstateredes det under inspektion af dækslasten, at denne havde forskubbet sig både nå for- og agterdæk. Alle kæde- og wiresuringer blev efterspændt. En senere undersøgelse viste, at lønningen i stb. side var trykket ca. 2 fod ud, at forskibets dækstøttesvejsninger var sprængt, samt at 3- og 4-lastens pej- og lufrør var beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

286. M/S KNUDSVIG af Åbenrå, 300 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Bruxelles til Civita Vecchia med profiljern.

Havareret d. 21. feb. ved Spaniens SV.-kyst; forlist. (61)

Søforklaring og søforhør i Åbenrå d. 4. marts.

D. 17. feb. kl. 0055 passerede K. under en SV.-lig kuling Kap Finisterre, hvorefter der fortsattes for håndstyring og med skiftende fart efter vejrforholdene, der vekslede mellem vindstyrke 4 og 10. D. 20. feb. kl. 1130 passeredes Kap St. Vincent i 3,8 sm. afstand, hvorefter der holdtes en sejlet kurs af rv. 111°. Kl. 1210 pejledes Pt. de Sagre i rv. 58°, afstand 3,0 sm. Det blæste nu en hård SV.-lig kuling med meget svær sø, og da skibet lå bedre i søen, blev motoren sat på fuld kraft frem, og selvstyringen kobledes til. Kl. 1730 opdagedes det, at en lønningsstøtte midtskibs i stb. side samt luft- og pejlør til ballasttanke nr. 2 og 3 var knækket ved svejsningen til dækket. Skibet blev drejet til vinden, og motoren sat på meget langsomt frem. De knækkede rør blev fjernet og hullerne proppet til, medens skanseklædningen afstivedes med planker, og bb. 3-tank fyldtes. Derefter fortsattes mod Gibraltar med motoren gående halv kraft frem. Kl. 2145 mærkedes rystelser i skibet, hvorfor farten mindskedes, og skibet lagdes med agterenden mod søen. Det konstateredes nu, at 8 lønningsstøtter i stb. side var knækket i svejsningen i dækket, og at skanseklædningen var forskubbet. Dækstøtterne blev afstivet med træ, og kl. 2200, da skibet befandt sig på 36°33'4N., 8°03'5V., besluttedes det at ændre kurs mod Cadiz. Da søen stadig slog ind over skibet, blev motoren sat på meget langsomt frem, og kursen afpassedes efter forholdene. D. 21. feb. kl. 0300 havde K. 5° stb. slagside. Gentagne radiopejlinger mellem kl. 0200 og kl. 0430 viste, at den beholdne kurs var 078°, den beholdne fart 5—6 knob. Der lænsedes skiftevis fra 2- og 3-tanken. Pejlingen af stb. rendesten viste intet unormalt. Kl. 0430, da Culatra havdes i rv. 298° og St. Antonio i rv. 341°, mærkedes påny rystelser i skibet. Det viste sig nu, at forreste lufrør til 2-tanken samt endnu en dæksstøtte var knækket i dækket. Der lænsedes nu fra 2-tanken. Fra kl. 0430 til kl. 0500 forøgedes slagsiden fra 5° til 15°, og der påbegyndtes lænsning fra stb. rendesten. Redningsbåden og den oppustelige redningsflåde blev gjort klar. Radiosenderen viste sig at være uvirksom. Slagsiden forøgedes hurtigere, og kl. 0600 opsendtes faldskærmssignal. Da der nu sås skibe forude, blev motoren sat på fuld kraft frem, og yderligere 3 faldskærmssignaler opsendtes. Slagsiden var nu 45°-50°. Kl. 0655, da skibet havde 65°-70° slagside, stoppedes motoren, og kl. 0700 gik besætningen i redningsflåden. Ca. 5 minutter senere sank K. ca. 30 sm. fra land på ca. 36°44'N., 7°08'V. D. 22. feb. kl. 1150 blev besætningen taget op af et forbi-passerende skib.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

287. Ff. LINE DALGAARD af Strandby, 20 B.R.T. Bygget 1956.

Ekspllosion om bord d. 21. feb. i Skagen havn; *sunket*. (73)

Politirapport dat. 21. feb.

Søforklaring i Frederikshavn d. 11. marts.

Kl. ca. 0630, medens L.D. lå fortøjet i Skagen havn uden besætning om bord, gik en fisker om bord for at sætte varme på og lave kaffe. Kort efter indtraf en eksplosion om bord i L.D. Den ombordværende, der var blevet kvæstet i ansigtet, blev bragt i land og kørt til hospitalet. Kl. 0640 sank L.D. Skibet er senere hævet igen.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at fiskeren, der havde åbnet for gas-hanen og observeret, at der ikke var mere gas i flasken, skiftede flasken ud uden at lukke for hanen på gasapparatet, og at den i mellemtiden udstrømmende gas er blevet antændt, da gasapparatet derefter skulle tændes.

288. M/S ADOLPH af Odense, 270 B.R.T. Bygget 1899 af stål.

Vand i maskinrummet d. 24. juni i Bogense havn. (208)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24. juni.

Kl. ca. 0630, da A. lå fortøjet ved kaj i Bogense havn, åbnedes søventilen til kølevand, hvorefter hovedmotoren startedes. Kl. ca. 0730 konstateredes der ca. 30 cm vand i maskinrummet, hvorfor hovedmotoren standsedes, samtidig med at lænsning påbegyndtes. Da vandet fortsat steg, tilkaldtes hjælp fra land, og kl. ca. 1000 var skibet læns.

Anm. Ministeriet må antage, at uheldet skyldes fejl i læsepumpens kontraventil.

289. M/S ANNO af København, 146 B.R.T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Skagen til Stavanger med sukker.

Havareret den 1. juli i Skagerak; *søgt nødhavn*. (162)

Søforklaring i Skagen d. 4. juli.

Kl. 0015, da A. under en stiv til hård V.-lig kuling med høj sø befandt sig 65 sm. V.t.N. af Skagen, opdagedes det, at skruen slog mod den skærm, der omgav skruehullet. Skruen blev straks koblet fra, hvorefter A. drev for vejret. Kl. 0945 blev A. taget på slæb af et fiskes fartøj og bugseret til Skagen, hvortil skibene ankom kl. 2230.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

290. M/S SALTHAMMER af Neksø, 299 B.R.T. Bygget 1950 af stål.

Havari d. 12. aug. i Hamina. (199)

Rapport dat. 19. aug.

Kl. ca. 1800, da S., som var tillastet med træ i lastrum og på dæk, skulle afgå fra Hamina, krængede skibet kraftigt over til bb., da fortøjningerne blev kastet. S. blev bakket tilbage og fortøjet langs siden af et andet skib, hvorefter dækslasten blev omstuvet. Under arbejdet hermed krængede skibet over til stb., hvorfor en del af lasten blev losset. Der pejledes 4" vand i lastrummet, hvorfor lænsning påbegyndtes, og i de følgende dage konstateredes der fortsat vand i lastrummet. D. 15. aug. kl. 1710 afgik S. til Helsinki, efter at yderligere en del af lasten var losset.

Anm. Ministeriet må antage, at skibets slagside i Hamina skyldes fri væskeoverflade af vand, der er trængt ind i lastrummet gennem en lækage i skroget.

291. M/S ELISABETH MÆRSK af København. 11527 B.R.T. Bygget 1951 af stål.

Havareret d. 4. nov. i Napoli havn. (283)

Søforklaring i Palermo d. 12. nov.

Kl. 0830, medens E.M., der var fortøjet i Napoli havn, under en ØSØ.-lig storm med svær dønning blev holdt fri af kajen ved hjælp af stb. anker og en ankerfortøjning agter, sprang wiren i ankerfortøjningen, hvorefter skibet flere gange kom i berøring med kajen. Der konstateredes indtrykninger i skibssiden ved nr. 2-4 og 6 lastrum, samt en mindre lækage til nr. 6 lastrum.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

292. M/S LIS GELLERT af Åbenrå, 297 B.R.T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Vejle til Hammerhavn i ballast.

Havareret og sat på grund d. 7. nov. ved Samsø's V.-kyst. (271)

Strandingsindberetning dat. 7. nov. Søforklaring i Fredericia d. 11. nov.

Kl. 1800, da L.G., der førte ca. 74 tons vandballast, under en svag Ø.-lig brise befandt sig V. for Samsø, begyndte skibet at få stb. slagside, og kl. 1900 trykkes til alle ballasttanke. Kl. 2000 viste det sig, at der var søvand i lastrummet, og det var ikke muligt at få nogen af skibets to lastlæsepumper til at virke. Slagsiden blev stadig større, og ca. 60 liter smøreolie løb fra motoren, som stoppedes. Fra kl. 2030 til kl. 2120, da L.G. befandt sig

ca. 1 sm. fra Kolby Kås, forsøgte det forgæves ved lyd- og lyssignaler at tilkalde hjælp fra land. Kl. 2130, da skibet havde ca. 2 m vand i lastrummet, og slagsiden var vokset til ca. 35°, startedes motoren, og L.G. satte på grund N. for læmolen i Kolby Kås havn. D. 8. nov. påbegyndtes lænsning med en fra land rekvireret pumpe, og kl. 0220 blev L.G. bragt flot ved hjælp af et fiskefartøj. Kl. 0230 var skibet næsten læns, og kl. 0315 forstøjedes i Kolby Kås havn.

Anm. Ministeriet må antage, at slagsiden skyldes, at søvand er trængt ind i skibets lastrum gennem en lækage i tanktoppen.

293. M/S MOGENS GRÆSBORG af Glyngøre, 299 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Roncorn til Varberg med soda.

Havareret d. 2. dec. i Det irske Hav; *søgt nødhavn*. (314)

Rapport fra føreren dat. 3. dec.

Kl. 0620, da M.G. under en stærk N.-lig storm var på vej S.-over i Det irske Hav, brød en svær sø ind over skibet og ødelagde en del af bb. skanseklædning. Kursen satte mod Belfast, hvortil skibet ankom kl. 1315 efter en kort tid at have ligget til ankers for at frigøre den beskadigede del af skanseklædningen.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

294. M/S C. HERUP af Marstal, 311 B.R.T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra København til Topsham med øl.

Ekspllosion om bord d. 4. dec. (322)

Søforklaring og søforhør i Marstal d. 20. dec.

Kl. 2230, da C.H. under en NV.-lig kuling med høj sø befandt sig i Nordsøen, indtraf der en eksplosion i et storesrum. En undersøgelse viste, at en formodet tom gasflaske, der var anbragt i rummet, havde revet sig løs og var væltet. Derved var ventilen blevet bøjet. Ved eksplosionen skete der skade på dæk og skot.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes, at gas fra gasflasken er sivet ud af den beskadigede ventil og er blevet antændt af gnister fra en elektromotor, der arbejdede i storesrummet.

295. SM. DORIANA af Fakse Ladeplads, 128 B.R.T. Bygget 1930 af stål.

Søvand trængt ind i lastrummet d. 11 og 12. dec. i Rønne havn. (321)

Søforklaring i Rønne d. 15. dec.

D. 11. dec. kl. 0900, da D. lå forstøjet i Rønne havn, stod der søvand på dækket. Der lænsedes ved hjælp af hovedmotoren og senere ved hjælp af hjælpemotoren indtil kl. 1800, da lænsledning og søventil afspærredes. D. 12. dec. kl. 0600 stod der ca. 1/2 m vand på dækket. Det konstateredes, at afspærringsmidlerne stadig var tillukket. Da det viste sig, at der stod ca. 1 1/2 m vand i lastrummet, tilkaldtes redningskorpset, som pumpede D. læns.

Anm. Ministeriet må antage, at udenbords vand er trængt ind i lænsesystemet gennem den åbentstående overbord ventil og videre ud i lastrummet gennem lænsepumpens sugeledning.

296. Ff. INDIANA af Hirshals, 36 B.R.T. Bygget 1943 af træ. På rejse fra Hirshals til Smögen med rejer.

Havareret d. 18. dec. i Kattegat. (336)

Søforklaring i Hjørring d. 4. jan. 1967.

Kl. ca. 1100, da I. befandt sig 11 sm. SV. for Hållö fyr, styrende NØ. med vinden agtenind styrke 5-6, mistede fartøjet pludselig styringen. En undersøgelse viste, at rorstammen var knækket. Et nødrør riggedes til, og rejsen fortsattes. Kl. ca. 1315 tilkaldtes lods båden fra Hållö. Kl. ca. 1545 var lods båden fremme og tog I. på slæb til Smögen havn, hvortil man ankom kl. ca. 1800.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

297. M/S VILLA ANDREASEN af København, 399 B.R.T. Bygget 1963 af stål. På rejse fra Weston Point til Varberg med soda.

Havareret d. 23. dec. i Nordsøen; *søgt nødhavn*. (334)

Søforklaring i Frederikshavn d. 4. jan. 1967.

Kl. 2145, da V.A. under en orkanagtig NV.-lig storm befandt sig i Nordsøen styrende 98°, blev skibet ramt af en svær sø, der brød ind over bb. side, hvorved skibet fik ca. 60° slagside til stb. Kl. 2200 blev nødsignaler udsendt over radioen, og det blev påbegyndt at rette skibet op ved hjælp af ballastsystemet. Kl. 0230 var det lykkedes at bringe skibet på næsten ret køl ved at fylde bb. bundtanke. En undersøgelse viste nu, at der under krængningen var trængt vand ind i stb. bundtanke gennem luftrør i stb. side, hvoraf et enkelt havde fået en lækage. Kl. 0450 blev V.A. observeret på 58°09'N., 1°43'Ø. af en engelsk eftersøgningsmaskine. Senere kom flere skibe til stede, og et af dem ledsagede V.A. ind til Egersund, hvortil skibene ankom d. 25. dec. kl. ca. 1000.

298. M/S KIRVI af Frederikshavn, 299 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Cuxhaven.

Havareret d. 25. dec. i Nordsøen; *søgt nødhavn*. (338)

Søforklaring i Nykøbing Mors d. 13. jan. 1967.

Kl. 1550 passerede K. under en NV.-lig storm med svær sø Borkumriff fyrskib. Kl. 1920 tog skibet flere svære søer over stb. side, og kort efter opdagedes det, at skanseklædningen i stb. side var revet løs, samt at stb. fylderør til brændolietanken var revet over, hvorved der løb vand ned i tanken. Skibet blev drejet bort fra vinden, og det knækkede fylderør proppedes til. Da det på grund af skibets arbejde i søen viste sig umuligt at få udskilt søvand fra brændolien, blev kursen sat mod Borkum. Kl. ca. 2230 opnåedes kontakt med lodsåden, som sejlede foran K. mod land. Kl. 2345 stoppede maskinen på grund af vand i brændolien, og da det viste sig umuligt at få maskinen startet igen, blev K. taget på slæb af lodsåden. D. 26. dec. kl. 0300 ankrede K. op ved Borkum.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

BRAND

299. Ff. JANE af Neksø, 20 B.R.T. Bygget 1949 af træ.

Brand ombord d. 10. jan. i Neksø havn. (98)

Politirapport dat. 10. jan.

Kl. ca. 1530, da J. lå på bedding i Neksø havn, skulle en smed med en skærebrænder overskære en tørnstang i maskinrummet. Inden arbejdet blev påbegyndt, blev maskinrummet i nærheden af arbejdsstedet kraftigt oversprøjtet med vand, ligesom arbejdet blev afbrudt flere gange for yderligere oversprøjtning. Pludselig opdagedes kraftig røgudvikling i maskinrummet, hvorfor arbejdet blev standset, samtidig med at der sprøjtedes vand på arbejdsstedet. Da røgudviklingen fortsatte, blev maskinrummet lukket, samtidig med at brandvæsen fra land tilkaldtes. I løbet af kort tid blev branden slukket af brandvæsenet.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at træværk er blevet antændt af gnister fra skærebrænderen.

300. M/S HANNIBAL af Årøsund, 231 B.R.T. Bygget 1959 af stål.

Brand om bord d. 11. jan. i Næstved havn. (74)

Politirapport dat. 11. jan.

Kl. ca. 0610, da H. lå fortojet ved kaj i Næstved havn, vågnede styrmanden ved stærk røgudvikling i lukafet. Han slog et køje ud og opdagede straks efter, at der var ild i en hynde på en briks i lukafet. Brandvæsenet fra land tilkaldtes og kom kort efter til stede og slukkede ilden. Ved branden blev lukafet en del ødelagt af røg og vand.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes uforsigtighed ved tobaksrygning.

301. Ff. NORDSTRAND af Skagen, 20 B.R.T.

Brand om bord d. 13. jan. i Skagen havn. (65)

Rapport fra statens skibstilsyn og politirapport dat. 13. jan.

Kl. ca. 1200, da N. lå fortojet i Skagen havn, vågnede et i lukafet sovende medlem af besætningen ved knasen fra en i lukafet udbrudt brand. Efter forgæves at have forsøgt slukning med vand, tilkaldte den pågældende redningskorpset, som kom til stede og slukkede branden. Ved branden ødelagdes lukafet.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at varme fra aftræksrøret fra lukafets olieamin har forplantet sig til træværket i skoddet mellem lukafet og kabyssen.

302. SM. KONGSØRE af Holbæk, 100 B.R.T. Bygget 1944 af eg.

Brand om bord d. 25. jan. i Københavns havn. (87)

Rapport fra statens skibstilsyn samt politirapport dat. 25. jan.

Kl. ca. 1900, medens K. lå fortojet i Nyhavn uden besætning om bord, opdagede et medlem af besætningen ved sin ankomst til skibet, at det brændte i lukafet forude. Efter at have forsøgt at slukke ilden med en ildslukker, tilkaldtes brandvæsenet, som hurtigt fik branden slukket. Ved branden blev lukafet raseret.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at en tændt petroleumslampe er blevet efterladt i lukafet, uden at vægehøjden var rigtigt indstillet.

303. Ff. ANROVA af Skagen, 47 B.R.T. Bygget 1959 af eg og bøg.

Brand om bord d. 1. feb. i Skagen havn. (77)

Politirapport dat. 2. feb. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 3. feb.

Kl. 2330, medens A. lå fortøjet i Skagen havn uden besætning om bord, opdagedes det, at der var opstået brand om bord i lukafet. Brandvæsenet fra land fik hurtigt ilden slukket. Ved branden opstod en del skade på lukafet.

Anm. Det kan ikke udelukkes, at branden skyldes overophedning af træværket omkring røgrøret fra en ildovn.

304. Ff. DIRTSA af Skagen, 30 B.R.T. Bygget 1965 af træ. På fiskeri i Nordsøen.

Brand om bord d. 1. feb. i Nordsøen. (29)

Søforklaring i Skagen d. 7. feb.

Kl. ca. 0500, da D. lå opankret uden vagt på dækket ca. 40 sm. SV. for Egersund, opdagedes det, at det brændte kraftigt i styrehuset samt i en del fiskekasser, der stod stablet på dækket i bb. side. Slukning blev straks påbegyndt med vand i pøse, samtidig med at de brændende fiskekasser blev kastet over bord. Kl. ca. 0600 var branden slukket. Senere blev D. taget på slæb af et andet fiskefartøj og bugseret til Skagen. Ved branden blev styrehuset totalt raseret.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke, at branden skyldes en fejl i den elektriske installation.

305. M/S SLESVIG af København, 13393 B.R.T. Bygget 1959 af stål.

Brand om bord d. 1. feb. i Hull. (54)

Søforklaring i Hamburg d. 1. marts.

Kl. 2155, da S. lå fortøjet ved Kaj i Hull, opdagedes det, at der var udbrudt brand i maskinrummet. Der blev straks slået brandalarm, hvorefter slukning af branden ved hjælp af skibets egne slukningsmidler blev påbegyndt. Kl. 2203 alarmeredes brandvæsenet fra land, der kom til stede kl. 2207 og deltog i slukningsarbejdet. Kl. 2220 indtraf en voldsom eksplosion i maskinrummet; men kl. 0100 var branden under kontrol, og kl. 0200 var branden slukket. Ved branden blev maskinrummet og apteringen agter stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at der er opstået et brud på et brændselsolierør, der fører fra en hjælpemotor til forbrugstanken, hvorved brændselsolie er sprøjtet ud og har ramt et hedt udstødsrør og derved er blevet antændt.

306. M/S HENRIK af Marstal, 366 B.R.T. Bygget 1936 af stål.

Brand om bord d. 7. feb. i Kolding havn. (267)

Politirapport dat. 7. feb. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9. feb.

Om formiddagen, medens H. lå fortøjet i Kolding havn, opdagedes det, at der trængte røg op fra nedgangen til førerens kahyt. Det konstateredes, at brandstedet var omkring et lampested i gangens loft. Ilden bekæmpedes med en ildslukker, samtidig med at brandvæsenet tilkaldtes. Kort efter brandvæsenets ankomst var ilden slukket. Ved branden opstod skade på gangens loft, samt vandskade på løsøre i førerens kahyt.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes en kortslutning i lampestedet.

307. Ff. HAVLITTEN af Hirshals, 30 B.R.T. Bygget 1931 af eg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

Brand om bord d. 12. feb. i Nordsøen. (45)

Politirapport dat. 12. feb. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 15. feb. Søforklaring i Hirshals d. 18. feb.

Kl. ca. 0815, da H. lå opankret ca. 60 sm. V. for Hirshals, opdagedes det, at der trængte kraftig røg op fra nedgangskappen til lukafet. Gennem skylighet blev ilden bekæmpet med vand, og kl. ca. 0845 var branden slukket. Ved branden skete der nogen skade på lukafet.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke muligheden for, at branden skyldes fejl ved fartøjets elektriske installation.

308. M/S WILSON II af Søby, 15 B.R.T.

Brand om bord d. 21. feb. i Søby havn. (93)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24. feb.

Kl. 1700, medens W. lå fortøjet i Søby havn uden besætning om bord, indtraf en eksplosion i lukafet, og en mindre brand opstod. Branden slukkedes straks af tililende.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes gas, der er strømmet ud af en lækage i en gasinstallation og er blevet antændt af en brændende ildovn.

309. M/S MARGRETHE HØYER af Vejle, 399 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Liverpool til Vestmannaøerne i ballast.

Brand om bord d. 6. marts i Atlanterhavet. (69)

Søforklaring i Hirshals d. 14. marts.

Kl. ca. 0400, da M.H. under en SV.-lig kuling med svær SV.-lig dønning befandt sig på 61°57'N., 17°37'V., opdagedes en brand i maskinrummet. Olie tilførslen til maskinen blev

standset, og alle luftspjæld lukket, hvorefter slukning med pulverslukkere blev påbegyndt. Kl. ca. 0730 var branden slukket, og kl. 0850 fortsattes rejsen.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at olie fra en lækage i forbrugstanken er strømmet ned over varme maskindele og er blevet antændt.

310. Ff. CARL EGEDE af Godthåb, 196 B.R.T. Bygget 1965 af stål.

Brand om bord d. 9. marts i Godthåb havn. (196)

Politirapport dat. 9. marts. Søforklaring i Godthåb d. 14. marts.

Kl. ca. 0130, da C.E. lå fortøjet ved kaj i Godthåb, opdagedes det, at der var ild i kabysen agter. Slukning med skibets egne slukningsmidler samt med slukningsmidler fra et skib, der lå fortøjet langs siden af C.E., blev straks påbegyndt, og brandvæsenet fra land tilkaldtes. Da brandvæsenet fra land kom til stede, var ilden under kontrol, og kort efter var branden slukket. Ved branden blev kabysen og den elektriske installation en del beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes overophedning af det oliefyrede kabys-komfur.

311. Ff. KIRSTEN af Nekso, 20 B.R.T. Bygget 1961.

Brand om bord d. 9. marts i Nekso havn. (110)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 31. marts.

Kl. ca. 1930, da K. lå fortøjet i Nekso havn, opstod der ild i skoddet og trappen ved nedgangen til lukafet, hvor olieovnens aftræksrør var anbragt. Et medlem af besætningen slukkede ilden med vand. Trappen og skottet blev beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at urenheder i eller fejl ved ovnens olieregulator har medført overophedning af aftræksrøret, hvorefter varmen fra dette har antændt træværket i nærheden.

312. M/S GUNHILD TORM af København, 9261 B.R.T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Corinto til Los Angeles med stykgods.

Brand om bord d. 17.–23. marts i Stillehavet. (85)

Søforklaring i Los Angeles d. 25. marts.

D. 17. marts kl. 1135 afsejlede G.T. fra Corinto, og kl. 1225 kvitteredes lodsen. Kl. 1945 trængte voldsom røg op gennem alle 4-lastens ventilatorer, og der sås ildskær gennem 4-lastens nedgangsskakt. Lastventilationen stoppedes, brandspjældene lukkedes, og ventilatorerne tildækkede med presenninger. Det forsøgte at afkøle nedgangsskakten med vand, for at man kunne lokalisere branden; men forsøget måtte opgives, hvorefter skaktdøren lukkedes. Kl. 1947 beordredes motoren halv kraft frem og kl. 1955 langsomt frem. Kl. 1955 tilsattes 40 flasker kultveilte til 4-lasten. Kl. 2100 var branden tilsyneladende under kontrol, og motoren beordredes fuld kraft frem. Fra kl. 2111 til kl. 2200 holdtes motoren gående meget langsomt frem, medens ventilatorernes overdækning forbedredes. Fra kl. 2200 til d. 18. marts kl. 0840 efterfyldtes forskriftsmæssigt med kultveilte. Kl. 1750, under en opfriskende NV.-lig brise, sås på ny kraftig røgudvikling fra de tildækkede ventilatorer, og kl. 1755 tilsattes damp til 4-lasten gennem kultveilte-rørsystemets ledninger. Under den resterende del af rejsen tilsattes damp til 4-lasten. D. 23. marts ankom G.T. til Los Angeles, hvor brandvæsenet tilkaldtes. Det viste sig nødvendigt at fylde 4-lasten med vand for at slukke ilden.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

313. SM. INGER POULSEN af Nørresundby, 120 B.R.T. Bygget 1916 af stål.

Brand om bord d. 28. marts i Ålborg havn. (82)

Søforklaring i Ålborg d. 1. april.

Kl. ca. 0720, medens I.P. lå på bedding i Vester Bådehavn, opdagedes det, at der var opstået brand i lukafet. Branden bekæmpedes med vand, og brandvæsenet tilkaldtes. Branden blev hurtigt slukket.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at værftsarbejderne, der foretog svejsearbejde, ikke havde en klar aftale med besætningen om at fjerne et midlertidigt træskab, som hver aften blev anbragt i lukafet.

314. M/S TORØSAND af Assens, 397 B.R.T. Bygget 1952 af stål.

Brand om bord d. 9. april i Ronneby. (94)

Søforklaring i Fredericia d. 20. april.

Kl. ca. 0100, da T. lå fortøjet ved Kaj i Ronneby, vågnede ungmanden ved, at kammeret var fuldt af røg. Han forlod straks kammeret, og de øvrige besætningsmedlemmer blev purret ud, hvorefter slukning af en brand i apteringen agter blev påbegyndt med skibets egne slukningsmidler. Brandvæsenet fra land tilkaldtes og kom kort efter til stede og slukkede branden. Ved branden blev apteringen stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes uforsigtighed ved cigaretrykning.

315. Ff. ASTORIA af Hirshals, 34 B.R.T. Bygget 1927 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

Brand om bord d. 17. april i Nordsøen. (114)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 21. april.

D. 17. april, da A. var på fiskeri i Nordsøen, udbrød der brand i motorrummet i nærheden af motorens udstødsrør. Ilden blev slukket i løbet af kort tid ved hjælp af en ildslukker og vand.

Anm. Ministeriet må antage, at udstødsgas har antændt sodaflejringer i røret, hvorved dette er blevet rødgældende og har forårsaget antændelse af ruffets træværk.

316. M/Fg. TRAVEMÜNDE af Gedser, 2498 B.R.T. Bygget 1964 af stål.

Brand om bord d. 30. april i Travemünde havn. (175)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 4. maj.

Kl. 1725, da T. var ved at fortøje i Travemünde havn, gav det automatiske brandmelde anlæg alarm for brand i den i skorstenen indrettede bar, og en over bardisken anbragt sprinkler trådte i funktion. Brandvæsenet fra land tilkaldtes, men ved dettes ankomst var branden slukket med vand ved hjælp af skibets eget brandslukningsudstyr. Der opstod kun brandskade på bardisken.

Anm. Ministeriet må antage, at branden er opstået ved antændelse af emballage o. l., der var henkastet under bardisken.

317. M/Fg. GRENAA af Hundested, 3077 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Grenå til Hundested med passagerer.

Brand om bord d. 13. maj i Kattegat. (176)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 16. maj. Politirapport dat. 17. sept.

Kl. ca. 2015, da G. under en let SØ-lig brise befandt sig ca. ½ times sejlads fra Grenå, opdagedes det, at der var ild i maskinrummet. Slukning blev straks påbegyndt med skibets egne slukningsmidler, og vogndækket afkøledes med vand. Kl. ca. 2100 var ilden slukket, og kl. 2135 fortsattes rejsen til Hundested. Ved Branden blev maskinrummet og herunder den elektriske installation lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at brændselolie er sprøjtet ud gennem en revnet blændflangepakning på stb. fremdrivningsmotors forreste cylinders brændseloliepumpe og er brudt i brand ved berøring med udstødsrør og turbolader.

318. Ff. JETTE JANE af Kolby Kås, 10 B.R.T. Bygget 1934 af træ. På rejse fra Hov til Kolby Kås i ballast.

Brand om bord d. 26. maj i Kattegat; *sunket*. (126)

Søforklaring og søforhør i Nyborg d. 25. juli.

Kl. 1100, da J.J. under en svag Ø-lig brise befandt sig lidt Ø. for Svane-Grund, udbrød der ild i udstødsrøret. Slukning af ilden blev straks påbegyndt med skumslukker og søvand, men ilden bredte sig hurtigt til lyd-potten og herfra til motorrummet. Kl. ca. 1200 begyndte J. J. at tage vand ind i motorrummet, hvorefter fartøjet blev taget på slæb af et tililende lystfartøj, men lidt senere sank J.J. ca. 0,8 sm. S. for den røde 1-kost ved Ringebjerg-Sand på ca. 21 favne vand.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at udstødsgassen har antændt sodaflejringer i udstødsrøret.

319. Ff. HANS STARBÆK af Skagen, 71 B.R.T. Bygget 1958 af stål.

Brand ombord d. 2. juni i Skagen. (161)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 3. juni. Politirapporter dat 2. juni-30. juni.

Kl. ca. 1730, da H.S. lå fortøjet ved kaj i Skagen havn, blev der udført svejsearbejde på skanseklædningen. Under arbejdet faldt gnister ned i vandet og antændte noget oliemættet affald, hvorved der opstod en kraftig brand. Branden blev slukket af brandvæsen fra land. Ved branden skete der mindre skade på H.S. og på Ff. „KEFROVI“ af Ålbæk, der lå fortøjet tæt ved H.S.

Anm. Brandårsagen fremgår af det ovenfor anførte.

320. Ff. KEFROVI af Ålbæk.

Brand om bord d. 2. juni i Skagen havn. (161)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 3. juni.

Se nr. 319.

321. M/S TIKERAK af København, 506 B.R.T. Bygget 1949 af eg. På rejse fra Godhavn til Egedesminde med passagerer, post og stykgods.

Brand om bord d. 3. aug. ved Grønlands V.-kyst; *forlist*. (352)

Politirapport dat. 3. aug. Søforhør i Egedesminde d. 5. aug. Politirapport dat. 13. sept.

Kl. 1915, da T. i stille vejr befandt sig i en afstand af 3,5 sm. NV. for Zimmers Ø, konstateredes brandlugt om bord. Det viste sig, at der var udbrudt brand i maskinrummet. Maskinen stoppedes, og der udsendtes nødmelding. Branden bekæmpedes med skum, vandtåge og kulsyresne. Brandspjæld og skylights lukkedes tæt, og redningsbådene sættes i vandet. Kl. 1932 gik alle passagerer i bådene, som fortøjedes ved forskibet. Kl. 2010 blev passagererne taget om bord i et skib fra Egedesminde. Kl. 2043, da røgudviklingen forhindrede bekæmpelse af branden, blev maskinrummet rømmet og CO₂-anlægget udløst, samtidig med at luftventiler og skylights dækkedes med presenninger. Kort efter gik besætningen med undtagelse af føreren og 1. styrmand i bådene. Kl. 2053 forlod føreren og 1. styrmand skibet. Kl. 2145 kom T. under bugsering mod Egedesminde. Kl. 2350 opankredes T. ca. 0,5 sm. NØ. for Tørveøen. Kl. 2355 gik brandvæsenet fra land om bord med slukningsmateriel. D. 4. aug. kl. 0038 meddelte brandchefen, at det ikke var muligt at slukke branden. Kl. 0045 rømmedes T. Ingen af de 67 ombordværende, hvoraf 20 udgjorde besætningen, kom noget til.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

322. Ff. KIAN af Esbjerg, 37 B.R.T. Bygget 1904 af træ. På fiskeri i Nordsøen.

Brand om bord d. 4. aug. i Nordsøen; *forlist*. (187)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 10. aug.

Om formiddagen, da K. under en stiv kuling befandt sig på 54°55'N., 3°10'Ø., gik motoren i stå. Kl. ca. 1200, da motoren, som havde været meget varm, var kølet noget af, og kølesystem og smøresystem var eftersat, startedes motoren igen. Da motoren imidlertid ikke gik regelmæssigt, haledes redskaberne ind. Under dette arbejde opdagedes det, at motorrummet var røgfylt. Det forsøgtes ved hjælp af en skumslukker at slukke ilden, som tilsyneladende var udbrudt i nærheden af dynamoen. Hjælp tilkaldtes. Skumslukkere og kulsyreslukkere fra tililende fiskefartøjer anvendtes, og motorrummet lukkedes derefter tæt. Kl. ca. 1900 kom K. under bugsering mod Esbjerg, og besætningen – 2 mand – blev taget om bord på et andet fiskefartøj. D. 5. aug. kl. ca. 0600 overtog et redningsskib bugseringen. Kl. ca. 1800 sank K. ca. ½ sm. Ø. for lysbøjen på 55°25'2 N., 8°05'2 Ø.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

323. M/S SIGNE THOLSTRUP af Middelfart, 391 B.R.T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra Skikda til Algier i Ballast.

Brand om bord d. 22. aug. i Middelhavet; *1 mand omkommet*. (193)

Søforklaring i Algier d. 23. aug. og 1. sept. Søforhør i København d. 21. nov.

Kl. 1155, medens S.T. under en svag NØ.-lig luftning befandt sig i Middelhavet på 36°59'N., 4°58'Ø., opdagedes det, at der trængte røg ud fra døren ved nedgangen til maskinrummet i bb. side. En nærmere undersøgelse viste, at det brændte kraftigt i maskinrummet. Ildslukkere blev anvendt, men da det ikke var muligt at komme tæt til brandstedet, havde de ringe virkning. Hovedmotoren stoppedes. Det forsøgtes i røgdykkerudstyr at trænge ned i maskinrummet for at hente maskinchefen, der savnedes, men kraftige flammer hindrede adgangen til rummet. Kl. ca. 1205 lukkedes maskinrummet tæt, og CO₂-anlægget til rummet udløstes. Kl. 1220 brændte det overalt i agterskibet, og de overlevende gik i redningsbådene. Ca. 1 time senere blev de skibbrudne taget om bord på et andet skib. D. 23. aug. var føreren og overstyrmanden om bord, men skibet var stadig i brand, og det var ikke muligt at trænge ned i maskinrummet. D. 24. aug. fandtes maskinchefens lig ved foden af maskinlejdere. Hele agterskibet var da udbrændt.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at der under en opfyldning af forbrugstanken er sket en overfyldning af denne samt af dennes dræntank, hvorved olie er presset op gennem drænrøret fra forbrugstankens spildebakke, der var tilsluttet forbrugstankens overløbsrør, og ud i maskinrummet, hvor olien er blevet antændt af maskineriets hede dele eller af en elektrisk gnist.

324. M/Fg. LANGE LAND af Bagenkop, 907 B.R.T. Bygget 1965 af stål.

Brand om bord d. 25. aug. i Bagenkop havn. (260)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 1. okt.

Kl. 1530 startede sprinklerpumpen i maskinrummet, og en undersøgelse viste, at et sprinklerhoved i kabysen var trådt i funktion og havde slukket en i friturekogerens fedtstof udbrudt brand.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes en defekt termostat i friturekogerens.

325. M/S MEE THOLSTRUP af Esbjerg, 300 B.R.T. Bygget 1950 af stål.

Ekspllosion, brand om bord d. 31. aug. i Nørresundby havn. (217)

Politirapport dat. 31. aug. og 5. sept. Søforklaring og søforhør i Nørresundby d. 1., 8. og 20. sept.

Kl. ca. 1300, medens M.T. lå i Nørresundby havn og lossede gas, konstateredes det, at der var strømmet gas ud i kompressorummet i forskibet, hvorfor løsningen indstilledes. Kl. ca. 1310 mente føreren og styrmanden, at der ikke var mere gas i kompressorummet, hvorfor kompressoren, der drives af en dieselmotor i motorrummet ved siden af kompressorummet, kobledes til. Straks efter mærkedes udstrømmende gas i en sådan mængde, at føreren og styrmanden hurtigt måtte forlade rummet, og lidt efter bemærkedes det, at motoren kørte uregelmæssigt. Motoren stoppedes, og CO₂-anlægget udløstes, men umiddelbart efter indtraf en eksplosion, hvorved føreren og styrmanden, der befandt sig uden for indgangen til motorrummet, blev alvorligt forbrændt, medens en ungmand, der havde vagt på dækket, fik en lettere forbrænding på venstre arm. Føreren og styrmanden blev i en ambulance kørt til hospitalet. Kort efter blev branden slukket af brandvæsen fra land.

326. Ff. SØSTJERNEN af Esbjerg. 12 B.R.T. Bygget 1934. På fiskeri i Nordsøen.

Brand om bord d. 1. okt.; sat på land ved Silde V.-kyst. (245)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 10. okt.

Kl. ca. 0230 påbegyndte S. i godt, let diset vejr trawlfiskeri 3–4 sm. V. for Silde. Kl. ca. 0330 gik motoren, der på rejsen til fiskepladsen havde svigtet, påny i stå. Nogen tid efter, at motoren atter var kommet i gang, sås røg fra fartøjets styrehus, og det viste sig, at der var udbrudt brand i motorrummet. Det forsøgte forgæves at slukke ilden med en skumslukker og med vand, hvorefter kursen sattes mod land. Kl. ca. 0400 grundstødte S. ved Silde V.-kyst på 55°02'N. Besætningen – 2 mand – vadede i land og tilkaldte et redningsfartøj, som kl. ca. 0530 kom til stede og slukkede branden, efter at S.s agterskib og dæk var udbrændt.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

327. Ff. SINDAL af Esbjerg, 45 B.R.T. Bygget 1929 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Esbjerg til fiskeplads i Nordsøen.

Brand om bord d. 3. okt. i Nordsøen; forlist. (244)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 6. okt.

Kl. ca. 2230, da S. under en svag SV.-lig brise med usigtbart vejr befandt sig ca. 12 sm. V.t.N.½ N. af E.R. fyrskib, opdagedes det, at der var ild i motorrummet. Der blev straks slået alarm, og slukning af ilden blev påbegyndt med vand. Da ilden i de næste 10 min. hastigt bredte sig, tilkaldtes et nærliggende fiskeskib ved at affyre tre nødraketter. Fra det tilkaldte fiskeskib forsøgte det forgæves at bekæmpe ilden ved hjælp af vand fra en spulepumpe. Kort efter blev den 3 mand store besætning taget om bord i det tilkaldte fiskeskib. D. 4. okt. kl. ca. 0500 var det meste af agterskibet nedbrændt til vandlinien, og S. sank kort efter.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

328. Ff. NORDSTRAND af Kolding, 32 B.R.T. Bygget 1919 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Fredericia til Grenå i ballast.

Ekspllosion om bord d. 21. okt. i Kattegat; forlist. (250)

Strandingsindberetning dat. 21. okt. Søforklaring i Kolding d. 26. okt.

Mellem kl. 0600 og 0700, da N. under en let til jævn SØ.-lig brise med N.-gående strøm og diset vejr befandt sig mellem Endelave og Samsø, indtraf en eksplosion i motorrummet efterfulgt af en voldsom brand. Det forsøgte forgæves at slukke ilden med ildslukker og med vand. Da radiosenderen ikke virkede, gik besætningen – 2 mand – i gummiredningsflåden. Et par timer senere sås N. synke. Kl. ca. 2100 blev de skibbrudne taget op af et forbi-passerende skib.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til eksplosionen.

329. Ff. TOVE STAGE af Esbjerg, 54 B.R.T. Bygget 1961 af eg og bøg.

Brand om bord d. 21. okt. i Esbjerg havn. (353)

Politirapport dat. 21. okt.

Kl. ca. 0645, medens T.S. lå i Esbjerg havn uden besætning om bord, blev brandvæsenet underrettet om, at der var opstået brand om bord. Kort efter blev branden, der havde raseret skibets lukaf, slukket.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes en kortslutning i et elektrisk kabel, som var anbragt på skottet mellem to køjer.

330. Ff. SUDURLAND af Rituvik, 83 B.R.T. Bygget 1881 af træ.
Brand om bord d. 8. nov. i Runavik. (286)
 Politirapport dat. 8. nov. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9. nov.
 Kl. ca. 1120, da S. lå fortojlet langs kaj i Runavik, opdagedes det, at der var ild i lukafet forude. Slukningsarbejde blev påbegyndt af to skibe, der lå tæt ved. Kl. ca. 1245 var branden slukket. Ved branden blev en del af lukafet beskadiget.
 Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes en fejl i den elektriske installation.
331. SM. LEO af Horsens, 149 B.R.T. Bygget 1919 af stål.
Brand om bord d. 15. nov. i Horsens havn. (306)
 Politirapport dat. 15. nov. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 23. nov.
 Kl. ca. 1630, da L. lå fortojlet ved kaj i Horsens havn, opdagedes det, at det brændte i lukafet forude. Brandvæsenet tilkaldtes, kom til stede og slukkede branden. En undersøgelse viste, at der var opstået brand i noget tøj i nærheden af kakkelovnen. Ved branden blev træværket i nærheden af ovnen en del beskadiget.
 Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes strålevarmen fra den overophedede kakkelovn.
332. Ff. GRETHE af Hadsund, 9 B.R.T. Bygget 1924 af træ. På fiskeri i Ålbæk bugt.
Brand om bord d. 22. nov.; *forlist*. (319)
 Søforklaring i Frederikshavn d. 12. december.
 Kl. ca. 1600, da G. befandt sig i Ålbæk Bugt, opdagedes det, at der var udbrudt brand i maskinrummet. Slukningen blev straks påbegyndt med skumslucker og vand i pøse. Da det ikke lykkedes at slukke branden, og skibet med stoppet motor drev på grund ved Hulsig, blev det forladt af besætningen. Kl. ca. 2045 konstaterede et fartøj med slukningsgrej, at G. var omspændt af flammer, og at et slukningsforsøg ville være forgæves.
 Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.
333. M/Fg. SALLINGSUND af Nykøbing M., 99 B.R.T. Bygget 1961 af eg og bøg.
Brand om bord d. 15. dec. (318)
 Søforhør i Nykøbing M. d. 15. dec. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 16. dec.
 Kl. ca. 0605, da S. lå fortojlet ved færgestedet Plagen, startedes hovedmotoren og lysmaskinen. Kl. ca. 0610 konstateredes kraftig røgudvikling i motorrummet. En undersøgelse viste, at det brændte under dørkpladerne, hvorfor brandvæsen fra land blev tilkaldt. Hovedmotoren blev standset, hvorefter motorrummet blev lukket til. Kort efter ankom brandvæsenet, og efter kort tids forløb var branden slukket.
 Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.
334. M/S HELLE SKOU af København, 4207 B.R.T. Bygget 1962 af stål.
Brand om bord d. 18. dec. i Glasgow havn. (302)
 Indberetning af 21. dec. fra konsulatet i Glasgow.
 Kl. 1445 meddelte messedrengen, at der var opstået brand i hans kammer. Kl. 1500 var branden slukket ved hjælp af skibets udstyr, hvorefter brandvæsenet fra land foretog efterlukning. Messedrengen, der havde pådraget sig forbrændinger af 1. og 2. grad, blev i en ambulance kørt til hospitalet.
 Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.
335. M/S KAREN WINTHER af København, 1600 B.R.T. Bygget 1965 af stål.
Brand om bord d. 18. dec. i Baltimore. (344)
 Søforklaring i Rotterdam d. 19. jan. 1967.
 Kl. 0405, da K.W. lå fortojlet ved kaj i Baltimore, opdagedes det, at der var ild i 2. styrmands kammer. Der blev straks slået alarm, og slukning af branden blev påbegyndt med skibets egne slukningsmidler. Kl. ca. 0450 var branden slukket, og umiddelbart efter kom brandvæsenet, der var blevet tilkaldt af en vagtmand i land, til stede. Ved branden blev officersapteringen stærkt beskadiget.
 Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes uforsigtighed ved tobaksrygning.
356. Ff. SILVANA af Tejn, 17 B.R.T. Bygget 1933.
Brand om bord d. 21. dec. i Tejn havn. (348)
 Politirapport dat. 21. dec.
 Kl. ca. 0400, da S. lå fortojlet ved kaj i Tejn havn, opdagede en forbipasserende, at det brændte i styrehuset. Den pågældende tilkaldte skibets ejer og kort efter brandvæsen fra land. Noget efter kom brandvæsenet til stede, og i løbet af kort tid var branden slukket. Ved branden blev styrehuset raseret.

337. Ff. LISDONE af Skagen, 50 B.R.T. Bygget 1953 af træ.

Brand om bord d. 29. dec. i Skagen havn. (345)

Politirapport dat. 29. dec.

Kl. ca. 0730, da L. lå forløjet i Skagen havn, opdagedes det, at der var opstået brand i lukafet forude. Branden blev hurtigt slukket af skibets besætning. Ved branden opstod mindre skade i lukafet.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke, at branden skyldes selvantændelse i et stykke oliemættet tvist, der var anbragt under olieovns oliestandglas.

338. M/S KARLA-RAS af Egersund, 196 B.R.T. Bygget 1949 af eg.

Brand om bord d. 31. dec. i Københavns havn. (342)

Politirapport dat. 31. dec. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 2. jan. 1967. Søforhør i København d. 12. jan. 1967.

Kl. ca. 1830, medens K.R. lå i Gasværkshavnen, bemærkede føreren, der var alene om bord, brandlugt. En undersøgelse viste, at det brændte i maskinrummet. Brandvæsenet tilkaldtes, og d. 1. jan. 1967 kl. ca. 0200 var branden slukket.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

FORSVUNDET

339. SM. TINA JACK af Ålborg, 99 B.R.T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Stralsund til Middelfart med briketter.

Forsvundet d. 25. til 29. nov. i Østersøen. (303)

Søforklaring og søforhør i Ålborg d. 14. dec.

D. 25. nov kl. 1130 afgik T.J. fra Stralsund, og kl. 1248 kvitteredes lodsens. Der er ikke siden set eller hørt fra skibet. Ligene af 2 mand af besætningen er senere fundet drevet i land ved Ystad.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at skibet er forlist med mand og mus.

Anm. 2. De omkomne var: skibsfører Bent Larsen, dæksdreng Jørgen Andersen og dæksdreng Frank Peter Tinggaard, alle af Ålborg.

OVERBORDFALD

340. Ff. KARINA af Ålbæk. På fiskeri i Nordsøen.

En mand faldet over bord d. 4. maj i Nordsøen. (17)

Søforhør i Hjørring d. 21. juni.

D. 4. maj, da K. under en jævn til frisk SV.-lig brise med nogen sø var i færd med at fiske i farvandet ud for Løkken, tog fartøjet en sø over dækket. Herved blev en fisker, der sad på lugen, slået over bord. Maskinen blev kastet bak, og kort efter blev den overbordfaldne bjærget om bord igen.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes vejrforholdene.

341. M/S SLESVIG af København, 13393 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra Rio de Janeiro til Morrisville.

En mand forsvundet d. 20. maj i Atlanterhavet. (13)

Søforklaring i Morrisville d. 25. maj.

Kl. ca. 0146, da S. under en frisk SØ.-lig brise befandt sig på 20°06'N., 58°40'V., varskoede en matros, at han formodede, at finsk motormand R. Hämäläinen var faldet over bord. Skibet gennemsøgte, men da motormanden ikke kunne findes, lagdes skibet kl. 0242 på modsat kurs, samtidig med at der udsendes meddelelse til Coast Guard samt til alle skibe i farvandet. Kl. 0338 var S. på den position, hvor det formodedes, at Ulykken var indtruffet. Farvandet eftersøgte til kl. 0700, uden at den savnede kom til syne.

Anm. Ministeriet må antage, at motormanden er faldet over bord og druknet.

342. Ff. BODIL MARIE af Esbjerg, 57 B.R.T. Bygget 1960 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

En mand faldet over bord og druknet d. 28. juni i Nordsøen. (18)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 1. juli.

Kl. ca. 1100, da B.M. under en stiv N.-lig kuling befandt sig ca. 12 sm. SV.t.V. af Grådyb barre, opdagedes bedstemand Andreas Larsen af Esbjerg i vandet ca. 50 m agten

for fartøjet. Der blev kastet en redningskrans ud til den overbordfaldne, der kort efter blev bjærget om bord, hvorefter genoplivningsforsøg påbegyndtes. Kl. ca. 1125 blev den pågældende overført til et passagerskib og ført til Esbjerg. Ved ankomsten hertil konstateredes det, at den pågældende var død.

Anm. Ministeriet må antage, at den forulykkede er faldet over bord under en overhaling.

343. M/S HERVARD af Fredericia, 300 B.R.T. Bygget 1951 af stål. På rejse fra Kotka til Dunkerque med træ.

En mand forsvundet d. 2. juli i Østersøen. (19)

Politirapport dat. 2. juli. Søforhør i Rødby d. 10. juli.

Kl. ca. 0810, da H. under en svag brise med ØSØ.-gående strøm befandt sig ca. 4 sm. SØ. for Hyllekrog fyr, savnedes dæksdreng Poul Verner Lorenzen Jensen af Tullebølle, der sidst var set i sin køje kl. ca. 0755. Da en eftersøgning om bord var resultatløs, blev skibet lagt på modsat kurs, og en eftersøgning omkring skibets position kl. 0800 blev påbegyndt. Kl. ca. 1000 udsendtes oplysning om ulykken over radio. Kl. ca. 1300 blev eftersøgningen, der forblev resultatløs, indstillet. Den pågældende er senere fundet druknet.

Anm. Ministeriet har ikke på det foreliggende grundlag kunnet udtale sig om årsagen til ulykken.

344. M/S ARGUS af København, 609 B.R.T. Bygget 1923 af stål.

En mand forsvundet d. 5. juli i Østersøen. (20)

Søforhør i København d. 12. juli.

Kl. 0615, da A. under en svag S.-lig luftning med N.-gående strøm, lå opankret på 55°01'N., 12°34'5 Ø., savnedes hovmester Helge Sigvard Petersen, der sidst var set kl. ca. 0315. Da en eftersøgning om bord var resultatløs, udsendtes melding over radioen, hvorefter A. lettede anker og sammen med et andet skib begyndte en eftersøgning N. og V. for ankerpladsen. Eftersøgningen, der varede til kl. 1300, forblev resultatløs.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er faldet over bord og druknet.

345. Stf. SVEND af Nørresundby, 18 B.R.T. På rejse til Nørresundby.

En mand faldet over bord og druknet d. 9. aug. i Limfjorden. (23)

Politirapport dat. 9. aug. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 11. aug.

Kl. ca. 1345, medens S. under en VSV.-lig kuling med Ø.-gående strøm lå V. for jernbanebroen, hvorfra der vistes stopsignal, hørtes råb, og det viste sig, at den ene af to dæksdrengene, der havde været i færd med at spule dækket, var faldet over bord. S. drejede rundt, og en eftersøgning bistået af et andet fartøj, hvorfra ulykken var blevet set, blev påbegyndt, samtidig med at der tilkaldtes hjælp fra land. Den overbordfaldne blev ikke fundet.

Anm. 1. Den omkomne var: dæksdreng Kurt Sjøe Petersen, Voerbjerg pr. Nørresundby.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at den omkomne har mistet balancen og er faldet over bord og druknet.

346. M/S SIENA af København, 8854 B.R.T. Bygget 1954 af stål. På rejse fra Hull til Christobal.

En mand faldet over bord d. 24. sept. i Atlanterhavet. (38)

Rapport dat. 27. sept. Søforhør i København d. 8. dec.

Kl. 2010, da S. under en let ØSØ.-lig brise med klart vejr befandt sig på 18°02'N., 64°18'V., sprang motormand Archibald Anker Olsen, der opholdt sig på poopdækket, over bord. Der blev straks kastet flere redningskranser med lys over bord, og kort efter blev skibet lagt på modsat kurs og en eftersøgning påbegyndt. Samtidig udsendtes melding over radio til skibe i nærheden og til land. Kl. 2020 sættes en motorredningsbåd i vandet. Eftersøgningen, der varede til kl. 2400, forblev resultatløs.

347. Ff. GRETHE KROG af Frederikshavn, 108 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På fiskeri i Nordsøen.

En mand faldet over bord og druknet d. 5. nov. i Nordsøen. (41)

Politirapport dat. 5. og 6. nov. Søforhør i Hirshals d. 9. nov.

Kl. ca. 0900, da G.K., der sejlede med moderat fart, og som styrede Ø., under en Ø.-lig kuling med urolig sø befandt sig på ca. 57°50'N., 5°40'Ø., skyllede en stor sø ind over dækket, hvor fisker Knud Jensen af Hirshals var beskæftiget på et sted, hvor han ikke kunne ses af føreren, der opholdt sig i styrehuset. Den pågældende eftersøgte forgæves i fartøjet, hvorefter G.K. og et samsejlende fiskefartøj blev lagt på modsat kurs. Kort efter sås den forsvundne fra det andet fartøj, der manøvreredes tæt hen til ham. Da man forsøgte at få

tag i den overbordfaldne, der tilsyneladende livløs flød med ryggen opad, forsvandt han agten for fartøjet. De to fartøjer eftersøgte i ca. 2¹/₂ time forgæves den forulykkede.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er skyllet over bord og druknet.

348. M/S RITA MÆRSK af København, 6310 B.R.T. Bygget 1955 af stål. På rejse fra Cebu til Manila.

En mand forsvundet d. 12. nov. i Stillehavet. (40)

Søforklaring i Yokohama d. 3. dec.

D. 13. nov. kl. 1115, da R.M. befandt sig i Verdi Island Passage, savnedes motormand Kjeld Baungaard af Juelsminde, som sidst var set d. 12. nov. kl. ca. 2230. da han på grund af et ildebefindende gik ud på dækket. Den pågældende eftersøgtes forgæves om bord, hvorefter skibe i området radiotelegrafisk blev anmodet om at holde udvig efter den pågældende, der formodedes at være faldet over bord.

Anm. Ministeriet må antage, at motormanden er faldet over bord og druknet.

349. M/S NORDPOL af København, 4919 B.R.T. Bygget 1955 af stål. På rejse fra Tumaco til Baltimore.

En mand faldet over bord og druknet d. 14. nov. ved Tumaco. (46)

Søforklaring i New York d. 25. nov.

Kl. 1652, da N. befandt sig ud for Farallon de Castillo ved Tumaco, observeredes en mand i vandet agterude. Skibet stoppedes, og en motorredningsbåd sættes i vandet. Eftersøgningen var resultatløs, og en undersøgelse om bord viste, at en ungmand savnedes.

Anm. 1. Den omkomne var: Ungmand Bjarne Funder.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at den pågældende er faldet over bord og druknet.

350. M/S SONGKHLA af København, 8627 B.R.T. Bygget 1953 af stål.

En mand faldet over bord og druknet d. 24. nov. i Hamburgs havn. (43)

Søforhør i København d. 5. dec.

Kl. 0020, medens S. lå fortøjet i pæle i Hansahafen, faldt donkeymanden, der netop fra en båd var trådt op på faldrebets repos, ind mod skibssiden, ned i vandet og forsvandt. Den efterfølgende eftersøgning gav intet resultat.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke, at ulykken skyldes, at den forulykkede har fået et pludseligt ildebefindende.

351. Ff. LIS af Frederikshavn, 15 B.R.T. På fiskeri i Kattegat.

En mand faldet over bord og druknet d. 13. dec. i Kattegat. (50)

Søforklaring i Frederikshavn d. 30. jan. 1967.

Kl. ca. 0200, da L. under en hård ØSØ.-lig kuling befandt sig N. for Læsø og sejlede med vinden på bb. låring, mistede fisker Carl Johan Winther af Frederikshavn, der på dækket i læ af styrehuset var beskæftiget med at rense fisk, balancen og faldt over bord. Skruen blev straks koblet fra, og en redningskrans kastedes ud, hvorefter den overbordfaldne forgæves eftersøgtes i 1¹/₂ time.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

ANDRE ULYKKESTILFÆLDE

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

En mand kommet til skade d. 8. jan. i Svendborg havn. (2)

Politirapport samt rapport fra statens skibstilsyn dat. 8. jan.

Kl. 0900, da AA.H. lå fortøjet i Svendborg havn, skulle en presenning ved hjælp af en gerd løftes fra dækket om bb. og anbringes på dækket om stb. Ungmanden, som stod på de opstablede lugedæksler, og som skulle tage imod presenningen og styre denne på plads, blev, da presenningen efter at være kommet klar af lugekarmen kom i svingning, ramt og faldt ned i lasten – et fald på ca. 3 m. I faldet pådrog den tilskadekomne sig bækkenbrud. I en ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

353. M/S HOLLAND af København, 4649 B.R.T. Bygget 1961 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 11. jan. i Las Palmas. (1)

Indberetning fra konsulatet i Las Palmas dat. 21. jan.

Kl. 2005, da H. lå fortøjet i Las Palmas, ville overstyrmanden gå fra bakkedækket ned i underlasten, der var tom. Ved 3. lejdertrin mistede den pågældende grebet i lejderen og

styrkede ned i lastrummet – et fald på 6–7 m, hvorved han pådrog sig et åbent kraniebrud. Den tilskadekomne blev straks kørt til hospitalet, hvor han den 20. jan. afgik ved døden.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

354. M/S PASADENA af København, 8607 B.R.T. Bygget 1953 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 25. jan. i Vancouver. (3)

Rapport dat. 26. jan.

Kl. ca. 2000, da P. lå fortøjet ved kaj i Vancouver havn, fandtes en ungmand, der som vagtmand havde været beskæftiget med nedrigning af arbejdslys i lastrum nr. 3, liggende på bunden af stb. højtank. I en ambulance blev den pågældende ført til hospitalet, hvor det konstateredes, at han havde brækket en nakkehvirvel.

355. S/S HADSUND af Skælskør, 1563 B.R.T. Bygget af stål. På rejse fra Valencia til Barcelona.

En mand omkommet og en mand kommet til skade d. 26. jan. i Middelhavet. (5)

Rapport fra de spanske marinemyndigheder i Valencia dat. 16. marts. Søforhør i Skælskør d. 12. aug.

Kl. ca. 2130, da H. befandt sig ca. 1 sm. fra Valencias havn, sprængtes et damprør ved overhederens samlekasse for mættet damp. Dampen strømmede ud i kedelrummet, hvorved 2 fyrbødere blev forbrændt. H. ankrede op, og de tilskadekomne blev i et tilkaldt fiskerfartøj ført til land og derefter bragt til hospitalet. D. 27. jan. afgik den ene af de tilskadekomne ved døden som følge af forbrændingerne.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes fejl eller skørhed i damprørets materiale.

356. M/S MARTHA af Rødvig, 48 B.R.T. Bygget 1900 af eg.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 9. feb. i Grenå havn. (4)

Politirapport dat. 9. feb. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 10. feb.

Kl. 0935, da M. var beskæftiget med at uddybe et fæргеleje i Grenå havn, ville den mand, der passede spillet, klare wiren på spiltromlen, medens tromlen kørte rundt. Herunder fik den pågældende højre hånd i klemme mellem wiren og tromlen. Spillet blev straks stoppet, og den tilskadekomne, der var blevet trukket lidt med tromlen rundt og havde fået højre hånd stærkt læderet, blev befriet og i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

357. M/S SOFIE TRANSØ af København, 300 B.R.T. Bygget 1951 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 22. feb. i Næstved havn. (6)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 22. feb.

Kl. ca. 0710, da S.T. lå fortøjet langs kaj i Næstved havn, skulle den forreste sektion på 2-lugen afdækkes af to besætningsmedlemmer. Efter at have fjernet 3 lugedæksler trådte den mand, der befandt sig på lugen, på et lugedæksel, der ikke lå rigtigt an imod bærefladerne, hvorved lugedækslet tippede lidt, og den pågældende mistede fodfæstet og faldt ned i det tomme lastrum – et fald på 4 m. Den pågældende, der havde pådraget sig en hjernerystelse samt brud på en ryghvirvel og på et håndled, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

358. M/S ELEO MÆRSK af København, 18164 B.R.T. Bygget 1959 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 26. feb. i Rotterdam havn. (8)

Indberetning dat. 2. marts.

D. 26. feb. var en mand af besætningen i færd med at koble ankerspillet kabelarhjul til, for at hive styrbords anker, der var firet ud, hjem. Da spillet blev startet, rantes den pgl. af tårnstangen, hvorved han pådrog sig et stort sår over det ene øje. En tilkaldt læge bragte den tilskadekomne til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at spillet blev startet, før tårnstangen var fjernet.

359. Ff. VERDANDI af Esbjerg, 31 B.R.T. Bygget 1904 på eg. På fiskeri i Nordsøen.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 18. marts i Nordsøen. (10)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 19. marts.

Da snurrevodet var under indhivning, fik den fisker, der betjente spillet, venstre hånd i bekneb mellem vodline og spilkep, hvorved den pågældendes venstre arm brækkede, og venstre hånds lillefinger blev så beskadiget, at den måtte amputeres.

360. M/S BERGENHUS af København, 780 B.R.T. Bygget 1964 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 31. marts i Københavns havn. (9)

Politirapport dat. 31. marts. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 1. april.

Kl. ca. 1730, da B. assisteret af en bugserbåd var ved at svaje fra kaj i Kroneløbsbassin, sprængtes en agterwire. Wiren ramte en trossefører, der stod klar til at lade gå, over benene. Ved ulykken blev den pågældende forslået.

361. Ff. LILLY-LONE af Esbjerg, 44 B.R.T. Bygget 1961 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 8. april i Nordsøen. (11)

Politirapport dat. 8. april.

Kl. 0320, da L.-L. befandt sig ca. 70 sm. SSV. af Grådyb Barre, var en fisker beskæftiget i fartøjets lastrum med at stuve og ise fisk. Herunder skred isen, hvorved den pågældende, der havde gravet sig ind under isen, fik ca. $\frac{1}{2}$ ton is over sig. Da den øvrige besætning fik den pågældende fremdraget af isen, var han afgået ved døden.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

362. M/S OKLAHOMA af København, 2806 B.R.T. Bygget 1956 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 22. april i Københavns havn. (12)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 22. april.

Kl. ca. 1745, medens O. lå fortojet i Københavns havn, skulle et slæng stuvetræ affires i nr. 2 lastrum. En matros, som skulle dirigere slænget, snublede, samtidig med at han råbte „fir“, hvorved han fik noget af slænget over sig. Den tilskadekomne blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

363. M/S KAMBODIA af København, 10461 B.R.T. Bygget 1947 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 5. maj i Københavns havn. (14)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 5. maj.

Kl. ca. 1015, da K. lå fortojet ved Orientkajen i Frihavnen, savnedes bådsmænd, der kort forinden sammen med 7-8 medlemmer af dæksbesætningen havde været beskæftiget med at surre ladningen på mellemdæk nr. 1 i lastrum nr. 3. En eftersøgning blev straks iværksat, og kort efter fandt man bådsmænd liggende livløse i bunden af underlasten umiddelbart under agterste bb. hjørne af lugen i mellemdæk nr. 2. Det agterste hjørnedæksel i bb. side af denne luge var fjernet. Bådsmænd blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet, men ved ankomsten hertil var han afgået ved døden.

Anm. Ministeriet må antage, at bådsmænd er styrtet ned i underlasten gennem den delvis åbne luge på mellemdæk nr. 2.

364. SM. TITAN af Odense, 299 B.R.T. Bygget 1956 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 17. maj i Frederikshavn havn. (25)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 17. maj.

Kl. ca. 1020, da T. lå fortojet ved fiskerihavnens nordre kaj, fandtes skibets fører liggende bevidstløs inde i bb. sidetank, hvis mandehulsdæksel var aftaget et par timer tidligere. Den pågældende blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet, hvor han kl. ca. 1120 afgik ved døden.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at føreren ikke, forinden han gik ind i tanken, havde sikret sig, at tanken var tilstrækkeligt udluftet.

365. M/S KRONPRINS OLAV af Frederikshavn, 3226 B.R.T. Bygget 1937 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 26. maj i Københavns havn. (21)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 26. maj.

Kl. ca. 1200, da K.O. lå i flydedok ved Refshaleøen, fandtes en matros, der havde været beskæftiget med at male lønning, liggende i bunden af dokken. I en ambulance blev den pågældende, der var hårdt kvæstet, kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende har åbnet en lønningsport, hvorefter han har fået overbalance og er styrtet ned.

366. M/S FALKUR af Torshavn, 300 B.R.T. Bygget 1965 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 3. juni i Ålborg havn. (16)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 3. juni.

Kl. ca. 0755, da F. lå fortojet ved kaj, skulle en letmatros hives op i agterste mast siddende i en bådsmændsstol. Ophivningen foregik langsomt og uden stød ved hjælp af skibets spil. Under ophivningen knækkede manilatovværket et lille stykke over det sted, hvor bådsmænds-

stolen var fastgjort, hvorefter letmatrosen styrkede ca. 4 m ned på dækket. I faldet ramte han styrehustaget, hvorved han pådrog sig brud på venstre arm og muligvis en hjernerystelse. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at tovværket bekneb sig i blokken, hvorefter det brast.

367. Lægter ADELGUNDE af Tuborg havn, 83 B.R.T.

En dreng kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 15. juni i Tuborg havn. (37)

Politirapport dat. 15. juni. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 16. juni.

Kl. 1545, medens A. lå fortojet i Tuborg havn uden mandskab om bord, kom lægteren i bevægelse som følge af bølgedannelse fra en passerende færge, hvorved en halekæbe blev revet løs af en fortøjningswire og ramte en dreng, som uberettiget befandt sig om bord i lægteren. Den tilskadekomne, der havde pådraget sig kraniebrud, blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at uheldet skyldes, at fortøjningswiren var blevet totnet af uvedkommende.

368. Kabelpram HENRY P. LADING af København, 1536 B.R.T.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 1. juli i Københavns havn. (35)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 1. juli.

Kl. ca. 0710, da H.P.L. lå fortojet ved Belvederekajen, var en matros i færd med at fastgøre tampen af wiren på agterste varpespil om bb. til et i spiltromlens hulhed anbragt beslag. Tilsyneladende uden ydre anledning gik spillet i gang, og den pågældendes højre hånd kom i bekneb mellem en eger i tromlen og spillets ene lejebuk. Lægterens fører, der stod i nærheden, stoppede spillet og frigjorde matrosen, hvis hånd var blevet alvorligt kvæstet. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til, at spillet gik i gang, er muligvis, at en gaffellås, der kan fastholde spillets manøvrehandtag i stopstilling, ikke var bragt i anvendelse.

369. M/S MAREN SKOU af København, 7229 B.R.T. Bygget 1961 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 26. juli i Esbjerg havn. (27)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 26. juli.

Kl. ca. 0925, medens M.S. lå i Esbjerg havn, var besætningen i færd med at afdække en luge på hoveddækket for at skaffe lys til mellemdækket, hvor en maskinarbejder skulle udføre et reparationsarbejde. Inden lugerne var fjernet, gik maskinarbejderen imidlertid ned på mellemdækket, hvor han faldt gennem mellemdækslugen, hvis midterste sektion var åben, ned i underlasten – et fald på ca. 3¹/₂ m. Den tilskadekomne, der havde fået trykket et par hvirvler i rygsøjlen, blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den tilskadekomne gik ned på mellemdækket, forinden der var tilstrækkelig belysning.

370. M/S SALTHAMMER af Nexø, 299 B.R.T. Bygget 1950 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 5. aug. i Frederikshavn. (22)

Rapport fra Dansk Vicekonsul i Frederikshavn dat. 9. aug.

D. 5. aug., medens S. lå fortojet i Frederikshavn, var ungmanden i færd med at surre lossebommen ind til masten. Under dette arbejde mistede den pågældende sit greb og faldt ned på dækket – et fald på ca. 10 m. I faldet ramte han en sammenrullet presenning. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

371. M/S FRANCINE MÆRSK af København, 17.103 B.R.T. Bygget 1955 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 6. aug. i Puerto Miranda. (26)

Rapport fra skibsføreren dat. 6. aug. Søforklaring i Yokohama d. 4. sept. Søforhør i Svendborg d. 4. nov.

Ca. kl. 1940, da F.M. lå fortojet ved kaj, ville matros Henryk Bornislav Stepien springe fra kajen op på skibets dæk, der var i en højde af ca. 1,5 m over kajen. Herunder faldt matrosen i vandet mellem kajen og skibssiden. 2 redningskranse blev straks kastet i vandet på ulykkesstedet, og en redningsaktion iværksattes. Matrosen blev først fundet efter ca. 2¹/₂ times eftersøgning og var da afgået ved døden.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at matrosen undlod at benytte skibets landgangsbro.

372. M/S SMUT af Sønderborg, 25 B.R.T. Bygget 1949 af eg og bøg.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 15. aug. i Nybøl Nor. (28)

Politirapport dat. 15. aug. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 17. aug.

Kl. ca. 1700, da S. i Nybøl Nor lossede fyld med grab, ville skibsføreren smøre remvoks på drivremmen mellem motorens drivhjul og grabspillets drivaksel efter at have fjernet afskærmningen til drivremmen, mens motoren var i gang. Herunder blev hans højre hånd grebet af remmen og trukket ind mellem rem og remskive, hvorved et ben i underarmen brækkede. Efter at skibet var kommet til Sønderborg, blev den tilskadekomne i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at føreren undlod at standse motoren, inden han påbegyndte arbejdet med voksning af drivremmen.

373. M/S MAGDALA af København, 8648 B.R.T. Bygget 1951 af stål. På rejse fra København til Bremen.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 20. aug. i Københavns havn. (29)

Politirapport dat. 20. aug.

Kl. ca. 1800, da M. afgik fra Københavns havn, var en matros beskæftiget med at hale en fortøjningswire ind med spil. Pludselig skrantede wiren, og den pågældende fik højre hånd i klemme mellem wiren og spilkoppen. I en lodsbåd blev den pågældende, der havde læderet til fingre, bragt i havn, hvor en ambulance bragte ham til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

374. Ff. SILVERLAND af Esbjerg, 47 B.R.T. Bygget 1957 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 1. sept. i Nordsøen. (31)

Søforhør i Esbjerg d. 13. sept.

Kl. 0630, da S., der i lastrummet havde ca. 33 t. industrifisk, af hvilke en del var gået i gæring, befandt sig ved Rødekleve Sand ud for Rønmø's V.-kyst, sås bedstemanden – Jens Christian Thomsen af Sædding – sidde tilsyneladende livløs i lastrummet, i hvilket han havde opholdt sig ca. 10 min. Den pågældende blev bragt op på dækket, hvor det viste sig, at han var afgået ved døden.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at der ved en forgæring af fiskeladningen er opstået iltmangel i lastrummet.

375. M/S BORIBANA af København, 8807 B.R.T. Bygget 1961 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 12. sept. i Bangkok. (30)

Søforklaring i Bangkok d. 13. sept.

Kl. ca. 1400, da B. lå fortøjet i Bangkok havn, var en letmatros på vej op ad lastlejderen på forkant af 5-lasten. Da den pågældende, der havde to små nøgler i sin venstre hånd, befandt sig mellem øverste mellemdæk og øverste dæk, mistede han grebet i lejderens trin og styrtede ned i underlasten. I en tilkaldt ambulance blev den pågældende bragt til hospitalet, men ved ankomsten hertil var han afgået ved døden af sine kvæstelser.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

376. M/S MERCANAUT af Dragør, 299 B.R.T. Bygget 1966 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 15. sept. i Frederikshavns havn. (51)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 15. sept.

Kl. ca. 1530, da M. var ved at afsejle fra Frederikshavn, fik en dæksdreng, der på bakken var ved at stikke ud på en fortøjningswire, sit højre ben i bekneb mellem wiren og en fortøjningspullert, hvorved benet blev så alvorligt beskadiget, at det måtte amputeres.

377. M/S PORTLAND af Ålborg, 1098 B.R.T. Bygget 1951 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 1. oktober i Københavns havn. (33)

Politirapport samt rapport fra statens skibstilsyn dat. 1. okt.

Kl. ca. 0845, medens P. lå fortøjet ved Sluseholmen, kom en matros af vanvare til at røre ved kontrolløren til ankerspillet, hvorved ankeret kørtes et par led ud. Spillet stoppedes, og da der hørtes råb fra en letmatros, som var beskæftiget med at male udenbords fra en stilling i umiddelbar nærhed af ankerklydset, halede ankeret tilbage til sin oprindelige stilling. Det viste sig, at letmatrosen havde stået med sin venstre hånd på ankerkæden og derved, da kæden drejede sig, fået hånden i klemme mellem kæden og klydset og derved pådraget sig en mindre læsion af hånden.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at ankeret ikke var sikret.

378. M/S HEIMDAL af Odense, 196 B.R.T. Bygget 1898 af stål. På rejse fra Køge til Solrød med sand.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 6. okt. i Køge Bugt. (36)

Politirapport dat. 6. okt.

Kl. ca. 0630, da H. i urolig sø befandt sig i Køge Bugt, ville et medlem af besætningen passere gennem en vandtæt dør, der førte fra dækket til overbygningen agter. Under åbningen af døren blev den pågældende ramt af spidsen af vrideren i den ene øjekrog. Efter at han var blevet befriet, sejlede H. tilbage til Køge, hvor den tilskadekomne i en tilkaldt ambulance blev kørt til hospitalet.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til ulykken.

379. SM. ANNE BENTE af Havnsø, 92 B.R.T. Bygget 1902 af stål. På ralsugning i Store Bælt.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 18. okt. i Store Bælt. (48)

Politirapport dat. 18. okt. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 19. okt.

Kl. ca. 1315, da A.B. lå opankret S. for Sejerø, skulle bedstemanden hale hjem på agterkæden. Under arbejdet med ankerspillet blev den pågældende grebet af en uafskærmet aksel på spillet og slynget mod en spillkop, hvorved han kvæstede brystkassen og den ene arm. Ralsugningen blev afbrudt og skibet sejlet til Havnsø, hvor den tilskadekomne i en ambulance blev kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

380. SM. ZIBA af København, 75 B.R.T. Bygget 1938 af eg og fyr.

En mand kommet til skade d. 27. okt. i Østersøen. (42)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 28. okt.

Kl. ca. 0900, medens Z. lå i farvandet ud for Nysted og fiskede tang, greb slæbet fat i en sten på havbunden. En glider sprængtes, og gliderblokken ramte bedstemanden i hovedet. Den tilskadekomne blev straks bragt til Nysted, hvor han kom under lægebehandling.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

381. M/S PANAMA af København, 9013 B.R.T. Bygget 1950 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 30. okt. i Københavns havn. (45)

Politirapport dat. 30. okt. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 17. nov.

Kl. ca. 1700, da P. var ved at fortøje ved Orientkaj, satte en matros sin højre fod i en kinke på en fortøjningswire, der var under udstikning. Den pågældende væltedes omkuld og brækkede højre ben. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

382. M/S ALBERTA af København, 4507 B.R.T. Bygget 1966 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 5. nov. i Grangemouth. (39)

Søforklaring i Grangemouth d. 6. nov. Søforhør i København d. 27. dec.

Kl. ca. 1245, da A. lå fortøjet i Grangemouth, var fire mand af besætningen beskæftiget med at åbne patentlugerne på dækket ved hjælp af spillet, som ved et wiretræk skulle hale lugedækslerne forefter. Under dette arbejde satte lugedækslerne sig fast, og under forsøget på at frigøre dem blev der hevet i den wire, der benyttes ved lukning af lugen, samtidig med at der slækkedes på den anden. Herunder blev agterste dæksel løftet klar af lugekarmen og fortsatte sin bevægelse agterefter. Samtidig passerede letmatros Henrik Haack Malmholt af København mellem lugen og et agtenfor denne beliggende dækshus og blev klemt mellem lugedæksel og dækshuset. Den pgl. blev dræbt på stedet.

Anm. Ministeriet må antage, at en uheldig anbringelse af vejviserblokken for wiretrækket til lukning af lugedækslerne har været medvirkende årsag til ulykken.

383. M/S JANNE MARIA af Århus, 398 B.R.T. Bygget 1963 af stål. På rejse fra Creeksea til Ghent.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 17. dec. i Nordsøen. (49)

Indberetning gennem udenrigsministeriet dat. 27. dec.

Kl. 2045, da J.M. under en SV.-lig storm med søen tværs befandt sig 6 sm. NNØ af „Noord Hinder“ fyrskib, mistede et besætningsmedlem balancen. I faldet slog han ryggen mod en bænk og pådrog sig brud på rygsøjlen. Ved ankomst til Ghent blev han bragt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes vejrforholdene.

DANSKE SØRETTERS DOMME

eller udtalelser i 1966 om
søulykker overgået danske skibe

1. feb. Politimesteren i Rønne.

SM. „Elinor“ af Neksø. Brand om bord d. 4. okt. 1965 medens skibet lå fortøjet i Neksø havn.

(Se D.S.U.S. 1965 nr. 317).

Ministeriet fandt, at branden skyldtes, at føreren for at tørre lastrummet havde hældt 3 liter benzin ud over garneringen, dækket rummet til og derpå antændt benzinen, og begærede i medfør af § 42, stk. 1, i lov om tilsyn med skibe af 28. marts 1951, jfr. bekendtgørelse nr. 336 af 31. aug. 1965 om bekendtgørelse af lov om tilsyn med skibe, tiltale rejst imod skibets fører for overtrædelse af lovens § 15.

E.s fører vedtaget en bøde på 200 kr.

3. feb. Sø- og handelsretten i København.

M/S „Northwind“ af København grundstødt d. 22. dec. 1964 på Torquay Red.

(Se D.S.U.S. 1964 nr. 126).

Det fremgik af sagen, at skibet lå opankret uden vagt på dækket, at ankerkæden under en Ø.-lig storm knækkede, hvorefter skibet drev på land, inden maskinen kunne startes.

Ministeriet henstillede, at der rejstes tiltale mod skibets fører i medfør af sølovens § 289 for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen samt for overtrædelse af bestemmelserne i anordning nr. 120 af 11. april 1953 om udvigstjeneste i danske skibe.

N.s fører vedtaget en bøde på 200 kr. i henhold til den subsidiære påstand.

7. feb. Politimesteren i Esbjerg.

Ff. „Bogani“ og Ff. „Maran-Atha“, begge af Esbjerg, kollideret d. 23. sept. 1965 i Nordsøen.

(Se D.S.U.S. 1965 nr. 201).

Det fremgik af sagen, at B.s bestemand, der var alene på vagt, forlod styrehuset for at smøre maskinen, uanset at der var flere lys i sigte, heraf to lys ret forude.

Ministeriet henstillede, at der i medfør af sømandslovens § 76 rejstes tiltale imod bestemanden for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget kollisionen.

B.s bestemand vedtaget en bøde på 300 kr.

3. marts. Politimesteren i Frederikshavn.

Ff. „Bodil Rie“ af Frederikshavn og Ff. „Henrietta Spashet“ af Lowestoft, kollideret d. 2. maj 1965 i Nordsøen.

(Se D.S.U.S. 1965 nr. 164).

Det fremgik af sagen, at B.R.s rorgænger, der var alene på vagt, i tiden umiddelbart inden kollisionen opholdt sig i bestiklukafet beskæftiget med at lytte til radio.

Ministeriet henstillede, at der i medfør af sømandslovens § 76 rejstes tiltale imod rorgænger for ved grov fejl og forsømmelse i tjenesten at have foranlediget kollisionen.

B.R.s rorgænger vedtaget en bøde på 200 kr.

5. april. Frederikshavn Kriminalret.

Ff. „Bjørn“ af Skagen sprunget læk og sunket d. 23. juni 1965 i Skagerrak.

(Se D.S.U.S. 1965 nr. 277).

Det fremgik af sagen, at B., der tidligere havde været læk, lå opankret uden vagt, og at besætningen først vågnede ved, at vand trængte ned i lukafet gennem skylightet.

Ministeriet fandt, at forliset skyldtes, at der ikke var udstukket en vagtsmand, og henstillede, at der blev rejst tiltale imod B.s fører, principielt i medfør af sømandslovens § 289 for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget skibets forlis, subsidiært i medfør af betryggelseslovens § 6, stk. 3, jfr. § 5, stk. 1, for overtrædelse af bestemmelserne i anordning nr. 120 af 11. april 1953 om udkigstjeneste i danske skibe.

B.s fører idømt en bøde på 800 kr.

5. april. Rønne søret.

SM. „Birgitte Holm“ af Hasle tørnet SM. „Jette-Jan“ af Randers d. 24. nov. 1965 under forhaling i Rønne havn.

(Se D.S.U.S. 1965 nr. 227).

Ministeriet fandt, at påsejlingen skyldtes, at B.H.s letmatros, der var under påvirkning af spiritus, under førerens fravær foretog forhaling uden at have modtaget ordre dertil, og begærede i medfør af sømandslovens § 76 tiltale rejst imod den pågældende for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget påsejlingen. Ministeriet tilføjede, at forholdet tillige mentes at kunne henføres under straffelovens § 138.

B.H.s letmatros vedtaget 12 dagbøder à 40 kr.

22. april. Ærøskøbing søret.

M/S „Brasilien“ af København og M/S „Thurø Sund“ af Thurø kollideret d. 22. sept. 1965 i Storebælt.

(Se D.S.U.S. 1965 nr. 199).

Ministeriet fandt, at kollisionen skyldtes, at T., der havde B. på sin stb. side, undlod at gå af vejen, således som foreskrevet i søvejsreglernes regel 19, og begærede tiltale rejst mod T.s vagthavende styrmand, principielt i medfør af sømandslovens § 76 for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget kollisionen, subsidiært for overtrædelse af søvejsreglernes regel 19..

Dom iflg. den principielle påstand (Udeblivelsesdom).

Bøde: 800 kr.

29. april. Søretten i Lemvig.

Ff. „Bente Broe“ af Thyborøn påsejlet af ukendt skib d. 1. okt. 1965 i Nordsøen.

(Se D.S.U.S. 1965 nr. 204).

Det fremgik af sagen, at B.B. lå til ankers, og at bedstemanden, der var alene på vagt, faldt i søvn og derfor ikke bemærkede påsejlingen. Det fremgik endvidere af sagen, at bedstemanden havde deltaget i fiskeriet i ca. 18 timer forud for sin vagt.

Ministeriet henstillede tiltale rejst i medfør af sømandslovens § 76 imod bedstemanden for ved grov forsømmelse i tjenesten – undladelse af at holde sig vågen på vagten – at have medvirket til påsejlingen.

B.B.s bedstemand vedtaget en bøde på 200 kr.

2. juni. Sø- og handelsretten i København.

Sandpumper M/S „Kaptajn Nielsen“ af København kæntrret d. 18. sept. 1964 ved Australiens Ø.-kyst.

(Se D.S.U.S. 1964 nr. 261).

Ministeriet var af den opfattelse, at forliset skyldtes, at skibets stabilitet på grund af betydelig overlastning havde været for ringe. Det fremgik endvidere af sagen, at nedlastningen forud for kæntringen skete efter direkte ordre fra føreren, uanset at han ikke havde fyldestgørende kendskab til skibets stabilitetsforhold ved nedlastninger til dybgang over 5, 37 m.

Ministeriet fandt, at det af føreren udviste forhold måtte karakteriseres som grov forsømmelse i tjenesten, og henstillede, at der i medfør af sømandslovens § 289 rejstes tiltale mod føreren for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget skibets kæntring.

K.N.s fører vedtaget en bøde på 2000 kr. (Forvandlingsstraf 25 dages hæfte).

2. juni. Sø- og handelsretten i København.

M/S „Klausholm“ af København og M/S „Lisbet Terkol“ af Århus kollideret d. 29. dec. 1964 i Sundet.

(Se D.S.U.S. 1964 nr. 259).

Ministeriet fandt, at kollisionen skyldtes, dels, at der om bord i L.T. ikke var sat udkig ved særlig udkigsmænd, og dels, at man om bord i L.T. under de givne omstændigheder, hvor et fra København udsejlede skibs lanterner måtte påregnes at kunne blive udvisket af lysene

fra byen bagved, har undladt at benytte skibets radar til konstatering af et sådant skibs tilstedeværelse, og henstillede, at der i medfør af sølovens § 289 rejstes tiltale imod L.T.s fører for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget kollisionen.

L.T.s fører vedtaget en bøde på 500 kr.

2. juni. Sø- og handelsretten i København.

Den 5. sept. 1965 kæntrede en fladbundet pram, der skulle landsætte 6 personer fra en fiskejolle, som lå fortøjet ca. 20 m fra Prøvestenshavns mole, hvorved 2 personer druknede.

Ministeriet begærede i medfør af sølovens § 289 tiltale rejst mod prammens ejer og fører for ved grov fejl (overlastning af prammen) at have foranlediget ulykken.

Prammens fører vedtaget en bøde på 750 kr.

6. juni. Politimesteren i Århus.

M/S „Miranda“ af Marstal påsejlet andet skib samt havnekajen i Hobro havn d. 14. dec. 1965.

Ministeriet fandt, at påsejlingen skyldtes, at M.s bestemand på egen hånd gjorde brug af skibets motor, skønt han ikke var fortrolig med betjeningen af denne, og begærede i medfør af sømandslovens § 76 tiltale rejst imod bestemanden for ved grov fejl i tjenesten at have foranlediget påsejlingen.

M.s bestemand vedtaget en bøde på 100 kr.

25. juni. Politimesteren i Frederikshavn.

Ff. „Rude“ af Skagen grundstødt d. 1. feb. ved Norges S.-kyst.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 14).

Det fremgik af sagen, at rorsmanden, der var alene i styrehuset, var faldet i søvn og først vågnede ved grundstødningen.

Ministeriet henstillede, at der i medfør af sømandslovens § 76 rejstes tiltale imod den pågældende for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

R.s rorsmand vedtaget en bøde på 200 kr.

7. juli. Sø- og handelsretten i København.

Ff. „Lykkens Prøve“ og SM. „Satu“, begge af København, kollideret d. 11. juli 1965 i Sundet.

(Se D.S.U.S. 1965 nr. 182).

Ministeriet fandt, at kollisionen skyldtes, at der om bord i L.P. ikke blev holdt behørigt udvig, og henstillede, at der i medfør af sølovens § 289 rejstes tiltale imod L.P.s fører for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget kollisionen.

L.P.s fører vedtaget en bøde på 300 kr.

13. juli Retten i Ålborg.

M/S „Lehnskov“ af Svendborg grundstødt d. 1. feb. på Sjællands Rev.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 13).

Ministeriet fandt, at grundstødningen ikke ville være sket, såfremt en letmatros havde efterkommet en ordre fra føreren om at varsko denne, når han blev løst af ved roret, og henstillede, at der i medfør af sømandslovens § 76 rejstes tiltale imod letmatrosen for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

Letmatrosen vedtaget en bøde på 400 kr.

11. aug. Politimesteren i Århus.

SM. „Helge“ af Odense og Ff. „N. C. Olsen“ af Kolby Kås kollideret d. 4. jan. 1965 i Kattegat.

(Se D.S.U.S. 1965 nr. 129).

Ministeriet fandt, at kollisionen skyldtes, at H.s lanterner ikke brændte, og henstillede, at der i medfør af sømandslovens § 76 rejstes tiltale imod H.s bestemand, der havde glemt at tænde lanterne.

H.s bestemand vedtaget en bøde på 300 kr.

1. sept. Sø- og handelsretten i København.

M/S „Grusa“ af Hvidovre og SM. „Esther“ af Nørresundby kollideret d. 14. april 1965 i Sundet.

(Se D.S.U.S. 1965 nr. 184).

Ministeriet fandt, at kollisionen skyldtes, dels, at føreren af G. overlod navigeringen til en ukyndig dæksmotormand, og dels, at dæksmotormanden, da det før kollisionen blev usigtbart, undlod at tilkalde føreren, således som det var blevet ham pålagt.

Ministeriet henstillede, at der i medfør af sølovens § 289 blev rejst tiltale imod G.s fører for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget kollisionen, og i medfør af sømandslovens § 76 imod G.s dæksmotormand for ved grov forsømmelse i tjenesten at have medvirket til kollisionen.

G.s fører vedtaget en bøde på 500 kr.

G.s dæksmotormand vedtaget en bøde på 200 kr.

18. okt. Sørensen i Hjørring.

Ff. „Deget“ af Hirshals grundstødt d. 18. jan. N. for Thyborøn Kanal.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 5).

Ministeriet fandt, at grundstødningen skyldtes, at rorsmanden, der havde fået ordre til at styre 285°, faldt i søvn ved roret, og henstillede, at der i medfør af sømandslovens § 76 rejstes tiltale imod den pågældende for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

D.s rorsmand idømt en bøde på 200 kr.

18. okt. Sørensen i Hjørring.

Ff. „Søbjørn“ af Hirshals og Ff. „Marianne Rosenbæk“ af Esbjerg kollideret d. 22. maj i Nordsøen.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 184).

Ministeriet fandt, at kollisionen skyldtes, dels, at S. uforvarende havde ændret kurs mod M.R., og dels, at den fisker, der havde vagt om bord i S. undlod at kontrollere styringen og at holde øje med M.R., uanset dette fartøjs nærhed. Ministeriet henstillede, at der i medfør af sømandslovens § 76 rejstes tiltale imod den vagthavende fisker i S. for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget kollisionen.

S.s vagthavende fisker idømt en bøde på 200 kr.

18. okt. Sørensen i Sæby.

SM. „Marie“ af Sæby grundstødt d. 10. maj ved Höganäs.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 58).

Det fremgik af sagen, at føreren havde overladt vagten til bedstemanden, der ikke var i besiddelse af sønæringsbevis, med ordre om at styre 125°–130°. Ministeriet fandt, at grundstødningen skyldtes, dels, at den af føreren opgivne kurs var forkert, og dels, at føreren undlod at give bedstemanden fornøden instruktion om sejladsen, da han overlod ham vagten.

Ministeriet henstillede, at der i medfør af sølovens § 289 blev rejst tiltale imod føreren for ved grov fejl og forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

M.s fører idømt en bøde på 100 kr.

20. okt. Sørensen i Rønne.

Ff. „Mingo“ af Neksø påsejlet kaj d. 6. juli i Neksø havn.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 201).

Ministeriet fandt, at påsejlingen skyldtes, at et besætningsmedlem, der var påvirket af spiritus, havde tilegnet sig fartøjet og påsejlet kajen, og begærede i medfør af sømandslovens § 76 tiltale rejst mod den pågældende fisker for ved grov fejl og forsømmelse i tjenesten at have foranlediget påsejlingen.

Den pågældende fisker vedtaget en bøde på 500 kr.

2. nov og 2. dec. Politimesteren i Frederikshavn.

Ff. „Anna Marie Bøgelund“ af Frederikshavn og Ff. „Martin Bøgelund“ af Hirshals kollideret i april md. i Nordsøen.

(Se D.S.U.S. 1965 nr. 162).

Det fremgik af sagen, at da skibene nærmede sig hinanden for at overføre et trawl fra M.B. til A.M.B., forlod føreren af M.B. styrehuset uden at sørge for afløsning og dermed opsyn med selvstyreren, samt, at da føreren af M.B. efter kollisionen kom tilbage til styrehuset, var selvstyreren i uorden, og roret lå bb.

Ministeriet fandt, at kollisionen skyldtes, at der ikke var en person til stede i styrehuset, som kunne overtage styringen, da selvstyreren svigtede, og begærede tiltale rejst imod føreren af M.B. i medfør af sølovens § 289 for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget

kollisionen. Da ingen af førerne havde taget skridt til at få søforklaring optaget, anmodede ministeriet desuden om tiltale i medfør af sølovens § 288 imod begge førere.

A.M.B.s fører vedtaget en bøde på 40 kr.

M.B.s fører vedtaget en bøde på 100 kr.

3. nov. Sø- og handelsretten i København.

M/S „Arild Mærsk“ af København. Brand i maskinrummet d. 23. dec. 1964, medens skibet lå fortøjet ved kaj i Punta Cardon og indtog bunkerolie. 5 mand omkommet.

(Se D.S.U.S. 1964 nr. 327).

Ministeriet fandt, at branden skyldtes, at olie fra en bundtank sprøjtede ud gennem et åbentstående pejlør og ramte udstødsrøret på en igangværende hjælpemotor. Ministeriet fandt endvidere, at den maskinmester, der under bunkringen havde vagt i maskinrummet, og som var bekendt med pejlørrets tilstedeværelse, havde udvist grov forsømmelse i tjenesten ved ikke at drage omsorg for, at pejlørret var lukket, når det ikke benyttedes til pejling.

Ministeriet henstillede, at der i medfør af sømandslovens § 76 rejstes tiltale imod den pågældende maskinmester for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget branden.

Den pågældende maskinmester vedtaget en bøde på 1000 kr.

4. nov. Svendborg Herredsret.

M/S „Brita Dan“ af Esbjerg grundstødt og forlist d. 7. nov. 1964 i Den botniske Bugt.

(Se D.S.U.S. 1964 nr. 101).

Ministeriet fandt, at grundstødningen skyldtes utilstrækkelig navigering, og begærede tiltale rejst i medfør af sølovens § 289, stk. 1, imod B.D.s fører for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

B.D.s fører idømt en bøde på 500 kr.

10. nov. Politimesteren i Middelfart.

M/S „Torøsand“ af Assens. Brand om bord d. 9. april under skibets ophold i Ronneby havn.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 314).

Det fremgik af sagen, at skibets ungmand havde røget en cigaret i køjen, samt at han havde lagt den endnu brændende cigaret på kanten af et askebæger, der var anbragt umiddelbart op ad køjen, uden at slukke den, inden han faldt i søvn. Ministeriet var af den opfattelse, at branden skyldtes, at den omhandlede cigaret er faldet ud af askebægeret, har antændt køjetøjet, hvorfra branden har bredt sig til apteringen, og henstillede, at der rejstes tiltale imod ungmanden for overtrædelse af § 15 i lov om tilsyn med skibe af 28. marts 1951, jfr. bekendtgørelse nr. 336 af 31. aug. 1965.

Den pågældende ungmand vedtaget en bøde på 300 kr.

14. nov. Søretten i Lemvig.

Ff. „Jomi“ og Ff. „Kyrie“, begge af Thyborøn, kollideret d. 15. nov. 1965 i Nordsøen.

(Se D.S.U.S. 1965 nr. 221).

Ministeriet fandt, at kollisionen skyldtes, at føreren af K. undlod at ændre kurs og fart, da J. ved at ændre kurs opfyldte sin vigepligt over for K. Det fremgik endvidere af sagen, at ingen af skibene førte det for fiskeskibe foreskrevne dagsignal.

Ministeriet henstillede, at der rejstes tiltale imod begge skibes førere for overtrædelse af søvejsreglernes regel 9, litra h, samt at der i medfør af sølovens § 289 rejstes tiltale imod føreren af K. for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget kollisionen.

K.s fører idømt en bøde på 500 kr.

J.s fører idømt en bøde på 50 kr.

17. nov. og 5. dec. Retten i Neksø.

Ff. „Jane“ af Neksø. Brand om bord d. 10. jan., medens skibet var på bedding i Neksø havn.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 299).

Ministeriet fandt, at branden skyldtes, at gnister fra en skærebrenner havde antændt træværket i maskinrummet som følge af, at der ikke inden arbejdets påbegyndelse var foretaget fornøden afskærmning af trædele i nærheden af arbejdsstedet.

Ministeriet fandt, at der forelå overtrædelse af bestemmelserne i § 5, stk. 2, i justitsministeriets bekendtgørelse af 27. marts 1961 om brug af ild og lys, og henstillede, at der rejstes tiltale imod den, der havde udført arbejdet, eller den, der var ansvarlig for arbejdets udførelse.

Dom. En advarsel til skibets fører og til den person, der havde udført arbejdet.

19. nov. Skrivelse fra Rigsadvokaten.

M/S „Jesper Clausen“ af Kolding og M/Fg. „Svea Drot“ af Hålsingborg kollideret i tæt tåge d. 14. juni i Østersøen.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 191).

Det fremgik af sagen, at J.C.s maskine ikke blev stoppet, da der hørtes tågesignal forude, men først da S.D. sås.

Ministeriet begærede tiltale rejst imod J.C.s fører for overtrædelse af søvejsreglernes regel 16, litra b.

J.C.s fører vedtaget en bøde på 300 kr.

28. dec. Politimesteren i Grenå.

Ff. „Nordstrand“ og Ff. „Inge Nordby“, begge af Anholt, kollideret d. 26. april i Kattegat.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 172).

Det fremgik af sagen, at bortset fra et enkelt signal, afgivet efter at fartøjerne var kommet i sigte af hinanden, afgav intet af fartøjerne tågesignaler. Ministeriet begærede tiltale rejst imod føreren af N. for overtrædelse af søvejsreglernes regel 15, litra c, pkt. 8, samt imod føreren af I.N. for overtrædelse af søvejsreglernes regel 9, litra a, og regel 15, litra c, pkt. 1.

N.s fører vedtaget en bøde på 150 kr.

I.N.s fører vedtaget en bøde på 150 kr.

TABEL B
Art og antal af de i året 1966 indtrufne forlis af danske skibe

Forlisets art	SM		S/S og M/S		Tilsammen	
	Antal skibe	B.R.T.	Antal skibe	B.R.T.	Antal skibe	B.R.T.
Grundstødning	8	230	2	6198	10	6428
Kollision	6	239	1	149	7	388
Kæntring	1	20	3	794	4	814
Brand	5	113	1	506	6	619
Forsvundet	1	99	—	—	1	99
Andre årsager	5	94	—	—	5	94
I alt	26	795	7	7647	33	8442

TABEL C

Danske og fremmede skibes grundstødninger m. m. i året 1966 på danske kyststrækninger og i inderfarvande

Kyststrækninger og inderfarvande	Danske skibe				Tilsammen	Fremmede skibe					Ialt	Tab af menneskeliv			
	Strandinger m.m.					Strandinger m.m.						Ialt	Danske	Fremmede	Ialt
	uden forlis		med forlis			med forlis		med forlis		Tilsammen					
	SM	S/Sog M/S	SM	S/Sog M/S		SM	S/Sog M/S	SM	S/Sog M/S						
Jyllands vestkyst (til Hænstholt)	6	—	1	—	7	1	3	—	—	4	11	—	—	—	
Jyllands nordvestkyst (Hænstholt—Grenen)	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Jyllands østkyst (Grenen—Skanseodde)	4	1	2	—	7	2	4	—	—	6	13	—	—	—	
Jyllands østkyst (Skanseodde—Grænsen)	—	2	—	—	2	—	4	—	—	4	6	—	—	—	
Limfjorden	2	5	—	—	7	—	5	—	—	5	12	—	—	—	
Læsø	2	—	—	—	2	1	—	—	—	1	3	—	—	—	
Anholt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fyns nordkyst m. Samsø	2	2	—	—	4	—	7	—	—	7	11	—	—	—	
Fyns vest- og sydvestkyst (Strib—Fåborg)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fyns østkyst m. Langeland	1	2	—	—	3	—	2	—	—	2	5	1	—	1	
Farvandet syd for Fyn	1	2	—	—	3	—	1	—	—	1	4	—	—	—	
Ærøssyd- og sydvestkyst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Sjællands vestkyst m. Sprogø	1	—	1	—	2	—	3	—	—	3	5	—	—	—	
Sjællands nordvest- og nord- kyst (Røsnæs—Gilbjerg Hoved) m. Hesselø	1	4	—	—	5	—	2	—	—	2	7	—	—	—	
Sjællands østkyst (Gilbjerg Hoved—Jungs Hoved) m. Amager	3	2	—	—	5	—	1	—	—	1	6	—	—	—	
Saltholm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Middelgrund	—	4	—	—	4	—	1	—	—	1	5	—	—	—	
Smålandsfarvandet (Grøn- sund, Ulvsund, Bøge- strømmen og Guldborg- sund indbefattet)	3	3	—	—	6	—	9	—	—	9	15	—	—	—	
Lolland-Falsters syd- og vestkyst	—	2	—	—	2	1	2	—	—	3	5	—	1	1	
Møns nord-, øst- og sydkyst (Ulfshale—Tolken) samt Falsters østkyst	—	—	1	—	1	1	—	—	—	1	2	—	—	—	
Bornholms syd- og vestkyst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Bornholms nord- og østkyst	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Grønlands vestkyst	1	—	1	1	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	
Grønlands østkyst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
I alt...	30	29	6	1	66	6	44	—	—	50	116	1	1	2	

ALFABETISK NAVNEREGISTER

Absalon, København, M/S.....	226	C. Herup, Marstal, M/S	294
Activ, Randers, SM	154	Carl Egede, Godthåb, Ff.....	310
Adelgunde, Tuborg Havn, Lægter	367	Carla, Tverå, SM	147
Adi, Odense, M/S	227	Carli Egidiussen, Ebeltoft, Ff	282
Adolph, Odense, M/S	288	Cimbria, Hundested, Ff.....	235
Adriana, Frederiksværk, SM.....	105	Citadel, Groningen, M/S.....	41
Aetna, Hundested, Ff.....	10	Citavia, Esbjerg, Ff.....	33
Afrika, København, M/S	285	Cortina, Thyborøn, Ff.....	46
Agnethe Holm, Hirshals, Ff.....	245		
Ajax, Bandholm, M/S.....	20		
Akershus, Frederikshavn, M/Fg.....	151	Dan Viking, København, M/S	251
Albatros, Hobro, SM	106	Dangulf Mærsk, København M/S.....	120
Albert, Trangisvåg, Ff	210	Danmark, Gedser, D/Fg.....	168
Alberta, København, M/S.....	382	Danmark, Hirshals, Ff	68
Albiki, Esbjerg, Ff	179	Deget, Hirshals, Ff.....	5
Albin, Skagen, Ff.....	54	Diamant, Skagen, Ff	270
Anlissi, Østerby, Ff.....	31	Dimitri, Panama, S/S	93
Ann-Mi, Skærbæk, SM.....	83	Dirtsa, Skagen, Ff	304
Anna Hartmann, Ostgrosselehr, M/S.....	76	Dorella, Havneby, Ff	17
Anne Bente, Havnsø, SM	379	Doriana, Fakse Ladeplads, SM.....	295
Anne-Grethe, Søby, M/S	24	Draka, Delfzijl, M/S	95
Anne Lund, Hamburg, M/S	2	Dreigestirn, Hamburg, Lf	91
Anna Margit, Hirshals, Ff.....	244	Dux, Skagen, Ff	256
Anno, København, M/S.....	131, 289		
Anrova, Skagen, Ff.....	303		
Argentinean Reefer, Esbjerg, M/S.....	149	Eberstein, Brake, M/S.....	121
Argus, Bourgas, M/S	94	Edca, Odense, SM	36
Argus, København, M/S	344	Edel, Esbjerg, Ff	254
Arnold Mærsk, København, M/S.....	1	Efta, Skagen, Ff	200
Artemis, Marstal, M/S	23	Egeskov, Svendborg, M/S	212
Astolo, Skagen, Ff	272	Ejner, Skagen, Ff	127
Astoria, Hirshals, Ff.....	315	Elak, Korsør, M/S.....	161
Astrid Rarberg, Tårnbæk, M/S	160	Eleo Mærsk, København, M/S.....	358
Aase Høj, Horsens, M/S	352	Elinor, Neksø, SM	9
		Elisabeth Mærsk, København, M/S	291
		Ellen, Århus, Ff	12
Barsskor, Klakksvik, M/S.....	67	Else Lai, Dragør, Ff	134
Bellan, Odense, M/S.....	40, 246	Erik Jørs, Marstal, SM	267
Bergenshus, København, M/S	360	Erna, Skagen, Ff	193
Beta, Assens, M/S.....	109	Esbjerg Lods, Esbjerg, Lods fartøj	152
Bettann, Tuborg Havn, M/S.....	102	Evald, Lemvig, Ff	258
Bil, Torshavn, Passagermotorfartøj	28		
Birte Halskov, Hundested, M/S	253		
Bjarne, Esbjerg, Ff.....	231	Falken, Skagen, Ff	196
Bjarne Smed, Hirshals, Ff.....	163	Falkur, Torshavn, M/S	366
Blue Bell, Frederikshåb, Ff.....	82	Fauna, Århus, SM	63
Bodanes, Torshavn, Ff.....	176	Fie Welle, Skagen, Ff	249
Bodil Marie, Esbjerg, Ff.....	342	Finnlith, Ærøskøbing, M/S	136
Boribana, København, M/S	375	Florence, Lemvig, Ff	104
Bremer Flotte, Bremen, M/S	64	Fram, Groningen, M/S	6
Britons Pride, Klakksvik, M/S.....	65	Francine Mærsk, København, M/S	371
Britta Steensen, Randers M/S.....	44	Frode, København, M/Bgs	165
Byrding, Bergen, M/S.....	150		

Geisha, Göteborg, Lf	70	Kambodia, København, M/S	199, 363
Gerd Mærsk, København, S/S	234	Karen Winther, København, M/S	335
Gerhard, Hamburg, M/S	108	Karina, Ålbæk, Ff	340
Gertrud Fritzen, Emden, M/S	73	Karla-Ras, Egernsund, M/S	338
Git Ina, Skagen, Ff	195	Kaszuby, Stettin, M/S	96
Gitmar, Egernsund, SM	266	Kathe Ilse, Hamburg, M/S	110
Gitte Ginge, København, M/S	214	Katja Loz, Randers, M/S	277
Gitte Lund, Hirshals, Ff	265	Kattegat, Grenå, M/Fg	284
Gloria, Skagen, Ff	158	Kefrovi, Ålbæk, Ff	320
Godöy, Ålesund, M/S	15, 16	Kenja, Tejn, Ff	175
Grenaa, Hundested, M/Fg	317	Kian, Esbjerg, Ff	322
Grethe, Hadsund, Ff	332	Kilina, Skovshoved, Lf	113
Grethe Krog, Frederikshavn, Ff	347	Kimber, Nørresundby, M/S	279
Gulenni, Sandavåg, Ff	189	Kimik, Godthåb, M/S	242
Gunhild Torm, København, M/S	312	Kirselly, Hirshals, Ff	207
		Kirsten, Bønnerup Strand, Ff	29
		Kirsten, Neksø, Ff	311
Hadsund, Skælskør, S/S	355	Kirsten Frank, Vejle, M/S	7
Hagö, Gerdesborg, M/S	114	Kirvi, Frederikshavn, M/S	298
Halling, Nørresundby, M/S	247	Kis, Skagen, Ff	203
Hannibal, Årøsund, M/S	300	Kitte Tholstrup, Esbjerg, M/S	280
Hans Broge, Århus, M/S	220	Knudsvig, Åbenrå, M/S	286
Hans Starbæk, Skagen, Ff	319	Kolberg, Heiligenhafen, Ff	35
Hathershus, Haderslev, M/S	225	Koldinghus, Kolding, M/S	229
Havlitten, Hirshals, Ff	307	Kongsøre, Holbæk, SM	302
Havstraum, Bergen, M/S	119	Kosak, Havneby, Ff	138
Heimdal, Odense, M/S	378	Kosangas, Nørresundby, SM	51
Hein, Strandby, Ff	237	Kronprins Frederik, Esbjerg, M/S	177
Helios, Panama, M/S	132	Kronprins Olav, Frederikshavn, M/S	365
Helle Skou, København, M/S	334		
Helle Wiktor, Hirshals, Ff	248	L. P. Corneliusen, Hundested, Ff	232
Henrik, Marstal, M/S	306	Langeland, Bagenkop, M/Fg	324
Henry P. Lading, Københ., Kabelpram	368	Langelandsbælt, Nakskov, M/Fg	209
Hera, Hamburg, M/S	11	Lars-Is, Frederikshavn, Ff	271
Hermann Sif, København, M/S	221	Lehnskov, Svendborg, M/S	13
Hervard, Fredericia, M/S	343	Leif Stærke, Ommel, M/S	215
Hildur, Kalundborg, SM	123	Lene II, København, Lf	74
Holland, København, M/S	353	Leo, Horsens, SM	331
Horizon, Groningen, M/S	50	Lerwick, Skagen, Ff	281
		Libra I, Hamburg, M/S	21
Ibsuloan, Skagen, Ff	125	Lilly-Lone, Esbjerg, Ff	361
Indiana, Hirshals, Ff	296	Lima, Haderslev, M/S	25, 250
Inga, London, M/S	85	Lindormen, Løgstør, D/Bgs	238
Inge Nordby, Anholt, Ff	173	Line Dalsgaard, Strandby, Ff	287
Inger Hvidemose, Hirshals, Ff	182	Lis, Frederikshavn, Ff	351
Inger Poulsen, Nørresundby, SM	313	Lis, Grenå, Ff	60
Insula, Søby, M/S	146	Lis Christ, Rønne, M/S	129
Irian, Lemvig, Ff	126	Lis Gellert, Åbenrå, M/S	3, 292
		Lisdone, Skagen, Ff	337
Jadar, Stavanger, M/S	12	Lise Jørg, Kolding, M/S	98, 99
Jan, Marstal, M/S 16	2	Lissi Nielsen, Neksø, Ff	18
Jane, Neksø, Ff	299	Lizzie Terkol, Århus, M/S	8, 117
Janne Maria, Århus, M/S	383	Lone Wiese, København, M/S	81
Jeannie, Skagen, Ff	273	Luna, Skårhamn, M/S	59
Jesper Clausen, Kolding, M/S	191		
Jette Jane, Kolby Kås, Ff	318	Magdala, København, M/S	373
John, Neksø, Ff	269	Magnus Heinason, Torshavn, Ff	187
Jonna, Hvide Sande, Ff	183	Magret Inge, Hamburg, M/S	78
Jupiter, Esbjerg, Ff	153	Maren Mols, Odden Færgehavn, M/Fg	204
Jutta II, Brake, M/S	107	Maren Skou, København, M/S	240, 369
Jørgen Ole, Frederikshavn, Ff	61	Margrethe, Sønderborg, M/S	111
Jøgvæn S, Klakksvik, Ff	55	Margrethe Høyer, Vejle, M/S	309

Marianne Rosenbæk, Esbjerg, Ff	185	Portland, Ålborg, M/S	377
Marie, Sæby, SM	58	Poul Ibsen, Nanortalik, Motorbåd	259
Marinefartøj uden navn, Tyskland	135	Primavera, Napoli, Lf	45
Marstal, Marstal, M/Fg	211	Prins Carl, Göteborg, M/S	140
Martha, Rødvig, M/S	356	Prinsesse Margrethe, København, M/S	170
Martin S, Svendborg, M/S	47		
Mee Tholstrup, Esbjerg, M/S	122, 325	Ralf, Haren am Ems, M/S	79
Mercanaut, Dragør, M/S	376	Rexona, Thyborøn, Ff	190
Mercantic, Dragør, M/S	219	Riberhus, Horsens, M/S	164
Merete Lau, Frederikshavn, Ff	206	Rikke, Strandby, Ff	52
Mette, Løgstør, Ff	222	Rita Mærsk, København, M/S	348
Mette Kruse, Lemvig, Ff	233	Robert Schou, Frederikshavn, Ff	87
Milano, Esbjerg, Ff	178	Rude, Skagen, Ff	14
Minde, Marstal, M/S	89, 255	Ruth, Hamburg, M/S	116
Mingo, Neksø, Ff	201		
Minorca, Svendborg, M/S	57	Saint Jacques, Våg, Ff	278
Minoris, Skagen, Ff	194	Sallingsund, Nykøbing M., M/Fg	333
Miranda, Marstal, M/S	77	Salthammer, Neksø, M/S	263, 290, 370
Mitera, Vassiliki, Panama, M/S	243	Samos, København, M/S	188
Mogens Græsborg, Glyngøre, M/S	293	Sanne Stenhoj, Horsens, M/S	159
Mogens S, Svendborg, M/S	239	Seefalke, Hamburg, M/S	101
Monica Munksholm, København, M/S	283	Selvig, Nørresundby, SM	48
Morelia, København, M/S	145	Senius, Hirshals, Ff	37, 205
Morild, Egersund, M/S	274	Siena, København, M/S	346
Mytistichi, Odessa, M/S	86	Signe Tholstrup, Middelfart, M/S	323
		Sigyn, København, M/Bgs	27
Nancie S, Svendborg, M/S	230	Silvana, Tejn, Ff	336
Neptun, Neksø, Ff	30	Silverland, Esbjerg, Ff	374
Neptun, Skagen, Ff	268	Silver Star, Skagen, Ff	38
Neptunus, Marstal, SM	53	Sindal, Esbjerg, Ff	327
Neuenfelde, Hamburg, M/S	19	Sinne Nordfisk, Skagen, Ff.	224
Nina-Mona, Esbjerg, Ff	156	Sirpa Dan, Esbjerg, M/S	56
Nordhavn, København, D/Sdp	252	Sjea, Skagen, Ff	49
Nordlyset, Gåbense, Ff	167	Skaga, Skagen, Ff	262
Nordpol, København, M/S	349	Skou Neptun, København, M/S	39
Nordstrand, Anholt, Ff	172	Skold, Åstol, M/S	88
Nordstrand, Kolding, Ff	328	Slesvig, København, M/S	305, 341
Nordstrand, Skagen, Ff	301	Smut, Sønderborg, M/S	372
Nudde, Korsør, M/S	90, 275	Sofie Transø, København, M/S	357
Nugvunes, Eide, Ff	148	Songkhla, København, M/S	350
		Southern Brior, Norge, S/S	143
Oklahoma, København, M/S	362	Southern Lotus, Norge, S/S	144
Ola Horn, Våg, Ff	276	Stainless Carrier, København, M/S	181
Olau Høg, København, M/S	66, 133	Stevnsklint, Thurø, M/S	218
Olau Mark, København, M/S	142	Sudurland, Rituvik, Ff	330
Olavur Halgi, Fuglefjord, Ff	166	Sunderland, Skagen, Ff	115
Ole Skærpe, Hirshals, Ff	208	Sundeved, Egersund, SM	124
Oscar Mathies, Hamburg, M/S	75	Svalen, Løgstør, Opmålingsfartøj	223
Ota Riis, København, M/S	155, 174	Svava, Fredericia, M/Bgs	26
Othonia, Odense, M/S	100	Sven, Kolding, M/S	257
Oyrasker, Toftir, Ff	69	Svend, Nørresundby, Stenfisker	345
		Syrenen, Østerby Havn, Ff.	180
Palmen, Allinge, Ff	264	Søbjørn, Hirshals, Ff	184
Panama, København, M/S	381	Søren Fridolf, Svaneke, M/S	228
Pasadena, København, M/S	354	Søren Peter, Vejle, M/S	260
Pax, Skagen, Ff	197	Søstjernen, Esbjerg, Ff.	326
Peter K, Papenburg, M/S	97		
Petina, Ålborg, M/S	261	Talata, Svendborg, SM ..	43, 118
Pia Henriette, Frederikshavn, Ff.	141, 157	Tikerak, København, M/S	321
Pieter Willem, Harlingen, Ff.	137	Tina Christensen, København, M/S	213
Pinen, Nykøbing M., M/Fg.	32	Tina Jack, Ålborg, SM ...	84, 339
Piraten, Aså, Ff.	192	Titan, Odense, M/Sdp	364
Plagen, Nykøbing M., M/Fg	34	Tonna, København, M/S	216
Pollux III, Hamburg, M/S	71	Topas, Skagen, Ff	202

Torri, Tverå, SM	80	Vestland, Hasle, SM	217
Torshammer, Neksø, M/S	236	Villa Andreasen, København, M/S	297
Torøsand, Assens, M/S	314	Volmer, Vordingborg, M/S	42
Tosca, Esbjerg, Ff	139	Vorning, Åbenrå, M/S	128
Tove Stage, Esbjerg, Ff	329	Vorwärts II, Hamburg, M/S	22
Tranekjær, Rudkøbing, S/S	198	Waddeuzee, Rotterdam, M/S	72
Travemünde, Gedser, M/Fg	316	Wilson II, Søby, M/S	308
Tyr, København, M/Bgs	171	Windhund, Marstal, M/S	169
Ulla, Hundested, Ff	186	Ziba, København, SM	380
Uwe, Hamburg, M/S	103, 130	Zodicus, Kiel, Lf	92
Vanja, Ålborg, SM	4	„66“-Paketten, Rønne, M/S	241
Verdandi, Esbjerg, Ff	359		
Vest, København, M/Bgs	62		