

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1954

UDGIVET AF
MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI OG SØFART

APRIL 1955

Den foreliggende oversigt, der herved offentliggøres af
ministeriet for handel, industri og søfart

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



FORORD

For året 1954 er der opført 367 søulykker, hvilket er omtrent som i 1953 og 1952, hvor tallene var henholdsvis 375 og 370.

Af danske damp- eller motorskibe er i 1954 6 skibe på ialt 10.860 B. R. T. gået tabt.

I 1953 og 1952 var tabene af danske damp- eller motorskibe henholdsvis 4 skibe på ialt 193 B. R. T. og 1 skib på 1.806 B. R. T.

Tab af sejlskibe med hjælpemaskinkraft udgjorde i 1954 21 skibe på ialt 1.070 B. R. T. I 1953 og 1952 var de tilsvarende tal henholdsvis 28 skibe på ialt 1.548 B. R. T. og 16 skibe på ialt 405 B. R. T.

Af de nævnte forliste danske skibe er 1 motorskib på 478 B. R. T. gået tabt som følge af minesprængning.

(De forliste danske skibe er opført som nr. 27, 100, 128, 153, 158, 174, 189, 241, 250, 251, 259, 261, 262, 263, 270, 276, 279, 283, 286, 302, 303, 308, 320, 322, 324, 328, 330).

I året 1954 har der været ialt 26 tilfælde af brand i danske skibe, nemlig 2 tilfælde i dampskibe, 12 tilfælde i motorskibe, 4 tilfælde i sejlskibe med hjælpemaskinkraft og 8 tilfælde i fiskefartøjer.

Brandårsagerne var følgende:

- i *dampskibene* i 1 tilfælde et efterladt trimmelys og i 1 tilfælde ukendt;
- i *motorskibene* i 2 tilfælde selvantændelse i ladningen, i 2 tilfælde fejl i skibets elektriske installation, i 2 tilfælde uforsigtig omgang med ild, i 1 tilfælde sodafsætninger i motorens udstødsrør, i 1 tilfælde for stærk ophedning af skibets centralfy, i 1 tilfælde fejl i et ombordværende motorkøretøjs elektriske installation, i 1 tilfælde en ubeskyttet kultrådslampe og i 2 tilfælde ukendt;
- i *sejlskibene med hjælpemaskinkraft* i 1 tilfælde selvantændelse, i 1 tilfælde benzinudstrømning fra karburatoren, i 1 tilfælde en overophedet ildovn og i 1 tilfælde en væltet flagermuslygte;
- i *fiskefartøjerne* i 1 tilfælde fejl i fartøjets elektriske installation, i 1 tilfælde gnister fra motorens udstødsrør, i 2 tilfælde overophedning af ildovnen, i 1 tilfælde uforsigtig omgang med blæselampe og i 3 tilfælde ukendt.

I året 1954 er 10 menneskeliv gået tabt ved overbordfald. I 1953 og 1952 var de tilsvarende tab henholdsvis 8 og 11.

Der er ialt omkommet 73 personer ved søulykker i 1954; heraf var de 68 søfarende.

I året 1954 har danske søretter i 23 tilfælde afsagt domme eller afgivet udtalelser om søulykker overgået danske skibe.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Forord	3
Søulykker i 1954:	
Grundstødning	5
Kollision, påsejling o. l.	26
Tørnet undervandshindring	49
Kæntring	50
Sprunget læk	50
Maskinhavari	54
Andre havarier	57
Brand	60
Forsvundet	65
Minesprængning o. l. krigsårsag	65
Overbordfald	66
Andre ulykkestilfælde	67
Danske søretters domme eller udtalelser i 1954 om søulykker overgået danske skibe	73
Tabeller indeholdende statistiske oplysninger vedrørende søulykker i 1954	75
Alfabetisk navnerregister	78

SØULYKKER I 1954

GRUNDSTØDNING

1. M/S BES af Marstal, 498 B. R. T. Bygget 1917 af stål. På rejse fra Hamburg til Struer med kaligødning.

Grundstødt d. $\frac{1}{1}$ 54 ved Jyllands V.-kyst.

Søforklaring i Struer d. $\frac{4}{1}$ 54.

Kl. 07¹⁵ passerede B. i tåge lystønden på 56°42'48" N. 8°02'30" Ø., og der holdtes indad i ruten samtidig med, at der blev afgivet signal for lods. Ved pejling af Thyborøn radiofyr konstateredes det, at der var en kraftig S.-gående strøm. Kl. 08⁰⁵ drejedes skibet, og der styredes dv. 280°, hvorefter motoren beordredes halv kraft frem. Kl. 08³⁰ holdtes atter indad i ruten, og der styredes dv. 85°. Kl. 09⁰⁶, da lods fartøjet stadig ikke var blevet hørt eller set, stoppedes motoren for at opankre skibet. Kl. 09⁰⁹ sås en høfde forude. Roret lagdes hårdt bb., og motoren beordredes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tog B. grunden og blev stående. Kl. 21³⁵ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at skibets position ikke blev kontrolleret dels ved pejlinger af Thyborøn radiofyr, dels ved anvendelse af loddet.

2. S/S URANIENBORG af København, 3382 B. R. T. Bygget 1922 af stål. På rejse fra Middlesbrough til Narvik i ballast.

Grundstødt d. $\frac{2}{1}$ 54 ved Norges V.-kyst; *fisket højspændingskabel, tørnet lystønde, søgt nødhavn.*

Søforklaring i Ålesund d. $\frac{5}{1}$ 54 og i Aalborg d. $\frac{12}{1}$ 54.

Kl. 17²⁰ ankrede U., der havde lods om bord, under en NV.-lig storm for begge ankre ca. 0,3 sm. SØ. for Hestø for at afvente bedre vejr. Før ankrene havde fået hold, ramtes U. imidlertid af en orkanagtig byge fra NNW., der forårsagede, at skibet gik i drift. Det forsøgtes ved forskellige manøvrer med maskinen og ved at stikke på ankerkæderne at rette U op mod vinden, men kl. 18⁰⁴ tørnede skibet gentagne gange med stb.s låring mod Lepsø Rev. Bb.s anker blev nu hevet ind, samtidig med at der blev stukket på stb.s ankerkæde, hvorved U. kom klar af grunden. Bb.s anker blev derefter sat påny, og der blev stukket ud på begge ankerkæder, men skibet drev nu ned mod et højspændingskabel, der fiskedes af stb.s anker og sprængtes. Ankrene blev hevet ind, og der søgtes ny ankerplads ØNØ. for Hestø, men herunder tørnede skibet mod lystønden på Lepsø Rev, der slukkedes. Kl. 20³⁰ ankredes påny. Skibet fandtes tæt. Senere søgtes ind til Ålesund for dykkerundersøgelse.

Anm. Ministeriet må antage, at havarierne skyldes vejrforholdene.

3. M/S LISE EG af Næstved, 200 B. R. T. Bygget 1914 af stål. På rejse fra Rostock til Skive med foderbyg.

Grundstødt d. $\frac{4}{1}$ 54 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{6}{1}$ 54. Søforklaring i Skive d. $\frac{9}{1}$ 54.

D. $\frac{2}{1}$ kl. 17³⁰, da L.E. befandt sig Ø. for Gjerrild, friskede vinden til hård VNV.-lig kuling med meget svær sø, og der styredes ad rute 35 c for at komme i læ af landet. Kl. ca. 20¹⁵ mærkedes et stød i agterskibet. Kl. ca. 21⁰⁰, da skibet var ved at manøvrere til en ankerplads ud for Randers Fjord, svigtede omstyringen til skruen, og skibet opankredes for 60 favne kæde på begge ankre ca. $\frac{1}{2}$ sm. SØ. af Randers Fjord lystønde. D. $\frac{3}{1}$ repareredes omstyringsapparatet, og skibet lettede og sejlede mod fjordmundingen. Her svigtede omstyringen atter, og skibet opankredes midt i sejløbet med 30 favne kæde på begge ankre. D. $\frac{4}{1}$ mellem kl. 02⁰⁰ og 04⁰⁰ blæste det en stærk NØ.-lig storm. Herunder drev skibet for ankeret og tog grunden på Kirkegrunden. Der rekvireredes motorkyndig hjælp fra land, og det viste sig, at 5 af skruehovedets bolte var knækket. Motoren blev repareret, og d. $\frac{6}{1}$ kl. 14³⁰ kom skibet flot ved hjælp af et tilkaldt bugserfartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

4. M/S ELEONORA MÆRSK af København, 10659 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Santos til Curacao i ballast.

Grundstødt d. $11/1$ 54 på Parafloren.

Søforklaring i Rotterdam d. $1/3$ 54.

Kl. 03⁰⁰ pejledes fra E. M., der havde lods om bord, Virado fyr i rv. 142° og Tatuoca fyr i rv. 185°. Herfra styredes forskellige kurser efter lodsens anvisning. Kl. 03²² tog skibet grunden og blev stående. D. $20/1$ kl. 10²⁵ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at farvandsafmærkningen ikke var i orden, i forbindelse med lodsens manglende kendskab til farvandet.

5. S/S VELI-RAGNAR af Lovisa, 2191 B. R. T. Bygget 1914 af stål. På rejse fra København til Windau i ballast.

Grundstødt d. $14/1$ 54 på Middelgrunden.

Strandingsindberetning dat. $14/1$ 54.

Kl. 02⁰⁰ grundstødte V.-R. under en SV.-lig brise med N.-gående strøm på Middelgrunden. Skibet er senere samme dag kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være maskinhavari.

6. M/S CASANA af Rotterdam, 258 B. R. T. På rejse fra København til Rotterdam med stykgods.

Grundstødt d. $16/1$ 54 ved Falsters Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $18/1$ 54.

Kl. 13³⁰ grundstødte C. under en hård V.-lig kuling med kraftig udgående strøm ved Nyt Løb. Kl. 16^{45} kom skibet flot ved hjælp af tilkaldte fiskefartøjer.

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

7. M/S TROJA af København, 594 B. R. T. Bygget 1908 af stål. På rejse fra Maaløysund til Egersund med sild.

Grundstødt d. $2/2$ 54 ved Norges V.-kyst.

Søforklaring i Bergen d. $6/2$ 54. Søforhør i Køge d. $25/3$ 55.

Kl. 18¹⁰ passerede T. under en SSØ.-lig brise med klart vejr Vilnesfjord fyr om bb., hvorefter kursen ændredes, så der styredes med fyret ret agterude i dettes Ø.-lige klare vinkel. Noget senere kom skibet ind i Rauøen fyrs SØ.-lige røde vinkel, og da dette fyr lidt senere skiftede fra rødt til hvidt, ændredes kurs, så fyret var ret agterude. Kort efter, kl. 19⁰⁴, tog T. grunden ca. 40 m Ø. for Mørpølsa varde og blev stående. Kl. 22²⁵ gled skibet af grunden under opfriskende vind, og rejsen fortsattes. Ved grundstødningen blev T. læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at Rauøen fyr på grund af fugtighed på glasset viste hvidt lys i den røde vinkel.

8. Ff. BUSSARD af Scherlau, 68 B. R. T. På rejse fra Kiel til fiskeplads i Kattegat.

Grundstødt d. $10/2$ 54 i Storebælt.

Strandingsindberetning dat. $11/2$ 54.

Kl. 14³⁰ grundstødte B. i stille, tåget vejr ved Sprogø Ø.-Rev. D. $11/2$ kom fartøjet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge samt den omstændighed, at farvandsafmærkningen på grund af is var i uorden.

9. M/S ERIK BOYE af Marstal, 379 B. R. T. Bygget 1919 af stål. På rejse fra Leith til Færøerne med stykgods.

Grundstødt d. $16/2$ 54 ved Englands Ø.-kyst.

Indberetning fra generalkonsulatet i Leith-Edinburgh dat. $17/2$ 54.

Kl. 02³⁰, da E.B. var under udsejling fra Leith havn, tog skibet grunden ved den V.-lige bølgebryder og blev stående. Ved det følgende højvande kom skibet flot ved hjælp af en slæbebåd, tilsyneladende uden at have taget skade.

10. M/S ØSTERBOTTEN af Vasa. Bygget 1926 af stål. På rejse fra Partington til Nørresundby med koks.

Grundstødt d. $17/2$ 54 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Nørresundby d. $20/2$ 54.

Kl. 21³⁰ passerede Ø., der havde dansk lods om bord, under en svag S.-lig brise med N.-gående strøm en lystønde, som antoges at være udlagt på pladsen for fyrskibet „LÆSØ RENDE“, der var inddraget på grund af is, i en afstand af ca. 0,2 sm. om stb. Samtidig pejledes Hirsholmene i rv. 348°, hvorefter kursen ændredes til dv. 167°. Kl. 21⁴⁰ grundstødte Ø. og blev stående. D. $18/2$ kl. 02¹⁵ kom skibet flot ved egen hjælp, men tog atter grunden kl. 02³⁰. Kl. 04³² kom Ø. flot ved egen hjælp og fortsatte rejsen, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at farvandsafmærkningen på grund af isforholdene ikke har været på plads.

11. S/S HOP af Bergen, 3973 B. R. T. På rejse fra Murmansk til Stettin med appalite.

Grundstødt d. $\frac{3}{3}$ 54 ved Amagers Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{3}$ 54.

Kl. 08³² grundstødte H. i tåge ud for Dragør. D. $\frac{4}{3}$ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

12. S/S RUDOLF af Göteborg. På rejse fra Hull til Tuborg Havn.

Grundstødt d. $\frac{3}{3}$ 54 ved Sjællands Ø.-kyst.

Søforklaring i København d. $\frac{15}{3}$ 54.

Kl. 07³⁰ var R., der havde lods om bord, og som blev assisteret af bugserbåd forude, i diset vejr med stærk S.-gående strøm med langsom fart for indgående i sejløbet til Tuborg Havn. Der holdtes N. efter i renden på grund af den stærke strøm. Lidt senere sås det, at der var idvande inde ved havnen. Maskinen beordredes fuld kraft frem, og roret blev lagt hårdt bb., men kort efter tog R. grunden i N.-siden af løbet og blev stående. D. $\frac{4}{3}$ kl. 19⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømforholdene

13. M/S MANGAN af Hamburg, 1087 B. R. T. Bygget 1907 af stål. På rejse fra Lübeck til Odense med koks.

Grundstødt d. $\frac{8}{3}$ 54 i Odense Fjord.

Søforklaring i Odense d. $\frac{11}{3}$ 54.

Kl. ca. 13⁴⁰, da M., der havde lods om bord, og som under en jævn S.-lig brise med diset vejr og indgående strøm var for indgående i Odense Fjord, der var isfyldt, havde Roholm agten for tværs, kom et rødt sømærke til syne tæt ved stb.s side, hvorefter roret lagdes hårdt bb. Da M. ikke lystrede roret og antoges at have taget grunden, beordredes maskinen fuld kraft bak, men skibet blev stående. Kl. 16¹⁰ kom M. flot ved egen hjælp, efter at ca. 55 tons af ladningen var blevet lægtret.

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

14. M/S ALWINE af Hamburg, 349 B. R. T. På rejse fra Bremen til København med stykgods.

Grundstødt d. $\frac{12}{3}$ 54 ved Sjællands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{12}{3}$ 54.

Kl. 08⁰⁰ grundstødte A. under en svag SØ.-lig brise med N.-gående strøm ud for Lygtebakken ved Korsør. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at farvandsafmærkningen ikke var på plads som følge af isgang.

15. S/S DRAGEN af Frederikshavn, 360 B. R. T. Bygget 1900 af jern. På rejse fra Esbjerg til Svendborg via Kielerkanalen.

Grundstødt d. $\frac{12}{3}$ 54 ved Helgoland.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $\frac{26}{3}$ 54.

D. $\frac{11}{3}$ kl. 17⁴⁰ passerede D. under en jævn ØSØ.-lig brise med diset vejr Grådyb lys- og fløjtetønde (mærket „O“), hvorefter kursen ændredes til dv. SV., idet der regnedes med en deviation på $\div 1^\circ$; log 0. Kort efter blev det tæt tåge med en sigtbarhed på 80–100 m. Kl. 19¹⁵ ændredes kursen til dv. S.t.V., log. 9, idet der herfra regnedes med deviationer på $\div 5-6^\circ$ og nogen afdrift. Kl. 21⁵⁰ ændredes kursen til dv. S. $\frac{1}{4}$ V., log 24, kl. 23⁴⁰ til dv. S. $\frac{3}{4}$ V., log 33,5, d. $\frac{12}{3}$ kl. 04⁰⁰ til dv. S. $\frac{1}{4}$ V., log 55, og kl. 07⁰⁰ til dv. S. $\frac{3}{4}$ V., log. 71. Kl. 07³⁰ hørtes tågesignal om stb., der antoges at stamme fra Helgoland. Et lodskud gav 7 m. Kl. 07⁵⁰ tog D., der styrede S. $\frac{3}{4}$ V., grunden ca. 1 sm. NØ. for Helgoland på $54^\circ 11' 8''$ N. $7^\circ 54' 7''$ Ø. Kl. 15²⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

16. Ff. MARTHA NORMAND af Skagen, 31 B. R. T. Bygget 1929 af eg. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Grenaa med fisk.

Grundstødt d. $\frac{12}{3}$ 54 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring i Aarhus d. $\frac{24}{3}$ 54.

Om aftenen afsejlede M.N. under en let til jævn ØSØ.-lig brise fra Hjelm Dyb. Efter ca. 15 minutters sejlads kom fartøjet ind i drivis og sad fast. 3 timer senere, kl. ca. 22⁰⁰, tog fartøjet grunden ca. 2 sm. ØSØ. af Sletterhage. I løbet af ca. 30 minutter blev fartøjet presset helt ind til stenene ved Sletterhage fyr, og motoren stoppedes. D. $\frac{13}{3}$ kl. 10⁰⁰ kom M.N. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, der kl. ca. 12⁰⁰ bragte fartøjet ind til Kolby-Kaas. M.N. led kun ringe skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes isforholdene.

17. S/S BOJA af Simrishamn, 919 B. R. T. På rejse fra Herøen til Bandholm med kalksalpeter.

Grundstødt d. $13/3$ 54 i Ulvsund.

Strandingsindberetning dat. $17/3$ 54.

Kl. 22^{30} grundstødte B. under en stiv Ø.-lig kuling med N.-gående strøm og dravis S. for Lindholm. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være kraftig isgang.

18. SM. KORNHAUS IV af Emden, 277 B. R. T. På rejse fra Ostende til København med koks.

Grundstødt d. $16/3$ 54 i Sundet.

Strandingsindberetning dat. $16/3$ 54.

Kl. 09^{00} grundstødte K. under en NV.-lig brise med tåge og S.-gående strøm på den S.-lige del af Middelgrund. D. $17/3$ kom skibet flot ved egen hjælp.

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

19. M/S CERESIO af Marstal, 358 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Korsør til Marstal.

Grundstødt d. $17/3$ 54 ved Fyns Ø.-kyst.

Søforklaring i Marstal d. $23/3$ 54.

Om eftermiddagen passerede C. i stille, diset vejr Knudshoved fyr, hvorefter der drejedes S.-efter i den hvide vinkel fra Knudshoved fyr, der lidt senere svandt af syne. Noget før kursen skulle ændres N. for Stokkebæk Flak, tog skibet grunden og blev stående. Kl. 23^{30} kom C. flot ved hjælp af bjergningsdamper og fortsatte rejsen.

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

20. S/S CIMBRIA af København, 2764 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Oslo i ballast.

Grundstødt d. $17/3$ 54 i Oslo Fjord.

Søforklaring i Oslo d. $10/4$ 54.

Kl. ca. 05^{00} afgik C., der havde lods om bord, i tåge fra Oslo. Da skibet med langsom fart skulle dreje ind i løbet mellem Dyna og Kobbernaglen, blev tågen tættere, og samtidigt mødtes is. Kl. 05^{38} tog C. grunden på Galteskjær og blev stående. Kl. 13^{26} kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

21. Russisk S/S TARTU.

Grundstødt d. $17/3$ 54 ved Jyllands NV.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $17/3$ 54.

Kl. ca. 09^{30} grundstødte T. under en svag SV.-lig brise med tæt tåge og Ø.-gående strøm 900 m Ø. for Højen fyr ca. 300 m fra land. Kl. 14^{15} kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

22. Ff. JØRGEN BRINCH af Esbjerg, 31 B. R. T. Bygget 1938 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Hirtshals til fiskeplads i Nordsøen.

Grundstødt d. $21/3$ 54 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $27/3$ 54. Søforklaring i Lemvig d. $11/5$ 54.

D. $20/3$ kl. 18^{40} afsejlede J.B. fra en fiskeplads ca. 215 sm. mv. SV.t.V. af Hanstholm. Der styredes NØ.t.Ø. $1/2$ Ø., og farten var 7 knob. D. $21/3$ kl. 08^{00} blev det tæt tåge. Kl. ca. 16^{00} var sigtbarheden ca. 2 sm., men $1\frac{1}{2}$ time senere blev det atter tæt tåge. Kl. 19^{00} loddedes 16 favne vand. Der styredes nu NØ. $1/2$ Ø., og den vagthavende fik ordre til jævnlig at benytte ekkoloddet, hvilket han dog undlod. Kl. 19^{45} tog J.B. grunden ca. 1 sm. S. for Lodbjerg fyr. Det blæste da en S.-lig brise med N.-gående strøm. Kl. 23^{00} blev besætningen — 4 mand — bragt i land af redningsbåden fra Vestagger. D. $23/3$ blev fartøjet bragt flot ved hjælp af et bjergningsfartøj, efter at ca. 10 tons fisk var blevet kastet over bord. Ved grundstødningen led fartøjet alvorlig skade på køl og bund, og det elektriske anlæg blev ødelagt af vand.

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

23. SM. TERNEN af Rønne, 124 B. R. T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra Gdynia til Rønne med kul.

Grundstødt d. $22/3$ 54 ved Bornholms Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $22/3$ 54.

D. $21/3$ kl. 10^{40} passerede T. Rixhøft fyr i en afstand af ca. 1 sm. om bb., hvorefter der styredes dv. V. $1/4$ N., idet der regnedes med $1,5^\circ$ V.-lig deviation. Samtidig sattes loggen, der

viste 0. Vejret var klart og næsten stille, men senere blev det diset. D. $22/3$ kl. 01²⁰ blev det tæt tåge. Loggen viste da 104. Ca. 3 minutter senere sås land ret forude, og motoren stilledes på fuld kraft bak. Inden motoren var omstyret, tog T. imidlertid grunden ud for Malkværn og blev stående. Lidt senere kom skibet flot ved egen hjælp og fortsatte rejsen, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

24. M/S TRITON af Rönnäng, 317 B. R. T. På rejse fra Vejle til Skive med sildemel.

Grundstødt d. $25/3$ 54 ved Fyns N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $26/3$ 54.

Kl. 19⁰⁰ grundstødte T. under en NV.-lig brise med S.-gående strøm på Lillegrunden. D. $27/3$ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at farvandsafmærkningen var ind-draget på grund af is.

25. M/S HEIMWÄRTS af Hamburg, 130 B. R. T. På rejse fra Stralsund til Odense med brunkulsbriketter.

Grundstødt d. $28/3$ 54 ved Fyns N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $1/4$ 54. Søforklaring i Odense d. $31/3$ 54.

Kl. 04⁰⁰ grundstødte H. under en jævn VNV.-lig brise med S.-gående strøm på Lillegrund. Kl. ca. 19⁰⁰ kom H. flot ved hjælp af en bjergningsdamper. Ved grundstødningen blev H. læk.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

26. SM. ODA-HIL af Skagen, 95 B. R. T. Bygget 1900 af eg. På rejse fra Skagen til København med stykgods.

Grundstødt d. $31/3$ 54 ved Sveriges V.-kyst.

Søforhør i København d. $6/4$ 54.

Kl. 02⁴⁵ passerede O.-H. under en aftagende ØSØ.-lig brise lys- og fløjtetønden på 57°03'8" N. 12°06'0" Ø., log 74, hvorefter der styredes mod Kullen fyr, som kl. 08⁰⁰ radio-pejledes i S.t.Ø., log 114. Det blev nu stille vejr med tæt tåge, og der styredes S. $1/1$ Ø. med ca. 3 knobs fart. Kl. 09¹⁰ sås land, og umiddelbart efter hørtes tågesignalet fra Kullen fyr. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak samtidig med, at roret blev lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tog O.-H. grunden ved Kullen ca. 5 m fra kysten og blev stående. Loggen viste da 117. Kl. 14³⁰ blev skibet bragt flot af et bjergningsfartøj. Ved grundstødningen knustes krigen og et stykke af stævnen, og ca. 5 m af stråklølen blev revet af.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

27. Ff. PADDY af Thyborøn, 5 B. R. T. Bygget 1916. På fiskeri ved Jyllands V.-kyst.

Strandet d. $1/4$ 54 ved Jyllands V.-kyst; *forlist*.

Strandingsindberetning dat. $2/4$ 54. Søforklaring i Lemvig d. $5/4$ 54.

Kl. 08³⁰, da P. under en let SSV.-lig brise med krap sø var ved at bjærge garn ud for høfderne nr. 74–83 N. for Thyborøn, 400–500 fv. fra land, slog en sø ind over fartøjets agterende, hvorved motorrummet fyldtes, og motoren gik i stå. Fartøjet opankredes, og lænsning påbegyndtes, men kort efter slog endnu en sø ind over fartøjet, og den ene af de to ombordværende skylledes over bord. Da en tredje sø slog ind over P., sprang fartøjets fører over bord. De to mand blev reddet af et tililende fiskefartøj, medens P. drev ind på høfde nr. 83 og forliste.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

28. M/S JOHANNE af Hamburg, 145 B. R. T. På rejse fra Sundby Bro, Mors, til Düsseldorf med møler.

Grundstødt d. $2/4$ 54 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $3/4$ 54.

Kl. 10⁰⁰ grundstødte J. i tåge på Egense Hage. Skibet kom senere flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

29. M/S SPES af Rotterdam, 423 B. R. T. På rejse fra Göteborg til Selzaete med jernerts.

Grundstødt d. $3/4$ 54 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $5/4$ 54.

Kl. 12³⁵ grundstødte S. i stille, tåget vejr ud for Hansted ca. 500 m fra land. Kl. ca. 16⁰⁰ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

30. M/S KÖNINGIN JULIANA af Groningen, 399 B. R. T. På rejse fra Rotterdam til Nakskov med majs.

Grundstødt d. $\frac{4}{4}$ 54 ved Lollands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{6}{4}$ 54. Søforklaring i Nakskov d. $\frac{7}{4}$ 54.

Kl. 15¹⁰ grundstødte K. J. under en svag V.-lig brise med klart vejr og svag indgående strøm ved ris- og halmprikken ud for Søndernæs i Nakskov Fjord. D. $\frac{5}{4}$ kl. 22¹⁰ kom skibet flot ved hjælp af bjergningsfartøjer, efter at ca. 100 tons af ladningen var blevet lægtret.

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

31. S/S EBBA BLUMENFELD af Hamburg. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Casablanca til Nørresundby med byg.

Grundstødt d. $\frac{7}{4}$ 54 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Nørresundby d. $\frac{10}{4}$ 54.

Kl. 20²⁵ passerede E.B. i sigtbart vejr Hals Barre fyr. Kl. 20²⁹ blev det tæt tåge, og ledelyrene tabtes af syne. Skibet lagdes på modsat kurs, men tog herunder grunden ca. 150 m fra klokketønden Ø. for sejlløbet. D. $\frac{8}{4}$ kl. 11⁴⁰ kom E. B. flot ved egen hjælp.

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

32. SM. SVANEN af Middelfart, 100 B. R. T. Bygget 1922 af eg og bøg. På rejse fra København til Odense med klid.

Grundstødt d. $\frac{10}{4}$ 54 ved Fyns N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{10}{4}$ 54. Søforklaring i Odense d. $\frac{13}{4}$ 54.

Kl. 05³⁰ passerede S. i stille, klart vejr Røsnæs, hvorefter der styredes mod den røde 1-kost S. for Lillegrund. Der styredes senere i mærket den røde 1-kost S. for Lillegrund overet med den hvide 2-kost N. for Fyns Hoved, men noget efter viste pejlinger, at disse 2 vagere ikke var på plads. Roret lagdes hårdt bb., men umiddelbart efter tog S. grunden på Lillegrund og blev stående. Kl. 17²⁵ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

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

33. SM. HEIMDAL af Aalborg, 196 B. R. T. Bygget 1898 af stål. På rejse fra Aalborg til arbejdsplads i Kattegat i ballast.

Grundstødt d. $\frac{12}{4}$ 54 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $\frac{12}{4}$ 54.

Kl. 02³⁰ grundstødte H. under en let SV.-lig brise på N.-siden af Egense Hage. Kl. 14³⁰ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at der for tidligt ændredes kurs ved Hals.

34. SM. LEA af Kalmar, 256 B. R. T. Bygget 1947 af eg og bøg. På rejse fra Kalmar til Odense med hvede.

Grundstødt d. $\frac{15}{4}$ 54 ved Falsters Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{15}{4}$ 54.

Kl. 03⁰⁰ grundstødte L. under en frisk NV.-lig brise med Ø.-gående strøm i den gravede rende ved Tolken. Kl. 11⁴⁵ kom skibet flot ved hjælp af den tilkaldte lodsbåd.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tilsanding af Tolkerenden.

35. S/S ARABO af Oslo. Bygget 1911 af stål. På rejse fra Korsør til Skælskør med kalksalpeter.

Grundstødt d. $\frac{27}{4}$ 54 ved Sjællands V.-kyst.

Søforklaring i Skælskør d. $\frac{29}{4}$ 54.

Kl. 19³⁶, da A., der havde lods om bord, og hvis maskine gik meget langsomt frem, fandt sig i den gravede rende i Skælskør Fjord ud for Slagternæse, skulle der drejes hårdt til bb., men skibet lystrede ikke roret. Maskinen blev straks beordret fuld kraft frem, men da skibet stadig ikke drejede, beordredes maskinen fuld kraft bak, og bb.s anker blev stukket i bund. Straks efter tørnede A. med stævnen mod rendens kant og blev stående. Kl. 23⁵⁰ kom skibet flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

36. M/S CALIFORNIA af Bremen, 296 B. R. T. På rejse fra Brake til København med koks.

Grundstødt d. $\frac{7}{5}$ 54 ved Omøs S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{7}{5}$ 54.

Kl. 05⁰⁰ grundstødte C. i stille, diset vejr med N.-gående strøm på Omø-Tofte. Kl. 14¹⁵ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

37. M/S BALTIC af Haren/Ems, 212 B. R. T. På rejse fra Köping til Flensborg med props.

Grundstødt d. $10/5$ 54 ved Falsters Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $12/5$ 54.

Kl. 22⁰⁰ grundstødte B. under en ØNØ.-lig kuling med V.-gående strøm i den V.-lige side af Tolkerenden. D. $12/5$ kl. 08⁰⁰ blev skibet bragt flot af et bjergningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tilsanding af den gravede rende samt vind- og strømforholdene.

38. M/S IRAN af London, 798 B. R. T. På rejse fra Prøvestenshavnen til Kastrup med benzin.

Grundstødt d. $20/5$ 54 ved Amagers Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $20/5$ 54.

Kl. 16⁰⁰ grundstødte I. i klart vejr med SØ.-lig vind og N.-gående strøm i Kastrup Rende. Kl. ca. 21³⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være en forhindring i sejllobet i forbindelse med strømforholdene.

39. S/S TOBRUK af Gdynia, 7049 B. R. T. På rejse fra fiskepladser i Nordatlanten til Klajpeda med fisk.

Grundstødt d. $21/5$ 54 ved Amagers Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $21/5$ 54.

Kl. 04³⁰ grundstødte T. i klart vejr med N.-gående strøm ved Kastrup Rev. D. $22/5$ kl. ca. 19⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at man om bord i skibet ikke så farvandsafmærkningen.

40. M/S DUNJA af København, 259 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Rønne til Saksøbing med skærver.

Grundstødt d. $24/5$ 54 ved Møns S.-kyst.

Søforhør i Saksøbing d. $18/6$ 54.

Kl. 23¹⁰ passerede D. i stille, klart vejr Tolkedyb lys- og fløjtetønde, og der fortsattes ind gennem Tolkerenden. Da skibet var kommet ind i Tolkedyb ledefyrlinie, gik føreren under dæk og overlod vagten til styrmanden. Kort tid efter blev det usigtbart. Kl. 23⁴⁹ sås om stb. et hvidt lys, som fejlagtig antoges for at være Borgsted fyr, og roret lagdes stb. Umiddelbart efter opdagedes det, at det var forfyrret på Haarbølle Pynt, og roret lagdes hårdt bb., men i det samme — kl. 23⁵⁰ — tog skibet grunden og blev stående. D. $25/5$ kl. 18¹⁵ kom D. flot ved egen hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

41. SM. UJARAK af København, 103 B. R. T. Bygget 1952 af eg. På rejse fra Godthåb til Sukkertoppen med singels.

Grundstødt d. $24/5$ 54 ved Grønlands V.-kyst; *sunket*.

Søforhør i Godthåb d. $26/5$ 54.

Da U. under en frisk NNV.-lig brise befandt sig udenskærs ved Kangek, besluttedes det at fortsætte sejladsen indenskærs. Motoren sattes på meget langsomt frem, og der sattes udvig forude. Da skibet befandt sig S. for Qoqarigssut, sås et skær ret for i en afstand af 3—4 m. Motoren kastedes straks bak, men umiddelbart efter tog U. grunden med forskibet og blev læk. Der lænsedes med håndpumpe og motorpumpe, men da motoren efter kort tids forløb standsede på grund af indtrængende vand, gik motorpumpen i stå. Noget senere — kl. ca. 11⁰⁰ — kom U. flot, og stagfok og mesan sattes, hvorefter det forsøgtes at sætte skibet på grund på en holm i nærheden. Da vandet trods stadig lænsning med håndpumpen vedblev at stige, og det på grund af vindforholdene og indtrængende vand ikke lykkedes at holde fart eller styring på U., gik besætningen — 5 mand — i redningsbåden og roede i land. Umiddelbart efter sank U. på ca. 11 favne vand. Skibet er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at skæret på grund af forholdene blev set for sent.

42. SM. DEJRØ af Ærøskøbing, 139 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Hamina til Kolding med træ.

Grundstødt d. $25/5$ 54 i Kalmarsund.

Søforklaring i Kolding d. $31/5$ 54.

Kl. 12¹⁵ passerede D. vaderen med 2 balloner Ø. for Ispe Bredgrund tæt om bb., hvorefter der styredes mod vageren med 1 ballon Ø. for Masknaggen. Kl. 12²⁰ kom skibet ind i en tågebanke, hvorefter farten nedsattes. Kort efter tog D. grunden på Masknaggen, men kom straks flot, hvorefter rejsen fortsattes. Da tågen kort efter lettede, viste det sig, at skibet var kommet på den forkerte side af vageren Ø. for Masknaggen.

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

43. SM. GERDA af Allinge, 60 B. R. T. Bygget 1907 af eg. På rejse fra Travemünde til Allinge i ballast.

Grundstødt d. $^{25}/_5$ 54 ved Bornholms V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{26}/_5$ 54. Søforklaring og søforhør i Rønne d. $^{1}/_6$ 54.

Kl. 04⁰⁰ passerede G. i stille vejr Gedser Rev fyrskib. Der styredes mv. NØ.t.Ø. Farten var 7 knob. Noget senere blev vejret diset. Kl. ca. 19⁰⁰, da G. antoges at befinde sig i nærheden af Hamneren, ændredes kursen til Ø. Kort efter løb skibet ind i en tågebanke og tog umiddelbart efter grunden mellem Helligeder og Hasle og blev stående. D. $^{26}/_5$ kl. ca. 16³⁰ kom G. flot ved fremmed hjælp.

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

44. SM. START af Marstal, 140 B. R. T. Bygget 1919 af eg og bøg. På rejse fra Kotka til Skælskør med træ.

Grundstødt d. $^{25}/_5$ 54 ved Sveriges S.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Skælskør d. $^{1}/_6$ 54. Rapport fra statens skibstilsyn dat. $^{11}/_6$ og $^{12}/_7$ 54.

Kl. 00¹⁰ passerede S. under en svag brise med sigtbart vejr Utklippan i 6—7 sm.s afstand. Loggen viste 46. Derefter styredes SV.t.V. $^{1}/_2$ V. Kl. 00⁴⁵ passerede skibet en tågebanke. Fra kl. 04⁰⁰ til kl. 08⁰⁰ passeredes flere tågebanker. Kl. 08⁰⁰ kom skibet ind i tæt tåge, og straks efter tog det grunden tæt N. for Baskemölla og blev stående. Loggen viste 94,5. Skibet, der blev læk ved stævnen, er senere kommet flot ved hjælp af et bjergningsfartøj.

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

45. M/S HERTA af Aruis, 102 B. R. T. På rejse fra Lübeck til Falkenberg med råjern.

Grundstødt d. $^{2}/_6$ 54 ved Falsters Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{2}/_6$ 54.

Kl. 07⁰⁰ grundstødte H. under en NØ.-lig brise med klart vejr og N.-gående strøm på Gammel-Tolk. D. $^{3}/_6$ kl. 18⁰⁰ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at føreren mistede orienteringen.

46. SM. EVA MARIE af Kolding, 60 B. R. T. Bygget 1898. På rejse fra Aarhus til Køge med chilesalpeter.

Grundstødt d. $^{3}/_6$ 54 ved Amagers S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{4}/_6$ 54. Søforklaring i Køge d. $^{9}/_6$ 54.

Kl. ca. 20⁴⁵ passerede E. M. Nordre-Røse, hvorefter kursen sattes mod en 2-kost, som fejlagtigt antoges for at være 2-kosten ved Søndre-Røse, men som senere viste sig at være 2-kosten ved Kirkesten. Kort efter mærkedes nogle stød i skibet. Roret lagdes hårdt bb., men umiddelbart efter blev skibet stående. D. $^{4}/_7$ kl. ca. 18⁰⁰ kom E. M. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

47. SM. ERATO af Stade, 88 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Svendborg med majs.

Grundstødt d. $^{9}/_6$ 54 i Svendborgsund.

Strandingsindberetning dat. $^{10}/_6$ 54. Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $^{16}/_6$ 54.

Kl. ca. 12⁰⁰ grundstødte E. under en let SV.-lig brise med Ø.-gående strøm ud for Strandhuse. D. $^{11}/_6$ kl. 18⁵⁵ kom skibet flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være manglende farvandskendskab.

48. S/S ALEXANDRA af Esbjerg, 1469 B. R. T. Bygget 1931 af stål. På rejse fra Esbjerg til Grimsby med landbrugsprodukter og stykgods.

Grundstødt d. $^{12}/_6$ 54 ved Jyllands V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $^{22}/_6$ 54.

Kl. 00²⁷ passerede A. under en SV.-lig kuling Esbjerg trafikhavns mole, hvorefter der søgtes ind i Sædenstrand fyrs klare vinkel. På grund af modgående fiskefartøjer holdtes over i stb.s side af løbet, hvorved skibet fik Esbjerg fyr rødt. Da den hvide 3-kost „Fovrfeld S“ kom i sigte ret forude, blev roret lagt bb., men umiddelbart efter mistede skibet styringen, drejede stb. over og tog grunden inden for 3-kosten og blev stående. D. $^{13}/_6$ kl. 00³² kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at skibet mistede styringen, dels på grund af vejrforholdene, dels fordi skibet kom for langt over i løbets stb.s side.

49. M/S NORMANDIET af København, 2811 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Kogo til San Juan.

Rørt grunden d. $^{15}/_6$ og $^{17}/_6$ 54 ved Afrikas V.-kyst.

Søforklaring i Rotterdam d. $^{30}/_7$ 54.

D. $^{15}/_6$ kl. ca. 19³⁰, da N. lå opankret på 1°13' N. 9°21' Ø. ca. 2 sm fra Cabo San Juan i $4^{1}/_2$ favne vand, mærkedes det, at skibet under svajning for tidevandet rørte grunden, hvor-

efter der lettedes anker. Kl. 20¹⁵ ankredes på 1°12' N. 9°12' Ø. ca. 2 sm fra land i 9 m vand. D. 17/6 kl. ca. 23¹⁵ mærkedes det atter, at skibet rørte grunden, hvorfor der påny lettedes anker. D. 18/6 kl. 01⁰⁰ ankredes N. på 1°11'12" N. 9°19'55" Ø. i 17 m vand.

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

50. SM. STELLALIS af Vejle, 150 B. R. T. Bygget 1929 af stål. På rejse fra Frederiksværk til Odense med stålplader.

Grundstødt d. 23/6 54 ved Fyns N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 24/6 54. Søforklaring og søforhør i Odense d. 25/6 54.

Kl. 05⁰⁰ passerede S. under en jævn til frisk SV.-lig brise Fyns Hoved, hvorefter der styredes mod Enebærødde fyr. Kl. 06¹⁰ kontrollerede føreren kursen, hvorefter han gik under dæk og overlod styringen til ungmanden. Ca. 5 min. senere tog skibet grunden ud for Skoven og blev stående. Det viste sig, at rorsmanden havde mistet bevidstheden. D. 24/6 kl. 05²⁰ kom S. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at rorsmanden besvime.

51. M/S DEO FAVENTE af Delfzijl, 387 B. R. T. På rejse fra Odense til Aarhus med stykgods.

Grundstødt d. 25/6 54 ved Fyns N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 1/7 54.

Kl. 04⁵⁵ grundstødte D. F. i usigtbart vejr ved Lillegrund. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

52. M/S BORELLI af Delfzijl, 262 B. R. T. På rejse fra Rotterdam til Odense.

Grundstødt d. 29/6 54 i Odense Fjord.

Strandingsindberetning dat. 1/7 54.

Kl. 12²⁰ grundstødte B. under en VNV.-lig brise med udgående strøm ved Sorte Ø. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

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

53. SM. SVALEN af Aarø, 75 B. R. T. Bygget 1913 af eg. På rejse fra Lübeck til Nysted med kul.

Grundstødt d. 29/6 54 ved Falsters S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 30/6 54. Søforhør i Nysted d. 7/7 54.

Kl. ca. 15⁰⁰ passerede S. under en stærk V.-lig vind med udgående strøm Gedser havn, hvorfra der styredes mod Kroghage Pynt. Ved passagen af Kroghage Pynt holdtes skibet for langt Ø.-over, og S. tog grunden på pynten og blev stående. Skibet kom senere på dagen flot, efter at ca. 15 tons af ladningen var blevet lægtret.

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

54. SM. ARVI af Marstal, 149 B. R. T. Bygget 1920 af stål. På rejse fra Hamburg til Aarhus med kalisalt.

Grundstødt d. 30/6 54 på Elben.

Søforklaring i Aarhus d. 2/7 54.

Kl. 17¹⁰ afsejlede A. med lods om bord fra kali-kajen i Hamburg. Kort efter passerede A., hvis motor gik langsomt frem, et uddybningsfartøj om bb. Herunder mistede A. styringen og tog kl. 17²⁵ grunden og blev stående. D. 1/7 kl. 05²⁵ kom A. flot ved hjælp af to slæbebåde, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at uddybningsfartøjet havde sat forkerte signaler, således at A. passerede fartøjet på den forkerte side.

55. SM. HILDUR af Tvedestrand, 74 B. R. T. På rejse fra Herøen til Struer med salpeter.

Grundstødt d. 6/7 54 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 8/7 54.

Kl. 20³⁵ grundstødte H. ved Rønkjær Odde på Venø. Skibet kom senere flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at farvandsafmærkningen ved Rønkjær Hage var i uorden.

56. SM. CHRISTA af Kolding, 79 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På ralsugning i Storebælt.

Grundstødt d. 9/7 ved Romsøs N.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Kolding d. 23/7 54.

Kl. ca. 09¹⁰, da C. under en opfriskende NØ.-lig brise lå opankret ca. 75 m fra Klæpen for bovanker og et varpanker fra agterstævnen, kom skibet i drift. Det forsøgtes at lette, men

herunder kom trossen fra varpankeret uklar af skruen, hvorefter C. tog grunden på Klæpen. Kl. ca. 15⁰⁰ kom C. flot ved fremmed hjælp. En senere undersøgelse viste, at skibet var blevet læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

57. SM. PALO af Bandholm, 147 B. R. T. Bygget 1900 af stål. På rejse fra Rønne til Aarhus med asfalterede skærver.

Grundstødt d. 11/7 54 ved Tunøs Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 13/7 54. Søforklaring og søforhør i Rønne d. 16/7 54.

Kl. ca. 22⁴⁵ passerede P. tæt østen om den røde 1-kost V. for Ringebjerg Sand. Derefter styredes N.t.Ø.^{1/2}Ø., idet bedstemanden, der havde vagten, fik ordre til at holde godt klar af fyrbåken på Tunø Røn. Den pågældende misforstod imidlertid ordren og holdt tæt til fyrbåken, som han antog for en lystønde. Kl. 23³⁰ tog skibet grunden 25—30 m fra fyrbåken og blev stående. Det viste sig, at der var kraftigt sønden vande. D. 13/7 kl. 10⁰⁰ kom P. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

58. S/S SVANHOLM af Haugesund, 896 B. R. T. På rejse fra Porgas til Sjøvegan med benmel.

Grundstødt d. 13/7 54 i Sundet.

Strandingsindberetning dat. 13/7 54.

Kl. 07¹⁵ grundstødte S. under en SV.-lig brise med diset vejr og S.-gående strøm på Mid-delgrunden. D. 14/7 kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

59. Skoleskib SALTHORSE af Inverness. På rejse fra Sydslesvig til Skotland.

Grundstødt d. 15/7 54 ved Lollands V.-kyst; *forlist*.

Strandingsindberetning dat. 15/7 54.

Kl. ca. 01³⁰ grundstødte S. under en V.-lig kuling i tåge ved Aalehoved ud for Vesternæs strand. Fartøjet er senere blevet vrage.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge i forbindelse med den omstændighed, at vinden pludselig sprang om i V.

60. S/S AXEL CARL af København, 2346 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Richmond, Va., til Sagua la Grande, Cuba, i ballast.

Grundstødt d. 18/7 54 ved Cubas N.-kyst.

Søforklaring i Havana d. 22/7 54.

Kl. 05³⁰, da A. C. befandt sig ud for indsejlingen til Sagua la Grande, sættes lodssignal, og der holdtes gående med langsom fart for afventning af lodsens ankomst. Strømmen var indgående. Da skibet på en Ø.-lig kurs befandt sig ca. 1 kabellængde fra den yderste bøje ved indsejlingen, lagdes roret hårdt bb. Kl. 06⁰⁰, da skibet var drejet ca. 4 str., tog det grunden med agterenden og blev stående. Kl. 06²⁵ kom lodsen om bord, og kl. 07¹⁵ kom A. C. flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen blev skruebladene beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes manglende kendskab til de lokale forhold.

61. SM. JENS WAL af Køge, 149 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Nykøbing Mors til Oslo i ballast.

Grundstødt d. 20/7 54 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 21/7 54. Søforklaring i Aabenraa d. 27/7 54.

Kl. 21⁰⁰ grundstødte J. W. under en frisk V.-lig brise med hård Ø.-gående strøm på Dynen NØ. for Nørholm-Hage. D. 22/7 kl. ca. 03⁰⁰ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at afmærkningen på grund af vind og strøm og tiltagende mørke var vanskelig at se.

62. Lystfartøj HANSA II af Hamburg, 5 B. R. T. På rejse fra København til Rødvig.

Grundstødt d. 22/7 54 ved Amagers Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 22/7 54.

Kl. 08³⁰ grundstødte H. II under en V.-lig kuling ved Maglebylille Hage. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at der ved navigeringen anvendtes et mangelfuldt søkort.

63. Lystfartøj SVENTANA af Kiel. Bygget 1933. På rejse fra Marstal til Kiel.
Grundstødt d. $28/7$ 54 ved Ærø Ø.-kyst.
 Søforklaring i Marstal d. $30/7$ 54.
 Kl. ca. 15^{10} opankredes S. under en SV.-lig storm med N.-gående strøm for 2 ankre ved klokketønden ud for Klørby. Ankrene kunne imidlertid ikke holde, og kl. 15^{30} grundstødte fartøjet S. for Langholm og blev stående. Kl. ca. 17^{00} kom S. flot ved fremmed hjælp og bugseredes til Marstal.
 Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.
64. SM HAABET af Nørresundby, 74 B. R. T. Bygget 1914 af eg. På rejse fra Hamburg til Nykøbing M. med kali.
Grundstødt d. $1/8$ 54 ved Jyllands Ø.-kyst.
 Kl. 23^{00} grundstødte H. under en svag SV.-lig brise med S.-gående strøm ved Søndre Strandingsindberetning dat. $2/8$ 54.
 Hage på S.-siden af sejlløbet V. for Hals Barre. D. $2/8$ kl. 06^{30} kom skibet flot ved egen hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at bagfyret i Egense ledefyr ikke kunne ses.
65. M/S HAFNIA af Aarhus, 95 B. R. T. Bygget 1914 af stål. På rejse fra København til Aarhus med stykgods.
Grundstødt d. $1/8$ 54 ved Sveriges V.-kyst.
 Søforhør i Aarhus d. $4/8$ 54.
 Kl. ca. 05^{00} passerede H. Lappegrunden fyrskib, og herfra styredes mv. NV. Kl. 05^{30} gik føreren under dæk og overlod vagten til bedstemanden. Kl. 06^{30} mærkede føreren, at motoren begyndte at arbejde tungt. Det viste sig da, at bedstemanden havde fået et ildebefindende og var faldet om i styrehuset, og at skibet var sejlet ind mod den svenske kyst. Motoren stoppedes, men i det samme tog skibet grunden ved 3-kosten mellem Viken og Lerberget og blev stående. Ca. to timer senere kom H. flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen blev skruen beskadiget.
 Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.
66. SM. ARANÄS af Arnäs, 113 B. R. T. Bygget 1939 af eg og fyr. På rejse fra Hamburg til Saksøbing med kali.
Grundstødt d. $6/8$ 54 ved Lollands N.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. $6/8$ 54.
 Kl. 10^{00} grundstødte A. i roligt, sigtbart vejr ved Kellernæs Hage, ca. 1 sm. 340° af Blands havn. Kl. 16^{00} kom skibet flot ved egen hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være ukendskab til farvandet.
67. M/S CASTOR af Groningen, 199 B. R. T. Bygget 1931. På rejse fra Rotterdam til Struer med byg.
Grundstødt d. $9/8$ 54 i Limfjorden.
 Søforklaring i Nykøbing M. d. $12/8$ 54.
 Kl. 21^{25} passerede C. under en jævn SØ.-lig brise med regn lystønden „Sælhundeholm Løb S.“. Derefter styredes i en halv time ØSØ., idet der holdtes udkig efter Toftum fyr, der imidlertid ikke kunne ses. Senere styredes SØ. $1/2$ Ø. Kl. 22^{30} sås lystønden ved Rønne Grund, der passeredes $1/2$ sm. om stb. Kl. 23^{00} , da lysene på Oddesundbroen og fyret på Grisetaa Odde var i sigte, medens Toftum fyr stadig ikke kunne ses, kobledes motoren fra for at opankre skibet. Under ankringen grundstødte C. ganske let med forenden. Kl. 23^{30} kom skibet flot ved egen hjælp. Under flottagningen rørte C.s agterende grunden.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at Toftum fyr var slukket.
68. Lystfartøj CONDOR af Hamburg. På rejse fra Grossenbrode til Gedser.
Grundstødt d. $10/8$ 54 ved Lollands S.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. $16/8$ 54. Søforhør i Rødby d. $17/8$ 54.
 Kl. 03^{00} grundstødte C. under en SV.-lig kuling med Ø.-gående strøm og usigtbart vejr på Rødsand 4 sm. Ø. for Hyllekrog fyr. Besætningen — 5 mand — blev bragt i land af et fiskefartøj. Fartøjet er senere kommet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr.
69. M/S VARNÆS af Aabenraa, 186 B. R. T. Bygget 1877 af jern. På rejse fra Aabenraa til Stralsund med levende hornkvæg.
Grundstødt d. $10/8$ 54 i Svendborgsund.
 Strandingsindberetning dat. $11/8$ 54. Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $13/8$ 54.
 Om aftenen passerede V., der under en stiv SSV.-lig kuling var for Ø.-gående, Maar Odde på Turø, hvorefter der skulle styres i fyrlinien fra de røde ledefyr ved Gråsten. Da disse fyr tilsyneladende ikke brændte, blev motoren sat på halv kraft frem, og sejladsen fortsattes efter

kending. Kl. ca. 21¹⁵ stoppedes motoren, men umiddelbart efter tog skibet grunden på Troense Hage ca. 100 m V. for kosten og blev stående. D. 12/8 kom V. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at ledefyrene på grund af teknisk uheld var slukket.

70. SM. ANTJE af Graasten, 95 B. R. T. Bygget 1902 af stål. På rejse fra Stettin til Ærøskøbing med kul.

Grundstødt d. 11/8 54 i farvandet S. for Fyn.

Strandingsindberetning dat. 11/8 54. Søforhør i Horsens d. 19/10 og i Randers d. 28/10 54.

Kl. ca. 15²⁰, da A. under en VSV.-lig kuling befandt sig ved klokketønden ud for Vornæs Pynt, blev det regntykt. Farten, der var ca. 5¹/₂ knob, nedsattes, og der styredes S. t. V.¹/₄ V. for anduvning af Højestene løb. Ca. 10 minutter senere blev skibet løbet i vinden for afventning af bedre sigtbarhed, men umiddelbart efter tog det grunden ca. 50 m NV. for indløbet til Højestene løbet. Kl. ca. 19⁰⁰ kom A. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

71. SM. ANDREA af Egersund, 100 B. R. T. Bygget 1895 af stål. På rejse fra Nykøbing F. til Mariager Fjord i ballast.

Grundstødt d. 21/8 54 i Mariager Fjord.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. 27/9 54.

Kl. 17⁰⁰, da A., der gik for storsejl og motor, og som gjorde ca. 7 knobs fart, under en let NØ.-lig brise med god sigtbarhed og udgående strøm, stod ind i den gravede rende til Mariager Fjord, sås forude en sandpumper ligge i renden mellem 1. og 2. halmpræk Ø. for Inderhage med stævnen i ØSØ.-lig retning. Da A.s forende befandt sig ud for sandpumperens forende, sås, at sandpumperens maskine gik fuld kraft frem, og at dens ror lå bb. Samtidig sås, at sandpumperen med forenden stod på grund i rendens S.-side. Da A. passerede sandpumperen, blev skibet af sandpumperens skruevand presset over mod rendens N.-lige kant og tog grunden. A. er senere blevet bragt flot ved hjælp af en slæbebåd. Skibet havde tilsyneladende ikke taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

72. Lystfartøj YARAMAZ af Göteborg. På rejse fra Göteborg til Vesterø havn, Læsø.

Grundstødt d. 21/8 54 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. 25/8 54.

Kl. 22⁰⁰ grundstødte Y. under en svag NØ.-lig luftning på Knuderne ca. 2 sm. NNØ. af Vesterø havn. D. 24/8 kom Y. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlnavigering.

73. Ff. BODIL BECH af Skagen, 9 B. R. T. På fiskeri i Skagerrak.

Grundstødt d. 25/8 54 ved Jyllands NV.-kyst.

Søforklaring i Skagen d. 30/8 54.

Kl. ca. 16⁰⁰, da B. B. befandt sig Ø. for Højen fyr mellem 2. og 3. revle, knækkede rorkæden, og umiddelbart efter kom redskabet uklar af skruen, hvorved motoren gik i stå. Det forsøgtes at opankre fartøjet, men ankeret kunne ikke holde, og inden det var lykkedes at få motoren startet, drev B. B. ind over 2. revle og tog grunden på 1. revle. Et tililende fiskefartøj forsøgte at bringe B. B. flot, men på grund af tiltagende vindstyrke måtte forsøget opgives. D. 26/8 kl. 07¹⁵ blev besætningen — 2 mand — bjerget i land af en robåd fra Skagen. En senere undersøgelse viste, at rorkæden var meget slidt.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

74. M/S EDUARD af Mariager, 94 B. R. T. Bygget 1901 af jern.

Grundstødt d. 25/8 54 ved Jyllands Ø.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 26/8 54.

Kl. 01¹⁵ grundstødte E. i tæt tåge i Mariager Fjord Ø. for Hadsund. E. kom samme dag flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen opstod der skader på bund, ror og styreledning.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

75. SM. GRETHE WITTING af Grenaa, 95 B. R. T. Bygget 1914 af eg. På rejse fra Gjerrild til flådehavnen S. for Korsør med småsten.

Grundstødt d. 4/9 54 i flådehavnen ved Korsør.

Søforklaring og søforhør i Grenaa d. 11/9 og 15/9 54.

Kl. ca. 06⁴⁵, da G. W. i stille vejr med langsom fart var under indsejling til den under opførelse værende flådehavn ved Korsør, tog skibet grunden på en stenpulle i havnen og blev

stående. Kl. ca. 13³⁰ kom G. W. flot ved egen hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at dybden i havnen var mindre end opgivet.

76. SM. NUDDE af København, 100 B. R. T. Bygget 1884 af eg, alm og pitchpine. På rejse fra Stralsund til Skive med briketter.

Grundstødt d. 11/9 54 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. 16/9 54.

Kl. 18³⁰ passerede N. under en frisk VSV.-lig brise med regnbyger og Ø.-gående strøm den hvide stage med halmvisk Ø. for Storkehalsen i en afstand af ca. 50 m om bb., hvorefter der mindskedes fart, da sigtbarheden under en byge forringedes. Da det kort efter klarede op, sås den næste hvide stage med halmvisk ret for. Roret lagdes stb., men umiddelbart efter tog N. grunden ved N.-siden af Storkehalsen og blev stående. D. 12/9 kl. 10⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

77. M/S RIKA af Groningen, 299 B. R. T. På rejse fra København til Goole med stykgods.

Grundstødt d. 12/9 54 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 12/9 54.

Kl. 06³⁰ grundstødte R. under en VSV.-lig brise i Sorte Rende. D. 14/9 kom R. flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være manglende farvandskendskab.

78. M/S NETTIE af Rotterdam, 477 B. R. T. På rejse fra Goole til Rudkøbing med kul.

Grundstødt d. 14/9 54 ved Ærøes Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 14/9 54.

Kl. ca. 06¹⁵ grundstødte N. under en jævn SV.-lig brise med S.-gående strøm i Klørdyb. D. 15/9 kl. ca. 04³⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at vanddybden i løbet var mindre end den i søkortet angivne.

79. Lystfartøj AVALANCHE af Aldershot, 16 B. R. T. På rejse fra Spodsbjerg til Kiel.

Grundstødt d. 15/9 54 ved Langelands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 15/9 54.

Kl. ca. 15⁰⁰ grundstødte A. under en hård VSV.-lig kuling med byger ca. 10 m V. for det røde fyr på Bagenkop havns Ø.-mole. Kl. ca. 16³⁰ kom fartøjet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

80. M/S DISKO af København, 1496 B. R. T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra Narssak til Frederikshåb.

Grundstødt d. 17/9 54 ved Grønlands V.-kyst.

Søforhør i Egedesminde d. 20/9 54. Søforhør i København d. 28/10 54.

Kl. 07²⁵ havde D. under en NV.-lig kuling med høj sø Kioke tværs om stb. i en afstand af 1/2 sm., hvorefter der styredes mod Frederikshaab red. Kl. 07⁵⁵ stoppedes ca. 100 m S. for Sorteskær. Skibet drev derpå for vind og sø med stoppet maskine, indtil denne kl. 08¹⁰ blev beordret halv kraft frem. samtidig med at roret blev lagt bb. over for at give læ for to motorbåde. Kl. 08¹¹ tog D., efter at være drevet ca. 600 m i SØ.-lig retning, grunden på et undersøisk skær, der ikke var afsat i kortet, og over hvilket der ikke sås noget bråd, og blev stående. Fra grundstødningsstedet havdes Skarvøens båke i rv. 7°, Akertôq i rv. 56° og Kangeks båke i rv. 302°. Kl. 08²⁰ kom D. flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen blev D. læk i flere af bundtankene.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

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

Grundstødt d. 22/9 54 ved Bogøs NV.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 23/9 54. Søforklaring og søforhør i Rønne d. 2/12 54.

Kl. 22³⁰ passerede A. under en svag NV.-lig brise med hård Ø.-gående strøm Storstrømsbroen, hvorefter der styredes i den klare vinkel fra Bogø fyr. Føreren gav rorsmanden ordre til at varsko, når skibet kom ind i den grønne vinkel fra Stubbekøbing fyr, hvorefter han gik under dæk. Kl. 22⁵⁵ grundstødte skibet under fyret ved Bogøs NV.-kyst og blev stående. D. 23/9 kl. 19⁰⁰ kom A. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at rorsmanden undlod at varsko føreren, da skibet kom ind i Stubbekøbing fyrs grønne vinkel.

82. SM. PALO af Bandholm, 147 B. R. T. Bygget 1900 af stål. På rejse fra Stralsund til Aabenraa med briketter.

Grundstødt d. $25/9$ 54 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring i Aabenraa d. $27/9$ 54.

Kl. 02²⁰ passerede P. under en SV.-lig kuling med diset vejr lysspirtønden på 55°02' N. 9°55'9 Ø. (pkt. 6 i rute 25), hvorefter der styredes NV. i Taksensands fyrs hvide vinkel. Da der på denne kurs var udløbet en distance på 7,1 sm., og skibet efter bestikket befandt sig på 55°06'5 N. 9°46' Ø., ændredes kursen til V.t.S. mod lysspirtønden på 55°05'7 N. 9°40'6 Ø. Da distancen til denne tønne, 3,5 sm., var udløbet, uden at tønden havde været i sigte, ændredes kursen kl. 04⁰⁰ til SV.t.V.^{3/4}V. Kl. 04³⁵ tog P. grunden på Knudshoved og blev stående. Kl. 23¹⁵ kom P. flot ved egen hjælp.

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

83. M/S WILHELM af Breiholz, 249 B. R. T. På rejse fra Borgholm til Hamburg med hvede.

Grundstødt d. $27/9$ 54 ved Falsters V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $29/9$ 54.

Kl. 22⁰⁰ grundstødte W. under en NV.-lig kuling med hård Ø.-gående strøm på V.-siden af Tolken. D. $29/9$ kl. 01⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at forfyret i fyrlinien skjultes af et foransejlende skib.

84. SM. BRITTA af Timmernabben, 221 B. R. T. På rejse fra Lovisa til Kolding med træ.

Grundstødt d. $4/10$ 54 ved Falsters Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $4/10$ 54. Søforklaring og søforhør i Kolding d. $11/10$ 54.

Kl. 12³⁰ grundstødte B. under en svag til let SØ.-lig brise med hård V.-gående strøm på den SV.-lige side at Tolkedyb. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tilsanding af sejløbet.

85. SM. MONSUNEN af Svendborg, 91 B. R. T. Bygget 1914 af eg. På rejse fra Aalborg til Frederiksværk med cement.

Grundstødt d. $5/10$ 54 i Roskilde Fjord.

Strandingsindberetning dat. $7/10$ 54. Søforklaring i Frederiksværk d. $7/10$ 54.

Kl. 06⁰⁰ passerede M. under regntykning lys- og fløjtetønden „ISEFJORD“, hvorefter skibet med langsom fart fortsatte rejsen med kending af sømærkerne. Kl. ca. 08⁰⁰, da M. havde passeret Langelse Hage, sås forude en halmprík, der fejlagtigt antoges for at være „Store Tørvegrund W“, men som senere viste sig at være „Jydegrund-SE“. Halmprikken blev taget om stb., og kort efter tog skibet grunden på Jydegrund og blev stående. D. $6/10$ kl. 14⁰⁰ kom M. flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 40 tons af ladningen var blevet lægtret, tilsyneladende uden at skibet havde taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

86. S/S REALMA af Panama City, 4225 B. R. T. Bygget 1928 af stål. På rejse fra Hull til Aarhus med kul.

Grundstødt d. $16/10$ 54 ved Sjællands V.-kyst.

Søforklaring i Aarhus d. $18/10$ 54.

Kl. 15⁰⁰ passerede R. under en frisk SV.-lig brise med hård NØ.-gående strøm og regntykning lys- og fløjtetønden på 55°12'2 N. 11°05'5 Ø. (pkt. 11 i rute 28), hvorefter kursen ændredes til 300°. Kl. 15¹⁰ tog skibet grunden V. for Egholm og blev stående. D. $17/10$ kom R. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes ukendskab til farvandet i forbindelse med vejr- og strømforhold.

87. M/S LØVDAL af Farsund, 3893 B. R. T. På rejse fra Murmansk til Stettin med fosfat.

Grundstødt d. $18/10$ 54 i Sundet; søgt nødhavn.

Strandingsindberetning dat. $19/10$ 54.

Kl. 16¹⁰ grundstødte L. under SV.-lig vind med tåge og stærk strøm på Middelgrunden. D. $20/10$ kom skibet flot ved hjælp af bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

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

88. M/S ATLANTIDE II af København, 77 B. R. T. Bygget 1931 af mahogni og ore-gonpine.

Grundstødt d. $23/10$ 54 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $23/10$ 54.

Kl. 06⁰⁰ grundstødte A.II, der lå til ankers ud for Jungshoved, under en V.-lig storm med regndis og udgående strøm på Sælørrev. Kl. ca. 20⁰⁰ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at A. II i det hårde vejr er drevet for ankeret.

89. M/S GLYCKAUF af Bremen, 98 B. R. T. På rejse fra Kalmar til Wanne West med tømmer.

Grundstødt d. 23/10 54 i Bøgestrømmen.

Strandingsindberetning dat. 23/10 54.

Kl. 04⁰⁰ grundstødte G. under en V.-lig storm med regndis ca. 500 m rv. V. for prikkerne ud for Danmarksholm. Kl. ca. 20⁰⁰ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at skibet på grund af vejrforholdene gik i drift med ankeret.

90. SM. REINA af Hamburg, 84 B. R. T. På rejse fra Hålsingborg til Friedrichstadt med hvede.

Grundstødt d. 23/10 54 ved Femø; søgt *nødhavn*.

Strandingsindberetning dat. 25/10 54.

Kl. 06³⁰ grundstødte R. under en stiv til hård NV.-lig kuling på Skellerev ud for Femø. D. 26/10 kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret, og sejlede ind til Bandholm.

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

91. Ff. NORDEN af Svaneke, 11 B. R. T. Bygget 1933 af eg. På rejse fra Christiansø til fiskeplads i Østersøen.

Grundstødt d. 26/10 54 ved Christiansø.

Søforklaring i Svaneke d. 29/10 54.

Kl. 02³⁰ afsejlede N. under en let SV.-lig brise med sigtbart vejr fra Christiansø. Ca. 7-8 minutter senere tog fartøjet grunden på et skær ved Ø.-siden af Christiansø og blev stående. N., der var blevet læk, kom kort efter flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren har bedømt afstanden til land forkert.

92. SM. ARIEL af Ebeltoft, 120 B. R. T. Bygget 1910 af stål. På rejse fra Fakse Ladeplads til Ostermoor i ballast.

Grundstødt d. 27/10 54 i farvandet S. for Fyn; *motorhavari, søgt nødhavn*.

Strandingsindberetning dat. 28/10 54. Søforklaring i Marstal d. 2/11 54.

Kl. ca. 15³⁰, da A. under en SSV.-lig kuling med N.-gående strøm og klart vejr søgte ind til Marstal havn, blev skibet af strømmen ført ind på Hvine Grund ud for Marstal havn. Kl. ca. 19³⁰ kom skibet flot ved egen hjælp, men da skruekoblingen havde sat sig fast, blev A. opankret. D. 28/10 blev skibet bugseret ind til Marstal havn af en tilkaldt slæbebåd.

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

93. SM. ELLINOR af Rønne, 77 B. R. T. Bygget 1906 af eg. På rejse fra Sakskøbing til Randers med sukker.

Grundstødt d. 27/10 54 ved Langelands N.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 2/11 54.

På rejse fra Sakskøbing til Randers grundstødte E. ved Hou. Skibet kom senere flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen blev stævn og stråkökø beskadiget.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

94. SM. VIKING af Fredericia, 96 B. R. T. Bygget 1915 af stål.

Grundstødt d. 27/10 54 ved Vejrø.

Strandingsindberetning dat. 1/11 54. Søforklaring og søforhør i Fredericia d. 30/11 54.

Kl. ca. 10⁰⁰, da V. under en svag S.-lig brise og svag N.-gående strøm med motoren gående lå opankret på Ø.-siden af Vejrø NV.-Rev i ca. 3 m vand under ralpumpning, sprang vinden om i SØ. og friskede, hvorfor det besluttedes at lette. Da ankeret var let, gik motoren imidlertid i stå, hvorefter ankeret atter blev stukket ud, men inden det fik hold i bunden, drev V. kl. ca. 10³⁰ ind på revet og blev stående. D. 28/10 kl. 10²⁶ kom skibet flot ved hjælp af et bjergningsfartøj, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes motorstop.

95. Ff. AMICA af Malmø. På rejse fra Ystad til fiskeplads i Østersøen.

Grundstødt d. 28/10 54 ved Bornholms V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 30/10 54.

Kl. ca. 18¹⁰ grundstødte A. under en SSV.-lig brise med N.-gående strøm og tåge ved Levka ca. 2 km S. for Hasle. D. ²⁹/₁₀ kl. ca. 19³⁰ kom fartøjet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

96. M/S MARIE SCHWINGE af Bremen, 249 B. R. T. På rejse fra Nykøbing M. til Bremen med moler.

Grundstødt d. ³⁰/₁₀ 54 på Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. ³¹/₁₀ 54.

Kl. 13⁰⁰ grundstødte M. S. under en frisk SV.-lig brise ved Nørholmhage. Skibet kom senere flot ved hjælp af en slæbebåd.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være utilstrækkelig farvandsafmærkning.

97. SM. ARRESØ af Frederiksværk, 75 B. R. T. Bygget 1897 af stål. På rejse fra Korsør til Gjerrild i ballast.

Grundstødt d. ²/₁₁ 54 ved Sejro.

Søforklaring og søforhør i Grenaa d. ⁵/₁₁ 54.

Kl. 00³³ passerede A. lystønden på 55°53'42" N. 10°58'24" Ø. Sigtbarheden var 6—7 sm., og det blæste en let SV.-lig brise. Umiddelbart efter overlod føreren vagten til bedstemanden, som fik ordre til at styre dv. NØ.t.N.³/₄N. og varsko, når Sejro fyr, der var synligt viste sig, at det havde taget grunden på Sejro NV.-Rev ca. 500 m fra Sejro fyr. Skibet lå da NØ.t.Ø. an. Kl. 13³⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes fejlstyring.

98. M/S LYDIA DAN af Esbjerg, 2086 B. R. T. Bygget 1954 af stål. På rejse fra Kemi til Uleåborg med cellulose.

Grundstødt d. ²/₁₁ 54 ved Finlands V.-kyst.

Søforklaring i Rouen d. ²³/₁₁ 54.

Kl. 17²⁰ passerede L. D., der havde lods om bord, under en svag NV.-lig brise med rolig sø og let sne Kemi lystønde. Kl. 17⁵⁷ passeredes Kemi fyrskib 1 sm. om bb., og kl. 18³⁵ ændredes kursen til Hildenniemi fyrlinie. Kl. 19⁵⁵, da skibet befandt sig i den hvide vinkel af Hanhikari fyr og skulle dreje ind i den hvide vinkel i Santosenkari fyr, blev motoren, der hidtil havde gået fuld kraft frem, beordret halv kraft frem og derefter langsomt og ganske langsomt frem, og roret beordredes hårdt bb., hvilken ordre gentoges af rorsmanden. Da skibet ikke drejede til bb., gentoges rorkommandoen, og rorviserens stilling kontrolleredes. Det viste sig nu, at roret lå rårdt stb. Roret blev straks lagt hårdt bb., og motoren beordredes halv kraft frem. men umiddelbart efter tog skibet grunden og blev stående. Fra grundstødningsstedet pejledes Hanhikari fyr i rv. 330° og Santosenkari fyr i rv. 279°. D. ³/₁₁ kl. 16³⁰ kom L. D. flot ved hjælp af en bugserbåd, efter at ca. 177 tons af ladningen var blevet lægtret. Ved grundstødningen opstod der en dyb bule med lækage i bb.s ferskvandstank under maskinrummet midtskibs samt flere indtrykninger forskellige steder i bunden. Endvidere beskadigedes stb.s slingrekøl samt 2 skruerbladtippe.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

99. M/S KATE af Hamburg, 105 B. R. T. På rejse fra Göteborg til Essen med træ.

Grundstødt d. ⁴/₁₁ 54 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ⁴/₁₁ 54.

Kl. ca. 17⁰⁰ grundstødte K. i tåge ved Sandal strand. D. ⁷/₁₁ kl. ca. 09⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp og fortsatte rejsen.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

100. SM. HAABET af Kragenæs, 20 B. R. T. Bygget 1883 af eg. På rejse fra Rødbyhavn til Lübeck i ballast.

Strandet d. ⁸/₁₁ 54 ved Femern: *forlist*.

Forlisanmeldelse dat. Nakskov d. ⁹/₁₁ 54. Søforhør i Nakskov d. ²²/₁ 55.

D. ⁷/₁₁ kl. ca. 21³⁰, da H. under en hå d NØ.-lig kuling befandt sig S. for Rødbyhavn, stoppede motoren. Da det ikke lykkedes at få motoren startet, fortsattes sejladsen for storsejl og fok. Noget senere knækkede gaflen, hvorved storsejlet revnede. D. ⁸/₁₁ kl. ca. 01³⁰ loddedes 3 fv. vand, hvorefter der ankredes, men ca. 1 time senere sprængtes ankerkæden, og kort efter tog fartøjet grunden på Femerns N.-kyst og blev stående. De ombordværende 2 mand blev bjerget af båd fra land. H. er senere blevet vrug.

Anm. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anførte.

101. Ff BRITTA af Asaa, 6 B. R. T. Bygget af eg. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Asaa.

Grundstødt d. ⁹/₁₁ 54 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforhør i Sæby d. ¹⁵/₁₁ 54.

Kl. ca. 10⁰⁰, da B. under en SØ.-lig kuling med hård N.-gående strøm befandt sig i ind-

løbet til Asaa havn ca. 100 m N. for havnen, mistede fartøjet styringen og tog kort efter grunden på den yderste revle ved indløbets V.-side. Da B. lidt senere kom flot, blev ankeret stukket ud, men kort efter sprang ankertrassen, hvorefter fartøjet tog grunden på den næstyderste revle ca. 250 m N. for havnen ca. 200 m fra land og blev stående.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene samt strøm.

102. S/S ANCHOU MICHAEL af Panama, 4809 B. R. T. På rejse fra Stettin til Rio de Janeiro med cement.

Grundstøde d. 12/11 54 ved Lollands S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 12/11 54.

Kl. 04⁰⁰ grundstødte A. M. under en hård S.-lig kuling med regndis og V.-gående strøm ca. 2 sm. S. for Hyllekrog fyr. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

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

103. SM. DORA af Burgstaaken, 71 B. R. T. Bygget 1911 af stål. På rejse fra Rendsburg til Burgstaaken i ballast.

Grundstødt d. 12/11 54 ved Lollands S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 13/11 54. Søforhør i Rødby d. 15/11 54.

Kl. ca. 19⁴⁵ befandt D. sig under en hård SV.-lig kuling med Ø.-gående strøm ud for Rødby havn. Det forsøgtes at søge nødhavn i Rødby havn, men skibet blev af strøm og vind ført forbi havneindløbet, som passeredes i ca. 500—600 m.s afstand. Der opsendtes nødraketter, men kort efter tog D. grunden 300 m Ø. for Rødby havn og blev stående ca. 4—5 m fra land. Besætningen — 2 mand — blev bjerget i land ved hjælp af en trosse. D. 8/12 kl. 13⁰⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

104. M/S HEBE af Hamburg, 110 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Thisted med koks.

Grundstødt d. 12/11 54 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 15/11 54.

Kl. ca. 23⁴⁵ drev H., der under en orkanagtig V.-lig storm med ca. 6 knops Ø.-gående strøm lå opankret for begge ankre, på grund i Limfjordens N.-side ca. 1 km Ø. for Aggersundbroen. D. 14/11 blev skibet bragt flot af en bugserbåd og fortsatte rejsen.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

105. SM. YRSA af Aalborg, 37 B. R. T. Bygget 1901 af eg.

Grundstødt d. 13/11 54 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 18/11 54. Søforklaring og søforhør i Aalborg d. 17/12 54.

Kl. ca. 00⁰⁰ besluttedes det at sejle Y., der under en V.-lig storm med hård Ø.-gående strøm lå fortøjet ved Løgstør yderkaj, ind i havnen. Da Y. ikke kunne forcere vind og sø, forsøgtes det at ankre for det ene anker, men ankerkæden sprængtes, og skibet drev mod land. Kort efter blev det andet anker stukket i bund. Ca. 15 minutter senere sprængtes kæden, og umiddelbart efter tog Y. grunden Ø. for Løgstør havn. D. 4/12 kom Y. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

106. SM. ELVY af Fisketången, 138 B. R. T. På rejse fra Lübeck til Verkeback med ildfast ler.

Grundstødt d. 14/11 54 i Grønsund.

Strandingsindberetning dat. 15/11 54.

Kl. 21³⁰ grundstødte E. under en hård VNV.-lig kuling med hård Ø.-gående strøm midt i Tolkedybet. Skibet kom senere flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tilsanding af sejløbet.

107. M/S ANNA THEKLA af Hamburg, 136 B. R. T. På rejse fra Duisburg til Frederiks-værk med råjern.

Grundstødt d. 15/11 54 ved Fyns Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 19/11 54.

Kl. ca. 11³⁰, da A. T. under en hård NV.-lig kuling med S.-gående strøm lå opankret ud for Stensgaards Stænge ved Kertemind, sprængtes ankerkæden, hvorefter skibet kom i drift og grundstødte. A. T. er senere kommet flot ved hjælp af bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

108. SM. FRITHIOF af Mariager, 96 B. R. T. Bygget 1875 af stål. På rejse fra Wismar til Randers med kali.

Grundstødt d. 18/11 54 ved Tysklands N.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Randers d. 26/11 54.

Kl. 11⁴⁵ afsejlede F. i klart vejr fra Wismar. Kl. 11⁵⁵ gik føreren under dæk efter at have

instrueret bedstemanden, der stod til rors, og som var alene på dækket, om at holde den røde farvandsafmærkning om stb. og den sorte om bb. Kl. ca. 12⁰⁰ tog skibet grunden og blev stående, idet bedstemanden fejlagtigt havde holdt bb. om en rød tønde. D. 20⁰⁰/₁₁ kom F. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

109. M/S HANS BEVERSTEIN af Hamburg, 2367 B. R. T. På rejse fra Immingham til København med kul.

Grundstødt d. 22⁰⁰/₁₁ 54 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 23⁰⁰/₁₁ 54.

Kl. 22⁰⁰ grundstødte H. B. under en stiv SØ.-lig kuling med hård N.-gående strøm på Stubben. D. 23⁰⁰/₁₁ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

110. M/Fg. PETER WESSEL af Larvik, 1419 B. R. T. Bygget 1937 af stål. På rejse fra Nyborg til Korsør med passagerer og automobiler.

Grundstødt d. 23⁰⁰/₁₁ 54 i Nyborg Fjord.

Søforklaring og søforhør i Nyborg d. 26⁰⁰/₁₁ 54.

Kl. 02⁰⁵ afsejlede P. W. under en hård SØ.-lig kuling fra Nyborg havn. Da færgen var tværs af Dynen, beordredes maskinerne fuld kraft frem, og der styredes efter lystønden Lindholm Grund W. Forude om bb. i en afstand af 400—600 m sås en udgående færg, der senere viste sig at være M/Fg. „SJÆLLAND“ af Korsør. Kursen ændredes 8—10° til stb. for at passere V. om S. Kort efter, da S. havdes omtrent tværs om bb., drejede færgen stb. over, hvorefter P. W.s ror lagdes hårdt stb. samtidig med, at maskinerne stoppedes. Da afstanden til S. var ca. 40 m, var P. W. klar af S. og stb.s maskine beordredes fuld kraft frem, samtidig med at roret lagdes bb. Lidt senere beordredes bb.s maskine fuld kraft frem, men umiddelbart efter, kl. 02²⁰, tog P. W. grunden på Slotsgrund og blev stående. Kl. 06²⁰ kom P. W. flot ved hjælp af bjergningsdamper. En senere undersøgelse viste, at begge skruer var blevet beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at P. W. under forsøg på at passere S. på færgens stb.s side, kom for langt over i farvandets V.-lige side.

111. S/S HELGOLAND af Lübeck, 498 B. R. T. På rejse fra Kiel til Aabenraa i ballast.

Grundstødt d. 25⁰⁰/₁₁ 54 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 2⁰⁰/₁₂ 54.

Kl. 22³⁰ grundstødte H. under en SSV.-lig brise med diset vejr ud for Løjt Sønderskov. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

112. M/S ARCUS af Bergen, 342 B. R. T. Bygget 1944 af træ. På rejse fra Nykøbing F. til Stavanger med melasse.

Strandet d. 27⁰⁰/₁₁ 54 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 29⁰⁰/₁₁ 54. Søforklaring i Frederikshavn d. 30⁰⁰/₁₁ 54.

Kl. ca. 08⁰⁰, da A., der havde motorskade, under en hård SØ.-lig kuling med N.-gående strøm lå opankret for bb. anker ca. 1 sm. mv. 45° af lys- og fløjtetønden „Frederikshavn SSE“, drev et assisterende skib ned på A., hvorved ankerkæden sprængtes. Stb.s anker blev derpå stukket ud, men kæden sprængtes straks. Ekkoloddet viste da 4,5 m vand. Skibet drev nu hurtigt ind mod brændingen ved kysten, og besætningen — 11 mand — blev taget om bord i et andet skib. Straks efter tog A. grunden 200—300 m N. for den røde 2-kost på Hirsholm NØ.-Rev. Kl. 16³⁰ kom A. flot ved fremmed hjælp og bugseredes til Frederikshavn. Ved grundstødningen blev rorstammen vredet ca. 35°.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

113. SM. NORDSTJERNEN af Hamburgsund, 72 B. R. T. På rejse fra Korsør til Moss med drænrør.

Grundstødt d. 27⁰⁰/₁₁ 54 ved Samsø Ø.-kyst; *forlist*.

Strandingsindberetning dat. 28⁰⁰/₁₁ 54.

Kl. ca. 21⁰⁰ blev N. under en frisk SSØ.-lig brise med N.-gående strøm sat på grund ud for Langemark Mark. Besætningen — 2 mand — gik i jollen og roede i land. Skibet er senere blevet slået til vrag.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at skibet, der var sprunget læk, måtte sættes på grund for ikke at synke.

114. M/S ESSO BALDER af Nyborg, 253 B. R. T. Bygget 1934 af stål. På rejse fra Nyborg til Frederiksværk med brændselsolie.

Grundstødt d. 28⁰⁰/₁₁ 54 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 29⁰⁰/₁₁ 54. Søforklaring i Frederiksværk d. 1⁰⁰/₁₂ 54.

Kl. 11⁰¹ passerede E. B., der havde lods om bord, under en stiv SØ.-lig kuling med svær

sø og hård N.-gående strøm sømærket „Lynæs Rende S“, hvorefter kursen ændredes til dv. Ø. Kl. 11⁰⁵ tog skibet grunden på Lynæs Sand og blev stående. D. 29/11 kl. 00²⁰ kom E. B. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at der i for ringe omfang er taget hensyn til skibets forsætning af vind og strøm.

115. SM. ANNA MARTA af Hamburg, 267 B. R. T. På rejse fra Karlstad til Bremen med træ.

Grundstødt d. 30/11 54 i Sundet.

Strandingsindberetning dat. 30/11 54.

Kl. 04¹⁰ grundstødte A. M. under en frisk SØ.-lig brise med hård N.-gående strøm og regndis på Ellekilde Hage. Kl. 10²³ kom skibet flot ved hjælp af bjergningsdamper, efter at en del af dækslasten var blevet kastet over bord.

Anm. Årsagen til grundstødning-en angives at være rorskade.

116. M/S JAVA af København, 8684 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra København til Aalborg med partladning stykgods.

Grundstødt d. 30/11 54 ved Sveriges V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Göteborg d. 6/12 54. Søforhør i København d. 20/12 54.

Kl. 19⁵⁰ passerede J. under en frisk SØ.-lig brise med moderat sø og letdiset vejr tæt V. om lys- og klokketønden på 55°44'3 N. 12°41'3 Ø. (rute 32, pkt. 21), hvorefter der styredes rv. 20°, idet der regnedes med 6° afdrift. Kl. ca. 20⁰⁵ sås ret forude i ca. 3 sm. afstand en lystønde, der viste 2 blk. hver 10. sek., og som antoges at være lys- og fløjtetønden „Lous Flak“. Kl. ca. 20¹⁵ ændredes kursen, således at den pågældende lystønde kunne passeres tæt om bb. Kl. 20³⁰ passeredes tønden tæt om bb., hvorefter roret blev lagt bb. Skibet drejede imidlertid meget modvilligt, og kl. 20³⁵, medens skibet stadig var i langsomt drej til bb., mærkedes et stød i skibet, og motorerne blev straks stoppet. Kl. 20³⁸ pejledes Haken fyr i rv. 338°, afstand 3,1 sm. efter radar, og det viste sig, at den kl. 20³⁰ passerede bøje var „Väster Flacket“ lystønde, og at skibet havde rørt grunden på Väster Flacket. Ved grundstødningen opstod der udbredte bundskader.

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

117. Ff. KURT af Frederikshavn, 15 B. R. T. Bygget 1939. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Strandby havn.

Grundstødt d. 2/12 54 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. 14/12 54.

Kl. ca. 16¹⁵ afsejlede K. under en SSØ.-lig kuling med dis fra en fiskeplads Ø. for Hirschholmene. Herfra sattes kursen ind mellem Hirschholmene og Kølpen, og der passeredes S. om lysspirtønden på 57°29'54" N. 10°42'06" Ø. Kl. 18⁰⁰ tog K. grunden på Kølpen og blev stående. D. 3/12 kom skibet flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen blev fartøjet læk.

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

118. M/S SWEDEN af Helsinki, 460 B. R. T. Bygget 1921 af træ. På rejse fra Lübeck til Holbæk med cinders.

Grundstødt d. 2/12 54 ved Samsøs S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 3/12 54. Søforklaring i Holbæk d. 7/12 54.

Kl. 02¹⁰ passerede S. under en let SV.-lig brise med S.-gående strøm lystønden på 55°36'6 N. 10°48'4 Ø., hvorefter der styredes rv. 344°. Kl. 02²⁰ blev det tåget, og sejladsen fortsattes med motoren gående halv kraft frem. Kl. 03⁵⁵ tog skibet grunden ud for „Jættehøj“ på Samsøs S.-kyst og blev stående. Kl. 13¹⁵ kom S. flot ved hjælp af et bjergningsfartøj, efter at ca. 27 ts. af ladningen var blevet kastet over bord.

119. M/S JACOB JEBSEN af Aabenraa, 3674 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Hongkong til Macau med stykgods.

Grundstødt d. 7/12 54 i Det kinesiske Hav; søgt nødhavn.

Søforklaring i Hongkong d. 14/12 54.

Kl. 03³⁰ passerede J. J. under en let til jævn VSV.-lig brise med let diset vejr Green Island, hvorefter der styredes 237° rv. mod Cheung Chau fyr. Da skibet syntes at blive forsæt mod V., ændredes kursen kl. 03⁴⁰ til 232° rv., og ca. kl. 03⁴⁵ til 225° rv. Kl. 03⁴⁹ sås land om stb., og roret blev lagt hårdt bb., men kort efter — kl. ca. 03⁵¹ — tog skibet grunden på et undersøisk rev ved øen Papai. Roret blev lagt hårdt stb., og efter at J. J. var kommet klar af revet, stoppedes maskinen. Da en undersøgelse viste, at J. J. var læk, sejledes tilbage til Hongkong.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes fejlbedømmelse af strømsætningen.

120. M/S KORNSHAUS af Emden, 267 B. R. T. På rejse fra Porsgrunn til Emden med salpeter.

Grundstødt d. $7/_{12}$ 54 ved Amagers Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $7/_{12}$ 54.

Kl. 04³⁰ grundstødte K. under SV.-lig vind med S.-gående strøm og diset vejr i Drogden. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

121. SM. VESTA af Aalborg, 135 B. R. T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra Virksund til Aalborg i ballast.

Grundstødt d. $7/_{12}$ 54 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $14/_{12}$ 54. Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $21/_{12}$ 54.

Kl. 15⁵⁷ passerede V. i stille, letdiset vejr med N.-gående strøm sømærket Rind Grund S., hvorefter der styredes N. $1/2$ Ø. mod den hvide 2-kost på Livtap. Kl. 16³⁰ blev skruen koblet fra, hvorefter der sejledes med skiftevis stoppet og langsomt fremadgående motor. Kl. 16⁴⁰ tog V. grunden på Livtap ca. 150 m inden for kosten og blev stående. D. $13/_{12}$ kl. 11⁴⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes mørket.

122. M/S HEBELINA af Leer, 162 B. R. T. På rejse fra Frederiksværk til Randers i ballast.

Grundstødt d. $8/_{12}$ 54 på Randers Fjord.

Strandingsindberetning dat. $13/_{12}$ 54.

Natten mellem den $8/_{12}$ og $9/_{12}$ grundstødte H. under en SØ.-lig storm på N.-siden af Randers Fjord mellem fyret „Udbyhøj fiskerihavn W.“ og „Over Kirkegrund“ bagfyrt. D. $11/_{12}$ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at skibet gik i drift med ankeret på grund af vind og strøm.

123. M/S ILZE af Kiel, 117 B. R. T. På rejse fra Ejerslev (Mors) til Bremen med molersten.

Grundstødt d. $9/_{12}$ 54 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $9/_{12}$ 54.

Kl. 05⁰⁵ grundstødte I., der under en SØ.-lig storm ville søge nødhavn i Grenaa, ved Kalkgrunden. Besætningen — 4 mand — blev bjerget af redningsbåden fra Grenaa. D. $19/_{12}$ blev skibet bragt flot af et bjergningsfartøj og slæbt ind til Grenaa.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

124. S/S ROMBUS af Puerto Limon, 1313 B. R. T. Bygget 1925 af stål. På rejse fra Swansea til Randers med slurry.

Grundstødt d. $11/_{12}$ 54 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $13/_{12}$ 54. Søforklaring og søforhør i Randers d. $14/_{12}$ 54.

Efter at R. i usigtbart vejr havde passeret lysspirtønden på $56^{\circ}32'42''$ N. $10^{\circ}56'54''$ Ø., sattes kursen mod lysspirtønden på $56^{\circ}33'06''$ N. $10^{\circ}50'00''$ Ø. Kl. 22⁰⁵, da denne tønne ikke var kommet i sigte, drejedes stb. over, og farten mindskedes. Kl. 22³⁰ tog skibet grunden ved Stavns Hoved og blev stående. D. $12/_{12}$ kl. ca. 07⁰⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

125. M/S MARIE BOYE af Marstal, 285 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Malmø til Faaborg.

Grundstødt d. $12/_{12}$ 54 ved Fyns N.-kyst.

Søforklaring i Faaborg d. $13/_{12}$ 54.

Kl. 04⁰⁶ havde M. B. Æbelø fyr i rv. 168° , giss. afst. 1 sm., log 17,5. Der styredes derefter rv. 248° . Det blæste en svag N.-lig brise med V.-gående strøm. Farten var ca. 9 knob. Kl. 0510, da loggen viste 27, ændredes kursen til rv. 237° , idet der regnedes med en afdrift på 4° , og motoren, der gik fuld kraft frem, sattes på halv kraft frem, da vejret var blevet diset. Kl. 05²⁵, log 29, blev det tåge, og motoren sattes på langsomt frem. Umiddelbart efter tog skibet grunden N. for Røjle skov. Kl. 10⁰⁰ kom M. B. flot ved egen hjælp.

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

126. SM. VENØSUND af Struer, 317 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra Skarehage, Mors, til Goole med molersten.

Grundstødt d. $13/_{11}$ 54 i Limfjorden.

Søforklaring i Lemvig d. $15/_{11}$ 54.

Kl. ca. 02⁰⁰, da V. under en orkanagtig V.-lig storm med meget hård, indgående strøm lå opankret for stb.s anker med 60 favne kæde ude ca. 600 m S. for Thyborøn havn, med

motoren gående langsom frem, mærkedes et ryk i skibet, og det opdagedes, at V. drev for ankeret. Bb.s anker gjordes klar, men før det kunne sættes, tog skibet grunden ved Sydhalen og blev stående. I løbet af natten drev skibet ned til hofde VIII. V. kom senere flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene i forbindelse med den hårde strøm.

127. SM. FORSØGET af Frederiksværk, 92 B. R. T. Bygget 1907 af eg. På rejse fra Frederiksværk til København i ballast.

Grundstødt d. $14/12$ 54 ved Sveriges V.-kyst.

Søforhør i Aalborg d. $26/3$ og i Frederikssund d. $13/4$ 55.

Kl. ca. 18^{00} , da F. i stille vejr med let dis befandt sig ved Gilleleje, overlod føreren roret til bedstemanden, der fik ordre til at styre ØSØ., hvorefter føreren gik under dæk. Ca. 1 time senere sås lys forude, der antoges at være lysene i Helsingør, men kl. ca. 19^{00} grundstødte F. ca. $1/4$ sm. N. for Höganäs og blev stående. D. $15/12$ kl. ca. 07^{00} kom skibet flot ved fremmed hjælp. En senere undersøgelse viste, at ca. 4 m af stråklølen var revet af.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at bedstemanden ikke har holdt den givne kurs.

128. SM. GLORIA af Hasle, 92 B. R. T. Bygget 1902 af eg. På rejse fra Lübeck til Hasle med koks.

Grundstødt d. $17/12$ 54 ved Bornholms V.-kyst; *forlist*.

Strandingsindberetning dat. $17/12$ 54. Søforklaring og søforhør i Rønne d. $20/12$ 54. Forlis-anmeldelse dat. Rønne $27/12$ 54.

D. $16/12$ kl. 14^{30} passerede G. under en svag SV.-lig brise lys- og klokketønden på $54^{\circ}43'6$ N. $12^{\circ}49'$ Ø., hvorefter kursen ændredes til Ø.t.N. Kl. 23^{45} , da G. under en let VNV.-lig brise med diset vejr befandt sig ca. $11\frac{1}{2}$ sm. mv. V. af Rønne, ændredes kursen til ØNØ. D. $17/12$ kl. 00^{30} stoppedes, og der loddedes 15 fv. uden bund. Kl. 00^{35} blev det tæt tåge, og kursen ændredes mod Rønne havn. Kl. 01^{45} tog skibet grunden på Nyker Rev og blev stående. G. er senere blevet vrug.

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

129. M/S SVENDBORG af Svendborg, 89 B. R. T. Bygget 1899 af stål. På rejse fra Kiel til Hamburg med kreaturer og svin.

Grundstødt d. $17/12$ 54 på Elben.

Søforhør i Aabenraa d. $21/12$ 54.

Kl. 22^{10} , da S., der havde lods om bord, i tåget vejr befandt sig i nærheden af bøje nr. 47, besluttedes det at ankre. Motoren, der var stoppet, sættes på langsomt frem, og roret lagdes stb., men umiddelbart efter tog skibet grunden og blev stående. D. $18/12$ kl. 22^{00} kom S. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

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

Grundstødt d. $18/12$ 54 ved Sveriges Ø.-kyst.

Søforklaring i København d. $23/12$ 54.

Kl. ca. 23^{40} , da T., der havde lods om bord, under en stiv NV.-lig kuling befandt sig i Granhamnsfjärden styrende dv. 304° i den hvide vinkel fra Förholmsrev fyr, blev kursen ændret bb. over agten om et fra V. kommende skib. Samtidig blev maskinen, der gik langsomt frem, stoppet. Kl. 23^{45} opdagedes det, at fyret, der havde været i skjul af det passerende skib, viste rødt. Maskinen blev straks beordret fuld kraft bak, men kl. 23^{46} tog T. grunden 10—15 m VSV. for den hvide 1-kost ØNØ. for Pomman grund. D. $19/12$ kl. 00^{34} kom skibet flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

131. SM. NAJADEN af Køge, 47 B. R. T. Bygget 1875 af eg. På rejse fra Flensborg til Nysted med koks.

Grundstødt d. $19/12$ 54 ved Fyns S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $20/12$ 54. Søforhør i Svendborg d. $11/1$ 55.

Kl. 18^{00} passerede N. under en stiv VSV.-lig kuling med tåge og snetykning Munkefyr på Avernakø. Da Bækkehave fyr ikke kom i sigte, sættes motoren kl. 18^{45} på langsomt frem. og ankeret gjordes klar. Der loddedes 19 m. Ca. 10 min. senere sås et bundgarn i en afstand af ca. 3 m i læ. Det forsøgte at manøvrere N. op i vinden, men skibet drev ind over og tog grunden kl. 19^{15} på Ballen. D. $2/1$ 55 kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

132. SM. PEDER MOST af Svendborg, 99 B. R. T. Bygget 1944 af eg og bøg. På rejse fra Aabenraa til Flensborg med kreaturer.

Grundstødt d. $19/12$ 54 i Flensborg Fjord.

Søforklaring og søforhør i Aabenraa d. $24/1$ 55.

Kl. 02¹⁵ passerede P. M. under en frisk V.-lig brise med regndis lysspirtønden pkt. 8 i rute 8 ved indsejlingen til Flensborg Fjord, hvorefter kursen sattes mod Holnis vinkelfyr. Efter ca. 45 minutters sejlads sås den rødmaledede lysbøje på 54°51' N. 9°36' Ø., og kursen ændredes til NNØ. Omtrent 10 minutter senere tog P.M. grunden ca. 1000 m Ø.t.N. for Brunsnæs Flak hvide 3-kost. Kl. 12³⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at ladningen var blevet losset.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at der for tidligt ændredes kurs til NNØ.

133. SM. RISØ af Roskilde, 36 B. R. T. Bygget 1899 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Gilleleje til Odense med hvede.

Grundstødt d. $26/12$ 54 ved Sjællands N.-kyst.

Søforklaring i Holbæk d. $31/1$ 55.

Kl. ca. 12⁰⁰ passerede R. under en S.-lig kuling med snebyger Grønne Revle N. for Isefjorden, hvorfra der styredes V.t.S. Kort efter blev det usigtbart på grund af en snebyge, og kl. 13³⁰ tog skibet grunden og blev stående. Kl. ca. 23⁰⁰ kom R. flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen blev skibet læk.

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

KOLLISION, PÅSEJLING O. L.

134. SM. JENS WAL af Køge, 149 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Swinemünde til Stettin i ballast.

Kollideret d. $10/1$ 54 i Stettiner Haff.

Søforklaring i Nakskov d. $14/1$ 54.

Kl. ca. 14⁰⁰ afsejlede J. W. med 2 lodser om bord fra Swinemünde. Kl. ca. 17⁰⁰, da skibet befandt sig i konvoj som 3. skib efter en isbryder i Stettiner Haff, sås isbryderen stoppe. Roret lagdes hårdt stb., og motoren kastedes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede J. W. med stævnen mod M/S „LEO“ af Marstal, der sejlede foran J. W. Ved kollisionen fik skibet en bule i overkant af skanseklædningen om bb.

Af den af L.s besætning afgivne forklaring fremgår, at skibet, der havde lods om bord, sejlede i konvoj som 2. skib efter en isbryder. Da isbryderen kl. ca. 17⁰⁰ sås stoppe, kastedes motoren fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves med 3 toner med sirenen, men umiddelbart efter tørnede L. mod det foransejlede skibs hæk og blev omtrent samtidig påsejlet af J. W. som ovenfor anført. Ved kollisionen med J. W. bøjedes det opstående på ca. 10 tommers længde.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionerne skyldes isforholdene.

135. M/S LEO af Marstal, 400 B. R. T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra Stettin.

Kollideret d. $10/1$ 54 i Stettiner Haff.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $23/4$ 54.

Se nr. 134.

136. S/S KAREN TOFT af København, 2249 B. R. T. Bygget 1920 af stål. På rejse fra Nordenham til København med koks.

Kollideret d. $22/1$ 54 i Kielerkanalen.

Søforklaring ved Seamt Flensburg d. $1/2$ 54. Søforhør i København d. $11/2$ 54.

Kl. ca. 14³⁰, da K. T., der havde lods og kanalstyrer om bord, og som sejlede midt i kanalen, befandt sig i krumningen før vigepladsen Gross-Nordsee, sås forude to modgående skibe, som senere viste sig at være engelsk S/S „ISAAC CARTER“ og russisk S/S „LIGOVO“, i en indbyrdes afstand af 200—250 m. Maskinen beordredes langsomt frem, og der blev givet let stb.s ror. Da L. C., der sejlede med stor fart, med sin agterstævn befandt sig ud for K. T.s skorsten i ca. 10 m.s afstand, begyndte K. T. at dreje hårdt bb. Roret lagdes hårdt stb., og maskinen beordredes fuld kraft bak, men umiddelbart efter, kl. 14³³, tørnede K. T. med stævnen mod L.s bb.s bov, hvorved stævnen knustes, og forpeaken blev læk.

Af den af I. C.s besætning afgivne forklaring fremgår, at nævnte skib, der havde lods og kanalstyrer om bord, overhalede L. med en fart af ca. 8 knob i vigepladsen Gross-Nordsee. Da K. T. kort efter sås forude, beordredes maskinen kl. 14³⁰ langsomt frem, og skibene passerede hinanden i en afstand af ca. 10 m.

Af den af L.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da nævnte skib, der havde lods og kanalstyrer om bord, og hvis maskine gik meget langsomt frem, kl. 14²⁸ befandt sig i vigepladsen Gross-Nordsee, overhalede skibet af I. C. Da I. C. havde passeret, beordredes maskinen langsomt frem og derefter fuld kraft frem og lidt senere, da K. T. sås forude, påny langsomt frem, samtidig med at roret lagdes lidt stb. Efter at I. C. og K. T. havde passeret hinanden,

sås K. T. dreje til bb., hvorpå roret lagdes hårdt stb., og maskinen beordredes fuld kraft bak, hvilket blev tilkendegivet med 3 korte toner. Straks efter lagdes roret hårdt bb., og maskinen beordredes fuld kraft frem samtidig med, at stb.s anker blev stukket i bund, men umiddelbart efter, kl. 14³⁵, skete kollisionen som ovenfor anført, hvorefter L. sank.

Anm. Ved en under 13^{3/4} 54 af Bundesoberseeamt Hamburg afsagt dom er det antaget, at kollisionen skyldes, at I. C. og K. T. sejlede med for stor fart, hvilket forårsagede sugevirkning mellem skibene, og at såvel I. C.s som K. T.s lods har ansvar herfor.

137. S/S JULIUS af København, 1972 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Stettin til Fredericia med kul.

Tørnet kaj d. 24¹/54 i Fredericia havn.

Søforklaring og søforhør i Fredericia d. 26¹/54.

Kl. 13¹⁰ passerede J. i stille vejr med svag N.-gående strøm Lillebæltsbroen, hvorefter der sattes lodsflag. Kl. 13²⁰ sattes maskinen, der havde gået fuld kraft frem, på halv kraft frem. Umiddelbart for Strib fyr passeredes, sattes maskinen på langsomt frem, hvorefter der styredes mod Fredericia Vesthavn således, at det V.-lige molehoved holdtes lidt om stb. Da stævnen befandt sig mellem molehovederne, lagdes roret hårdt stb., maskinen sattes på fuld kraft bak, og stb.s anker blev stukket i bund. Skibet fortsatte imidlertid tværs over havnen og tørnede med stævnen mod den N.-lige kaj. Ved påsejlingen beskadigedes såvel kaj som skib.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at føreren har bedømt J.s fart og besejlingsforholdene galt.

138. S/S KAY af København, 307 B. R. T. Bygget 1901 af stål.

Kollideret d. 25¹/54 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 26¹/54.

Kl. ca. 14¹⁵, da K. for S.-gående var ved at passere Langebro som 3. skib, sås slæbebåd „PAN“ af København nærme sig for N.-gående. Herunder mistede P. styringen og drev tværs i sejlløbet, hvorved de to skibe kolliderede. Ved kollisionen fik K. nogen overbords skade.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

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

Kollideret d. 25¹/54 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 26¹/54.

Se nr. 138.

140. SM. SEINE af Ommel, 170 B. R. T. Bygget 1926 af stål.

Kollideret d. 27¹/54 i Göteborg havn.

Søforklaring i Göteborg d. 22²/54. Søforklaring i Frederiksværk d. 9⁶/54.

Kl. ca. 20³⁰, da S., der var for udgående, havde passeret Hunnebådan, sås forude om bb. 2 toplys og begge sidelys fra et indgående skib, der senere viste sig at være bugserbåd „ROBERT“ af Göteborg. Farten mindskedes, og da R. var ved at være tværs, lagdes roret bb. for at dreje op mod Gäveskär agten for bugserbåden. Umiddelbart efter opdagedes det, at R. førte lanterner som foreskrevet for maskindrevne skibe, der bugserer, og S.s ror lagdes hårdt stb., idet motoren sattes på fuld kraft bak. Samtidig sås et klart lys fra en pram, der blev slæbt af R., men kort efter tørnede prammen mod S.s bb.s bov, hvorved begge fartøjer blev lettere beskadiget.

Af de af R.s og prammens besætninger afgivne forklaringer fremgår, at da R., der havde 2 pramme fortøjet langs siden af hinanden på slæb, befandt sig ca. 500 m V. for Hunnebådan, sås forude om bb. toplys og den røde sidelanterne fra et skib, der var for udgående. Skibene viste rødt mod rødt, og sejladsen fortsattes, men da S. var tværs, sås dette skib først dreje bb. over og derefter stb., hvorefter kollisionen skete som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at man om bord i S. misforstod det andet skibs lanterneføring.

141. S/S LOTTA DAN af Esbjerg, 1859 B. R. T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra Kotka.

Kollideret d. 28¹/54 i Den finske Bugt.

Søforklaring i København d. 23²/54.

Kl. 15⁴⁰ afsejlede L. D., der havde lods om bord, fra Kotka, idet den brudte rende i fastisen benyttedes. Kl. ca. 16³⁰ passeredes det agterste skib i en konvoj af skibe, der assisteredes af isbryder. Kl. ca. 17⁰⁵ begyndte L. D. hurtigt at vinde ind på det nærmeste foranliggende skib, der senere viste sig al være S/S „VEGA“ af Helsingfors, og maskinen beordredes halv kraft frem. Kl. 17⁰⁶ beordredes den langsomt frem. og kl. 17⁰⁷ fuld kraft bak, da det viste sig, at V. lå helt stille. Samtidig afgav V. signal for, at dette skib lå stille, men umiddelbart efter tørnede L. D., der på grund af isen ikke kunne vige ud til siden, mod V.s agter stævn. Ved kollisionen blev L. D. lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

142. M/S GERT STÆRKE af Ommel, 299 B. R. T. Bygget 1953 af stål.

Påsejlet d. ²⁹/₁ 54 i Hull.

Søforhør i Marstal d. ²²/₅ 54.

Kl. 11¹⁵, da G. S. lå fortøjet langs St. Andrew's Dock River kaj, blev skibet påsejlet af fisketrawler „LORD HOTHAM“ af Hull, der var ved at manøvrere forbi G. S. Ved påsejlingen blev G. S.s skanseklædning på stb.s side af agterskibet trykket ind.

Anm. Søforklaring fra L. H. foreligger ikke.

143. S/S SCANDIA af København, 1732 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Szczecin til Oslo med kul.

Kollideret d. ²/₂ 54 i Kattegat.

Rejserapport dat. ³/₂ 54.

Kl. ca. 23⁴⁰, da „SCANDIA“ i stille, klart vejr befandt sig ca. 11 sm. 293° af Vinga, sås ca. 4 str. om bb. toplyset og det grønne sidelys fra et skib, der senere viste sig at være Ff. „STJÄRNVIK“ af Styrø. Da blev der fra „SCANDIA“ afgivet opmærksomhedssignal med aldislampen, og senere 6 korte toner med fløjten samtidig med, at roret lagdes hårdt stb. „STJÄRNVIK“ drejede imidlertid samtidig til bb. og tørnede kort efter med stb.s bov mod „SCANDIA“s bb.s side ud for fokkeriggen. Ved kollisionen led „SCANDIA“ lettere ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra „STJÄRNVIK“ foreligger ikke.

144. M/S ANNETTE S. af Svendborg, 499 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Stavanger til Fosnavåg.

Kollideret d. ⁴/₂ 54 i Fosnavåg havn.

Søforklaring i Egersund d. ⁹/₂ 54.

Kl. 08²⁰ sejlede A. S., der havde havnelods om bord, med langsom fart ind i indsejlingen til Fosnavåg under hyppig afgivning af opmærksomhedssignal med sirenen. Da A. S. nærmede sig havnebassinet, sås forude et andet skib, der senere viste sig at være T. 38 I. „FUGLEBERG“, som lå tværs i indløbet. Der blev afgivet flere opmærksomhedssignaler, hvorefter motoren sattes på bak. Under bankningen drejede A. S. stb. over og tørnede kort efter med stb.s bov mod F.s bov. Ved kollisionen blev F. noget beskadiget.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

145. M/S CERESIO af Marstal, 358 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Måløy til Degnepollen.

Kollideret d. ⁹/₂ 54 på Måløy red.

Søforklaring i Marstal d. ²³/₃ 54.

Kl. ca. 19⁰⁰ da C., der havde kendtmand om bord, under en stiv SØ.-lig kuling var ved at anduve Degnepollen lastekaj, sås et skib, der senere viste sig at være norsk M/S „VÅGEN“, nærme sig i en afstand af ca. 200 m ca. 4 streger om stb. Roret blev lagt bb., hvilket tilkendegaves ved 2 toner med sirenen. V. drejede til stb., hvorfor signalet blev gentaget. Da afstanden mellem skibene var ca. 150 m, drejede V. mere til stb. og bakkede, hvorefter C.s motor kastedes bak, hvilket tilkendegaves ved 3 toner med sirenen, men umiddelbart efter tørnede O. med stævnen mod V.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

146. S/S KAREN af København, 1293 B. R. T. Bygget 1917 af stål. På rejse fra Ghent til Antwerpen med stykgods.

a) Kollideret d. ¹⁰/₂ 54 på Schelde.

Søforklaring i Antwerpen d. ²²/₂ 54 og i Aarhus d. ¹⁴/₄ 54.

Kl. ca. 13⁵², da K., der havde lods om bord, og hvis maskine gik fuld kraft frem, i tåge befandt sig ca. 6 sm. fra Antwerpen, sås ca. 5° om bb. i en afstand af ca. 1 sm. et udgående skib, der senere viste sig at være M/S „BRUGES“ af Antwerpen. Da B. fortsat holdt sin kurs, der skar K.s kurs, afgaves 2 korte toner, idet roret lagdes bb. Dette signal gentoges 2 gange, idet roret lagdes hårdt bb. Kort efter hørtes 1 kort tone fra B., der nu sås hurtigt dreje stb. over. Maskinen beordredes fuld kraft bak, men kl. ca. 13⁵³ tørnede B. med bb.s side mod K.s stævn, hvorved K. blev en del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

b) Kollideret d. ¹⁸/₂ 54 i Antwerpen havn.

Søforklaring i Antwerpen d. ²³/₂ og d. ²⁶/₂ 54.

Kl. 11³², da K., der havde doklods om bord, og som assisteredes af slæbebåde for og agter, under forhaling var ved at svaje rundt ud for kajplads nr. 42, tørnede skibet med

agterenden mod 2 lægtene, „MARIA“ og „JULIENNE“, der lå fortøjet uden på hinanden, samt mod kajen. Ved kollisionen blev K.s ror stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at slæbebådene på grund af den begrænsede plads ikke kunne komme til at trække.

147. Ff. MARAN ATHA af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1949. På rejse fra Hirtshals til fiskeplads i Skagerrak.

Kollideret d. $18\frac{1}{2}$ 54 i Skagerrak.

Søforhør i Hirtshals d. $27\frac{1}{2}$ 54.

Kl. 06³⁰ afsejlede M. A. fra Hirtshals havn. Der styredes NNØ. Vejret var klart med ringe sø og strøm. Efter ca. 10 min.s sejlads indhentedes M. A. på stb.s side af et svensk fiskesfartøj — G. G. 229 af Göteborg. Da G. G. 229 omtrent havde passeret i ca. 1 m afstand, drejede fartøjet brat bb. over ind foran M. A. og derefter hårdt stb., hvorved G. G. 229's bb.s låring tørnede mod M. A.s stævn, der blev en del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra G. G. 229 foreligger ikke.

148. S/S TAARNBORG af København, 2346 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra Hamburg til Bremen.

Kollideret d. $19\frac{1}{2}$ 54 på Elben.

Søforklaring i Hamburg d. $25\frac{1}{2}$ 54.

Kl. 16⁴⁵ afgang T. fra Oderhafn. Maskinen gik langsomt frem. Kort før T., der havde lods om bord og blev assisteret af en slæbebåd for, skulle passere ud på Elben ved Kuhwårderhöft, af gaves en lang tone med dampfløjten. Der fortsattes derefter under en let drejning bb. over mod flodens N.-lige side, og da skibet var kommet vel ud på floden, sås om bb. omtrent udfør Köhlbrandhöft et indgående skib, der senere viste sig at være S/S „FLORA“ af Stockholm. Da T. var midtvejs over floden, kvitteredes slæbebåden. Samtidig sås F.s master overet i ca. 3 skibslængders afstand. Kort efter sås F. dreje hårdt bb. over. Fra T. blev der afgivet 1 lang tone med dampfløjten, idet der stadigt drejedes langsomt bb. over. F. vedblev imidlertid at dreje hårdt bb. over, hvorfor T.s maskine beordredes fuld kraft bak, og roret lagdes hårdt stb. F. afgav nu 3 korte toner, og bb.s anker blev stukket i bund, men umiddelbart efter tørnede F. med stævnen mod T.s bb.s side ud for 1-lugen. Ved kollisionen blev T. en del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

149. S/S SOPHIE af København, 1022 B. R. T. Bygget 1920 af stål. På rejse fra Le Treport til Goole.

Kollideret d. $20\frac{1}{2}$ 54 på Humberen.

Søforklaring i Esbjerg d. $23\frac{1}{2}$ 54. Søforklaring og soforhør i Korsør d. $2\frac{1}{3}$ 54.

Kl. 19¹⁰, da S., der havde lods om bord, og hvis maskine gik langsomt frem, i stille, diset vejr var ved at dreje ind i Goole Bight, sås i sejlløbets stb.s side toplyset og det røde sidelys fra et modgående skib, der senere viste sig at være M/S „J. C. ERTEL“ af Hamburg. Kl. 19¹⁵, da skibene var ved at passere hinanden, presseses S.s agterskib af tidevandet, der var stærkt indgående, mod venstre flodbred. Maskinen blev beordret fuld kraft frem og roret lagt hårdt bagbord, men umiddelbart efter tørnede S. med bb.s agterskib mod J. C. E.s bb.s bov. Bb.s anker blev stukket i bund, og muskinen beordrede s fuld krsft bak. Kort efter rørte. S.s forende flodbredden. Ved kollisionen led S. ovenbords skader på bb.s side af agterskibet.

Af den af J. C. E.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 18⁴³ forlod slusen Goole og holdt ned ad floden. På strækningen mellem „Lower Goole“ og „Upper Red“ fyr sås forude et modgående skib, og J. C. E. holdt over i sin stb.s side af sejlløbet. Ved „Upper Red“ passerede skibene hinanden, og herunder skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

150. M/S PASADENA af København, 8607 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra Hamburg til Rotterdam med stykgods.

Kollideret d. $21\frac{1}{2}$ 54 på Elben.

Søforklaring i Rotterdam d. $24\frac{1}{2}$ 54.

Kl. 02²⁰ passerede P., der havde lods om bord, under en jævn Ø.-lig brise Cuxhaven. Der sejledes i sammenpakket grødis, og farten var ca. 7 knob. Næsten ret for befandt sig da et modgående skib, der senere viste sig at være russisk S/S „KUBAN/622“. Kort efter, da afstanden til K. var ca. $\frac{1}{2}$ sm., bemærkedes det, at K. mindskede fart, hvorfor kursen ændredes ca. 2 streger til bb. Da afstanden til K. var ca. $\frac{1}{4}$ sm., syntes K. at være ved at gå fast i isen, hvorfor der drejedes til bb., men omtrent samtidig kom et modgående skib i sigte foran for K. med kurs mod P. Roret lagdes straks — kl. 02²³ — hårdt stb., hvilket blev tilkendegivet ved en kort tone med sirenen, og maskinen stoppedes. Kl. 02²⁵, da det modgående skib var klar af P.s bb.s bov og syntes at ligge stille, og K.s agterskib befandt sig ud for P.s. stb.s bov, støttedes på en kurs parallelt med K.s kurs samtidig med, at maskinen beordredes fuld kraft bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte toner med sirenen. Da P.s agterskib under bakningen svingede bb. over mod det modgående skib, der nu befandt sig ud for 4-lugen,

stoppedes maskinen kl. 02²⁶ og beordredes umiddelbart efter, kl. 02²⁷, et kort øjeblik frem, samtidig med at roret lagdes bb., hvorved P. kom klar af skibet. Det forsøgtes ved gentagne manøvrer med ror og maskine at holde klar af K., der nu lå stille i isen og af vinden blev presset ned mod P., men kl. 02³⁵ tørnede K. med bb.s side mod P.s skanseklædning og lønning på fordækket, og kort efter, da P. med forskellige ror- og maskinmanøvrer påny forsøgte at komme klar af K., tørnede K. med brohuset mod P.s bak. Kl. 02⁴⁰ var skibene klar af hinanden, og rejsen fortsattes. Ved kollisionen fik P. mindre ovenbords skader.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

151. M/Fg. BROEN af Korsør, 1582 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Nyborg til Korsør med passagerer og motorkøretøjer.

Kollideret d. 2³/₂ 54 på Nyborg Fjord.

Søforklaring og søforhør i Nyborg d. 2⁴/₂ 54.

Kl. 20⁴⁷ afgik B. fra færgeleje 3 i Nyborg, hvorefter der styredes SSØ. gennem en brudt rende i isen med Nyborg røde ledefyr overet ret agter. Ca. 3 streger om bb. sås D/Fg. „Holger Danske“ samt M/Fg. „Sjælland“ i en afstand af ca. 1/2 sm. Da B. lidt senere befandt sig i nærheden af pladsen for lystønden „Lindholm Grund W.“ 3—4 skibslængder fra H. D., hørtes 3 toner, der opfattedes som signal for indstilling af isbrydning, fra H. D., der sås holde i bb.s side 3.1 farvandet foran om B. Motorerne, der gik fuld krsft frem, blev herefter, kl. 20⁵⁵, beordret stoppet og straks efter forceret fuld kraft bak samtidig med, at roret lagdes hårdt stb., og der blev afgivet 3 korte toner med fløjten, men umiddelbart efter tørnede B. med voldsom kraft med stævnen mod H. D.s stb.s side ud for kedelrummet, hvorved H. D.s skibside blev revet op, og B.s bovport blev stærkt beskadiget.

Af den af H. D.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib den pågældende dag kort før kl. 21⁰⁰ havde assisteret S. gennem isen til den brudte rende ind til Nyborg, fortsattes sejladsen ind ad fjorden med Nyborg Fjord hvide ledefyr overet ret for. Kort efter at pladsen for lystønden „Lindholm Grund W.“ var passeret, afgaves 2 korte toner for at tilkendegive over for B., der sås for udgående, og hvis kurs antoges at ville skære H. D.s kurs et stykke foran for H. D., at det var hensigten at fortsætte indefter i bb.s side af farvandet. Da B. imidlertid holdt sin kurs og ikke som forventet drejede til bb. for at passere mellem H. D. og S., afgaves, da afstanden mellem færgerne hurtigt mindskedes, en række korte toner, hvorefter maskinerne blev beordret fuld kraft bak og straks efter fuld kraft frem samtidig med, at roret lagdes hårdt stb. Umiddelbart efter, kl. ca. 21⁰⁰, skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen mistede 2 fyrbødere livet, og en maskinmester kom til skade. H. D., der var læk, blev senere slæbt på grund af en tililende færge.

Anm. 1. De omkomne var: Fyrbøderne Frank Christian Thorvald Gulbrandsen og Erik Henning Krohøffer, begge af Korsør.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, dels at H. D. undlod at gå af vejen for B., dels at føreren af B. undlod at træffe passende forsigtighedsregler og forsømte at foranledige behørig udvig.

152. D/Fg. HOLGER DANSKE af Korsør, 2477 B. R. T. Bygget 1942 af stål. På isbrydning i Nyborg Fjord.

Kollideret d. 2³/₂ 54 på Nyborg Fjord; 2 omkomne.

Søforklaring og søforhør i Nyborg d. 2⁴/₂ 54.

Se nr. 151.

153. Ff. VESTA af Esbjerg, 35 B. R. T. Bygget 1936 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

Påsejlet d. 11/3 54 i Nordsøen; forlist.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 16/3 54. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. 18/3 54.

Kl. 06³⁵, medens V. i stille vejr med tæt tåge uden at afgive tågesignal lå opankret 145 sm. V. 1/2 S. for Graadyb Barre, blev fartøjet påsejlet med stor kraft af Ff. „HERMANN“ af Ymuiden, hvorfra der ikke var blevet hørt tågesignaler. H.s stævn skar ind gennem V.s stb.s side til stormasten. V.s besætning — 3 mand — reddede sig om bord i H. Umiddelbart efter sank V.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

154. M/S DISKO af København, 1496 B. R. T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra København til Grønneal med stykgods og passagerer.

Kollideret d. 21/3 54 i Skagerrak.

Søforhør i København den 25/3 54.

Kl. 13¹⁸, da D., der gik med fuld kraft frem, styrede 270° rv. og afgav forskriftmæssigt tågesignal, i diset vejr befandt sig ca. 100 sm. V. for Skagen, sås på radarskærmen ca. 25° om stb. og i en afstand af ca. 9 sm. et modgående skib, der senere viste sig at være M/S „STORFORS“ af Uddeholm. Pejlingen til S. forandredes ikke kendeligt, og D.s kurs.

ændredes 50° stb. over til 320° rv. S. trak nu bb. over, men lidt senere ændrede dette skib tilsyneladende kurs til bb., og pejlingen blev igen konstant. Kl. 13³⁰ sattes maskintelegrafens på klar. Kl. 13⁴⁵ blev motoren, da tågen tilsyneladende tog til, beordret til at gå langsomt frem. Kl. 13⁴⁹ hørtes tågesignal fra et skib tilsyneladende foran for tværs. Motoren stoppedes, og kl. 13⁵¹ sås S. forude om bb. Motoren sattes på fuld kraft bak, og der afgaves 3 korte toner med sirenen, men kl. 13⁵⁵ tørnede D. med stævnen mod S., hvorved begge skibe blev lettere beskadiget.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. ca. 14¹³ i tæt tåge, styrende 109° rv. og afgivende forskriftsmæssige tågesignaler, med nedsat fart — 6—7 knob — befandt sig ca. 5 sm. S. for Lindesnæs, hørtes tågesignal fra et motorskib om stb. Motoren stoppedes, og kl. 14¹⁴ hørtes endnu et tågesignal, og umiddelbart efter skimtedes gennem tågen ca. 3 str. om stb. et skib, der senere viste sig at være D., og hvis kurs tilsyneladende gik tværs foran for S. Motoren sattes på fuld kraft bak, idet der afgaves 3 korte toner med sirenen. Kort efter hørtes 3 korte toner fra D., men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen muligvis kunne have været undgået, såfremt D. havde undladt at ændre kurs, før det andet skibs kurs og fart var bestemt, f.eks. ved plotting af radarobservationer.

155. SM. HANS PETER af Aalborg, 100 B. R. T. Bygget 1909 af stål. På rejse fra Hamburg til Gilleleje med kul.

Påsejlet d. 25/3 54 i Kieler Fjord.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. 6/4 54.

Kl. ca. 03³⁰, da H. P. under en frisk V.-lig brise med tændt ankerlanterne lå opankret 1,4 sm. 142° fra Bülk fyr i den hvide vinkel med 1 fmk. fra Friedrichsort fyr, sås skiftevis den røde og grønne lanterne fra et indgående skib. Kort efter blev H. P. påsejlet af M/S „SCHWANSEN“ af Flensburg, hvorved H. P. blev en del beskadiget. Ankeret blev hevet hjem, og der sejlede ind til Holtenau.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 03⁰⁰ under en frisk NV.-lig brise passerede Kiel fyrskib, hvorefter der styredes i den faste klare vinkel fra Friedrichsorts fyr. Kl. 03³⁰ sås pludselig skæret fra nogle svage kahytsslamper forude. Roret lagdes bb., men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet kan ikke på grundlag af de afgivne forklaringer udtale sig om årsagen til kollisionen.

156. SM. SYLFE af Vejle, 99 B. R. T. Bygget 1937 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Landskrona til Køge med hvede.

Påsejlet d. 25/3 54 i Køge Bugt.

Rapport fra stattsibryderen „LILLEBJØRN“ dat. 25/3 54. Søforklaring i Køge d. 27/3 54.

Kl. 08⁴⁵ da S. lå i isen i Køge Bugt og afventede isbryderassistance, sås isbryderen „LILLEBJØRN“ komme sejlede med stor fart med kurs tværs på S.s agterstavn. I kort afstand fra S. drejede L. bb. over og tørnede mod S.s bb.s side forude. Ved påsejlingen fik S. mindre skader.

Af den af L.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib under arbejdet med at frigøre S. fra isen tørnede mod S.s bb.s side som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes isvanskelighederne.

157. S/S LILLEBJØRN af København, 690 B. R. T. Bygget 1926 af stål. På isbrydning i Køge Bugt.

Kollideret d. 25/3 54 i Køge Bugt.

Rapport dat. 25/3 54.

Se nr. 156.

158. Ff. KAREN af Tejn, 13 B. R. T. Bygget 1934 af eg og fyr. På rejse til fiskeplads i Østersøen.

Kollideret d. 8/4 54 i Østersøen; forlist.

Søforhør i Neksø d. 10/4 54.

Kl. ca. 10³⁰, da K. i tæt tåge under en svag NØ.-lig brise med en fart på 4—5 knob og afgivende forskriftsmæssige tågesignaler befandt sig ca. 21 sm. SØ. 1/2 S. af Nexø, så rorsmanden, der var alene på dækket, tæt om bb. et fartøj, der senere viste sig at være Ff. „ANETE“ af Halmstad, nærme sig med kurs tværs på K.s kurs. Roret lagdes straks stb., men umiddelbart efter tørnede fartøjernes stævne mod hinanden, hvorved K. blev læk. Da vandet i fartøjet trods lænsning vedblev at stige, blev besætningen — 2 mand — taget om bord i A., der derefter tog K. på slæb mod land. Ca. 3/4 time senere sank K.

Af den af A.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj i tåget vejr med en sigtbarhed på ca. 100 m var beskæftiget med trawlfiskeri og sejlede med en fart af ca.

2 knob på SV.-lig kurs, sås K. tæt forude om stb. Motoren stoppedes straks, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge i forbindelse med den omstændighed, at A. ikke afgav tågesignaler.

159. SM. ALEX af Odense, 100 B. R. T. Bygget 1913 af stål og jern. På rejse fra Odense til København med stykgods.

Kollideret d. $13/4$ 54 i Odense Fjord.

Søforklaring og søforhør i Odense d. $21/4$ 54.

Kl. 14^{00} afsejlede A. fra Odense under en opfriskende NV.-lig kuling med udgående strøm. Kort efter at A. havde passeret Klintebjærg, sås forude i ca. $1/2$ sm. afstand en indgående bugserbåd med en lægter forføjet på sin stb.s side. Da bugserbåden, der senere viste sig at være M/S „PALLE“ af Odense, sås holde S. for sejlløbets midterlinie, mindskedes fart, og der sejlede tæt til løbets S.-side. Herved mistede A. styringen og drejede til bb. Roret lagdes hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede A. mod bb.s side af lægterens stævn og gled derefter agterover langs siden af lægteren og tørnede imod P.s bb.s bov.

Af den af P.s fører afgivne forklaring fremgår, at da P., der var forføjet til lægterens bb.s side agter, kl. ca. 15^{00} under en opfriskende V.-lig kuling med byger befandt sig ved lystønden ved Trekantet Middelgrund, sås A. forude. Motoren sattes på halv kraft frem, og der holdtes i stb.s side af sejlløbet. Lidt senere mindskedes yderligere fart, og skruen blev koblet fra. Da A. syntes at holde bb. over, blev der, da afstanden til A. var ca. 100 m, afgivet en kort tone med sirenen og kort efter en række korte toner samtidig med, at for- og agterføtøjningerne kastedes los, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionerne blev P. læk, og springet sprængtes, hvorefter fartøjerne drev på grund.

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

160. M/S PALLE af Odense, 11 B. R. T. Bygget 1939. På rejse fra Enebærødde til Odense med lægter på slæb.

Kollideret d. $13/4$ 54 i Odense Fjord.

Søforklaring og søforhør i Odense d. $21/4$ 54.

Se nr. 159.

161. M/Fg. DRONNING INGRID af Korsør, 3046 B. R. T. Bygget 1951 af stål. På rejse fra Nyborg til Korsør med jernbanevogne, biler og passagerer.

Tørnet fyrbåke d. $13/4$ 54 i Storebælt.

Søforklaring i Korsør d. $24/4$ 54.

Kl. 20^{36} afsejlede D. I. fra Nyborg. Da færgen ved indsejlingen til Korsør under en VNV.-lig kuling med meget hård indgående havnestrøm befandt sig noget uden for Korsør Båke, sås 2 færger for udgående. Da D. I., der havde sydskel i ledefyrene, passerede den første færgen tæt om bb. lidt uden for fyrbåken, sås den anden færgen, der befandt sig lidt nordligere, lige ud for båken. D. I.s ror blev lagt bb., men færgen reagerede ikke, hvorfor roret blev lagt hådt bb. Da D. I. befandt sig ud for fyrbåken, drejede færgen voldsomt til bb., og roret blev straks beordret hårdt stb., men umiddelbart efter, kl. 21^{43} , tørnede færgen med stb.s side ret kraftigt mod båken, hvorved 8 m af fenderlisten knustes, og der fremkom en bule i skibssiden. Endvidere sprængtes et par kølevandsrør. Ca. 10 minutter senere ankom D. I. til Korsør.

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

162. Ff. KARLA MARIE af Vesterø havn, Læsø, 35 B. R. T. Bygget 1885 af eg. På rejse til Frederikshavn med fisk.

Kollideret d. $28/4$ 54 i Frederikshavns havn.

Søforklaring og søforhør i Byrum d. $3/9$ 54.

Kl. 02^{45} , da K. M. var ved at lægge til ved Auktionsbroen i Frederikshavns havn, skulle skruen, der gik frem, omstyres til bak. Herunder svigtede omstyringsmekanismen, og fartøjet fortsatte med langsom fart fremefter og tørnede med stævnen mod Ff. „P. JÆGER“ af Sæby, der lå forføjet uden på et andet fiskefartøj ved broen. Ved kollisionen blev P. J. en del beskadiget.

Af den af P. J.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj den omhandlede nat lå forføjet ved Auktionsbroen uden på et andet fiskefartøj, blev P. J. påsejlet af K. M. som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at bolten i kardanleddet på trækstangen til omstyringen var faldet ud.

163. Ff. P. JÆGER af Sæby, 19 B. R. T.

Kollideret d. $28/4$ 54 i Frederikshavns havn.

Søforklaring og søforhør i Byrum d. $3/9$ 54.

Se nr. 162.

164. Motorbåd LINDA af Esbjerg. På rejse fra Nordby til Esbjerg.

Kollideret d. $\frac{7}{5}$ 54 i Graadyb.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $\frac{12}{5}$ 54

Kl. ca. 22⁵⁵ afsejlede L. i stille vejr fra Nordby. Umiddelbart efter at lystønden ved den N.-lige indsejling til Fanø Lo var passeret om bb. i ca. 2 fv. afstand, tørnede M/S „NORDBY“ af Nordby F., der var for indgående i Fanø Lo, med bb.s bov mod L.s bb.s låring. Ved kollisionen fik L. en del ovenbords skade, og styrehuset mistedes.

Af den af N.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da N. kl. 23¹⁰ havde panseret no<?>d om lystønden ved Fanø Lo og var drejet ind i fyrlinien, sås L. i 20—25 m afstand ca. 1 streg om stb. for udgående. Umiddelbart efter drejede L. stb. over ind for stævnen af N., hvis maskine straks kastedes fuld kraft bak, men umiddelbart efter skete kollisionen som oventor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at L. sejlede i den forkerte side af sejlløbet.

165. M/Fg. NORDBY af Nordby F., 144 B. R. T. Bygget 1931 af stål. På rejse fra Esbjerg til Nordby med passagerer.

Kollideret d. $\frac{7}{5}$ 54 i Graadyb.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $\frac{12}{5}$ 54.

Se nr. 164.

166. SM. LANGELAND af Marstal, 38 B. R. T. Bygget 1857 af eg. På rejse fra Lübeck til Fakse Ladeplads med salt.

Påsejlet d. $\frac{10}{5}$ 54 i Heiligenhafen.

Søforklaring i Marstal d. $\frac{25}{5}$ 54.

Kl. 22⁰⁰, da L., hvis lanterner brændte, i stille, klart vejr lå fortøjet med stb.s side mod kajen i Heiligenhafen, tørnede tysk Ff. „HEIDI“, der var ved at svaje rundt i havnen, med hækken mod L.s bb.s skanseklædning ud for styrehuset. L. led lettere ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

167. S/S NEVADA af København, 7167 B. R. T. Bygget 1943 af stål. På rejse fra Nykøbing F. til Rotterdam i ballast.

Tørnet bro d. $\frac{10}{5}$ 54 i Guldborgsund.

Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{19}{5}$ 54.

Kl. 17⁰⁰ skiftede N. lods noget S. for Guldborgbroen, hvorefter sejladsen fortsattes mod broen, der blev åbnet. Det blæste en Ø.-lig kuling. Kort efter sattes maskinen på forceret frem, men kl. 17⁰⁸, da N. befandt sig i brogennemsejlingen, blev skibet af stærke vindstød i forbindelse med hård medgående strøm sat over mod den V.-lige broklap. Ved påsejlingen blev N. en del og broen stærkt beskadiget.

Anm. Årsagen til påsejlingen fremgår af det ovenfor anførte.

168. SM. INGE-ROSE af Sæby, 81 B. R. T. Bygget 1913 af eg. På rejse fra Aarhus til Oslo med klude.

Kollideret d. $\frac{14}{5}$ 54 i Oslo Fjord.

Søforklaring i Oslo d. $\frac{14}{5}$ og i Frederikshavn d. $\frac{22}{5}$ 54.

Kl. 00⁵⁰, da I.-R., der gjorde ca. 8 knobs fart, befandt sig ved indsejlingen til Oslo havn, sås ret forude den røde og den grønne lanterne fra et skib, der senere viste sig at være M/S „RENSHAVN“ af Kristiansund N. Begge skibe drejede lidt til stb., så at man fra I.-R. kun kunne se R.s røde lanterne. Kort efter sås både den røde og den grønne lanterne fra R., og lidt senere drejede R. til bb., således at den kun viste I.-R. sin grønne lanterne. I.-R.s motor blev straks kastet fuld kraft bak, men kort efter, kl. 00⁵⁵, da skibene befandt sig ud for Stangskærrabben, tørnede I.-R., hvis fart nu var 2—3 knob, med boven mod R.s stb.s låring. Efter kollisionen fortsattes rejsen, og kl. 01⁵⁰ fortøjedes I. R. i Oslo havn. Ved kollisionen led I.-R. betydelig skade på boven.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

169. M/S LAURA MÆRSK af København, 6599 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Yokohama til San Francisco.

Kollideret d. $\frac{14}{5}$ 54 ved Nordamerikas V.-kyst.

Søforklaring i New York d. $\frac{8}{6}$ 54.

Kl. 04³⁰ ankrede L. M. efter lodsens anvisning for 60 favne kæde med stb.s anker på karantæneankerpladsen i San Francisco Bugt ca. 3 skibslængder foran for en anden ankerligger, japansk „KOHKA MARU“. Kl. 06⁰⁰ svajede K. M. rundt med strømmen og ramte med sin midtskibsbygning L. M. agter, hvorefter skibene igen kom klar af hinanden. L. M. blev let beskadiget.

Anm. Søforklaring fra K. M. foreligger ikke.

170. Undervandsbåd STØREN. På rejse fra København til øvelsesplads ved Bornholm.

Kollideret d. $25/5$ 54 i Sundet.

Søforhør i København d. $26/5$ 54.

Kl. 20⁰⁰ passerede S., der førte forskriftsmæssige lanterner, under en svag S.-lig luftning med tåge og N.-gående strøm Svælget lystønde. Strømmens fart var ca. $3/4$ knob, og sigtbarheden var 100 m. Derefter styredes 164°, idet forskriftsmæssigt tågesignal afgaves. Kl. 20¹² passeredes Nordre Røse, og kort efter hørtes tågesignal fra et dampskib forude. Maskinen stoppedes, og kl. 20²³, da det andet skib var trukket forbi, beordredes den langsomt frem, hvilket svarer til 6 knobs fart. Kl. 20²⁶ sås ca. $1/2$ str. om bb. et modgående sejlskib med hjælpemotor, hvis kurslinie skar S.s kurslinie under en vinkel på ca. 10° S.s maskine blev straks beordret fuld kraft bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte toner med fløjten. Umiddelbart efter blev roret lagt hårdt stb. Det andet skib, der senere viste sig at være SM. „YRSA“ af Kämpersvik, drejede også til stb., men straks efter, da skibene lå på modsat kurs, tørnede S.s casing ved ankeret mod Y.s bb.s bov. Ved kollisionen gjorde S. næsten ikke fart gennem vandet, medens Y.s fart ansløges til ca. 4 knob.

Af den af Y.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. ca. 18³⁰ under en let SØ.-lig brise med tæt tåge passerede ca. 50 m V. om Drogden fyr. Derefter styredes dv. 5°, idet der afgaves forskriftsmæssigt tågesignal. Farten var ca. 2 knob, strømmen medgående. Kl. 19⁴⁵ hørtes tågesignalet fra Nordre Røse over bb.s bov. Kl. ca. 19⁵⁸ hørtes et tågesignal ca. 1 str. om bb., og roret lagdes stb. Straks efter sås toplys og begge sidelys fra det modgående skib, der senere viste sig at være S. Roret blev nu lagt bb., men samtidig tørnede S. mod Y.s bb.s bov som ovenfor nævnt. Ved kollisionen led Y. skade på ankerdavid, ræling, skandæk og de forreste røstjern om bb.

171. SM. YRSA af Kämpersvik, 65 B. R. T. Bygget 1913 af eg og fyr. På rejse fra Lübeck med salt.

Kollideret d. $25/5$ 54 i Sundet.

Søforhør i København d. $26/5$ 54.

Se nr. 170.

172. SM. VESTA af Svendborg, 104 B. R. T. Bygget 1916 af stål.

Kollideret d. $28/5$ 54 i Aarhus havn.

Søforhør i Aarhus d. $1/6$ 54.

Kl. ca. 15³⁰, da V. i stille vejr skulle forhale i Aarhus havn, kastedes fortøjningerne — med undtagelse af et forspring — los, hvorefter motoren sattes på frem. Da agterskibet var kommet godt klar af kajen, bakkedes skibet ud i havnen, hvorpå roret lagdes hårdt bb., og motoren påny sattes på frem. Kort efter nægtede V. at lystre roret og begyndte at drive ind mod tysk M/S „HEROS“, der var under losning, og hvis bom var svinget ud fra skibssiden. Motoren kastedes bak, men umiddelbart efter kom V.s anker uklar af bommen, hvorved denne og masten knækkede.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

173. SM. JOHANNE af Rønne, 52 B. R. T. Bygget 1900 af eg.

Tørnet kaj d. $2/6$ 54 i Aarhus havn.

Søforklaring i Sønderborg d. $16/6$ 54.

Kl. ca. 16⁴⁵ tørnede J., der med motoren i gang var under forhaling i havnen, med forgrejmerne mod kajen, hvorved vaterstaget sprængtes, og stævnen knækkede.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at bedstemanden, der foretog forhalingen, bedømte skibets bakkeevne forkert.

174. Ff. VRIST af Harboøre, 19 B. R. T. Bygget 1936. På rejse fra Hull.

Kollideret d. $6/6$ 54 i Nordsøen; *forlist*.

Søforklaring i Lemvig d. $15/6$ og $6/9$ 54.

Kl. ca. 13³⁰ passerede V. i stille og klart vejr Spurn fyrskib, hvorefter der styredes NØ. Farten var ca. 5 knob. Kl. ca. 15⁰⁰ blev det tåget, hvorefter farten mindskedes til halv kraft frem, og tågesignal afgaves. Kl. ca. 16⁰⁰ sås et skib, der senere viste sig at være S/S „MIST-LEY“ af Leeds, tæt om bb. med kurs mod V., og umiddelbart efter tørnede M. imod V.s bb.s side, der knustes. V. sank i løbet af 4 minutter. Besætningen — 4 mand — blev taget om bord i M.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

175. SM. RAMSHØJ af Ristinge, 68 B. R. T. Bygget 1904 af eg og fyr.

Kollideret d. $14/6$ 54 i Hamburg.

Søforklaring i Hamburg d. $23/6$ 54.

Kl. 19⁰⁰ afsejlede R. med lods om bord fra pakhús 40 i frihavnen i Hamburg til kalkajen. Det blæste en frisk NV.-lig brise. Da skibet havde passeret Köhlbrand Höft, sås en

slæbebåd — „MIKADO II“ — med en lægter på slæb for udgående fra Köhlbrand i sejl-løbets V.-lige dise. Roret lagdes hårdt bb., og motoren kastedes fuld kraft bak, men umiddelbart efter — kl. 19⁵⁰ — tørnede lægteren mod R.s bb.s bov, som blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

176. M/S SAMOA af København, 8628 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra Hamburg til Marseille.

Kollideret d. 19/6 54 på Elben.

Søforklaring i Marseille d. 26/6 54.

Kl. 22²⁴, da S., der havde lods om bord, med stoppet maskine og kurs Ø.-efter befandt sig ca. 2 sm. Ø. for fyrskibet „ELBE I“ afventende lodsbåd, blev maskinen beordret meget langsomt frem, samtidig med at roret lagdes hårdt bb., hvilket gentagne gange blev tilkendegivet ved 2 korte toner med sirenen. Strømmen var udgående. Kl. 22²⁹ beordredes maskinen langsomt frem og kort efter fuld kraft frem. Under drejningen hørtes fra et skib, som tilsyneladende lå stoppet på en V.-lig kurs, og som senere viste sig at være M/S „KENT COUNTY“ af Bergen, gentagne gange 1 kort tone. S. fortsatte drejningen bb. rundt. Fra K. C. hørtes nu 3 korte toner; men umiddelbart efter tørnede S. med stb.s bov mod K. C.s bb.s side under en vinkel på ca. 40°, hvorved S. blev lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra K. C. foreligger ikke.

177. M/S METTE SKOU af København, 4237 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra Odense til Holbæk med klid.

Kollideret d. 30/6 54 i Odense Fjord.

Søforklaring i Holbæk d. 2/7 54.

Kl. 17⁵⁰ afgik M. S. fra Odense assisteret af lods og en slæbebåd for. Kl. 19²³ kvitteredes slæbebåden, S/S „Sct. KNUD“ af Odense. M. S. fortsatte derefter sejladsen med maskinen gående halv kraft frem, Kl. 19³⁶ da M. S. var under drejning bb. over, mærkedes et stød i bb.s side agter, og det viste sig, at S. K. havde tørnet mod M. S., der blev lettere beskadiget.

Af den af S. K. s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. 19³⁰ under en svag SV.-lig brise med svag udgående strøm befandt sig mellem Harehage og Flintholm, blev slæbetrossen til M. S. sluppet, hvorefter der fortsattes i renden. Ved Flintholm Hage blev S. K. overhalet af M. S., som tilsyneladende gjorde en fart på 10—12 knob, hvorefter S. K. sejlede uden for rendens bb.s side. Da S. K.s forende var ud for M. S.s midterskib, mistede S. K. styringen og drejede stb. over. Roret blev straks lagt hårdt bb., og kort efter blev maskinen, der gik fuld kraft frem, beordret langsomt frem. Da S. K. vedblev at dreje stb. over, beordredes maskinen fuld kraft bak, men kort efter tørnede S. K. med stævnen mod M. S. Ved kollisionen blev S. K. en del beskadiget.

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

178. S/S SCT. KNUD af Odense, 154 B. R. T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra Odense havn til Gabet.

Kollideret d. 30/6 54 i Odense Fjord.

Søforklaring og søforhør i Odense d. 2/7 54.

Se nr. 177.

179. M/S MEONIA af København, 5267 B. R. T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra London til Antwerpen med stykgods.

Kollideret d. 2/7 54 på Schelde.

Søforklaring i Antwerpen d. 9/7 og 10/7 54.

Kl. 02³³, da M. under en svag VSV.-lig brise i klart vejr med indgående strøm på kurs ca. 140° lå stoppet ca. 0,5 sm. S.t.Ø. for de hvide ledelys på molen ved Vliessingen lodsstation og netop havde taget lods om bord, blev motoren beordret fuld kraft frem, idet roret lagdes lidt bb. Umiddelbart efter sås ca. 4 str. om bb. i en afstand af ca. 1/2 sm. toplysene og det grønne sidelys fra et skib, der senere viste sig at være S/S „SAN FELICE“ af Genoa. Da pejlingen til S. F. ikke forandrede sig, blev motoren beordret langsomt frem. Da S. F. tilsyneladende nærmede sig hurtigt, blev roret derefter lagt hårdt stb., hvilket tilkendegaves ved 1 kort tone med sirenen. Fra S. F. hørtes 1 kort tone. Kl. 02³⁴ beordredes motoren forceret fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner, men kort efter tørnede M. med stævnen mod S. F.s stb.s side midtskibs i en vinkel på ca. 45°, hvorved begge skibe blev noget beskadiget.

Anm. Søforklaring fra S. F. foreligger ikke.

180. Ff. HEIMDAL af Middelfart, 15 B. R. T. Bygget 1931. På rejse fra Skagen til fiskeplads i Kattegat.

Kollideret d. 9/7 54 i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d. 19/7 54.

Kl. ca. 04¹⁵ afgik H. i stille, klart vejr med svag Ø.-gående strøm fra Skagen havn. Kort

efter, da fartøjet befandt sig lidt Ø. for Skagen fyr styrende ØNØ. med en fart af 6—7 knob, sås i ca. en skibslængdes afstand forude et andet fiskefartøj — „ST. GEORGE“ af Horne — der lå opankiet. Roret blev straks lagt hårdt bb., men umiddelbart efter tørnede H. med stb.s bov imod S. G.s bb.s bov. Ved kollisionen blev H. stærkt beskadiget og måtte gå tilbage til Skagen for reparation, medens S. G. kun led ringe skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at rorsmanden i H, er blevet blændet af solen.

181. M/Fg. NORDBY af Nordby F., 144 B. R. T. Bygget 1931 af stål. På rejse fra Nordby F. til Esbjerg med automobiler og passagerer.

Kollideret d. 10/7 54 i Fanø Lo.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24/9 54. Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 6/12 54.

Kl. 14⁴⁵ afsejlede „NORDBY“ i stille, klart vejr med svag ebbestrøm fra Nordby. Da færgen befandt sig i sejløbet omtrent midt mellem Nordby fæргеleje og Pakhusbanken, tørnede M/S „NØNE“ af Nordby F. med stævnen mod „NORDBY“'s fenderliste ved agterstævnen. „NORDBY“ led ingen skade.

Af den af „NØNE“'s fører afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. ca. 14⁴⁵ afsejlede fra Nordby umiddelbart efter „NORDBY“. Kort efter forsøgte „NØNE“ at overhale „NORDBY“, men på grund af lavvande kom skibene for tæt til hinanden. Da afstanden mellem skibene var 4—5 m, mindskede „NØNE“ fart, men straks efter blev „NØNE“'s stævn suget ind mod „NORDBY“'s agterende, hvorefter kollisionen indtraf som ovenfor anført. Ved kollisionen knustes „NØNE“'s stævn.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes lavvande samt sugevirkning mellem skibene.

182. M/S NØNE af Nordby F., 32 B. R. T. Bygget 1921 af eg. På rejse fra Nordby F. til Esbjerg med cykler og passagerer.

Kollideret d. 10/7 54 i Fanø Lo.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24/9 54. Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 6/12 54.

Se nr. 181.

183. M/S JØRGEN BASSE af København, 472 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Gøteborg til Kirkwall med træ.

Tørnet kaj d. 13/7 54 i Gøteborg havn.

Søforhør i København d. 29/7 54.

Kl. 19⁰⁰ afgik J. B., der havde lods om bord, fra kajen i Gøteborg havn og stævnede med motoren gående langsomt frem op imod strømmen mod elvens N.-lige bred for at svinge stb. rundt. Kl. 19⁰³, da afstanden til kajen forude var ca. 1 skibslængde, lagdes roret hårdt stb., og motoren beordredes fuld kraft bak. Denne manøvre kom imidlertid ikke til udførelse, idet koblingen havde sat sig fast. Stb.s anker blev sat, men umiddelbart efter, kl. 19⁰⁴, tørnede J.B. med stævnen mod kajen. Ved påsejlingen revnede stævnpladen, og forepeak-tanken sprang læk.

Anm. Årsagen til påsejlingen fremgår af det ovenfor anførte.

184. Ff. DUX af Hirtshals, 40 B. R. T. Bygget 1942 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

påsejlet d. 1/8 54 i Nordsøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Skagen d. 30/8 54.

Kl. ca. 02³⁰, da D. i klart vejr lå opankret med tændt ankerlanterne ca. 100 sm. NØ. af Aberdeen, sås i VNV.-lig retning en trawler, der senere viste sig at være „AUGUST KAMPF“ af Bremerhaven, styre ret på D. Føreren, der var alene på dækket, purrede besætningen ud, tændte alle dækslys og afgav opmærksomhedssignaler med tågehornet. Da A.K. var tæt på D., drejede trawleren hårdt stb. over, men tørnede umiddelbart efter med bb.s bov mod D.s stævn, der brækkede. D., der var blevet læk, gik ind til Aberdeen for reparation.

Anm. Søforklaring fra A. K. foreligger ikke.

185. SM. MAJLITH af Ærøskøbing, 149 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra København til Hamburg med stykgods.

Kollideret d. 1/8 54 i Kielerkanalen.

Søforhør i København d. 14/8 54.

Kl. 22³⁰, da M. med lods om bord befandt sig ved vigepladsen Oldenbüttel i Kielerkanalen, blev skibet indhentet af „OLYMPIC LIGHTNING“ af Honduras, der gav signal for overhaling. Efter at signalet var blevet besvaret, blev motoren, der gik fuld kraft frem, sat på halv kraft frem. Da O. L. var ud for M. i en afstand af 20—25 m, blev M.s motor sat på langsomt frem. Da O. L.s agterskib var ud for M., kom M. ind i O. L.s skruevand og mistede styringen, hvorved M. med bb.s bov tørnede mod O. L.s stb.s agterskib. M.s motor

sattes nu på bak, og kort efter kom M. fri, hvorefter sejladsen fortsattes. Ved kollisionen blev skanseklædningen en del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra O. L. foreligger ikke.

186. Ff. KARLA MARIE af Vesterø havn, Læsø, 35 B. R. T. Bygget 1885 af eg.

Kollideret d. $\frac{2}{8}$ 54 i Københavns havn.

Søforklaring og søforhør i Frederikshavn d. $\frac{3}{9}$ 54.

Kl. 14⁰⁰ bakkede K. M., der havde ligget fortøjet ved Asiatisk Plads, ud i havnen efter at have afgivet 3 korte toner med sirenen. Idet fartøjet afgik fra kajen sås for S.-gående en motorbåd „B. W. 26“, der bugserede 2 pramme, og som tilsyneladende var noget borte. Lidt senere sås „B. W. 26“ tæt på K. M., hvis motor sattes på frem, men umiddelbart efter tørnede først den ene pram og så den anden mod K. M.s agterende, hvorved hækjollen og agterspejlet knustes.

Af den af føreren af „B. W. 26“ i anledning af kollisionen udarbejdede rapport fremgår, at dette fartøj, der var for S.-gående med 2 pramme på slæb, befandt sig ud for Asiatisk Plads i sin bb.s side af farvandet, da den ene af prammene blev påsejlet af K.-M., der pludselig bakkede ud fra kajen.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at føreren af K. M. ikke har udvist den fornødne agtpågivenhed ved udsejlingen i sejløbet.

187. M/S LORNA af København, 349 B. R. T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra Hamburg til Aalborg med kali.

Kollideret d. $\frac{5}{8}$ 54 i Kielerkanalen.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $\frac{17}{8}$ 54.

D. $\frac{4}{8}$ kl. 23⁵⁰, da der blev givet signal for fri fart, afsejlede L. fra fortøjningspælene ved Breiholtz, og der blev gået langsomt frem med motoren. Umiddelbart efter sås forude et modgående skib, der senere viste sig at være svensk M/S „GERDA THORDEN“. D. $\frac{5}{8}$ kl. 00⁰¹, da G. T. syntes at gire stærkt, stoppedes motoren, og roret lagdes hårdt stb. Kort efter beordredes motoren fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved tre korte toner med fløjten. Lidt efter stoppedes motoren for atter kl. 00⁰³ at beordre halv kraft frem for at rette skibet, der var drejet stb. over, op. Kl. 00⁰⁴ kastedes motoren fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede G. T. mod L.s stævn, hvorved L. med agterenden løb ind i brinken og fik roret og styremaskinen beskadiget.

Anm. Søforklaring fra G. T. foreligger ikke.

188. Ff. REX af Frederikshavn, 20 B. R. T. Bygget 1931.

Påsejlet d. $\frac{5}{8}$ 54 i Hirtshals havn.

Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. $\frac{14}{8}$ 54.

Kl. ca. 19¹⁰, da R. lå fortøjet ved kulkajen i Hirtshals havn, blev fartøjet påsejlet af Ff. „ROXY“ af Hønø, der med agterstævnen tørnede mod R.s bb.s låring.

Anm. Søforklaring fra „ROXY“ foreligger ikke.

189. Ff. BAUNHØJ af Hirtshals, 20 B. R. T. Bygget 1928. På fiskeri i Skagerrak.

Kollideret d. $\frac{6}{8}$ 54 i Skagerrak; *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. $\frac{14}{8}$ 54.

Kl. ca. 18⁰⁰, da B., der under indhivning af fiskegrejerne på kurs NØ. lå stoppet uden at gøre fart, under en ØSØ.-lig brise med god sigtbarhed befandt sig ca. 25 sm. N.t.Ø. af Hirtshals, sås om bb. i en afstand af ca. 4—5 favne et fartøj, der senere viste sig at være Ff. „GRACIA“ af Skagen, styre ret på B. Før B.s motor kunne sættes på bak, tørnede G. med stævnen mod B.s bb.s side foran for vantet. Ved kollisionen fik B. en del af yderklædningen knust og begyndte straks at synke. Da fartøjet ikke kunne holdes flydende, blev besætningen — 3 mand — taget ombord i G. Kort efter sank B. på 61 fv. vand.

Af den af G.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj kl. 18⁰⁰ under en SØ.-lig brise med god sigtbarhed afsejlede fra en fiskeplads ca. 30 sm. mv. NV. $\frac{1}{3}$ N. af Skagen. Der styredes mv. SØ., og farten var ca. 7 knob. Pludselig sås B. ret forude i ganske kort afstand. Det forsøgtes at dreje til bb., men G. lystrede ikke roret, hvorfor motoren blev sat på fuld kraft bak. Umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

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

190. Ff. GRACIA af Skagen, 20 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Skagen.

Kollideret d. $\frac{6}{8}$ 54 i Skagerrak.

Søforklaring og søforhør i Frederikshavn d. $\frac{12}{8}$ 54.

Se nr. 189.

191. SM. MOLLOU af Nykøbing F., 149 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Stettin til Nykøbing F. med kul.

Kollideret d. $13\frac{1}{8}$ 54 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Nykøbing F. d. $17\frac{1}{8}$ 54.

Da M. under en let SV.-lig brise befandt sig i nærheden af lys- og fløjtetønden på $54^{\circ}43'24''$ N. $12^{\circ}40'48''$ Ø. styrende NV.t.V., sås ca. 4 streger om bb. i stor afstand et skib, som senere viste sig at være M/S „NIEDERMEHNEN“ af Hamburg, og som styrede en NØ.-lig kurs. M. holdt kurs og fart, men da N. ikke ændrede kurs, og en kollision syntes uundgåelig, kastedes motoren fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med sirenen. Umiddelbart efter — kl. ca. 11³⁰ — tørnede N. med stor kraft mod M.s bb.s bov lidt agten for ankerklydset, hvorved M. blev læk.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

192. Fyrskib nr. 17 af København, 170 B. R. T. Bygget 1895 af eg. På station ved Gedser Rev.

Påsejlet d. $14\frac{1}{8}$ 54; *sunket; 1 mand omkommet*.

Søforhør i København d. $16\frac{1}{8}$ 54.

Kl. ca. 04⁵⁵, da fyrskibet under en svag SV.-lig brise med rolig sø og overskyet vejr med 6—7 sm.s sigtbarhed lå opsvajet for Ø.-gående strøm på sin station ved Gedser Rev, sås om bb. et skib, der senere viste sig at være M/S „MARIDAL“ af Oslo, nærme sig med kurs ret mod fyrskibet i faretruende afstand. Frivagten blev varskoet og kom straks på dækket, og umiddelbart efter tørnede M. med 7—8 knobs fart mod fyrskibets bb.s side ca. 7 m fra agerstævnen under en vinkel på ca. 60° og på omtrentlig kurs NØ. Fyrskibets skibsside knustes ved kollisionen, og skibet begyndte at synke. Straks efter hørtes råb fra søen, og maskinist Karl Henry Peetz Jørgensen Erholdt af København, der efter påsejlingen var blevet set på fyrskibets dæk, sås i vandet ca. 10 m fra fyrskibet. En redningskrans udkastedes, og stb.s jolle sattes på vandet. På dette tidspunkt sås den overbordfaldne hue flyde på vandet. Da fyrskibet var ved at synke, kaldtes jollen tilbage, og den øvrige besætning — 5 mand — forlod skibet. 6—7 minutter efter påsejlingen sank fyrskibet. Den overbordfaldne blev derefter for-gæves eftersøgt fra fyrskibets jolle, hvis besætning senere blev bragt i land af et tililende skib. Fyrskibet er senere blevet hævet.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

193. SM. HORSIA af Horsens, 137 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Hamburg til Kolding med stykgods.

Kollideret d. $13\frac{1}{8}$ 54 i Kielerkanalen; *grundstødt*.

Søforklaring og søforhør i Kolding d. $19\frac{1}{8}$ 54.

Kl. ca. 12²⁰, da H. med lods om bord befandt sig mellem 18 og 19 km-stenene i Kielerkanalen, blev skibet indhentet af finsk S/S „NORMA“, der gav signal for overhaling. Efter at signalet var blevet besvaret, blev H.s motor, der gik fuld kraft frem, først sat på halv kraft frem og derefter på langsomt frem. Da N. befandt sig tværs om bb., mistede H. styringen, hvorfor farten øgedes, og roret lagdes lidt stb. Umiddelbart efter tørnede N. mod H.s bb.s side agter, hvorved gelænder og lanternebræt blev beskadiget. Da H. derefter drejede hårdt stb. over, blev motoren sat på fuld kraft frem, men skibet fortsatte ind mod kanalsiden og tørnede først mod en pram, der lå fortøjet ved en bro, og grundstødte derefter. Kl. 13⁰⁰ kom H. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

194. M/S ESSO KØBENHAVN af København, 12062 B. R. T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra Nyborg til Esbjerg med benzin, petroleum og brændselolie.

Kollideret d. $16\frac{1}{8}$ 54 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $18\frac{1}{8}$ 54.

Kl. 02⁰⁰ passerede E. K. under en svag SV.-lig brise Ø. om punkt 2 i rute 35 ($56^{\circ}58'0''$ N. $10^{\circ}52'3''$ Ø.), hvorefter der styredes rv. 344 idet skibets plads jævnlgt bestemtes ved Decca-Navigator. Strømmen var medgående. Kl. ca. 02²⁵ blev vejret diset, og radarapparatet sattes på „stand-by“ for opvarmning. Kl. 02³⁰ blev det tæt tåge, maskinerne, der hidtil havde gået fuld kraft frem, beordredes halv kraft frem, og forskriftsmæssigt tågesignal afgaves. På radaren sås nu et objekt ca. 25° om stb. i en afstand af ca. 1,7 sm. Kl. 02³⁵ blev maskinerne beordret stoppet. Da målet, hvis pejling ikke forandrede sig, befandt sig i ca. 0,9 sm.s afstand, forsvandt det i sea-clutter, og samtidig hørtes et svagt tågesignal om stb. Kl. 02³⁹ beordredes maskinerne fuld kraft bak, og kl. 02⁴⁰, da E. K. syntes at ligge stille, stoppedes maskinerne. Umiddelbart efter, medens E. K. stadig lå 344° an, sås forude om stb. i ca. 50 m afstand toplanterne og den røde sidelanterne fra det andet skib, der senere viste sig at være SM. „LILLEBÆLT“ af Assens, hvis kurs skar E. K.s kurs, og hvis fart ansloges til 2—3 knob. Maskinerne blev straks, kl. 02⁴⁴, beordret fuld kraft bak, men kort efter tørnede E. K. med stævnen mod det andet

skibs bb.s side ud for mesanmasten. Ved kollisionen dannede skibene en vinkel med hinanden på ca. 60°. E. K. led ingen skade ved kollisionen.

Af den af L.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 01⁰⁰ under en svag NØ-lig brise med modgående strøm passerede Læsø Rende fyrskib. Derefter styredes S.t.Ø. Kl. ca. 01³⁰ kom skibet ind i en tågebanke, og farten nedsattes til ca. 3 knob. Forskriftsmæssigt tågesignal blev afgivet. Kl. ca. 02²⁰ hørtes tågesignal forude om bb., og skruen blev koblet fra. Da tågesignalet stadig hørtes forude om bb., fortsattes sejladseren, idet der netop holdtes styrefart på skibet. Kl. 02³⁰ sås lanterne fra det andet skib, der afgav 3 korte toner med fløjten. Umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. L., der var blevet læk, sejlede nu mod Frederikshavn, ledsaget af E. K. Da L. under stadig pumpning var kommet ud for Sæby, var vandet i skibet steget så højt, at motoren gik i stå. Kl. 05⁴⁵ blev L. taget på slæb af et fiskefartøj, men kl. 07⁰⁰ tog skibet grunden ca. 500 m fra Sæby havn. L. blev senere samme dag bragt flot og indbragt til Sæby.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

195. SM. LILLEBÆLT af Assens, 149 B. R. T. Bygget 1921 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Menstad til Odense med kalksalpeter.

Kollideret d. 16/8 54 i Kattegat; *grundstødt*.

Søforklaring i Sæby d. 19/8 54.

Se nr. 194.

196. M/Fg. KRONBORG af Helsingør, 481 B. R. T. Bygget 1935 af stål. På rejse fra Hälsingborg til Helsingør med passagerer.

Kollideret d. 18/8 54 i Hälsingborg havn.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. 26/8 54.

Kl. 20¹⁵ afsejlede K. fra færgeløbet i Hälsingborg med motoren gående langsomt frem, og umiddelbart efter beordredes motoren fuld kraft frem. Da K. befandt sig omtrent midtvejs mellem færgeløbet og det N.-lige havneindløb, sås et skib, der senere viste sig at være M/S „ROMANY RYE“ af Stockholm, på S.-lig kurs ud for nordre ydermole, hvorfor motoren beordredes langsomt frem. Kort efter, da R. R. sås dreje ind mod havneindløbet, stoppedes motoren, og roret lagdes bb., hvilket tilkendegaves ved 2 korte toner med sirenen. Fra R. R. hørtes 2 korte toner. Da R. R. syntes at have vanskeligt ved at dreje til bb., og R. R.s fart tiltog, beordredes motoren fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med sirenen, men umiddelbart efter tørnede R. R. med stævnen mod stb.s side af K.s stævn, hvorved stævnen beskadigedes.

Af den af R. R.s lods afgivne forklaring fremgår, at da nævnte skib, hvis motor gik halv kraft frem, og som var for indgående til Hälsingborg, befandt sig ved det N.-lige indløb til havnen, blev der afgivet 1 kort tone med sirenen. Da skibet var ved at passere molehovederne, hørtes 2 toner fra K., der sås dreje til bb. Der afgaves nu 2 korte toner, og roret lagdes bb., men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

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

197. M/B CHRISTINE af Ribe. På rejse fra Ribe til Kammerslusen med passagerer.

Kollideret d. 28/8 på Ribe Å.

Politirapport dat. 26/8 54. Søforhør i Ribe d. 1/12 54.

Kl. 13⁰⁰ afsejlede C. fra Skibbroen. Da fartøjet befandt sig ca. 200 m fra Holmebroen, indhentedes det af M/B „SVEND“ af Ribe. C.s fart øgedes lidt, og da fartøjet befandt sig ca. 50 m fra Holmebroen, mindskedes farten noget, hvorefter S. nåede op på bb.s side af C., der holdt midt i løbet. Da bådene befandt sig tæt ved broen, drejede S. ind foran C., hvis motor straks blev koblet fra. Umiddelbart efter, kl. ca. 13²⁰, tørnede S. med stævnen mod C.s bb.s bov ca. 2 m fra stævnen, hvorved C. blev presset ind mod det midterste brofags N.-side, som beskadigedes. C. led nogen skade på bb.s side.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj, der sejlede omtrent midt i åen, befandt sig ved gennemskæringen, indhentedes C. på bb.s side af S., og ca. 50 m før Holmebroen kom S. med sin stævn 10—12 m foran. S. holdt nu mod det midterste brofag, og straks efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes dels, at S., der havde vigepligten, undlod at holde klar af C. og dels, at C. forøgede farten.

198. M/B SVEND af Ribe. På rejse fra Ribe til Kammerslusen med passagerer.

Kollideret d. 26/8 54 på Ribe Å.

Politirapport dat. 26/8 54. Søforhør i Ribe d. 1/12 54.

Se nr. 197.

199. SM. NEPTUN af Rønne, 82 B. R. T. Bygget 1907 af eg. På rejse fra København til Rønne med stykgods.

Kollideret d. $27/8$ 54 i Københavns havn.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $1/9$ 54.

Kl. ca. 12⁰⁰ passerede N. for N.-gående Knippelsbro. Farten mindskedes, og samtidigt sås forude et skib, der senere viste sig at være M/S „OSLO“ af Uddevalle, og som lå med stævnen mod V. i den Ø.-lige side af havnen. N.s motor sattes på bak, men samtidigt hørtes 1 kort tone fra O., og motoren sattes igen på frem, idet roret lagdes stb. Da N. befandt sig tæt ud for et skib, der lå fortøjet ved Wilders Plads, hørtes 3 korte toner fra O., der begyndte at sejle agterover. N.s motor blev igen sat på fuld kraft bak, men umiddelbart efter tømmede O. med agterstævnen mod N.s bb.s bov. I kollisionøjeblikket lå N. stoppet uden at gøre fart, og skibet blev lidt beskadiget.

Anm. Søforklaring fra O. foreligger ikke.

200. Ff. RIGMOR af Skærbæk, 20 B. R. T.

Påsejlet d. $27/8$ 54 i Hirtshals havn.

Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. $18/9$ 54.

Kl. ca. 03⁰⁰, medens R. lå fortøjet ved Vestmolen som nr. 2 fra kajen, blev fartøjet påsejlet af svensk fiskefartøj „G. G. 628“, der havde ligget fortøjet langs kajen agten for R., og som forsøgte at stikke til søs, forinden 6—7 andre fiskefartøjer, der lå fortøjet uden på „G. G. 628“, var kommet af vejen. Ved påsejlingen ødelagdes R.s mesanrig, og mesanmast og -bom knækkede.

Anm. Søforklaring fra G. G. 628 foreligger ikke.

201. M/S URUGUAY af København, 4625 B. R. T. Bygget 1943 af stål. På rejse fra Dagenham til København med stykgods.

Kollideret d. $27/8$ 54 på Themsen.

Søforhør i København d. $7/9$ 54.

Kl. 13¹⁶ passerede U., hvis motor gik langsomt frem, med lods om bord i stille, tåget vejr „NE Mouse“ lystønde, hvorfra der styredes rv. 50° og derefter rv. 70°. Radaren var indstillet på 3 sm., og der afgaves forskriftsmæssigt tågesignal. Da lystønde nr. 15 ikke kom i sigte, ændedes kursen til rv. 57°, hvorefter „Mid Barrow“ fyrskib sås ret for på radarskærmen, og samtidig hørtes fyrskibets tågesignal. Da afstanden til fyrskibet var $2\frac{1}{2}$ sm., sås kl. ca. 13²⁸ et ekko på skærmen 5° om bb. i en afstand af 3 sm. Kursen ændredes til rv. 63°, hvorefter fyrskibet havdes 6° om bb. Det observerede ekko, der antoges at hidrøre fra et modgående skib på tilsyneladende parallel kurs, sås passere N. om fyrskibet, og samtidig hørtes tågesignal om bb. Kl. 13⁴⁰ sås et skib, der senere viste sig at være S/S „RECORDER“ af London, ca. 45° om bb. i en afstand af 150—200 m. R. hørtes afgive 2 korte toner med fløjten og sås dreje bb. Motoren beordredes stoppet og derefter fuld kraft bak samtidig med, at roret lagdes hårdt bb., og der afgaves 3 korte toner med sirenen. Umiddelbart efter ramte U. med stævnen R.s stb.s side agten for midtskibs, hvorved der opstod et ca. 2 m dybt hul i R.s dæk og apering. Ved kollisionen blev U.s stævn revet op, og forpeaken blev læk.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

202. S/S L. H. CARL af København, 2384 B. R. T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra Galveston til Lake Charles.

Kollideret d. $10/9$ 54 på Mississippi.

Søforklaring i New Orleans d. $13/9$ 54.

Kl. 19⁵¹, da L. H. C. der havde lods om bord, under en jævn S.-lig brise med klart vejr befandt sig i Calcasieu Pass Channel, styrende i kanalens midterlinie, og skulle til at passere flere medgående fiskefartøjer om stb., drejede et af disse bb. over hen foran L. H. C. Der blev straks afgivet 2 korte toner med dampfløjten, samtidig med at maskinen, der gik fuld kraft frem, beordredes halv kraft frem. Ca. 1 minut senere sås forude $\frac{1}{2}$ —1 streg om stb. et hvidt lys fra et fartøj. Der blev straks afgivet faresignal — 4 korte toner med dampfløjten — maskinen stoppedes, og roret blev lagt hårdt bb. Ca. 1 minut senere blev roret lagt stb., samtidig med at maskinen beordredes halv kraft frem; men umiddelbart efter mærkedes et stød i skibet, og det viste sig, at L. H. C. havde påsejlet Ff. „LINDA“ af Morgan City, der kæn-trede og sank, hvorved 1 mand af L.s besætning, der bestod af 3 mand, omkom.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

203. M/Fg. MARSK STIG af Grenaa, 1107 B. R. T. Bygget 1940 af stål. På rejse fra Grenaa til Hundested med passagerer og motorkøretøjer.

Tørnet kaj d. $17/9$ 54 i Hundested havn.

Søforklaring i Hundested d. $27/9$ 54.

Kl. ca. 16¹⁵, da M. S. under en stiv V.-lig kuling var ved at bakke ind i Hundested havn, blev motorerne, der gik langsomt bak, ca. en skibslængde fra molerne stoppet. Farten var ca. 4 knob. Da agterenden var 6—7 m indenfor det søndre molehoved, beordredes bb.s motor

langsomt frem. Motoren startede uregelmæssigt og gik hurtigt ned i omdrejninger, hvorfor også stb. motor beordredes langsomt frem. Da skibets fart tilsyneladende ikke mindskedes, blev begge motorer beordret først fuld kraft frem og derefter forceret fuld kraft frem. Umiddelbart efter tørnede M. S. imidlertid mod bolværket, som beskadigedes. Ved påsejlingen opstod endvidere nogen ovenbords skade på skibet samt skade på nogle af de ombordværende motor-køretøjer.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes den omstændighed, at der opstod brand i skylleluftkanalen til bb.s motor, hvorved motorernes omdrejningstal formindskedes.

204. SM. VESTA af Svendborg, 104 B. R. T. Bygget 1916 af stål.

Påsejlet d. 23/9 54 i Hangö havn.

Søforklaring i Hangö d. 24/9 54. Søforklaring i Svendborg d. 1/11 54.

Kl. ca. 10³⁰, da V. lå fortojet langs kajen i Hangö, tørnede M/S „ATLANTA“ af Helsingfors, der var i færd med at svaje rundt i havnebassinet, med agterskibet mod V.s rig, samtidig med at skruevandet fra A.s skrue, der gik fuld kraft frem, kastede vandet ind over V.s dæk og luger, hvorved der trængte vand ned i maskinrum og kabys. Ved påsejlingen opstod mindre ovenbords skade ombord i V.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

205. SM. FREM af Nykøbing M., 100 B. R. T. Bygget 1939 af eg og bøg. På rejse fra København til Sønderborg.

Kollideret d. 24/9 54 i Grønsund.

Søforklaring og søforhør i Thisted d. 30/9 54.

Kl. ca. 04⁰⁰, da F. befandt sig i Borgsted fyrs klare vinkel, havdes forude et medgående skib, som senere viste sig at være SM. „JØRGEN STEEN“ af Nykøbing F. Da F. var kommet op i Haarbølle fyrlinie og skulle dreje bb. over, drejede J. S., som nu havdes tværs om stb., hårdt bb. over, og tørnede umiddelbart efter med sin bb.s side mod F.s stb.s side, hvorved J. S.s opstående blev beskadiget.

Af den af J. S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at J. S. kl. 02²⁰ passerede Tolkedyb lystønde. Kort før Haarbølle bro sås F., der indhentede J. S. Da Haarbølle ledefyrlinie var passeret, drejedes bb. over. F. syntes imidlertid at nærme sig stærkt, hvorfor motoren stoppedes, og det forsøgte at dreje stb. over, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at førerne har bedømt afstanden mellem skibene forkert.

206. SM. JØRGEN STEEN af Nykøbing F., 100 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Stralsund til Naskov med briketter.

Kollideret d. 24/9 54 i Grønsund.

Søforhør i Maribo d. 25/9 54.

Se nr. 205.

207. M/S ÆRØ af Ærøskøbing, 292 B. R. T. Bygget 1931 af stål. På rejse fra Svendborg til Ærøskøbing med passagerer og stykgods.

Kollideret d. 24/9 54 i Svendborgsund.

Søforklaring i Ærøskøbing d. 29/9 54. Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 22/10 54.

Kl. 20⁰⁰ afgik Æ. under en hård S.-lig kuling med Ø.-gående strøm fra færgelejet i Søndre Havn og bakkede ud af havnen. Det var mørkt, men sigtbart. Da skibet befandt sig 75—100 m fra færgelejet, stoppedes for at svaje rundt til SV.-lig kurs. Kort efter, da Æ. lå stille uden at gøre fart på kursen ca. 235°, sås i en afstand af ca. 25 m forude om bb. toplanteren fra et fartøj, der senere viste sig at være lystfartøj „SANTILLE“ af London, og som for motor alene var for indgående til Svendborg havn på en kurs, der skar Æ.s kurs under en vinkel på 25°—34°. Umiddelbart efter tørnede S. med bb.s bov mod Æ.s bb.s side lidt agten for broen.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj kl. ca. 20⁰⁰ under en SSV.-lig kuling med hård Ø.-gående strøm for langsom fart og med forskriftsmæssig lanterneføring befandt sig i Bratten E. ledefyrlinie med kurs mod Svendborg havn, sås Æ. uden forudgående signal bakke ud i sejløbet. Motorerne stoppedes straks og kastedes derefter fuld kraft bak, men da Æ. tilsyneladende fortsatte sin sejlads, mindskedes farten på bb.s motor for at få S. til at svinge stb. over. Umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. S. blev en del beskadiget.

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

208. SM. ELLA af Rønne, 96 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Ystad til Horsens med rapsmel.

Kollideret d. 25/9 54 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Horsens d. 28/9 54.

Kl. ca. 12⁴⁰ passerede E. under en jævn SV.-lig brise med god sigtbarhed pkt. 2 i rute 34

(56°09'0 N. 11°15'1 Ø.), hvorefter der styredes SV.^{1/2}V. med fyrskibet „Kattegat SW.“ i sigte forude om bb. Kl. ca. 13²⁰ varskoede bedstemanden, der stod til rors, og som var alene på dækket, at E. befandt sig ved fyrskibet, hvorefter han forlod roret for at se i søkortet. Da føreren straks efter kom på dækket, var E. drejet så meget til bb., at skibet stævnede ret mod fyrskibet. Roret blev straks lagt hårdt stb., og motoren blev kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede E., der stadig gjorde nogen fart fremover, mod fyrskibets stb.s side.

Af den af fyrskibets besætning afgivne forklaring fremgår, at da fyrskibet kl. 13¹⁵ under en jævn SV.-lig brise med svag S.-lig strøm og god sigtbarhed lå på sin station stævrende SSV., skete kollisionen som ovenfor anført, idet E.s stævn tørnede mod K.SW.s stb.s side omtrent ud for agterkant af dækshuset, hvorved mange af fyrskibets konstruktionsforbindelser gav sig.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at bedstemanden forlod roret.

209. FYRSKIB nr. 10 af København, 139 B. R. T. Bygget 1877 af fyr og eg. På station i Kattegat.

Påsejlet d. 25/9 54.

Søforhør i København d. 29/9 54.

Se nr. 208.

210. FYRSKIB nr. 16 af København, 127 B. R. T. Bygget 1889 af fyr og eg. På station ved Gedser Rev.

Påsejlet d. 26/9 54.

Søforklaring i Nykøbing F. d. 18/10 54.

Kl. 03⁰⁰, da F. 16 under en VSV.-lig kuling med svær sø, 12—15 sm.s sigtbarhed og SV.-gående strøm lå på sin station stævrende VSV., sås et skib, der senere viste sig at være S/S „LARRIVET“ af Bordeaux, nærme sig på en Ø.-lig kurs, tilsyneladende for at gå N. om fyrskibet. Da L. befandt sig 200—300 m fra fyrskibet, drejede L. ca. 90° til stb. Straks efter tørnede L.s agterskib mod F. 16.s forgrejer. Ved påsejlingen led fyrskibet forskellig ovenbords skade forude.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

211. SM. JØRGEN MADSEN af Marstal, 116 B. R. T. Bygget 1944 af eg og bøg. På rejse fra Aalborg til Frederiksværk med råjern.

Tørnet mole d. 28/9 54 i Hundested havn.

Søforklaring i Frederiksværk d. 28/9 54.

Kl. ca. 02⁰⁰, da J. M. under en stiv VNV.-lig kuling med hård udgående strøm under indsejling til Hundested havn havde fyret på nordre molehoved tværs om bb., mistede skibet styringen og drejede stb. over. Umiddelbart efter tørnede det med stb.s bov hårdt mod det S.-lige molehoved, hvorved ankerklydset og det opstående om stb. blev trykket ind.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes den hårde udgående strøm.

212. S/S UFFE af København, 323 B. R. T. Bygget 1895 af stål. På rejse fra Nørresundby til Hals i ballast.

Kollideret d. 1/10 54 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. 5/10 54.

Kl. 12³⁰ afgik U. fra Nørresundby og stod for fuld fart ud gennem fjorden. Vinden var svag V.-lig og strømmen Ø.-gående. Da skibet var tværs af flydedokkerne ud for Aalborg skibsværft i en afstand af ca. 30 m fra den yderste dok, sås om stb. i ca. 50 m afstand et andet skib — SM. „ØSTERBY“ af Østerby, Læsø — nærme sig sejlløbet fra kajen umiddelbart Ø. for flydedokkerne, tilsyneladende med stor fart. Maskinen blev straks stoppet og umiddelbart efter sat på fuld kraft bak, men ca. 1 minut senere tørnede Ø. under en vinkel på ca. 30° med stævnen mod U.s stb.s bov, der blev stærkt beskadiget.

Af den af Ø.s besætning afgivne forklaring fremgår, at Ø. kl. ca. 12⁴⁵ afgik fra en kajplads ca. 60 m Ø. for flydedokkerne, hvor skibet havde ligget fortøjet med stævnen i V.-lig retning. Der bakkedes et stykke langs kajen, hvorefter roret lagdes stb., og motoren sattes på fuld kraft frem. Samtidigt sås om stb. et skib, der var for V.-gående. Da Ø. befandt sig i linie med den yderste flydedoks yderside i en afstand af 40—50 m fra denne, sås om bb. et Ø.-gående skib, der senere viste sig at være U. Roret blev lagt bb., og motoren sattes på halv kraft frem, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen blev Ø. en del beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes manglende agtpågivenhed fra Ø. under udsejlingen fra kajen.

213. SM. ØSTERBY af Østerby, Læsø, 48 B. R. T. Bygget 1882 af stål. På rejse fra Aalborg til Nørresundby med stykgods.

Kollideret d. 1/10 54 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. 5/10 54.

Se nr. 212.

214. SM. VIGEN af Femø, 51 B. R. T. Bygget 1903 af eg og fyr. På rejse fra Stralsund til København med briketter.

Påsejlet d. 9/10 54 i Østersøen; grundstødt.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 13/11 54.

Kl. ca. 19³⁰, da V. under en stiv til hård SØ.-lig kuling lå opankret ud for Barhöft, mærkedes et stød i skibet, og det viste sig, at en sandpumper havde påsejlet V., hvorved bov-sprydet knækkede. Inden sandpumperen kom fri, blev V. presset ind på grund, men skibet kom kort efter flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Søforklaring fra det andet skib foreligger ikke.

215. M/S MARY JENSEN af Nørresundby, 595 B. R. T. Bygget 1949 af stål.

Tørnet mole d. 8/10 54 i Københavns havn.

Søforklaring i Køge d. 29/10 54.

Kl. ca. 10²⁵, da M. J. for Ø.-gående befandt sig mellem Langeliniemolen og molehovedet på Redmolen, blev motoren, der gik langsomt frem, stoppet, og roret lagdes hårdt bb., hvorefter motoren beordredes fuld kraft bak. Da skibet var stoppet, skulle maskintelegrafens sættes på „stop“, men det viste sig, at den havde sat sig fast. Det forsøgtes ved hjælp af talerøret til maskinrummet at beordre motoren stoppet, men ordrene blev gentagne gange misforstået. M. J. begyndte imidlertid at gøre fart agterover, og begge ankre blev sat. Inden det var lykkedes at få motoren stoppet og derefter sat på fuld kraft frem, tørnede M. J. med agterenden mod Redmolens molehoved, hvorved skibet blev beskadiget.

Anm. Årsagen til påsejlingen fremgår af det ovenfor anførte.

216. S/S HANNE SKOU af København, 1260 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra København til Nordenham.

Kollideret d. 9/10 54 i Kielerkanalen.

Søforklaring i Oslo d. 14/10 54. Søforhør i København d. 30/10 54.

Kl. 04⁰⁰, da H. S., der havde lods og kanalstyrer om bord, under en svag SØ.-lig brise befandt sig mellem den 26. og 27. kilometersten, sås et modgående skib, der viste begge sidelys, i en afstand af 400—500 m. Umiddelbart efter sås kun det andet skibs røde sidelys, og da afstanden mellem skibene var ca. 200 m, forsvandt det røde sidelys, hvorefter skibet viste grønt. Maskinen beordredes straks fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede det andet skib, der viste sig at være M/S „GLORIA“ af Oslo, med stævnen mod H. S.s bb.s bov, hvorved stævnen blev kastet hårdt stb. over, og skibet tog grunden på højre kanalbred. Kl. 04⁴⁵ kom H. S. flot ved egen hjælp. Ved kollisionen blev H. S. bb.s bov beskadiget.

Af den af G.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da H. S. kl. 04⁰⁵ sås forude, lagdes roret lidt stb. og kort efter lidt bb. Da G. vedblev at dreje bb., lagdes roret påny stb., men skibet lystrede ikke roret, hvorfor motoren kastedes fuld kraft bak, og der afgaves 3 korte toner med sirenen, men ca. 2 minutter senere skete kollisionen som ovenfor nævnt.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at G. mistede styringen.

217. SM. LUNA af Aarhus, 33 B. R. T. Bygget 1896 af eg og fyr.

Påsejlet d. 11/10 54 i Grenaa havn.

Søforklaring og søforhør i Grenaa d. 12/10 54.

Kl. ca. 22⁰⁰, da L. lå fortojet i Nordhavnen, blev skibet påsejlet af M/Fg. „MARSK STIG“ af Grenaa, der var ved at svinge rundt for at gå ind i færgeløbet. Ved påsejlingen blev L. en del beskadiget.

Af den af M. S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at M. S., hvis hovedror lå hårdt stb. og ikke kunne drejes på grund af havari på styremaskinen, med en wire i land var ved at dreje bb. over for at komme ind i færgeløbet, da skibet langsomt begyndte at dreje til stb. Trods forskellige manøvrer med motorerne vedblev M. S. at dreje stb. over, og herunder tørnede agterstævnen mod L. som ovenfor anført.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

218. M/Fg. MARSK STIG af Grenaa, 1107 B. R. T. Bygget 1940 af stål.

Kollideret d. 11/10 54 i Grenaa havn.

Søforklaring og søforhør i Grenaa d. 12/10 54.

Se nr. 217.

219. SM. MARGOT af Aarhus, 77 B. R. T. Bygget 1919 af eg.

Påsejlet d. 15/10 54 i Travemünde havn.

Søforklaring i Aarhus d. 26/10 54.

Kl. ca. 05⁰⁰, da M. i stille, klart vejr lå fortojet langs kaj i Travemünde havn med en klar lanterne sat midtskibs ud mod sejlløbet, blev skibet påsejlet af M/S „MERILOKKI“ af Bergen, der var for indgående i havnen. Ved kollisionen blev M. en del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra „MERILOKKI“ foreligger ikke.

220. S/S KAMMA DAN af Esbjerg. 3491 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Burriana til Huelva i ballast.

Kollideret d. 24/10 54 i Gibraltarstrædet.

Søforklaring i Fredericia d. 1/11 54.

Kl. 05³³ havde K. D. Tarifa Point i rv. 294° i en afstand af 3,5 sm. Der styredes rv. 270°. Kl. 05⁵⁰ blev det tæt tåge, og radaren blev sat i gang. Der blev afgivet tågesignal, og maskinen, der gik fuld kraft frem, beordredes stand by. Kl. 05⁵⁵ sås et ekko på radarskærmen ca. 1 streg om stb. i en afstand af ca. 1³/₄ sm., hvorefter farten mindskedes til langsomt frem. Kl. 05⁵⁷ hørtes 1 lang tone forude fra et andet skib, der senere viste sig at være fransk S/S „ALCEE“. Maskinen blev straks stoppet. Kl. 05⁵⁸ hørtes 3 korte toner fra A., og omtrent samtidig sås skibets toplanter og røde sidelys tæt om stb. Maskinen beordredes straks fuld kraft bak samtidig med, at der blev afgivet 3 korte toner med fløjten. Kl. 06⁰⁰ tørnede K. D.s stævn mod A.s bb.s bov. Ved kollisionen, der indtraf 1³/₄ sm. rv. S. for Tarifa Point, fik K. D. en mindre bule i stævnen.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

221. M/S SIRI II af Svendborg, 282 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Svendborg til Aabenraa i ballast.

Kollideret d. 25/10 54 i Aabenraa havn.

Søforklaring og søforhør i Aabenraa d. 26/10 54.

Kl. 12³⁵, da S. II under en let SV.-lig brise skulle gå til kaj i Aabenraa sydhavn Ø. for M/S „RES. NOVA“ af Zwartsuis, svigtede omstyringen, da skruen under manøvre kobledes til, og motoren sattes på langsomt frem. Umiddelbart efter tørnede S. II med stævnen mod R. N.s stb.s bov og svingede ud i havnen. Stb.s anker blev stukket i bund, og det forsøgte at få skruen til at gå bak, men da dette ikke lykkedes, stilledes skruen på stop. Lidt senere, da S. II.s fart var standset, og skibet havde passeret R. N., begyndte skruen pludselig at gå bak, og kort efter tørnede S. II.s agterstævn mod R. N. midtskibs. Ved kollisionen fik S. II buler for og agter.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at omstyringsmekanismen svigtede.

222. S/S UFFE af Middelfart, 1946 B. R. T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra København til Ghent.

Kollideret d. 25/10 54 i Københavns havn.

Søforhør i København d. 11/11 54.

Kl. 17¹⁵ afgik U. under en frisk SV.-lig brise med byger fra Refshaleøen assisteret af 2 bugserbåde. Da skibet var slæbt V. for fortøjningsbøjterne på Inderreden og havde kurs mod Kronløbet, kvitteredes slæbebådene, hvorefter maskinen beordredes langsomt frem, og roret lagdes hårdt stb. Kort efter blev maskinen beordret halv kraft frem, men U. drejede nu bb. over med stævnen ind mod Langeliniekajen. Maskinen blev beordret fuld kraft bak og bb.s anker stukket i bund, men kort efter tørnede skibet med stævnen mod et polsk skib, der lå fortøjet langs kajen. U., der tilsyneladende ikke havde lidt nogen skade, fortsatte kort efter sejladsen.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes vejrforholdene.

223. Ff. HØGAFOSSUR af Sandevaag, 344 B. R. T. Bygget 1929 af stål.

Kollideret d. 29/10 54 i Det nordlige Atlanterhav.

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. 6/11 54.

Kl. 14³⁰, da H. i tæt tåge befandt sig på ca. 64° N. 5°40' V., hørtes agten for tværs om stb. tågesignal fra et skib, der senere viste sig at være Ff. C. P. T. 4159 af Kaliningrad. H.s motor gik langsomt frem, og der blev afgivet forskriftsmæssige tågesignaler. Ca. 2 minutter senere sås det andet skib dukke frem af tågen omtrent tværs om stb. med stor fart. H.s motor kastedes straks fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved tre korte toner med dampfløjten. Det andet skib afgav 1 lang tone med fløjten, og H. afgav derpå atter 3 korte toner. Da afstanden mellem skibene var ca. en skibslængde, hørtes tre korte toner fra det russiske skib, men umiddelbart efter tørnede dette med bb.s bov mod H.s stb.s bov, hvor der opstod et hul over vandlinien.

Anm. Søforklaring fra det russiske skib foreligger ikke.

224. S/S NAVEN af Lidköping, 1018 B. R. T. På rejse fra Göteborg til Lübeck med malm.

Kollideret d. 29/10 54 i Øresund; *forlist*.

Strandingsindberetning dat. 29/10 54.

Kl. 11³⁰ sank N. under en let SSV.-lig brise med N.-gående strøm og tæt tåge i den S.-lige del af den gravede rende gennem Drogden efter en kollision med et andet svensk skib. N. blev vrøg.

Anm. Årsagen til kollisionen angives at være tæt tåge.

225. S/S RAILA af Pernaja, 1965 B. R. T. På rejse fra Zeebrugge til København med koks.

Påsejlet vrage d. 31/10 54 i Sundet.

Strandingsindberetning dat. 31/10 54.

Kl. ca. 03⁰⁰ påsejlede R. under en SV.-lig brise med N.-gående strøm og regndis vraget af S/S „NAVEN“ af Lidköping, der d. 29/10 efter kollision var sunket i den S.-lige del af Drogden, og blev stående. R. er senere kommet flot ved hjælp af bjergningsdampere, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til påsejlingen angives at være, at vragefmærkningen for N. ikke var blevet observeret.

226. M/S MAROCCO af København, 1684 B. R. T. Bygget 1936 af stål. På rejse fra Aalborg til London med landbrugsvarer.

Kollideret d. 8/11 54 på Themsen.

Søforhør i København d. 18/11 54.

Kl. 09⁴⁵ lettede M., der havde lods om bord, og som assisteredes af en slæbebåd for, fra en ankerplads på Themsen. Vejret var diset, det blæste en let S.-lig brise, og strømmen var indgående med ca. 2 knobs fart. Kl. ca. 11¹⁵, da M. med ca. 4 knobs fart befandt sig i „Lower Pool“ i sejløbets N.-side, hørtes 1 kort tone fra et modgående skib, der senere viste sig at være S/S „GRONINGEN“. Der afgaves 1 kort tone med luftfløjten, og roret lagdes stb. Da G. kort efter sås dreje bb., hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner, afgaves 3 korte toner med luftfløjten, og motoren, der gik meget langsomt frem, beordredes fuld kraft bak, samtidig med at bb.s anker blev stukket i bund; men umiddelbart efter tørnede G. med stævnen hårdt mod M.s bb.s bov, hvorved M. krængede stb. over og kolliderede med nogle lægtre. Ved kollisionen blev M.s bov en del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

227. S/S SKERN af København, 2949 B. R. T. Bygget 1919 af stål.

Kollideret d. 8/11 54 i Leningrad havn.

Søforhør i København d. 13/12 54.

Kl. 03²⁰, da S. under en stiv V.-lig kuling lå opankret for stb.s anker med 30 fv. kæde i 4 fv. vand indenfor molerne i Leningrad havn, opdagedes det, at skibet drev, og straks efter tørnede S. med bb.s side udfør stormasten mod stævnen af S/S „HERNO“ af Hernösand, som havde ligget til ankers med 2 ankre ude 1—2 skibslængder SØ. for S. Ved kollisionen sprængtes H.s stb.s ankerkæde, og H. gik i drift og tog grunden med S. liggende langs siden. Kl. ca. 12⁰⁰ blev S. slæbt fri af H. ved hjælp af tilkaldte slæbebåde. Ved kollisionen blev S.s skibsside lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet må være af den opfattelse, at kollisionen kunne være undgået, såfremt vagtsmanden i tide havde varskoet styrmanden.

228. M/S KAREN MÆRSK af København, 11.756 B. R. T. Bygget 1952 af stål.

Påsejlet d. 11/11 54 i Rotterdam.

Søforklaring i Rotterdam d. 15/11 54.

Kl. ca. 23¹⁵, da K. M. i klart vejr under en stiv V.-lig kuling med hård strøm lå for-tøjet langs kaj ved værftet i Schiedam, tørnede S/S „BUCCANEER“ af Panama, der var for indgående til værftet, assisteret af 2 slæbebåde, med bb.s side midtskibs mod K. M.s agterskib. Ved påsejlingen fik K. M. yderklædningen agter beskadiget.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

229. Ff. HEDDIE af Grenaa, 12 B. R. T.

Tørnet kaj d. 19/11 54 i Grenaa havn.

Søforklaring i Grenaa d. 25/11 54.

Kl. ca. 06⁰⁰, da H. var under udsejling fra den indre fiskerihavn, fik føreren, der stod til rors og var alene på dækket, et ildebefindende, og kort efter tørnede fartøjet med stævnen mod den indre havnemole, hvorved det sprang læk og sank i løbet af 2—3 minutter. Besætningen — 2 mand — reddede sig op på kajen.

Anm. Årsagen til påsejlingen fremgår af det ovenfor anførte.

230. M/S CERESIO af Marstal, 258 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Trelleborg til Nykøbing F. i ballast.

Kollideret d. 21/11 54 i Guldborgsund.

Søforklaring og søforhør i Nykøbing F. d. 22/11 54.

Kl. 08⁴⁰ passerede C. Guldborgbroen. Herfra styredes mod den hvide spirtønde, som holdtes godt om bb. Kort efter sås tæt over stb.s bov masten på et modgående skib, som senere viste sig at være M/S „MARIS STELLA“ af Groningen. Roret lagdes straks hårdt stb., og

motoren kastedes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede C. med bb.s bov mod M. S.s bb.s side agter.

Af den af M. S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib efter at have passeret den hvide spirtønde om bb. satte kursen mod Guldborgbroen. Forude om bb. sås C. Da dette skib imidlertid ikke syntes at ville gå af vejen, afgaves opmærksomhedssignal, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen fik M. S. nogen ovenbords skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der ikke er blevet holdt behørig udvig om bord i C.

231. M/S NORDKAP af København, 4642 B. R. T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra Marmagoa til Ymuiden med jernerts.

Kollideret d. ²¹/₁₁ 54 i Nordsøen.

Søforklaring i Hamburg d. ²/₁₂ 54.

Kl. 04¹⁰, da N., der styrede rv. 59°, under en jævn SØ.-lig brise i klart vejr befandt sig på 51°05'5 N. 1°35'0 Ø., sås ca. 4 str. om bb. toplyset og det grønne sidelys fra et skib, der tilsyneladende styrede tværs på N.s kurs, og som senere viste sig at være M/S „CARL WILKENS" af Hamburg. Da pejlingen til C. W. ikke forandrede sig, afgaves opmærksomhedssignal med morselampe. Da skibene var kommet så tæt på hinanden, at sammenstød syntes uundgåeligt, og da C. W. stadig holdt kurs og fart, beordredes maskinerne fuld kraft bak, men kort efter, kl. 04²⁰, tørnede N. med stævnen mod C. W.s stb.s låring, hvorved N. blev noget beskadiget.

Anm. Søforklaring fra C. W. foreligger ikke.

232. M/S TJALDUR af Thorshavn, 2661 B. R. T. Bygget 1952 af stål.

Kollideret d. ²⁵/₁₁ 54 i Trangisvåg Fjord.

Søforklaring d. ²⁶/₁₁ 54 i Tvøroyri.

Kl. 12⁴⁰, da T. under en hård SØ.-lig kuling lå til ankers ved Holmen i Trangisvåg Fjord, kom skibet i drift. Der lettedes anker, hvorefter T. sejlede længere op i fjorden og ankrede ca. 200 favne NV. for holmebojen for 75 favne kæde. Da T. var svajet op for vinden, havde skibet en engelsk trawler tæt om bb. Der blev derfor hevet ind på ankeret, hvorefter T. ved forskellige manøvrer med maskinen kom klar af trawleren. Da ankeret var omtrent hjemme, viste det sig, at det havde fisket ankerkæden fra den engelske trawler „Portrose", der lå opankret 4—5 skibslængder fra kajen ved Tveraa. T., der var kommet tæt til kajen, fik under manøvrer bort fra denne P. på slæb, hvorunder P. kolliderede med trawleren „DOONIE BRAES" af Aberdeen, der lå opankret V. for kajen, samt tørnede T.s agterstævn hårdt flere gange, hvorved T. led skade på skibssiden og det opstående.

Af den af P.s fører afgivne forklaring fremgår, at da P. under en hård SØ.-lig kuling lå opankret 4—5 skibslængder fra kajen, fiskede T.s anker trawlerens ankerkæde, hvorefter kollisionerne indtraf som ovenfor anført.

Af den af D. B. s fører afgivne forklaring fremgår, at da trawleren under en hård SØ.-lig kuling lå opankret 4—5 skibslængder V. for kajen, ramte P. med stævnen D. B. midtskibs om bb., hvorved en plade i dækket sprængtes.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene.

233. M/S HELGA WEHR af Hamburg, 350 B. R. T. På rejse fra Emden til Helsingborg med koks.

Tørnet vrage d. ²⁶/₁₁ 54 i Drogden.

Strandingsindberetning dat. ²⁷/₁₁ 54.

Kl. 17⁴⁰ tørnede H. W. vraget af S/S „NAVEN" på 55°33'9 N., 12°42'4 Ø. og blev stående. D. ²⁷/₁₁ kl. ca. 01⁰⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjærgningsdamper, efter at ca. 20 tons af dækslasten var blevet kastet over bord.

Anm. Årsagen til påsejlingen angives at være usigtbart vejr.

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

Kollideret d. ²⁶/₁₁ 54 i Københavns havn.

Søforhør i København d. ²/₁₂ 54.

Kl. ca. 17⁵⁴, da R., hvis fart var 9—10 knob, under en SØ.-lig kuling befandt sig ca. 300 m inden for molehovederne for udgående i Kronløbet, sås i retningen 15°—20° til højre for det S.-lige molehoved toplyset og det røde sidelys fra et skib, der tilsyneladende styrede tværs over sejløbet ca. 50 m uden for molerne. Kl. 17⁵⁵ blev maskinen, der gik fuld kraft frem, stoppet, samtidig med at der afgaves 2 korte toner med luftfløjten. Straks efter beordredes motoren fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med fløjten. Ved bakmanøvrer drejede R. 10°—15° til stb., og R. tørnede derefter med stævnen mod bb.s side af det andet skib, der viste sig at være M/S „LISA" af Hamburg. Ved kollisionen, der skete ca. 40 m uden for linien mellem molehovederne, fik R. stævnen beskadiget.

Af den af L.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der var på rejse fra Nykøbing F. til København, med en fart af ca. 5 knob befandt sig for indgående i ledefyr-limen gennem Kronløbet ca. 0,5 sm. uden for havneindløbet, afgaves 1 lang tone med fløjten. Strømmen var N.-gående, fart ca. $\frac{1}{2}$ knob. Kort efter sås R. for udgående ca. 4 str. om bb., og der holdtes lidt stb. over i sejlløbet. Kollisionen skete under en vinkel på ca. 60°. Ved kollisionen blev L. sat på grund på Stubben tæt uden for molehovedet.

Anm. Ministeriet har ikke på grundlag af de afgivne forklaringer kunnet udtale sig om kollisionsårsagen.

235. M/S VERNA CLAUSEN af Svendborg, 2099 B. R. T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra Las Palmas til Santa Cruz de Tenerife med kartofler.

Kollideret d. $\frac{4}{12}$ 54 i Santa Cruz de Tenerife.

Søforklaring i Liverpool d. $\frac{14}{12}$ 54.

Kl. 17⁵⁸, da V. C., der havde lods om bord, med stoppet maskine og ganske langsom fart fremover gennem vandet nærmede sig kajen for at fortøje med bb.s side i Santa Cruz de Tenerife, blev maskinen, da afstanden fra forstævnen til kajen var 20—30 m, beordret halv kraft bak. Da farten imidlertid stadig øgedes, blev maskinen påny stoppet og derefter atter beordret fuld kraft bak, samtidig med at roret lagdes stb., og stb.s anker blev stukket i bund. Umiddelbart efter tørnede V. C. imidlertid med stævnen imod kajen og kurede derefter langs denne og tørnede med boven imod en fortøjet slæbebåd, hvorefter V. C. svingede ud i havnen og kolliderede med et andet skib. Maskinen bakkede imidlertid nu, og V. C. stoppedes og blev derefter ved hjælp af en slæbebåd manøvreret ind til kajen. Ved kollisionerne blev V. C. og de 2 andre skibe en del beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at maskinen gik frem i stedet for bak.

236. Lodsbåd uden navn af Drejensodde. På rejse fra Drejensodde til Kolding.

Kollideret d. $\frac{8}{12}$ 54 i Kolding Fjord.

Søforklaring i Kolding d. $\frac{13}{12}$ 54.

Kl. ca. 10⁰⁰, da lods båden afsejlede fra lodsstationen ved Drejensodde, sås S/S „HELGO-LAND" af Lübeck for indgående mellem Skarreodde og Drejensodde. Kl. ca. 10¹⁵ passerede båden N. om den V.-ligste lystønde i sejlrenden og fortsatte i sin stb.s side af løbet. Pludselig sås H. tæt agten for båden. Roret blev straks lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede H. med stævnen mod bådens bb.s låring, hvorefter båden kæntrede og sank. De ombordværende — 2 mand — blev reddet af et fiskefartøj.

Af den af H.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 10¹⁵ passerede Drejensodde, hvorefter sejladsen fortsattes efter afmærkningen med maskinen gående halv kraft frem. Forude sås en medgående motorbåd, der senere viste sig at være lods båden fra Drejensodde, sejle midt i løbet. Der afgaves et advarselssignal med fløjten, men da båden ikke syntes at vige, blev maskinen kl. 10²⁰ beordret langsomt frem, hvorefter fløjtesignalet gentoges. Kl. 10²⁴ beordredes maskinen stoppet. H., der befandt sig i sejlløbets S.-side, var nu tæt ved båden, og maskinen beordredes fuld kraft bak, men straks efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at skibene ikke gav tilstrækkelig agt på hinandens manøvrer.

237. SM. GRETHE WITTING af Grenaa, 95 B. R. T. Bygget 1914 af eg. På rejse fra Dansk Andels Cementfabrik til Hundested med cement.

Kollideret d. $\frac{10}{12}$ 54 på Limfjorden.

Søforklaring i Grenaa d. $\frac{29}{12}$ 54.

Kl. ca. 16⁰⁰, da G. W. passerede vejbroen ved Aalborg, blev skibet indhentet af M/S „WESTKUST" af Rotterdam. W., der havde lods om bord, forsøgte med stor fart at passere G. W. i broåbningen, men tørnede herved mod G. W.s stb.s side, hvorved der opstod en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra W. foreligger ikke.

238. SM. JØRGEN MADSEN af Marstal, 116 B. R. T. Bygget 1944 af eg og bøg.

Tørnet kaj d. $\frac{10}{12}$ 54 ved cementfabrikken i Molholm.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{11}{12}$ 54.

Kl. ca. 14⁰⁰, da J. M. var ved at gå langs kajen ved cementfabrikken i Molholm, blev skibet af vind og strøm fort ind mod kajen, som tørnedes hårdt, hvorved det opståede beskadigedes.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

239. Ff. DAGGRY af Gilleleje, 17 B. R. T. Bygget 1951.

Kollideret d. $\frac{11}{12}$ 54 i Skagen havn.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{23}{12}$ 54.

Om aftenen, da D. for langsom fart var ved at forhale i havnen, fiskede en trawldavid på D.s hæk stævnen af et andet fiskefartøj, hvorved D. mistede styringen og med stævnen tørnede mod Ff. „N. V. ROUGH" af Skagen, der lå fortøjet ved kajen.

Af den af N. V. R.s besætning afgivne forklaring fremgår, at medens dette skib lå for-tøjet ved auktionshallen uden mandskab om bord, blev det påsejlet i stb.s side agter, hvorved lønning og skandæk blev en del beskadiget.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

240. Ff. N. V. ROUGH af Skagen, 32 B. R. T. Bygget 1945 af eg og bøg.

Påsejlet d. $11/12$ 54 i Skagen havn.

Søforklaring i Skagen d. $23/12$ 54.

Se nr. 239.

241. SM. OLYMPIA af Vesterø havn, Læsø, 27 B. R. T. Bygget 1921 af eg. På rejse

Kollid ret d. $11/12$ 54 i Læsø Rende; forlist.

Søforklaring og søforhør i Nørresundby d. $14/12$ 54. Forlisanmeldelse dat. Vesterø d. $21/1$ 55.

Kl. ca. 15³⁰, da O., hvis motor gik meget langsomt frem, under en let S.-lig brise med diset vejr befandt sig ca. $1/2$ sm. SV. for Læsø Rende fyrskib, sås ret forude i en afstand af ca. 50 m et skib komme ud af en tæt tågebanke med kurs mod O. Roret lagdes straks hårdt stb., og motoren sattes på fuld kraft frem, hvorved O. drejede ca. 4 streger stb. over; men kort efter tørnede det andet skib, som viste sig at være SM. „PRINS GEORG“ af Göteborg, mod O.s bb.s låring under en vinkel på ca. 90°. O.s besætning blev optaget af P. G., og O., der var blevet stærkt beskadiget ved kollisionen, sank i løbet af få minutter.

Af den af P. G.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib, der var på rejse fra Göteborg til Aalborg, kl. 15⁴³ passerede ca. 200 m V. om Læsø Rende fyrskib. Sigtbarheden var ca. $1/2$ sm. Farten var ca. 4 knob, og der styredes SSV. Kl. 15⁵⁵ sås 2 streger om stb. i ca. 100 m. afstand et fartøj komme ud af en tågebanke og med god fart nærme sig P. G. på en NØ.-lig kurs. Motoren blev straks sat på fuld kraft bak, hvorved P. G. drejede til stb., men kort efter tørnede P. G. med stævnen mod O. som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes usigtbart vejr og fejlskøn med hen-syn til sigtbarheden.

242. M/S BORREBY af Aarhus, 1875 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra Køben-havn til Antwerpen med stykgods.

Kollideret d. $20/12$ 54 på Schelde.

Søforklaring i Antwerpen d. $29/12$ 54. Søforhør i København d. $24/3$ 55.

Kl. 19²⁵ passerede B., der havde lods om bord, Kruissehaus sluse og fortsatte op ad flo-den. Der løb en svag flodstrøm. Kl. 20⁰⁹ blev motoren beordret meget langsomt frem, og sej-ladsen fortsattes med motoren skiftevis gående meget langsomt frem og stoppet. Da B. be-fandt sig ud for Old Dock, måtte skibet dreje over i sin bb.s side af sejlløbet for at passere en lægter, der var ved at ankre. Da lægteren var passeret, indhentes B. på stb.s side af 2 mindre dampskibe. Samtidig sås forude i ca. $1/2$ sm.s afstand toplysene og det røde sidelys på et skib, der senere viste sig at være S/S „ELMINA“ af Amsterdam. E., der assisteredes af 2 slæbebåde, nærmede sig hurtigt og afgav 1 kort tone med fløjten, hvorefter B. afgav samme signal. B. kunne imidlertid ikke dreje til stb. på grund af de indhentende skibe, og motoren beordredes stoppet. Da afstanden mellem E. og B. var ca. 100 m, afgav E. 3 korte toner med fløjten og sås dreje hårdt bb. B.s motor blev straks beordret fuld kraft bak, men umiddelbart efter, kl. 20¹¹, tørnede B. med stævnen mod E.s bb.s boy, hvorefter E. passerede langs stb.s side af B. Ved kollisionen blev B.s agterskib tvunget til bb., hvorfor motoren beordredes fuld kraft frem, men straks efter tørnede agterskibet mod 2 lægttere, der blev alvorligt beskadiget, ligesom kanadisk S/S „BEAVERGLEN“, langs hvis side lægterne lå fortojet, beskadigedes. Ved kolli-sionen led B. svær skade på stævnen.

Anm. Søforklarings fra E. foreligger ikke.

243. M/S HELGEBØ af København, 400 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Antwerpen til Middelfart med zink og jern.

Kollideret d. $22/12$ 54 på Schelde.

Søforklaring i Middelfart d. $29/12$ 54.

Kl. 11²⁴ blev H., der havde lods om bord og styrede N.-efter på Scheldefloden ved bøje 43, indhentet af M/S „SCHIE“ af Rotterdam. H.s motor blev sat på langsomt frem, og kl. 11²⁵ havde S. passeret H.s stavn. Da S. umiddelbart efter drejede stb. over foran om H., lagdes roret hårdt stb. samtidig med, at motoren stoppedes. Kl. 11²⁶, da S. sås dreje hårdt stb., og der samtidig hørtes 1 kort tone fra skibet, sattes motoren på fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede H. med bb.s boy mod S.s stb.s side udfor 2.-lugen under en vinkel på ca. 10°, hvorefter H. faldt langs siden af S. Ved kollisionen led H. en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

244. M/S HAABET af København, 23 B. R. T. Bygget 1915 af eg.

Kollideret d. $31/12$ 54 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $7/1$ 55.

Kl. 06⁰⁰, da H. havde passeret Bomløbet på vej N.-efter i havnen, sås en rød lanterne fra et fartøj, der senere viste sig at være motorbåd „B. & W. nr. 8“, komme til syne ved estakaderne N. for Hønsbroen. Da motorbåden syntes at holde kurs og fart på tværs af løbet, afgaves opmærksomhedssignal, og farten mindske­des. Afstanden mellem fartøjerne blev hurtigt mindre, hvorfor motoren kastedes bak, men umiddelbart efter tørnede H. med stævnen mod motorbådens bb.s side. Ved kollisionen blev denne læk og sank efter ankomst til Nordre Toldbod.

Af den af motorbådens besætning afgivne forklaring fremgår, at da fartøjet, der var på vej fra Refshaleøen til Nordre Toldbod, befandt sig i Bomløbet, hørtes en lang tone om bb., og derefter sås H.s toplanterne og stb.s sidelanterne i en afstand af ca. 7 m. Roret lagdes stb., men umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der om bord i „B.&W. nr. 8“ ikke blev holdt behørig udkig.

245. Motorbåd B. & W. nr. 8.

Kollideret d. ³¹/₁₂ 54 i Københavns havn.

Søforhør i København d. ⁷/₁ 55.

Se nr. 244.

TØRNET UNDERVANDSHINDRING

246. M/S GLÜCKAUF af Bremen, 98 B. R. T. På rejse fra Sätra til Lübeck med træ.

Tørnet undervandshindring d. ⁴/₆ 54 i Kattegat; søgt nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Grenaa d. ¹¹/₆ 54.

Kl. 14³⁵, da G. befandt sig på 56°44' N. 11°15' Ø., mærkedes 2 hårde stød i skibet. Da en undersøgelse viste, at skruen havde mistet et blad, sejlede G. til Grenaa.

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

247. SM. NUDDE af København, 100 B. R. T. Bygget 1884 af eg, ask og pitchpine. På rejse fra Hamburg til Hobro med kaligødning.

Tørnet undervandshindring d. ²/₆ 54 i Østersøen; søgt nødhavn.

Søforklaring i Skælskør d. ¹/₇ 54.

Kl. 09⁰⁰, da N. under en frisk SV.-lig brise med svær sø befandt sig på omtrentlig plads 54°40' N. 10°42' Ø., mærkedes et stød i agterskibet. Ca. ¹/₂ time senere viste der sig vand i motorrummet. Lænsepumpen sattes til, og ca. ¹/₂ time senere var vandet sunket noget. Pumpen vedblev imidlertid at give vand, hvorfor der sejlede ind til Korsør.

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

248. SM. SEINE af Ommel, 170 B. R. T. Bygget 1926 af stål. På rejse fra Arendal til Frederiksværk med malm.

Tørnet undervandshindring d. ¹⁸/₉ 54 i Kattegat; søgt nødhavn.

Søforklaring i Frederiksværk d. ²⁸/₉ 54.

Kl. 19⁰⁰, da S. under en let NV.-lig brise befandt sig i nærheden af Skagens Rev fyrskib, mærkedes et voldsomt stød i skruen, hvorved denne koblede ud, og motoren begyndte at banke. Motoren stoppedes, og en undersøgelse viste, at krumtapakslen var knækket. Der fortsattes for sejl alene, men senere blev S. taget på slæb af et fiskefartøj og slæbt ind til Frederikshavn.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes, at skruen har tørnet flydende drivtømmer.

249. SM. TERNEN af Rønne, 124 B. R. T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra Gefle til Rønne med træ.

Tørnet undervandshindring d. ²³/₁₀ 54 i Østersøen; søgt nødhavn.

Søforklaring og søforhør Rønne d. ²⁸/₁₀ og ²⁹/₁₀ 54.

Kl. 11⁴⁵, da T. under en hård V.-lig kuling befandt sig ca. 6 sm. fra Gudhjem, mærkedes et kraftigt stød i maskinen, hvorefter skruen begyndte at gå bak. Skruen koblede fra, og en undersøgelse viste, at skiftetøjet ikke virkede. T. fortsatte sejladsen for sejl alene og blev kl. 14⁰⁰ taget på slæb af et fiskefartøj og bugseret til Neksø.

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

KÆNTRING

250. M/S RASK af København, 148 B. R. T. Bygget 1899 af stål. På rejse fra Kragerø til Vargön med kvarts.

Kæntret d. $13\frac{1}{8}$ 54 i Skagerrak; *forlist*.

Søforhør i København d. $17\frac{1}{8}$ 54. Forlisanmeldelse dat. København d. $17\frac{1}{10}$ 54.

Kl. 17^{38} passerede R. under en frisk SV.-lig brise Jomfrulandsrevet lystønde, hvorfra der styredes SØ. $\frac{1}{2}$ S. Vinden tiltog efterhånden til kuling med høj og krap sø. Kl. 18^{45} blev skibet af en svær sø kastet hårdt bb. over og blev liggende med ca. 45° slagside. R. blev lagt op i vinden med langsom fart, og sejlene bjergedes, hvorefter der udsendtes radiotelefoniske nød-signaler, og redningsbåden gjordes klar. Skibet sank langsomt dybere med forenden. Kl. 19^{30} sattes redningsbåden i vandet, og umiddelbart efter lagde skibet sig helt om på siden, hvorefter besætningen — 5 mand — gik i båden. Kl. 19^{50} sank R. Kl. ca. 22^{30} blev besætningen taget om bord i en norsk redningsskøjte.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes ladningens forskydning i forbindelse med, at skibet var hårdt nedlastet.

251. S/S RIKKE SKOU af København, 1489 B. R. T. Bygget 1907 af stål. På rejse fra Blyth til Aabenraa med kul.

Kæntret og forlist d. $6\frac{1}{10}$ 54 i Nordsøen; *12 omkomne*.

Søforhør i København d. $12\frac{1}{10}$ 54. Forlisanmeldelse dat. København d. $18\frac{1}{11}$ 54.

Kl. 22^{15} , da R. S. under en stiv til hård NNØ.-lig kuling befandt sig på $54^\circ 30'$ N. $4^\circ 05'$ Ø., overskylledes skibet agterfra af en svær sø, hvorved søvand trængte ind i gange og ned på fyrpladsen. Samtidig fik skibet ca. 30° stb.s slagside og lagde sig tværs i søen. Det forsøgte at dreje skibet under, men under denne manøvre tog skibet endnu en svær sø over, hvorved maskinrummet gennem døre, ventiler og skylight blev delvis vandfyldt, lysmaskinen gik i stå, og stb.s fyr slukkedes. Endvidere forøgedes slagsiden betydeligt. Kl. 22^{40} havde R. S. radiotelefonisk forbindelse med Blaavand Radio og anmodede om assistance fra bjergnings-damper, idet styregrejerne var i uorden. Kl. 22^{55} udsendte skibet radiotelefonisk nødmelding, hvilken melding blev gentaget af Blaavand Radio kl. 22^{57} og kl. 23^{03} , henholdsvis pr. radio-telegraf og pr. radiotelefon. Kl. 2320 meddelte R. S. pr. radiotelefon, at dampen svigtede. Der blev nu affyret nødraketter, og det forsøgte forgæves ved blinksignaler at opnå forbindelse med et fiskefartøj, der befandt sig ca. $1\frac{1}{2}$ sm. borte. Der blev derefter givet ordre til at forlade skibet, men på grund af slagsiden kunne båden ikke sættes i vandet. Da R. S. krængede ca. 80° , gled redningsflåden ud, og det lykkedes 14 mand at få tag i denne, medens 6 mand formentlig samlede sig om stb.s redningsbåd, der nu flød af sig selv. Umiddelbart efter sank R. S. Redningsflåden tippede rundt flere gange, hvorved 6 mand mistede holdet i flåden og druknede. D. $7\frac{1}{10}$ kl. 20^{15} blev de otte overlevende på flåden taget om bord i et tililende skib.

Anm. 1. De omkomne var: Kaptajn Niels Andreas Thomsen af Sønderho, overstyrmand Hans Arthur Poulsen og 2. styrmand Robert Villiam Jacobsen Christensen, begge af København, maskinchef John Elmer Scheldon Jensen af Nyborg, 2. maskinmester Leif Ingemann Møller af København, hovmester Poul Henry Lilie af Nørresundby, kok Ohle Per Jan Thøger Høgsbro, letmatros Egil Palm Petersen, messedreng Martin Stricker, fyrbøder Hans Harry Jensen og fyrbøder Kaj Bernhard Jensen, alle af København samt fyrbøder Hjalmar Christensen af Hamburg.

Anm. 2. Ministeriet har ikke på grundlag af de i sagen foreliggende oplysninger kunnet udtale sig om årsagen til forliset.

SPRUNGET LÆK

252. SM. KVIK af Marstal. På rejse fra Svendborg til Marstal med foderstoffer.

Sprunget læk d. $6\frac{1}{1}$ 54 i farvandet S. for Fyn.

Søforklaring i Marstal d. $8\frac{1}{1}$ 54.

Kl. 17^{30} afsejlede K. i stille vejr fra Svendborg. Da fartøjet befandt sig ca. 7 min.s sejlads fra Marstal havn, opdagedes det, at motorens svinghjul stod under vand. Motorens omdrejninger nedsattes, og lænsning påbegyndtes. Da vandet vedblev at stige, sattes farten op til fuld kraft for at nå ind til Marstal havn. Lidt senere nåede K. havnen, hvor pumpe fra land blev rekvireret, og kort efter var fartøjet pumpet læns for vand.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

253. SM. TORJAN af Odense, 140 B. R. T. Bygget 1910 af stål. På rejse fra Kalundborg til Hamburg med stykgods.

Sprunget læk d. $18\frac{1}{1}$ 54 i Hamburg havn.

Søforklaring i Hamburg d. $22\frac{1}{1}$ 54.

Kl. ca. 20³⁰, da T., der havde lods om bord, manøvrerede for at gå til kaj i Grasbrook-Hafen, tørnede skibet gentagne gange mod svære isflager. D. 19/1 kl. 08³⁰ opdagedes der vand i lastrummet, og da vandet trods lænsning med motorpumpen vedblev at stige, rekvireredes pumpe fra land, hvorefter det lykkedes at få skibet læns. En senere undersøgelse viste, at nogle nagler i bunden lakkede.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes isforholdene.

254. SM. FORSØGET af Frederiksværk, 92 B. R. T. Bygget 1907 af eg. På rejse fra Frederiksværk til Vejle med stangjern.

Sprunget læk d. 2/2 54 i farvandet N. for Fyn.

Søforklaring i Vejle d. 8/2 54.

Kl. 04⁰⁰, da F. under en Ø.-lig kuling befandt sig ud for Juelsminde, opdagedes det, at skibet trak vand, og der pumpedes uophørligt, til skibet kl. 09⁰⁰ ankom til Vejle.

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

255. Ff. IRENE af Aarøsund, 11 B. R. T. Bygget 1896 af eg og fyr. På fiskeri i Lillebælt.

Sprunget læk d. 5/2 54 i Lillebælt.

Søforklaring og søforhør i Fredericia d. 8/2 54.

Kl. ca. 08³⁰, da I., der under en svag V.-lig brise med svag N.-gående strøm var beskæftiget med trawlfiskeri, befandt sig ca. 3 sm. NNV. af Tranerodde fyr, ca. 1,5 sm. fra land, kom fartøjet ind i nyis, og isforhudningen lidt foran for midtskibs om stb. blev revet itu. Straks efter begyndte fartøjet at lække, og trods pumpning med 2 håndpumper steg vandet i fartøjet så højt, at motorne gik i stå. Der blussedes efter hjælp, og ca. 15 minutter senere blev I. taget på slæb af et andet fiskefartøj, som slæbte I. til Assens, hvor redningskorpset kom til stede og pumpede fartøjet læns.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes isforholdene.

256. SM. MARGRETHE af Sæby, 54 B. R. T. Bygget 1901 af eg og fyr. På rejse fra Thisted til Drammen med kridt.

Sprunget læk d. 6/2 54 i Kattegat; *søgt nødhavn*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9/2, 10/2 og 13/2 54.

Om natten mellem d. 5/2 og d. 6/2 opdagedes det, at M. trak vand, og lækagen lokaliseredes til stb.s side af motorrummet, hvorefter skibet sejlede ind til Sæby havn for reparation.

Anm. Ministeriet må antage, at lækagen skyldes, at søventilens gennemføringsstuds var revnet.

257. Ff. MARIE af Aabenraa, 9 B. R. T. På fiskeri i Aabenraa Fjord.

Sprunget læk og sunket d. 7/2 54 i Aabenraa Fjord; 2 omkomne.

Søforhør i Aabenraa d. 9/3 54.

Kl. 16⁰⁰ hørtes råb om hjælp fra M., der befandt sig midt i Aabenraa Fjord ud for Hostrupskov, og som tidligere var set arbejde sig vej gennem isen ud til frit vand i fjordens midte. M. sås synke dybere og dybere, medens to personer klamrede sig til rigningen. Umiddelbart efter sank M. Der iværksattes straks en eftersøgning efter fartøjets besætning, men uden resultat, hvorimod der bjærgedes noget drivgods hidrørende fra M.

Anm. 1. De omkomne var: fiskerne Alexander Hansen Kragh og Hans Bertel Kragh, begge af Aabenraa.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at fartøjet har arbejdet sig læk ved sejladsen gennem isen.

258. Ff. MARGIT af Aarhus, 20 B. R. T. På fiskeri i farvandet N. for Fyn.

Sprunget læk og sunket d. 18/3 B. R. T. På fiskeri i farvandet N. for Fyn.

Strandingsindberetning dat. 19/3 54. Søforklaring i Tranebjerg d. 23/3 54. Søforhør i Aarhus d. 22/4 54.

Kl. ca. 16⁰⁰ afsejlede M. fra Kolby Kaas mod Tunø. Ca. 4 sm. fra Kolby Kaas mødtes megen is, og M. blev siddende fast i isen. Under forsøg på at komme fri blev 2 planker i stb.s bov slået løse lige under vandlinien, og M. begyndte at trække vand. Det forsøgtes at tætte lækken og lette stævnen, men da M. kort efter at være kommet fri af isen atter blev siddende fast, tog fartøjet igen vand ind. Besætningen — 3 mand — blev taget op af et fiskefartøj, der befandt sig i nærheden. Kl. ca. 23⁰⁰ sank M. i 20 ni vand 4—6 sm. VSV. for Vesborg fyr.

Anm. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anførte.

259. Ff. UNICA af Esbjerg, 76 B. R. T. Bygget 1945 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

Sprunget læk d. 25/3 54 Nordsøen; *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $\frac{29}{3}$ 54. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $\frac{31}{3}$ 54. Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{19}{7}$ 54. Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{31}{8}$ 54.

D. $\frac{24}{3}$ kl. ca. 06³⁰, medens U. under en jævn brise lå opankret ved SØ-enden af „Tailend“, opdagedes det, at motorrummet var halvt fuldt af vand. Det forsøgtes at pumpe fartøjet læns, men kl. ca. 08⁰⁰ var vandet steget yderligere en fod og fortsatte med at stige. Kl. ca. 17⁰⁰ blev 2 mand af besætningen, der bestod af 4 mand, taget om bord i et tilkaldt fiskefartøj. Kl. ca. 18³⁰ var agterdækket under vand, og de to sidste besætningsmedlemmer blev taget om bord i det tilkaldte fiskefartøj. D. $\frac{25}{3}$ kl. ca. 07⁰⁰ blev U. taget på slæb af 2 fiskefartøjer, men sank kl. ca. 08⁰⁰ på 55° 14' N. 4° 38' Ø.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til lækagen.

260. SM. EXPRES af Nyord, 20 B. R. T. Bygget 1885 af eg. På rejse fra Neksø til Skovshoved med sandsten.

Sprunget læk og forladt d. $\frac{18}{4}$ 54 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Stege d. $\frac{30}{4}$ 54.

Kl. 18⁰⁰, da E. under en frisk SV.-lig brise med snebyger og ret svær sø befandt sig 7—8 sm. SØ. af Smygehuk, opdagedes det, at motorpumpen ikke kunne holde skibet læns. Der blev pumpet med håndpumpen, og efter ca. 15 minutters pumpning var skibet læns. Det forsøgtes at manøvrere E. hen til et andet skib, der befandt sig i nærheden, men herunder fiskede storskødet håndpumpens stang, som knækkede. E. kunne nu ikke holdes læns, og da søvandet i skibet nåede op til motorens svinghjul, gik motoren i stå. Vind og sø tiltog stadig, og kl. 20³⁰ gik besætningen — 2 mand — i jollen og roede over til det andet skib. Mellem kl. 22⁰⁰ og 23⁰⁰ blev E. taget på slæb af et fiskefartøj, som bragte skibet i havn.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

261. SM. PILEN af Rønne, 46 B. R. T. Bygget 1892 af eg. På rejse fra Neksø til Skovshoved med lervarer.

Sprunget læk d. $\frac{6}{5}$ i Østersøen; *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $\frac{11}{5}$ 54. Forlisanmeldelse dat. Rønne d. $\frac{17}{5}$ 54.

Kl. 20⁰⁰ passerede P. under en let NNV.-lig brise lys- og fløjtetønden VSV. for Rønne havn, hvorefter der sattes sejl og styredes VNV. Kl. 23⁴⁵ opdagedes det, at P. var læk. Kursen sattes mod Rønne, og lænsning påbegyndtes med motor- og håndpumpe. Vandet vedblev at stige, og lidt senere stoppede motoren, da vandet stod op over svinghjulet. Der blev nu affyret nødraketter, og redningsbåden gjordes klar og firedes af, idet lænsning med håndpumpe fortsattes. D. $\frac{7}{5}$ kl. 01¹⁰ gik besætningen — 2 mand — i jollen, og kl. ca. 01²⁰ sank P. ca. 18 sm. VNV. af Rønne. Kl. 07⁴⁵ blev besætningen optaget af et fiskefartøj.

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

262. M/S HELGENÆS af Aarhus, 97 B. R. T. Bygget 1914 af stål. På rejse fra Gjerild til Nakskov med ral.

Sprunget læk d. $\frac{27}{6}$ 54 i Storebælt; *forlist*.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{2}{7}$ 54. Forlisanmeldelse dat. Aarhus d. $\frac{22}{9}$ 54.

Kl. 04²⁰ lettede H., der på grund af vejrforholdene havde ligget til ankers ud for Tranekjær fyr, under en jævn til frisk SV.t.S.-lig brise og styrede mod Nakskov Fjord. Under sejladsen friskede vinden, og skibet arbejdede en del i den tiltagende sø, hvorfor maskinen sattes på halv kraft frem. Ca. 1 time senere lagdes H. på modsat kurs for at sejle tilbage i læ under Langeland. Ca. 1 time efter var søen aftaget noget, men da skibet lå dybt i vandet, foretoges en undersøgelse, der viste, at der var vand i lukafet forude. Lænsning påbegyndtes, men H. vedblev at ligge dybt, og der udsendtes nu nødsignal over radioen samtidig med, at jollen blev gjort klar. Da skibet befandt sig ca. 3 sm. N. for Tranekjær, begyndte det pludseligt at synke hurtigt, idet det fik slagside til stb. De ombordværende og jollen blev slynget udenbords, men det lykkedes alle — 4 besætningsmedlemmer og 2 passagerer — at komme op i jollen eller på en redningsflåde. Kort efter sank H., og nogle timer senere blev de skibbrudne taget om bord i andre skibe.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

263. SM. STAKKSAFOSSUR af Kollefjord, 25 B. R. T. Bygget 1926 af eg og fyr. På rejse fra Kvalbø til Kollefjord med kul.

Sprunget læk d. $\frac{4}{9}$ 54 i Nolsø Fjord; *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. $\frac{4}{9}$ 54.

Kl. 01⁰⁰, da S. under en svag NV.-lig brise befandt sig i gisset afstand 1 sm fra Kirkebø-Næs, opdagedes det, at fartøjet var læk. Der lænsedes med motorpumpe og håndpumpe, men efter ca. $\frac{1}{2}$ times forløb standsede motoren på grund af indtrængende vand, hvorefter besætningen — 2 mand — gik i jollen. Kl. ca. 02⁰⁰ sank S. ca. $\frac{1}{2}$ sm. Ø. for Sveip på ca. 30 favn vand.

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

264. Ff. EMMA KJELD af Frederikshavn, 30 B. R. T. Bygget 1898 af eg. På rejse fra Göteborg til Frederikshavn i ballast.

Sprunget læk d. $18/9$ 54 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $25/9$ 54.

Kl. ca. 09¹⁵, da E. K. under en frisk VNV.-lig brise befandt sig i Kattegat, opdagedes vand i lasten og lukafet. Pumpning påbegyndtes, og fartøjet blev taget på slæb af et skib, som befandt sig i nærheden. Kl. 11⁴⁵ ankom E. K. til Frederikshavn, hvor det ved en doksætning viste sig, at kalfatringen i nådden på begge sider af kølplanken var slået ud i en længde af ca. $1/2$ m.

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

265. SM. HANS EGEDE af Sejro, 303 B. R. T. Bygget 1922 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Jacobstad til Lorient med træ.

Sprunget læk d. $29/9$ 54 i Nordsøen; *forladt i søen*.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $12/11$ 54.

Kl. ca. 15³⁰, da H. E., der gik for sejl og motor, under en hård NV.-lig kuling med svære byger og voldsom sø befandt sig ca. 2 sm. S.t.Ø. af Terschellingerbank fyrskib, begyndte dækslasten at forskubbe sig. Kl. 17³⁰ pejledes der vand ved pumperne, og lænsning påbegyndtes med maskin- og håndpumpe. Kl. 18⁰⁰ halsedes rundt for at stå ud fra land, men under halsningen brød en svær sø ind over agterskibet og knuste bb.s side af styrehuset. Kl. 18³⁰ påbegyndtes afgivelse af nødsignaler, da vandet vedblev at stige, og kl. 19⁰⁰ kappedes surringerne til dækslasten for at rette skibet op. Slagsiden blev imidlertid større, og kl. 22⁴⁵ blev besætningen med undtagelse af føreren taget om bord i redningsbåden fra Terschelling. Kl. 21³⁰ blev føreren taget om bord i redningsbåden, der derefter sejlede ind til Terschelling. H. E. blev senere taget på slæb af en bjergningsdamper og bugseret til Delfzijl.

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

266. SM. SØBLOMSTEN af Svendborg, 19 B. R. T. Bygget 1871 af eg. På rejse fra Fakse Ladeplads til Lohals med gødningskalk.

Sprunget læk, sat på grund d. $16/10$ 54 ved Sjællands Ø.-kyst.

Politirapport dat. $17/10$ 54 og $13/1$ 55. Strandingsindberetning dat. $18/10$ 54.

Kl. ca. 09⁰⁰, da S. under en stiv NV.-lig kuling befandt sig i Faksebugten, opdagedes det, at fartøjet var læk i maskinrummet. Der blev lænset med motor- og håndpumpe, men vandet steg hurtigt så højt, at motoren gik i stå. Der blev sat sejl, og det forsøgte at sejle tilbage til Fakse Ladeplads, men da fartøjet drev Ø.-over, bjergedes sejlet, og der ankredes. Der blev nu afgivet forskellige nødsignaler, men først kl. ca. 15⁰⁰, da fartøjet delvis lå med dækket under vand, blev det taget på slæb af et andet skib og senere sat på grund i Bøgestrømmen V. for den S.-lige ende af Bønsvigskoven ca. 500 m fra land. Besætningen — 1 mand — blev taget ombord på det andet skib.

Anm. Årsagen til grundstodningen fremgår af det ovenfor anførte.

267. SM. DINA WAL af Køge, 126 B. R. T. Bygget 1918 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Herøen til Køge.

Sprunget læk d. $29/10$ 54 i Kattegat; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Køge d. $4/11$ 54.

D. $28/11$ kl. ca. 10³⁰ passerede D. W. Aalborg Bugt fyrskib, hvorfra der styredes mod Kattegat S. fyrskib. D. $29/11$ kl. ca. 02⁰⁰ blæste det en frisk SV.-lig brise, og D. W. begyndte at tage en del vand ind over stb.s side. Kl. 04⁰⁰ opdagedes vand i motorrummet, og lænsning påbegyndtes. Kl. ca. 07⁰⁰ begyndte motoren at banke, og en undersøgelse viste, at et af smøreapparaterne smurte med vand, samt at forreste krumtapleje var smeltet. Motoren stoppedes, og der sattes sejl. Da motoren ikke kunne repareres, blev skibet kl. ca. 19³⁰ taget på slæb af et forbipasserende fiskefartøj og bugseret ind til Helsingør.

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

268. SM. ELISE STUB af Rønne, 65 B. R. T. Bygget 1919 af eg og fyr. På rejse fra Wismar til Gilleleje med kali.

Sprunget læk d. $2/11$ 54 i Østersøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Stubbekøbing d. $5/11$ 54.

Kl. 15³⁰ passerede E. S. under en let VNV.-lig brise Gedser Rev fyrskib, hvorfra der styredes NØ.t.N. $1/4$ N. Kl. ca. 16³⁰ opdagedes det, at der var en del vand i motorrummet, og der påbegyndtes lænsning med maskin- og håndpumpe. Noget senere blev motoren stoppet på grund af det indtrængende vand, og om aftenen blev skibet taget på slæb af et forbipasserende skib og bugseret ind til Tolken, hvor der ankredes. D. $3/11$ kl. ca. 06³⁰ blev E. S. taget på slæb af et tilkaldt fiskefartøj, der bugserede skibet ind til Stubbekøbing.

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

269. SM. VEGA af Svendborg, 235 B. R. T. Bygget 1919 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Piteå til Shorhamn med træ.

Sprunget læk d. $26/_{11}$ 54 i Den engelske Kanal; *forladt i søen*.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $17/_{1}$ 55.

Kl. 05⁰⁰ pejledes Royal Sovereign fyrskib i NNV. og Beachy Head i NV. Vinden var SSV.-lig. I løbet af dagen svingede vinden mellem NV. og SSØ. og tiltog efterhånden til orkanagtig storm med tilsvarende sø. Skibet arbejdede hårdt i søen, og dækslasten blev forskubbet, hvorfor en del af den blev kastet over bord. Kl. ca. 15⁰⁰ opdagedes det, at V. var læk, og lænsning påbegyndtes. Da vandet vedblev at stige, udsendtes nødsignaler over radioen. D. $27/_{11}$ kl. ca. 07¹⁵ stoppede motoren, og vandet stod da over dørken i motorrummet. Det forsøgtes at gøre en trosse fra et hollandsk bjergningsfartøj fast, men da det mislykkedes, gik besætningen kl. ca. 09⁰⁰ om bord i en engelsk redningsbåd, der var kommet til hjælp. V. blev senere taget på slæb af det hollandske bjergningsfartøj og slæbt i havn.

Anm. Ministeriet må antage, at havarierne skyldes vejrforholdene.

270. Ff. KARLA MARIE af Vesterø havn, Læsø, 35 B. R. T. Bygget 1885. På rejse fra Sæby til København.

Sprunget læk, sat på grund d. $30/_{11}$ 54 ved Sveriges V.-kyst; *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Byrum d. $5/_{11}$ og $3/_{12}$ 54. Forlisanmeldelse dat. Vesterø, Læsø, d. $26/_{11}$ 54.

Kl. 00¹⁵, da K. M. under en frisk SSØ.-lig brise med tilsvarende sø befandt sig ca. 3 sm. NV. for Kullen, begyndte motoren at gå uregelmæssigt, og en undersøgelse viste, at der var meget vand i motorrummet. Da fartøjet ikke kunne holdes læns ved pumperne, sættes kursen NØ.-efter mod den svenske kyst med motoren gående langsomt frem og storsejl og stagfok sat. Kl. ca. 02¹⁵ tog K. M. grunden ca. 3 sm. S. for Torekov og blev stående. Vandet i motorrummet stod da op til midt på motorens cylinder. K. M. er senere blevet vrug.

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

271. Ff. PETREA af Udby, 8 B. R. T. Bygget 1954. På rejse fra Aarhus til Ebeltoft i ballast.

Sprunget læk d. $13/_{12}$ 54 i Aarhusbugten; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Aarhus d. $22/_{12}$ 54.

Kl. 12⁰⁰, da P. under en jævn S.-lig brise befandt sig ca. 6 sm. SØ.t.Ø. for Aarhus havn, trængte der pludselig vand ind i motorrummet, hvorved motoren stoppede. Fartøjet opankredes, og en undersøgelse viste, at fartøjet var blevet læk ved ørestykket i stb.s damdæk. Kl. ca. 18⁰⁰ blev P. taget på slæb af et andet skib og slæbt tilbage til Aarhus.

272. Ff. GRETHE af Sæby, 17 B. R. T. Bygget 1911. På fiskeri i Kattegat.

Sprunget læk, sunket d. $16/_{12}$ 54 i Kattegat.

Søforhør i Sæby d. $21/_{12}$ 54.

Kl. ca. 15⁰⁰ opdagedes vand i lukafet forude. Der påbegyndtes lænsning, men kort efter gik motoren i stå på grund af indtrængende vand, hvorefter G. blev taget på slæb af et tililende fiskefartøj. Da vandet trods stadig lænsning vedblev at stige, blev besætningen — 3 mand — taget om bord i det andet fiskefartøj. Kl. ca. 17⁰⁰ sank G. på $8\frac{1}{2}$ fv. vand, 5—6 sm. Ø. $\frac{1}{2}$ N. af Sæby havn. Fartøjet er senere blevet hævet.

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

MASKINHAVERI

273. SM. ALBERTA af Frederiksværk, 138 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Nakskov til Hamburg i ballast.

Motorhavari d. $9/_{1}$ 54 i Østersøen.

Søforklaring i Marstal d. $4/_{2}$ 54.

Kl. 22⁰⁰ passerede A. under en frisk NV.-lig brise lys- og klokke-tønden på $54^{\circ}32'9''$ N. $10^{\circ}30'1''$ Ø. i rute 11. Umiddelbart efter gik motoren i stå, og en undersøgelse viste, at excentrikken var bøjet, og en excentrikbolt knækket. Storsejl og stagfok sættes, hvorefter der styredes Ø.-på mod Femer-Sund. D. $10/_{1}$ kl. 03⁰⁰, da Flügge fyr på Femerns SV.-spids under en opfriskende N.-lig kuling pejledes i NØ.t.Ø., og der sås land om stb., ankredes for stb.s anker i ca. 16 m vand ca. 1,2 sm. N.t.Ø. for Johannestal. Kl. ca. 10⁰⁰ blev A., der arbejdede hårdt i søen, hvorved der skete skade på skroget, taget på slæb af et tililende fiskefartøj og bugseret til Heiligenhafen.

274. M/S LÆSØ af Vesterø havn, Læsø, 160 B. R. T. Bygget 1928 af stål. På rejse fra Vesterø havn til Frederikshavn med stykgods og passagerer.

Motorhavari d. $21/_{1}$ 54 i Kattegat.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $21/_{1}$ og $22/_{1}$ 54. Søforklaring i Frederikshavn d. $12/_{2}$ 54.

Kl. ca. 09¹⁰, da L. under en stiv N.-lig kuling med N.-gående strøm befandt sig i Læsø Rende på 57°22'N. 10°43' Ø., opdagedes det, at det forreste kamakselleje var revnet. Motoren stoppedes straks, og over radioen tilkaldtes bugserassistance. Kl. 12¹⁵ blev L. taget på slæb og bugseret til Frederikshavn.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes, at en skrue i lejeforingen har opgået sig og har sprængt lejet.

275. Ff. LANGHOLM af Thyborøn, 31 B. R. T. Bygget 1945 af eg. På fiskeri i Nordsøen.

Motorhavari d. 27/2 54 i Nordsøen.

Rapport fra statens skibtilsyn dat. 25/3 54. Søforhør i Lemvig d. 27/8 54.

Kl. ca. 08³⁰, da L. befandt sig ca. 7 sm. N. for Hirtshals, hørtes en usædvanlig lyd i motorrummet, hvorfor motoren stoppedes. Da en undersøgelse ikke viste noget unormalt ved motoren, og det antoges, at et af skruebladene var mistet, startedes motoren påny, og der sejledes tilbage til Hirtshals. En senere undersøgelse viste, at der var brud på krumtapakslen.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at de langskibs motorfundamenter var dårligt tilpassede.

276. Ff. KAREN SCHRØDER af Aarhus, 20 B. R. T. Bygget 1922. På fiskeri i Skagerrak.

Motorhavari, sprunget læk d. 28/4 54 i Skagerrak; *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. 30/4 54.

Mellem kl. 17⁰⁰ og 18⁰⁰, da K. S. under en svag brise med ringe sø befandt sig ca. 1³/₄ times sejlads N.t.V. for Hirtshals havn, stoppede motoren. Efter at olietilførselen var blevet rensat for vand, startedes motoren, der nu løb løbsk. Der blev lukket for olietilførselen, skruen blev koblet til, og kort efter stoppede motoren. K. S. var imidlertid blevet læk og trods uafbrudt lænsning med håndpumpe og pøse vedblev vandet at stige. Ca. 3/4—1 time senere var vandet steget til dækshøjde, og besætningen — 3 mand gik i jollen. Kort efter sank fartøjet, og ca. 15 min. senere blev besætningen optaget af et andet fiskefartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at en lækage i brændstoftilførselssystemet har forårsaget en så høj oliestand i smøreoliebundkarret, at oliepartikler med skylleluften er revet ind i cylinderen, hvorved motoren er løbet løbsk.

277. Ff. SKARREKLIT af Skagen, 15 B. R. T. På rejse fra Skagen til fiskeplads i Skagerrak.

Motorstop d. 26/10 54 i Skagerrak; *grundstødt* d. 27/10 54 ved Jyllands NV.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 28/10 54. Søforklaring i Skagen d. 3/11 54.

D. 26/10 kl. ca. 18⁰⁰, da S. under en svag NØ.-lig luftning befandt sig N. for Højen, gik motoren i stå. En undersøgelse viste, at der var vand i brændselsolien. Under arbejdet med at tappe vand af brændselsolietanke og rørledninger drev fartøjet Ø.-efter, indtil lys- og fløjte-tønden „Skagen Rev SE“ pejledes i S.t.V. Fartøjet kom nu ind i V.-gående strøm, og der loddedes 11 m. Ankeret blev sat, men kunne ikke holde, skønt der blev stukket ca. 160 m wire ud. D. 27/10 kl. ca. 02⁰⁰ tog fartøjet grunden ud for signalstationen på Grenen ca. 40 m fra land. D. 29/10 kl. ca. 15⁰⁰ blev S. bragt flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

278. Ff. BJØRN af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1926. På fiskeri i Kattegat.

Motor havari d. 15/6 54 i Kattegat; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Skagen d. 21/7 54.

Da B. under en jævn NV.-lig brise befandt sig på en fiskeplads ca. 7 sm. NV. for Læsø N. fyrskib, sprængtes et leje i skruekoblingen, hvorved fartøjet blev ude af stand til at manøvrere. Kl. 13⁰⁰ blev B. taget på slæb af et forbipasserende skib og slæbt til Skagen, hvortil skibene ankom kl. 17³⁰.

279. Ff. MARTHA NORMAND af Skagen, 31 B. R. T. Bygget 1929 af eg og bøg. På fiskeri i Skagerrak.

Motorhavari d. 19/6 54 i Skagerrak; *sprunget læk og forlist* d. 20/6 54.

Politiforhør d. 20/6 54 i Skagen. Søforklaring og søforhør i Skagen d. 21/6 54. Forlis-anmeldelse dat. Skagen d. 21/6 54.

Kl. ca. 12⁰⁰, da M. N. befandt sig ca. 70 sm. VNV af Hirtshals og var i færd med at fiske, hørtes et brag i motonummet. En undersøgelse viste, at koblingskassen var sprængt. En nødtørfugt reparation udførtes, og kl. ca. 15⁰⁰ sattes kurs mod Skagen med nedsat fart. Ca. 24 timer senere, da M.B. befandt sig 5—6 sm. ud for Kandestederne, befandt motoren at gå uregelmæssigt, og en undersøgelse viste, at der var meget vand i motorrummet, og at stævn-røret var løst. Kort efter gik motoren i stå. Trods lænsning med håndpumper og forsøg på at stoppe lækagen, vedblev vandet at stige, og der blev derfor affyret kanonslag og raketter for

at tilkalde hjælp. Kl. ca. 16⁰⁰ gik besætningen — 3 mand — i jollen, og lidt senere sank fartøjet, hvorefter besætningen roede i land.

Anm. Ministeriet må antage, at fartøjet er sprunget læk på grund af rystelser fra motoren, hidrørende fra den reparerede kobling.

280. SM. SVANEN af Middelfart, 100 B. R. T. Bygget 1922 af eg og bøg. På rejse fra Hamburg til Hirtshals med kalisalt.

Motorhavari, tørnet kaj d. 20/6 54 i Middelfart havn.

Søforklaring og søforhør i Fredericia d. 23/6 54.

Kl. 23³⁰, da S. i stille, klart vejr med langsom fart skulle anløbe Middelfart havn og befandt sig ca. 50 m fra kajen, blev skruen omstyret til bak. Da skibet ikke sagtnede farten, forøgedes motorens omdrejningstal, hvorved S.s fart forøgedes. Umiddelbart efter tørnede skibet med stb.s side mod bolværket, hvorved både skib og kaj blev en del beskadiget. En senere undersøgelse viste, at omstyringsaggregatet var i uorden, således at skruebladenes stilling ikke kunne ændres.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes, at et tandhjul i omstyringsaggregatet havde arbejdet sig løs.

281. SM. DELFIA af Marstal, 150 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Lysekil til Agger med sten.

Motorhavari d. 26/6 54 i Nordsøen.

Søforklaring i Lemvig d. 30/6 54.

Kl. 23⁰⁰, da D. under en hård V.-lig kuling var tværs af Vorupør fyr, begyndte motoren at sætte ud og gik kort efter i stå. Storsejlet sattes, og det forsøgtes at styre bort fra land, men ca. 1 time senere sprang storsejlets agterlig i en byge, og sejlet blæste i stykker. Da en undersøgelse viste, at motoren på grund af svigtende kølevandstilførsel ikke kunne sættes i gang, og D. drev mod land, anmodedes et fiskefartøj om at tilkalde hjælp. D. 27/6 kl. ca. 06⁰⁰ blev D., der da befandt sig ca. 10,5 sm. NØ. for Hanstholm, taget på slæb af redningsdamperen „Vestkysten“ af Thyborøn og bugseret til Thyborøn, hvortil skibene ankom kl. 21⁰⁰.

282. SM. LONE LARSEN af Aarhus, 163 B. R. T. Bygget 1909 af stål. På rejse fra Aalborg til Hammerhavnen.

Motorhavari; tørnet Limfjordsbroen d. 3/7 54.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 15/7 54. Søforhør i Grenaa d. 7/10 54 og i Thisted d. 1/11 54.

Kl. ca. 16⁰⁰, da L. L. i stille vejr med hård Ø.-gående strøm skulle passere igennem Limfjordsbroen, kastedes motoren bak, da skibet havde retning mod en bropille, men koblingen svigtede, og umiddelbart efter tørnede L. L. mod bropillen, hvorved stævnen beskadigedes. En senere undersøgelse viste, at en bolt i koblingen var løs.

283. Ff. BENNY af Grenaa, 17 B. R. T. Bygget 1918. På rejse fra Thyborøn til Esbjerg.

Motorhavari d. 15/7 54 i Nordsøen; strandet og forlist.

Søforhør i Esbjerg d. 30/9 54.

Kl. ca. 03⁰⁰, da B. under en frisk VNV.-lig brise befandt sig N.t.V. for Slugen, begyndte motoren at gå uregelmæssigt. En undersøgelse viste, at krumtapplejet var smeltet, hvorfor motoren stoppedes, og der sattes sejl. Da B. drev mod land, ankredes kl. 07⁰⁰ ud for Vejrs i en afstand af ca. 8 sm. fra land. D. 16/7 kl. ca. 03⁰⁰, da vinden var frisket til storm, sprængtes ankerrossen, hvorefter fartøjet gik i drift. Der tilkaldtes hjælp over radioen, og kl. 09³⁵ blev besætningen — 3 mand — taget om bord i redningsbåden fra Esbjerg. B. strandede og er senere blevet vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes motorhavari i forbindelse med vejrforholdene.

284. M/S SKANSEODDE af Fredericia,, 772 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Rusland til København med træ.

Motorhavari d. 21/9 54 i atlantehavet; søgt nødhavn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 1/10 54. Søforklaring i København d. 5/10 54.

Kl. 21¹⁴, da S. befandt sig i Hjæltefjord, mærkedes et kraftigt stød i motoren, der derefter gik i stå. Da en undersøgelse viste, at krumtapskassen var knækket, rekvireredes bugserassistance over radioen, og skibet blev derefter slæbt ind til Bergen.

285. Ff. KALLE af Snogebæk, 14 B. R. T. Bygget 1940.

Motorhavari, sprunget læk d. 26/9 54 i Østersøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 1/10 54.

Om morgenen, medens K. lå opankret Ø. for Gotland, startedes motoren. Herunder løb denne løbsk, hvorved topstivere og støttebolte sprængtes, og fartøjet blev læk. Motoren stop-

pedes, ankeret lettedes ved håndkraft, og rejsen fortsattes for sejl alene. Fartøjet blev 2 dage senere taget på slæb af et andet fiskefartøj og slæbt ind til Neksø.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes slør i motorfundamentet, således at kammen på kamakslen under skibets bevægelser i søen har kunnet påvirke brændselspumpen i utide, hvorved en del overskydende brændselolie er sivet fra, cylinderen ned i krumtap-huset og derefter på grund af den derved opståede høje oliestand ved igangsætning af motoren er revet med skylleluften ind i cylinderen og antændt.

286. SM. HANDY af Rønne, 57 B. R. T. Bygget 1900 af eg. På rejse fra Allinge til København med sten.

Motorhavari; grundstødt d. $\frac{6}{10}$ 54 ved Sveriges S.-kyst; *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $\frac{11}{10}$ 54. Forlisanmeldelse dat. Rønne d. $\frac{4}{11}$ 54.

Kl. 04²⁵, da H., der gik for motor samt havde storsejlet sat, under en svag ØSØ.-lig luftning i sigtbart vejr med nogen dønning befandt sig i den klare vinkel fra Falsterbokanalens vinkelfyr ca. 1 sm. N. for Kämpingebugt lys- og fløjtetønde, stoppede motoren. Kursen ændredes til SV. $\frac{1}{2}$ S., idet der sattes stagfok, for at sejle S. om Falsterbo Rev. Skibet gjorde kun ringe fart, og lidt senere, da det befandt sig i fyrets røde vinkel, gik føreren under dæk for at reparere motoren efter at have overgivet roret til bedstemanden. Kl. ca. 05⁰⁰ tog H. grunden på Blinda Segelskär og blev stående. Lidt senere kom motoren igang igen, og en del af ladningen kastedes over bord for at lette skibet, men kl. 05⁴⁵ friskede vinden op fra SØ., hvorved H. blev sat længere op på grunden. Under en efterfølgende storm er H. blevet slået til vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes motorhavariet i forbindelse med vejr- og strømforholdene.

287. SM. ELISE af Sæby, 130 B. R. T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra København til Sæby med stykgods.

Motorhavari, grundstødt d. $\frac{8}{10}$ 54 ved Sjællands N.-kyst.

Søforklaring d. $\frac{12}{10}$ 54 i Sæby.

Kl. 21⁰⁰ passerede E. i stille vejr med god sigtbarhed og stærk N.-gående strøm Kronborg. Da skibet befandt sig ud for Hellebæk, havarerede motorens kobling, og før ankeret kunne stikkes i bund, blev E. af strømmen sat på grund. D. $\frac{9}{10}$ kl. ca. 01⁰⁰ kom E. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes motorhavariet.

288. S/S CIMBRIA af København, 2764 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Kolding til Blyth i ballast.

Maskinhavari d. $\frac{21}{12}$ 54 i Nordsøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{29}{12}$ 54. Søforhør i Aabenraa d. $\frac{21}{3}$ 55.

Kl. ca. 17⁵⁵, da C. under en stærk V.-lig storm med tilsvarende sø styremde 253° rv. arbejdede hårdt i søen, brækkede mellemakslen til skruen. Maskinen stoppedes, og der rekvireredes bugserassistance over radioen. D. $\frac{22}{12}$ kl. 17¹⁵ blev C. taget på slæb og bugseret ind til Den Helder.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

ANDRE HAVERIER

289. S/S SJUDARBERG af Klaksvig, 656 B. R. T. Bygget 1948 af stål. På fiskeri i Nordatlanten.

Havareret d. $\frac{14}{1}$ 54 i Nordatlanten.

Meddelelse i Lloyds List d. $\frac{16}{1}$ 54.

Kl. ca. 08⁰⁰ blev S. ramt af nogle svære søer, der beskadigede broen og flere navigationsinstrumenter. Skibet søgte læ i Oenundar Fjord på Island.

290. SM. ELLIDA af Hadsund, 68 B. R. T. Bygget 1896 af eg. På rejse fra Mariager til Nyborg med cement.

Havareret d. $\frac{28}{1}$, 54 i Kattegat; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Kalundborg d. $\frac{30}{1}$ 54.

Kl. 19⁰⁰ passerede E., der gik for sejl og motor, under en frisk SØ.-lig brise bøje 22 i rute 28 (55°53'7 N. 10°58'4 Ø.). Kl. 19³⁰ kom der en hård snebyge; herunder knækkede rorpinden, så at skibet ikke kunne styres, men drejede om på kurs NØ. Klyveren blæste itu, og skibet blev lagt for storsejlet alene. Senere blev E. taget under bugsering af et fiskefartøj, men kort efter knækkede slæbetrossen, og da sejlet, der var blevet firet af, på grund af is ikke

kunne sættes igen, slingrede E. voldsomt og tog meget vand over. D. $\frac{29}{1}$ kl. 03⁰⁰ blev E. taget på slæb af en pr. radiotelefon tilkaldt bjergningsdamper, og kl. 08⁰⁰ ankom skibene til Kalundborg. Under bugseringen led E. lettere ovenbords skader forude.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

291. M/S CREMONA af Svendborg, 213 B. R. T. Bygget 1939 af stål.

Mistet skruen d. $\frac{28}{3}$ 54 på Seine.

Søforklaring i Rouen d. $\frac{31}{3}$ 54.

Kl. 18³⁰, da C. var ved at fortøje for natten i Blossenville, mærkedes, mens motoren gik langsomt bak, et stød i agterskibet. En undersøgelse viste, at skruen var faldet af.

Anm. Ministeriet må antage, at tabet af skruen skyldes mangelfuld påspænding af denne.

292. M/S CHR. SASS af København, 3879 B. R. T. Bygget 1930 af stål.

Beskadiget skruerne i dagene $\frac{12}{5}$ — $\frac{20}{5}$ 54 på Manakara red.

Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{12}{8}$ 54.

D. $\frac{10}{5}$ ankrede C. S. på Mankara red og påbegyndte losning af ladningen i lægtene. Fra d. $\frac{12}{5}$ til d. $\frac{20}{5}$ huggede lægtene under manøvrer i dønningerne gentagne gange mod skibets skruer, der blev en del beskadiget. På C. S.s fortsatte rejse mærkedes stærke rystelser i maskinen, der også led nogen skade. Rystelserne antoges at hidrøre fra skruerne, der var slået ud af balance.

293. SM. MARIANE af Rødvig, 88 B. R. T. Bygget 1904 af stål. På rejse fra Nysted til Hou med bøgekævlere.

Sunket d. $\frac{2}{6}$ 54 i Østersøen.

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{6}$ 54. Søforhør i Nysted d. $\frac{11}{6}$ 54.

Kl. 05⁴⁰ afsejlede M. fra Nysted. Det blæste en let Ø.-lig brise. Kl. 06¹⁵, da skibet befandt sig ved Østre-Mærker, friskede vinden til frisk brise med høj sø. Da M. befandt sig i nærheden af den SV.-lige hvide prik ved Østre-Mærker, tog skibet 3 svære søer over, hvorved forskibet fyldtes med vand, og skibet krængede kraftigt over til bb. Vandet trængte derved ned i lukafet og lastrummet, hvis storluge ikke var dækket med presenning. Skibet begyndte at synke og tog kort efter grunden i 10 fod vand. Kl. 13⁰⁰ blev besætningen — 3 mand — taget om bord i redningsbåden fra Gedser. M. er senere blevet bragt flot.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at storlugen ikke var forsvarlig skalket.

294. Ff. ANN KATRIN af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1944 af eg. På fiskeri i Nordsøen.

Havareret d. $\frac{3}{8}$ 54 i Nordsøen; søgt nødhavn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{11}{8}$ 54.

Da A. K. under en svag SV.-lig brise med dønning befandt sig på fiskeri i Nordsøen, brækkede rorstammen ved den øverste horisontale flange. Rorbladet blev bjerget indenbords, hvorefter fartøjet blev taget på slæb af et andet fiskefartøj og bugseret ind til Esbjerg.

295. SM. FRIDA af Marstal, 308 B. R. T. Bygget 1919 af eg, bøg og fyr. På rejse til Akureyri.

Mistet skruen d. $\frac{20}{8}$ 54 i Nordatlanten.

Søforklaring og søforhør i Klaksvig d. $\frac{25}{8}$ 54.

Kl. 00³⁰, da F. under en let SV.-lig brise befandt sig ca. 70 sm. N. for Færøerne, mærkedes et kraftigt stød i agterskibet, hvorefter motoren løb løbsk. En undersøgelse viste, at skibet havde mistet skruen. F. fortsatte for sejl alene indtil kl. 11⁰⁰, da skibet blev taget på slæb af et tilkaldt fiskefartøj. D. $\frac{21}{8}$ kl. 11⁰⁰ ankom skibene til Klaksvig.

296. SM. VENØSUND af Struer, 317 B. R. T. Bygget af stål. På rejse fra Nykøbing M. til Sunderland med moler.

Havareret d. $\frac{16}{9}$ og $\frac{17}{9}$ 54 i Nordsøen; søgt nødhavn.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $\frac{23}{9}$ 54.

D. $\frac{16}{9}$ kl. ca. 22³⁰, da V. under en stormende V.-lig kuling med tilsvarende sø styrende 250° med en fart af ca. 2 knob befandt sig i Nordsøen, blev skibet ramt af en sø, der brød ind over bb.s bov og brækkede studsens til en luftventil fra dækket, således at der strømmede vand ned i lastrummet. Skibet blev lagt på modsat kurs, mens skaden søgtes udbedret. D. $\frac{17}{9}$ kl. 00⁴⁵ brød en svær sø ind over agterskibet, hvorved styrehuset knustes, 2 døre i nedgangskapperne sloges ind, bb.s redningsbåd skylledes væk, og der trængte meget vand ned i såvel aptering som maskinrum. Der opsendtes nu nødraketter og afbrændtes nødblus, men da der ikke opnåedes forbindelse med et ukendt skib, der befandt sig i nærheden, sejlede V. derefter til Esbjerg for reparation.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

297. S/S KAREN af København, 1293 B. R. T. Bygget 1917 af stål. På rejse fra Hamina til Limerick med træ.

Havareret, mistet dækslast d. $17/9$ 54 i Nordøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Frederikshavn d. $18/9$ 54.

Kl. 08⁰⁰, da K. under tiltagende sø og byger af orkanagtig styrke befandt sig på $57^{\circ}45'$ N. $8^{\circ}08'$ Ø., brød en svær brådsø ind over forskibet. Dækslasten forskubbete sig, hvorved skibet fik stærk slagside og faldt tværs i søen. En del af dækslasten på agterdækket blev skyllet over bord. Kort efter lykkedes det at få K. til at falde af. Da der var sket en del skade på det opstående, sejlede ind til Frederikshavn.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

298. Ff. NORDBOEN af Esbjerg, 33 B. R. T. Bygget 1919 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

Havareret d. $6/10$ 54 i Nordsøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $12/10$ 54.

Kl. 23³⁰, da N. under en NNV.-lig orkan drev for vind og sø ca. 135 sm. V.t.S. for Graadyb Barre, tog skibet en svær sø over, der knuste alt opstående og skyllede styrehuset samt fiskeredskaber over bord. Motoren gik på grund af indtrængende vand i stå, og da der endvidere var trængt vand ned i lukafet, påbegyndte besætningen lænsning med pøse og håndpumpe. D. $7/10$ kl. ca. 07⁰⁰ blev N. taget på slæb af et fiskefartøj, der bugserede skibet til Esbjerg.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

299. Ff. OKCIDENT af Esbjerg, 48 B. R. T. Bygget 1942 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

Mistet skruen, sprunget læk d. $9/10$ 54 i Nordsoen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $19/11$ 54.

Kl. ca. 20⁰⁰, da O. under en hård til stormende kuling lå opankret 135 sm. V.t.N. $1/2$ N. af Vyl, opdagedes det, at skru hovedets dæksel samt begge skrublade var mistet, og at trækstangen til skrubladene var gledet ud af pakkåsen, hvorved der trængte vand ind i motorrummet. Det forsøgte at tætte lækagen, men på grund af vandets tryk, dårlig plads og fartøjets stærke bevægelser i søen lykkedes det kun delvis. Trods lænsning med motor- og håndpumpe steg vandet i skibet efterhånden så meget, at motoren gik i stå. Der rekvireredes nu hjælp over radioen, og O. blev senere taget på slæb af en redningsdamper og bugseret ind til Esbjerg.

Anm. Ministeriet må antage, at skru hovedets dæksel på grund af skibets arbejde i søen har opgået sig, hvorefter skrubladene og trækstangen har arbejdet sig løs.

300. Ff. DIESEL af Esbjerg, 20 B. R. T. Bygget 1935 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsoen.

Mistet roret d. $12/10$ 54 i Nordsøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $19/10$ 54.

Under en frisk VSV.-lig brise mistede D., der befandt sig på en fiskeplads ca. 18 sm. VNV. for Vyl, roret. D. blev af et andet fartøj slæbt til Esbjerg.

301. Ff. ANNE KIRSTINE af Esbjerg, 32 B. R. T. Bygget 1949 af eg og bog. På fiskeri i Nordsøen.

Mistet roret d. $15/10$ 54 i Nordsoen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $26/10$ 54. Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $4/4$ 55.

Om aftenen, da A. K. under en frisk brise befandt sig ca. 185 sm. VSV. af Graadyb Barre, mistedes roret. Fartøjet blev taget på slæb af et tililende fiskefartøj og bugseret til Esbjerg.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at roret var blevet beskadiget under hårdt vejr d. $8/10$.

302. S/S GERDA TOFT af København, 2928 B. R. T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra Casablanca til Szczecin med fosfat.

Forlist d. $23/12$ 54 i Nordsøen; *31 omkomne*.

Søforhør i København d. $20/1$ 55. Forlisanmeldelse dat. København d. $20/1$ 55.

Kl. 09⁵⁰ rapporteredes fra G. T., at skibet under en stærk NV.-lig storm med tilsvarende sø lå underdrejet 42 sm. VNV. af Helgoland. Kl. 15¹⁵ opfangedes over radioen nødsignaler fra G. T., der da befandt sig nær lysbøjen på $54^{\circ}17'$ N. $6^{\circ}38'$ Ø., og som oplyste, at 2-lugen var beskadiget og øjeblikkelig hjælp nødvendig. Nødkorrespondancen fortsatte til kl. 16²¹, da G. T. meddelte, at radiostationen måtte forlades. Kl. 16³⁰ sås fra et andet skib, britisk M/S „IBERIAN COAST“, røde nødraketter og i ca. 4—5 sm.s afstand sås et skib, formentlig G. T., med stærk slagside. Kursen sattes mod det nødstedte skib, som kl. 16⁵⁰ tabtes af syne på grund

af tusmørke. Kl. 17⁰⁰ passerede I. B. en del flydende vraggods, og i skæret af et nødblus sås i en afstand af ca. 2 kabellængder en vandfyldt redningsbåd drive omkring med ca. 15—20 personer om bord, hvoraf de fleste tilsyneladende var bevidstløse. I. B. manøvreredes til luvert af redningsbåden, og det lykkedes at få forbindelse med redningsbåden ved hjælp af en kasteline. Under forsøg på at bjerge de nødstedte, kæntredes redningsbåden af en voldsom sø, og båden og de ombordværende forsvandt. En eftersøgning gav intet resultat.

Anm. 1. De omkomne var: Kaptajn Erik Morten Rasmussen af Kastrup, overstyrmand Jess Anton Eghoff af Svendborg, 2. styrmand Erhard Philip Rasmussen af København, 3. styrmand Karl Peter Jensen af Marstal, maskinchef Robert Chr. J. Burchardi af København, 2. maskinmester Even Sørensen af Nordby, Fanø, 3. maskinmester Børge Andersen af Århus, maskinassistent Gunner Gregers Forum Rudfeld af Skanderborg, telegrafist Jens Mortensen af København, hovmester Christian Peter Hansen af Humlebæk, kok Werner Sandahl af Randers, kok Magnus Johannes Peter Hansen af København, koksmath Bent Richard Mortensen af Århus, bådsmand Leo Hjorth Madsen af Skælskør, matros Hans Kristian Jørgensen af Ærø, matros Martin Krogh af Randers, matros Børge Ravn af Lunderskov, matros Max Remo Dettmann Svendsen af København, letmatros Olaf Friis Clausen af Horsens, letmatros Erik Just af Esbjerg, ungmand Svend Aage Mikkelsen af København, donkeymand Eli Hansen af København, fyrbøder Ramon Altuna, Spanien, fyrbøder Jens Christian Waldemar Frandsen af Harndrup, Fyn, fyrbøder Kurt Karl Christian Jensen af København, fyrbøder Edmund Johnsen af København, lempere Bent Ilsøe Sørensen af Århus, dæksdreng Kurt Robert Hartvig af Søborg, messedreng Palle Clausen af København, messedreng Leon Kaj Rasmussen af Horsens og passager Leif Beck Olsen af Rødovre.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at forliset skyldes, at en tidligere repareret revne i dækket ved 2-lugen på grund af skibets kraftige bevægelser i søen påny er brudt op, og at der derefter er kommet vand i skibet.

BRAND

303. SM. DAN af Masnedsund, 50 B. R. T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra Stralsund til Nykøbing S. med brunkulsbriketter.

Brand om bord d. $\frac{2}{1}$ og $\frac{3}{1}$ 54 i Sundet; *sat på grund* d. $\frac{3}{1}$ 54 ved Sveriges V.-kyst; *forlist*.

Søforhør i København d. $\frac{6}{1}$ 54. Forlisansmeldelse dat. København d. $\frac{12}{5}$ 54.

Kl. ca. 19⁰⁰, da D. under en opfriskende NV.-lig kuling med hård sø befandt sig S. for Amager, opdagedes det, at det brændte i ladningen. Farten mindskedes til langsomt, og der tændtes nødblus på taget af styrehuset og affyredes raketter. Da en sø slog halvdelen af kappen til motorrummet af, hvorved der trængte vand ned til motoren, gik denne i stå. Der ankedes derefter for begge ankre, og det forsøgtes at slukke ilden, der efterhånden brød op gennem lugerne til dækslasten. Kl. ca. 24⁰⁰ kappedes begge ankre, da ingen skibe havde besvaret nødsignalerne, og da nødbluset ikke længere kunne vedligeholdes, og raketterne var opbrugt, og der styredes for stagfokken SØ.-på, mod den svenske kyst. Det besluttedes nu at sætte D. på grund, og d. $\frac{3}{1}$ kl. ca. 05³⁰, da skibet var vandfyldt, blev det sat på grund ud for Skanør. Kl. ca. 06⁰⁰ blev besætningen — 3 mand — reddet af redningsbåden fra Skanør.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse.

304. SM. TERNEN af Rønne, 124 B. R. T. Bygget 1906 af stål.

Brand om bord d. $\frac{7}{1}$ 54 i Varberg havn.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $\frac{11}{1}$ 54.

Kl. 15⁴⁵, da T. lå fortojet langs kaj i Varberg og lossede bomuld, opdagedes det, at lukafet forude var fyldt af røg. Brandvæsen fra land tilkaldtes, og ilden, der havde fat i dækket over ildovnen, som var blevet fyret op kl. ca. 12³⁰ og sidst tilset kl. ca. 13³⁰, blev hurtig slukket.

Anm. Ministeriet må antage, at ilden skyldes varmepåvirkning fra ildovnen.

305. SM. HAABET af Nørresundby, 74 B. R. T. Bygget 1914 af eg.

Brand om bord d. $\frac{11}{1}$ 54 i Københavns havn.

Politirapport dat. $\frac{11}{1}$ 54. Indberetning fra statens skibstilsyn dat. $\frac{12}{1}$ 54.

Kl. 17⁰⁰, da H. lå fortojet langs kaj i Gasværkshavnen, væltede en tændt flagermuslygte i motorrummet under motorens igangsætning. Lampen antændte skoddet mellem motorrum og lukaf. Brandvæsen fra land blev tilkaldt, og kort efter blev ilden slukket.

Anm. Årsagen til branden fremgår af det ovenfor anførte.

306. M/Fg. FREJA af Korsør, 1429 B. R. T. Bygget 1936 af stål.

Brand om bord d. $\frac{16}{1}$ — 54 i Korsør havn.

Politirapport dat. $\frac{16}{1}$ — $\frac{19}{1}$ 54.

Kl. 02⁴⁸ ankom F. til Korsør og fortøjedes i bilfærgelejet. Kl. ca. 03¹⁰ opdagedes det, at det brændte kraftigt i rygesalonen. Ventilatorerne til salonen stoppedes, og slukning med håndslukkere og vand fra 4 slanger påbegyndtes. Brandvæsenet fra land tilkaldtes og ankom kort efter. Kl. 03⁵⁰ var branden slukket. Ved branden blev alt træværk og inventar i salonen ødelagt.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes fejl i den elektriske installation.

307. M/S KIRSTEN MÆRSK af København, 4689 B. R. T. Bygget 1950 af stål.

Brand om bord d. 30/1 54 i Kobe havn.

Søforklaring i Yokohama d. 4/2 54.

Kl. 18²⁰ mærkedes brandlugt fra lastrum nr. 3, og en undersøgelse viste, at det brændte i ladningen, der bestod af bomuldsballer, der var stuvet i underlasten på agterkant om bb. Der blev slået alarm, og slukning påbegyndtes med skum og vand samtidig med, at brandvæsenet fra land tilkaldtes. Kl. 19⁴⁵ var ilden slukket. Ved branden beskadigedes en del bomuldsballer og kokosgarn af ild og vand. Skibet led kun ringe skade.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse.

308. Ff. DAGNY af Amager, 8 B. R. T. Bygget 1919 af eg.

Brand om bord d. 31/1 54 i Amager havn: *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. 1/5 og i Esbjerg d. 9/6 54.

Kl. ca. 09⁰⁰, da D. lå fortøjet i Arnager havn, var en medhjælper beskæftiget med ved hjælp af en blæselampe at optø ispropper i motorens kølevandsrør i nærheden af bundventilen under dørken i motorrummet. Herunder antændtes et olielag, der havde samlet sig på bundvandet. Det forsøgte forgæves at slukke ilden med vand, hvorefter brandvæsenet, der var blevet tilkaldt, kom til stede og slukkede ilden. Ved branden blev fartøjet vrag.

Anm. Årsagen til branden fremgår af det ovenfor anførte.

309. M/S KNUDSHOVED af København, 353 B. R. T. Bygget 1907 af stål. På rejse fra Rotterdam til København.

Brand om bord d. 4/2 54 i Nordsøen.

Søforhør i København d. 17/2 54.

Kl. 00⁴³ passerede K. rutebøjen J. E. 10 på 53°51' N. 7°29'30" Ø. Kl. ca. 01¹⁰ opdagedes ild i træværket forude omkring centralfyret, der sidst var blevet tilset den foregående dag kl. ca. 23³⁰. Det forsøgte at slukke ilden ved egen hjælp, men da spuleledningen var frosset, lykkedes dette ikke. Kl. 01⁴⁵ sattes kursen mod Weser lodsdamper, som anmodedes om hjælp. Umiddelbart efter slog flammerne op gennem nedgangskappen til forskibet. Kl. ca. 02⁰⁰ kom lodsdamperen langs siden, og kl. ca. 03⁰⁰ var branden helt slukket.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes for stærk ophedning af centralfyret.

310. S/S THYRA af København, 891 B. R. T. Bygget 1912 af stål. På rejse fra Grimsby til Esbjerg med koks.

Brand om bord d. 6/2 54 på Humberen.

Søforklaring i Svendborg d. 29/3 54.

Kl. 21⁰⁰ passerede T. Humber fyrskib. Kl. 21¹⁵ opdagedes ild i bb.s bunker. Efter et forgæves forsøg på at trænge frem til ilden, skalkedes lugerne, og der lykkedes tæt overalt, hvorefter kursen sattes mod Humberen. Kl. 01⁴⁵ ankredes ved Bull Sand, og brandvæsenet fra land kom om bord. Kl. 09⁰⁰ var branden slukket. Ved branden opstod mindre skade.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes et efterladt trimmelys.

311. Ff. MIZPA af Hjerting, 38 B. R. T. Bygget 1943 af eg og fyr.

Brand om bord d. 7/2 54 i Esbjerg havn.

Politirapport dat. 7/2 — 20/2 54. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20/2 54.

Kl. ca. 14¹⁰, da M. uden besætning om bord lå fortøjet ved statens bedding i den gamle fiskerihavn, opdagedes det, at der steg røg op fra kappen til lukafet. Kappen åbnedes, men da der var kraftig røgudvikling i lukafet, lukkedes kappen tæt til, og brandvæsenet tilkaldtes. Kort efter ankom brandvæsenet og slukkede ilden. Ved branden ødelagdes dækket omkring kakkelovnens aftræksrør.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes overophedning af kakkelovnens aftræksrør.

312. M/S INDIA af København, 9549 B. R. T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra Genua til Antwerpen med stykgods.

Brand om bord i dagene 7/2—13/2 54 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Antwerpen d. 15/2 54.

D. 7/2 kl. ca. 11²⁰, da I. befandt sig i Atlanterhavet, mærkedes røg fra bb.s luftrør til lastrum nr. 5. Da en undersøgelse viste, at der trængte røg ud mellem nogle sække med

kopræmel, der var stuvet i bb.s side af underlasten, sprøjtedes skum og vand over sækkene, hvorefter ilden antoges at være slukket. En del sække, der var varme, stuedes om, og der sættes brandvagt i lastrummet. D. $\frac{9}{2}$ iagttoges påny lidt røg i bb.s side af underlast nr. 5, og sækkene oversprøjtedes med vand. D. $\frac{10}{2}$ sprøjtedes to gange over kopramelsækkene i underlasten, da der atter konstateredes røg- og varmeudvikling. D. $\frac{13}{2}$ måtte der, da røg- og varmeudvikling ikke var ophørt, gentagne gange sprøjtes vand over kopramelsækkene samt over ekspeller, der var stuvet foran for sækkene, og hvorfra der sporedes røgdudvikling. Kl. 20⁴⁵ for-tøjedes i Antwerpen. Det antoges, at ca. 100 tons ladning var blevet beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse.

313. Ff. OTLA af Skagen, 15 B. R. T. Bygget 1944.

Brand om bord d. $\frac{14}{2}$ 54 i Skagen havn.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{4}{3}$ 54.

Om formiddagen opdagedes ild i lukafet på O., der uden besætning om bord lå fortøjet i havnen. Forbipasserende personer på kajen slukkede hurtigt ilden ved hjælp af vand. Fartøjet var sidst tilset den foregående dag om eftermiddagen, på hvilket tidspunkt der havde været ild i kakkellovnen i lukafet. Ved branden ødelagdes inventaret, og skoddet ved ovnen blev beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at ilden er opstået i skoddet ved varmpåvirkning fra ildovnen.

314. M/S JENS BANG af Aalborg, 3155 B. R. T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra København til Aalborg med stykgods og passagerer.

Brand om bord d. $\frac{6}{3}$ 54 i Kattegat.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{6}{3}$ 54.

Kl. ca. 03³⁰, da J. B. befandt sig på ca. 56°39' N. 11°18' Ø., opdagedes røg fra et pejlør til forreste underlast. Der blev slået brandalarm. Slinger riggedes til, og en styrmand forsynet med røgdykkerapparat trængte ned i lasten, samtidig med at slukning med vand påbegyndtes. Ca. 1 time senere var røgen i aftagen, og slukningsarbejdet indstilledes. En senere undersøgelse viste, at en rulle filt, der var anbragt op mod en ubeskyttet kultrådslampe under dækket, var blevet antændt.

Anm. Ministeriet må antage, at varmen fra den omhandlede glødelampe, der var tændt, har antændt filtrullen.

315. M/S GUDRUN MÆRSK af København, 2355 B. R. T. Bygget 1937 af stål.

Brand om bord d. $\frac{21}{3}$ 54 i Philadelphia; 3 omkomne.

Søforklaring i Philadelphia d. $\frac{23}{3}$ 54.

Kl. ca. 05²⁰, da G. M. lå ved Pier 98 South i Philadelphia, mærkedes brandlugt i underste mandskabsaptinger agter. En undersøgelse af kamrene i stb.s side viste, at røgen ikke stammede fra disse kamre, men da det omtrent samtidig opdagedes, at et af kamrene i bb.s side var røgfylt, og det var umuligt at trænge ind i kamret, blev der slået alarm, og umiddelbart efter tilkaldtes brandvæsenet fra land. Da den underste gang og opgangen til dækket hurtigt fyldtes af tæt røg og flammer, og lyset slukkedes, måtte forsøg på at trænge ned til kamrene for at purre besætningen ud opgives, men det lykkedes at få tre mand op fra stb.s midterkammer, der var forsynet med skylight. Tre mand savnedes. Branden bekæmpedes af skibets besætning og brandvæsenet fra land, der kom til stede kl. ca. 05³⁸, samt et brandslukningsfartøj, og det forsøgte at slukke ilden med håndskumslukkere og ved at sprøjte vand ind gennem dørene til øverste gang i mandskabsaptingen og gennem skylighter og køjjer. Det forsøgte at starte motoren til skumslukningsaggregatet, men på grund af tæt røg kunne motoren ikke betjenes. En af de savnede fandtes lidt senere i matrosmessen og blev i en tilkaldt ambulance straks kørt til hospitalet. Den pågældende fik kunstigt åndedræt, men alle oplivningsforsøg viste sig at være forgæves. Kl. ca. 07⁴⁰, da ilden var under kontrol, lykkedes det brandvæsenets folk at trænge ned i aptingen, hvor de to andre savnede fandtes døde i et af kamrene om stb. Ved branden blev mandskabsaptingen fuldstændig raseret, og to mand af besætningen fik forbrændinger.

Anm. 1. De omkomne var: matros Ruben Præstegaard Berthelsen, motormand Nils Haakon Glibbjerg og dæksdreng Niels Juel Petersen.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at branden skyldes uforsigtig omgang med ild.

316. Ff. MARY af Sønderborg, 11 B. R. T. Bygget 1932. På rejse fra fiskeplads i Vemmingbund til Sønderborg.

Brand om bord d. $\frac{13}{4}$ 54 i Sønderborg Bugt; *sat på grund*.

Søforklaring i Sønderborg d. $\frac{27}{4}$ 54.

Kl. ca. 09¹⁵ afsejlede M. fra en fiskeplads i Vemmingbund. Noget senere begyndte motoren at gå uregelmæssigt. Olietilførslen reguleredes, men kort efter gik motoren i stå. Det viste sig nu, at motorrummet stod i flammer. En skumslukker åbnedes og kastedes ned i motorrummet, hvorefter det forsøgte at slukke med vand ved hjælp af en pøs, der dog straks tabtes

udenbords. Da ilden var meget kraftig, blev M.s besætning — 2 mand — taget om bord i et andet fiskefartøj, der derefter satte M. på grund. Branden ophørte senere, efter at fartøjet var næsten nedbrændt.

Anm. Der er intet oplyst om brandårsagen.

317. S/S STINA DAN af Esbjerg, 2370 B. R. T. Bygget 1949 af stål.

Brand om bord d. $16/4$ 54 i Rouen havn.

Søforklaring i Rouen d. $16/4$ 54.

Kl. ca. 00⁰⁰, da S. D. lå i Rouen, udbrød der brand i stb.s side af mandskabsapteringen agter. Besætningen purrede ud, og der blev slået brandalarm samtidig med, at brandvæsenet fra land tilkaldtes. Skibets besætning påbegyndte slukning med skumslukkere og vand, men på grund af stærk varme og røg var det umuligt at bekæmpe ilden effektivt. Kl. ca. 00²⁰ kom brandvæsenet fra land til stede, og kl. ca. 02⁰⁰ ankom havnevæsenets brandslukningsbåde. Kl. ca. 03⁰⁰ var ilden under kontrol. Ved branden blev mandskabsapteringen fuldstændig ødelagt og en mand af besætningen en del forbrændt.

Anm. Der er intet oplyst om brandårsagen.

318. M/S GERTRUD TORM af København, 2368 B. R. T. Bygget 1938 af stål. På rejse fra New York til Casablanca med stykgods.

Brand om bord d. $2/5$ 54 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Casablanca d. $11/5$ og i Genua d. $18/5$ 54.

Kl. 12⁰⁰ befandt G. T. sig på $37^{\circ}35'$ N. $56^{\circ}40'$ V. Det blæste en NNV.-lig kuling. Kl. 15⁴⁰ indtraf en eksplosion i 1-lugen, hvis dæksler trods lugesurringer blev sprængt til side. Sort røg vældede op fra lugen, og der sås flammer fra bb.s lastventil. Skibet blev straks drejet til vinden, og lugen blev atter skalket. Ilden bekæmpedes derefter med brandslanger og skumslukkere og var kl. 16⁰⁵ slukket, hvorefter rejsen fortsattes.

Anm. Der er intet oplyst om brandårsagen.

319. Ff. NORDEN af Hirtshals, 18 B. R. T. Bygget 1912. På rejse fra Hirtshals til fiskeplads i Skagerrak.

Brand om bord d. $13/6$ 54 i Skagerrak.

Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. $25/6$ 54.

Kl. ca. 20⁰⁰, da N. under en svag S.-lig brise i klart vejr befandt sig ca. 2 timers sejlads NNV. af Hirtshals, opdagedes det, at der var ild i et bundt makrelgarn, der lå på dækket i stb.s side. Besætningen purrede, og spuleslangen sattes til, hvorefter branden blev slukket i løbet af ca. 10 min. Ved branden blev en del af det opstående samt en del makrelgarn beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes gnister fra motorens udstødsrør.

320. Ff. HJØRDIS af Fuglebjerg, 218 B. R. T. Bygget 1921 af eg. På rejse fra fiskeplads i Davisstrædet til Færingehavn.

Brand om bord d. $14/6$ 54 i Davisstrædet; *forlist*.

Søforhør i Godthaab d. $15/6$ og i Østerø d. $5/7$ 54.

Kl. ca. 23⁰⁰, da H. befandt sig på $64^{\circ}05'$ N. $52^{\circ}50'$ V., udbrød der brand i motorrummet, og ilden bredte sig så hurtigt, at brandslukningsmidlerne ikke kunne bringes i anvendelse. Begge redningsbåde blev sat i vandet, og efter at der var indtruffet en eksplosion i motorrummet, forlod besætningen — 20 mand — skibet. D. $16/6$ kl. ca. 04⁰⁰ blev H. taget på slæb af et andet fiskefartøj og bugseredes mod Færingehavn, men kl. ca. 11³⁰ sprængtes slæbetrossen, og H., der var helt ompændt af flammer, sank på ca. 215 fv. vand på $64^{\circ}04'$ N. $52^{\circ}06'$ V.

Anm. Der er intet oplyst om brandårsagen.

321. M/S KRONPRINSESSE INGRID af Esbjerg, 3968 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Harwich til Esbjerg med passagerer og stykgods.

Brand om bord d. $20/7$ 54 i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $21/7$ 54. Rapport fra statens skibstilsyn dat. $21/7$ 54.

Kl. 21⁴⁸, da K. I. befandt sig 18 sm. rv. 52° fra Smiths Knoll fyrskib, opdagedes det, at der var ild i et motorkøretøj, der stod i bb.s side af vogndækket. Der blev straks slået brandalarm, og maskinen samt ventilationen blev stoppet. Branden, der hurtigt bredte sig til andre motorkøretøjer og udviklede en kvælende røg, bekæmpedes med skumslukkere og vand. Efter ca. $1/2$ times forløb var ilden under kontrol, og kl. ca. 23⁰⁰ var branden slukket. Kl. 23³⁰ fortsattes rejsen, efter at 4 skibe, der på anmodning fra K. I. var kommet til stede, var blevet underrettet om, at branden var slukket. Ved branden blev en del motorkøretøjer samt post-sække, stykgods og forskelligt materiel beskadiget af ild og vand. En mand af besætningen blev røgforgiftet, og to mand fik lettere brandsår.

Anm. Ministeriet må antage, at ilden er opstået ved overgang i det omhandlede motorkøretøjs elektriske ledningssystem.

322. Lystfartøj BACHELOR af Skovshoved, 13 B. R. T. På rejse fra Allinge til Ystad. *Ekspllosion om bord d. 23/7 54 i Østersøen; brændt og forlist.*

Søforhør i Københavns amts nordre birk d. 24/8 54.

Kl. ca. 09³⁰, da B. under en frisk V.-lig brise befandt sig ca. $\frac{3}{4}$ sm. V. for Hammeren, begyndte motoren at gå uregelmæssigt, og umiddelbart efter indtraf en eksplosion i agterskibet. Samtidig begyndte det at brænde i agterkahytten, og ilden bredte sig hurtigt til skodder og inventar. De ombordværende — 3 voksne og 3 børn — forlod nu fartøjet i jollen. Kort efter indtraf endnu en eksplosion, og hele fartøjet omspændtes af flammer. Af et tililende fiskefartøj blev B. slæbt ind til Sandvig, hvortil skibene ankom kl. ca. 11⁵⁰. Det ovenbords var da omtrent bortbrændt. Umiddelbart efter at brandvæsenet fra land havde slukket ilden, sank B. i Sandvig havn.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes, at benzin fra karburatoren er løbet ned over motorens varme dele, hvorved benzinen er fordampet og derefter antændt ved en gnist fra magnet eller tændrør.

323. M/S TRAFIK III af Sønderborg.

Brand om bord d. 7/8 54 i Sønderborg havn.

Politirapport dat. 7/8 54.

Kl. ca. 15²⁰ opdagedes brand i udstødsrøret om bord i T., der lå fortøjet langs Storkajen i Sønderborg. Branden blev hurtigt slukket af brandvæsenet fra land. Ved branden opstod kun ringe skade.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes antændelse af sod afsætninger i motorens udstødsrør.

324. Ff. BORGIN af Vaag, 243 B. R. T. Bygget 1913 af eg, bøg og fyr.

Brand om bord d. 26/8 54 ved Grønlands V.-kyst; forlist.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 18/9 54. Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. 19/10 54.

Kl. ca. 20⁰⁰, da B. lå til ankers ca. 2 sm. NØ. af Itivleq med en motordynamo i gang, sås kraftig røg vælte ud af stb.s lufrør til motorrummet. Det forsøgte at trænge ned i motorrummet, hvor ildslukkerne opbevaredes, men den stærke røgudvikling forhindrede dette. Det forsøgte at slukke ilden med vand gennem lufrørene og ved at lukke for lufttilgangen. Ilden blev dog stadig kraftigere, og kl. ca. 21⁰⁰ stod styrehuset og de agterste lukafer i flammer. Besætningen gik nu i båden. Senere indtraf eksplosioner om bord, og d. 27/8 kl. 09³⁰ sank skibet på ca. 12 favne vand, hvorefter besætningen roede i land.

Anm. Ministeriet kan ikke se bort fra den mulighed, at branden skyldes fejl i den elektriske installation i maskinrummet.

325. Ff. ENERGI af Skagen, 27 B. R. T. Bygget 1928 af eg og bøg.

Brand om bord d. 4/10 54 i Skagen havn.

Søforklaring i Skagen d. 21/10 54.

Kl. ca. 23⁰⁰, da E. lå fortøjet i Skagen havn, sås røg trække op fra motorrummet, Brandvæsenet tilkaldtes og slukkede ilden i løbet af ca. 15 minutter. Ved branden ødelagdes træværket i motorrummet samt omformeren til fartøjets radioanlæg. Endvidere ødelagdes forskelligt materiel.

Anm. Ministeriet kan ikke på grundlag af det oplyste udtale sig om brandårsagen.

326. M/S PARKESTON af Esbjerg, 2843 B. R. T. Bygget 1925 af stål.

Brand om bord d. 20/11 54 i Esbjerg.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20/11 54.

Kl. 11⁵⁰, medens P. lå fortøjet langs kajen i Esbjerg, mærkedes røg i l. kl. spisesalon, og en undersøgelse viste, at det brændte i isoleringen i en kabelkasse midtskibs under spisesalons dæk. Ved hjælp af et par skumslukkere blev branden hurtigt slukket.

Anm. Ministeriet må antage, at brandens opståen skyldes overgang i ledningerne i kabelkassen.

327. M/S OLGA TORM af København, 4510 B. R. T. Bygget 1946 af stål.

Brand om bord d. 26/11 og 27/11 54 i Santos havn.

Indberetning fra konsulatet i Santos dat. 10/12 54. Søforklaring og søforhør i Helsingør d. 18/4 55.

D. 26/11 kl. 19¹⁰, da O. T. lå fortøjet langs kaj i Santos og lossede salpeter i sække, opdagedes det under skiftning af arbejdshold, at det røg fra nr. 5 underlast. Der blev straks slået alarm, og slukning påbegyndtes med vand fra brandslangerne, samtidig med at der tilkaldtes hjælp fra land. På grund af røg var det umuligt at trænge ned i lastrummet. Kl. ca. 19¹⁵ slog flammer fra 4- og 5-lugen op i mastehøjde og antændte midtskibsbygningen, og agterdækket blev kort efter rødgldende. Besætningen blev nu beordret fra borde, og kl. 19⁵⁵

blev skibet efter havnemyndighedernes ordre forhalet bort fra kajen af 2 bugserbåde. Under forhalingen blev ilden bekæmpet af 3 slæbebåde ved hjælp af vandkanoner og -slanger. D. ²⁷/₁₁ kl. 09⁰⁰ var ilden under kontrol, efter at midtskibsbygningen, maskinrummet samt 4- og 5-lasterne var udbrændt.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke, at branden skyldes tobaksrygning i lastrummet.

328. M/S LEXA MÆRSK af København, 5720 B. R. T. Bygget 1949 af stål.

Brand om bord d. ²⁵/₁₂ 54 i Singapore havn; forlist.

Søforhør i København d. ¹⁰/₁ 55.

Kl. 16¹⁵, da L. M. lå opankret på Singapore red og lastede stykgods, sås røg stige op fra den tildækkede 2-luge, og umiddelbart efter brændte presenningerne igennem. Der blev straks givet brandalarm, og samtidig tilkaldtes hjælp fra land. Det forsøgtes ved hjælp af håndskumslukkere og vand fra brandslanger at slukke ilden, der havde kraftigt fat på nr. 2 mellemdæk, hvor der var stuvet et parti crepegummi. Endvidere bragtes skumslukningsaggregatet i funktion, og der sattes damp til brandslukningsledningerne i forlasten. Kl. ca. 16³⁰ opdagedes det, at ilden bredte sig agterefters mod 3-lugen, hvor der var stuvet et parti lak, hvorfor det forsøgtes at bekæmpe ilden derfra, men på grund af varme- og røgdudvikling måtte slukningsarbejdet i 3-lugen kort efter opgives. Samtidig hermed begyndte skibet at få bb.s slagside. Kl. ca. 17⁰⁰ kom brandbåde fra land til assistance, og kl. ca. 17¹⁰ var ilden tilsyneladende bragt under kontrol. Umiddelbart efter eksploderede imidlertid en i dækshuset mellem 2- og 3-lugen fast anbragt ammoniakbeholder, og slukningsarbejdet måtte indstilles på grund af giftige dampe. Ilden greb nu kraftigt om sig, hvorfor havnemyndighederne beordrede skibet forhalet til et sted med grundet vand. Kl. ca. 17⁴⁰ eksploderede endnu 2 ammoniakbeholdere, og flammerne fra 2- og 3-lugen slog højt i vejret. Efter at L. M. var forhalet, blev der kl. ca. 19⁰⁰ givet ordre om at forlade skibet, og kl. ca. 19³⁰ forlod den sidste del af besætningen skibet, der da havde ca. 20° slagside til bb. Der blev senere gjort flere forsøg på at genoptage brandslukningen fra sprøjtebådene, men forsøgene måtte opgives på grund af varme fra branden. Kl. 22¹⁵ var skibet helt omspændt af flammer, hvorefter besætningen blev sat i land. Skibet blev vrag.

Anm. Der er intet oplyst om brandårsagen.

FORSVUNDET

I året 1954 er intet dansk skib forsvundet spørøst.

MINESPRÆNGNING O. L. KRIGSÅRSAG

329. M/S BRIGIT MÆRSK af København, 11960 B. R. T. Bygget 1954 af stål. På rejse fra Helsingør red til Curacao i ballast.

Havareret ved eksplosion d. ¹⁶/₁ 54 i Skagerrak; søgt nødhavn.

Søforklaring i Göteborg d. ²⁵/₂ 54.

Kl. 13³⁵, da B. M., der styrede 238° efter gyroskopkompasset, under en stiv V.-lig kuling med svær sø befandt sig på 57°32' N. 8°46' Ø., gennemrystedes skibet af en voldsom eksplosion, hvorved navigeringsmidlerne sattes ud af funktion, og der skete omfattende skader på skrog og i maskinrum. Motoren stoppedes straks, og redningsbådene blev klargjort. Der udsendes nødsignal pr. radio. Stb.s anker frasjæklede, og 135 favne ankerkæde blev stukket ud. Kl. 16⁵⁰ blev bb.s anker firet ud med 15 favne kæde. Kl. 24⁰⁰, da Rubjerg Knude under en hård V.-lig kuling med meget svær sø pejledes i rv. 116°, afstand 18,2 sm., blev bb.s anker stukket i bund for 150 favne kæde. Den ¹⁷/₁ kl. 04⁰⁰ forsøgte et tililende skib at tage B. M. på slæb, men på grund af den svære sø kunne slæbeforbindelse ikke opretholdes. Kl. 14⁴⁸ blev skibet taget på slæb af en slæbedamper. B. M. ankom til Göteborg d. ¹⁸/₁ kl. 11⁰⁵.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes en mine.

330. M/S ETLY DANIELSEN af København, 478 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Belfast til Rostock med kartofler.

Minesprængt d. ¹⁷/₄ 54 i Nordsøen; forlist.

Søforhør i København d. ²⁸/₅ 54.

Kl. ca. 20⁴⁰ passerede E. D. i klart vejr bøje J. E. 12 i Borkum Route (53°51'44" N. 7°49'41" Ø.), hvorefter der styredes mod fyrskibet „ELBE I“, hvis fyr sås tydeligt. Kl. 21⁰⁰, da skibet befandt sig på ca. 53°54' N. 7°55' Ø., indtraf en eksplosion under maskinrummet i agterskibet. Ved eksplosionen sprang skibet læk, tonnagelugen sloges op, og 2. styrmand, der opholdt sig i styrehuset, slyngedes imod nathuset og brækkede højre arm. Redningsbådene svingedes ud, og ved lydssignaler tilkaldtes assistance fra en nærliggende lodsdamper, der rekvir-

rerede bjergningsassistance fra land. Kort efter gik E. D.s besætning i stb.s redningsbåd og roede over til lodsdamperen. Derefter gik fører og overstyrmand atter om bord i E. D. og skalkede tonnagelugen samt lukkede alle køjer og andre åbninger bedst muligt. E. D. sank dog stadig dybere, og kl. ca. 24⁰⁰, da skibet havde 45° stb.s slagside, og vandet stod højt på poopdækket og trængte ind i salon og nedgange, forlod fører og overstyrmand skibet. Ca. 1/2 time senere sank E. D. på ca. 20 m vand, umiddelbart efter at bjergningsassistancen var ankommet.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes en bundmine.

OVERBORDFALD

331. Ff. SIAM af Sæby, 20 B. R. T. På fiskeri i Kattegat.

En mand trukket over bord af voddet og druknet d. 5/1 54 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Sæby d. 8/1 54.

Kl. ca. 08¹⁵ ankom S. til en fiskeplads ca. 1 times sejlads SØ. for Sæby havn og begyndte at sætte voddet. Herunder kom vodtovet uklar ved et scepter agterude. Motoren blev koblet fra, og fisker Kaj Erik Hyttel af Sæby klarede vodtovet. Umiddelbart efter trådte den pågældende ind i en løkke på tovet og blev trukket udenbords. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak, og voddet blev halet ind, men den overbordfaldne kom ikke til syne og må antages at være druknet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

332. Lgt. SAMSON af Oddesund, 94 B. R. T. Bygget 1921 af eg og fyr.

2 mand af besætningen omkommet ved ulykkestilfælde d. 15/1 54 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Nykøbing M. d. 22/1 54.

Kl. ca. 14³⁰ sejlede to mand af besætningen fra S., som lå fortøjet i Nykøbing M. havn, under en SV.-lig kuling med regnbyger ud af havnen i fartøjets jolle for at bjerge et varpanker i færgelejet. Under arbejdet med at hive ankeret op i jollen kændrede denne, og de to ombordværende faldt i vandet og druknede.

Anm. 1. De omkomne var: bedstemand Lindy Hansen og kok og dæksdreng Ole Henry Bach.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes vejrforholdene.

333. Ff. ELKANA af Kolding, 39 B. R. T. Bygget 1944 af eg. På fiskeri i Østersøen.

En mand forsvundet d. 5/2 54 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Nekso d. 6/2 54.

Kl. 04³⁰ lettede E. under en let brise fra en ankerplads ca. 150 sm. Ø. 1/2 N. af Nekso og sejlede med ca. 4 knobs fart ret op mod vinden. Noget senere sås fisker Hans Otto Westh af Nekso gå agterud i fortøjets stb.s side, der var oplyst af et dækslys. Kort efter hørtes støj fra det pågældende sted, og da fartøjets fører så efter den nævnte fisker, var han forsvundet. Fartøjet blev straks stoppet og sejlet tilbage, og en redningskrans med blus blev kastet over bord, medens den forsvundne eftersøgtes ved projektorlys og senere ved dagslys. Kl. ca. 09⁰⁰ indstilledes eftersøgningen, der var resultatløs.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er faldet over bord og druknet.

334. M/S SIBONGA af København, 8695 B. R. T. Bygget 1953 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 10/5 54 i Københavns havn.

Politirapport dat. 10/5 54.

Kl. ca. 15⁵⁰, da S. lå fortøjet langs Vestkajen i Frihavnen og var ved at losse planker over i en lægter, blev en længe landet ovenpå ladningen i lægteren. Under frigøringen af stroppen svingede en af længens planker ud til siden og ramte en havnearbejder — Peter Larsen — der stod på dækket af lægteren udfor lugen, hvorved han blev slået overbord og sank. En tilkaldt dykker fandt den overbordfaldne, der i en tilkaldt ambulance blev kørt til et hospital, hvor det viste sig, at han var død ved drukning.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

335. Ff. HENRY FREEMAN af Sandevaag, 85 B. R. T. Bygget 1877 af eg. På fiskeri ved Færøerne.

En mand forsvundet d. 18/10 54 i Nordatlanten.

Søforklaring og søforhør i Vaagø d. 14/10 54.

Kl. ca. 15⁰⁰, da H. F. under en stiv SV.-lig kuling lå fortøjet i redskaberne, tog skibet en sø over stb.s bov, hvorved det bordfyldte og fik svær bb.s slagside. Da H. F. var kommet fri af søen, savnedes fisker Trugvi Simonsen af Sandevaag, der havde været beskæftiget på dækket. Fortøjningen til redskaberne kappedes, og den overbordfaldne eftersøgtes i ca. 2 timer, men

uden resultat. Ved mørkets frembrud fortøjedes H. F., der var blevet læk, atter i redskaberne.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er skyllet over bord og druknet.

336. M/S MARTIN S. af Svendborg, 508 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Godthaab til Patras med saltfisk.

En mand skyllet over bord og druknet d. ²⁹/₁₀ 54 i Nordatlanten.

Indberetning fra konsulatet i Algier.

Kl. ca. 08⁰⁰, da M. S. under en SØ.-lig orkan med meget svær sø og regnbyger lå underdrejet for bb.s halse på 59°15' N. 46°45' V. med motoren gående halv kraft frem, var 3 mand beskæftiget med at bjærge en presenning på dækket. Kl. 08⁰² fyldte en svær sø dækket foran overbygningen, og 2 af de pågældende blev skyllet over bord. Motoren blev straks stoppet, og bjærgemærs og redningskrans kastedes over bord. Lidt senere bjærgedes den ene af de overbordfaldne, der havde fået tag i loglinen. Skibet blev derefter bragt tilbage til ulykkesstedet, og den anden overbordfaldne — matros Arne Nielsen af Søby, Ærø — eftersøgte forgæves i ca. 40 minutter, hvorefter eftersøgningen indstilledes.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes vejrforholdene.

337. Ff. POUL af Sæby, 14 B. R. T. Bygget 1909. På fiskeri i Kattegat.

To mand forsvundet d. ⁸/₁₂ 54 i Kattegat.

Søforhør i Sæby d. ¹⁴/₁₂ 54.

Kl. 12¹⁵, da P. i stille vejr med svag N.-gående strøm befandt sig 3—4 sm. ØSØ. for Sæby havn, gik føreren under dæk, medens resten af besætningen — 2 mand — var ifærd med indhivning af voddet. Kl. ca. 12²⁵ bemærkede føreren, at indhivningen ikke foregik regelmæssigt, og da han kom på dækket, savnedes de to mand. En undersøgelse viste, at den stb.s stikboms agterste ende var gledet ud af sit leje — et gaffelformet scepter i lønningen — og slæbte efter fartøjet med den ene ende i vandet. Den påfølgende eftersøgning af farvandet gav intet resultat.

Anm. 1. De omkomne var: fiskerne Rajund Eriksen og Kaj Wangberg, begge af Sæby.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at de to mand er faldet over bord og druknet.

338. Ff. ANE-LISE af Thyborøn, 23 B. R. T. Bygget 1946 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

En mand faldet over bord og druknet d. ²⁰/₁₂ 54 i Nordsøen.

Søforklaring i Vestervig d. ²³/₁₂ 54.

Kl. ca. 13³⁰, da A.-L. under en hård V.-lig kuling var ved at bjærge liner mellem Lodbjerg og Lyngby ca. 1 sm. fra land, kastede en brådsø fartøjet om på siden. Da A.-L. ca. ¹/₂ minut senere var fri af søen, sås kok Hans Peter Christensen af Agger, der havde opholdt sig agten for styrehuset, i vandet ca. 3 favne fra kutteren. Motoren blev straks kastet bak, hvorefter fartøjet manøvreredes til luvart af den overbordfaldne, der tilsyneladende var bevidstløs. Det forsøgte med en bådshage at nå den pågældende, der imidlertid forsvandt under fartøjet, da dette af en sø blev drevet hurtigt i læ. A.-L. blev på stedet ca. 1 time og eftersøgte den overbordfaldne, men uden resultat. Den forulykkede blev senere fundet som lig ved Klitmøller.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er blevet skyllet over bord.

ANDRE ULYKKESTILFÆLDE

339. SM. IRIS THY af Marstal, 109 B. R. T. Bygget 1942 af eg.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. ⁶/₁ 54 i Aalborg havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. ⁶/₁ 54.

Kl. ca. 17³⁰, da I. T. lå fortøjet langs kaj og lastede siporexplader, gled en plade, der vejede ca. 200 kg, ud af løftesaksen og faldt ned i lastrummet, hvor den ramte en havnearbejder over foden, som blev beskadiget. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

340. S/S MARGRETE af København, 1295 B. R. T. Bygget 1917 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. ²³/₁ 54 i Dieppe havn.

Søforhør i Svendborg d. ¹²/₂ 54.

Kl. ca. 1945, da M. lå i Dieppe og gjordes søklar, var to mand af besætningen beskæftiget med at skalke 4-lugen. Under arbejdet hermed fik matros Robert Kristian Hansen af Vordingborg overbalance og styrtede ned i bunden af lastrummet — et fald på ca. 4¹/₂ m — og pådrog sig et svært kraniebrud. Den tilskadekomne blev i bevidstløs tilstand kørt på hospitalet, hvor han kort efter afgik ved døden uden at være kommet til bevidsthed.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

341. M/S EMMA JOHANNA, Tyskland.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $^{28}/_1$ 54 i Københavns havn.

Politirapport dat. $^{28}/_1$ 54.

Kl. 13⁵⁰, da E. J. lå ved Kalvebod Brygge under lastning, ville en havnearbejder, der passede spillet, rette på lossewiren med højre hånd. Herunder greb nogle løse tråde på wiren fat i handsken, hvorved hånden kom i klemme mellem wiren og spiltromlen, og den pågældende blev trukket rundt af spillet og brækkede højre arm. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

342. S/S HROAR af København, 1399 B. R. T. Bygget 1923 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $^{2}/_2$ 54 i Københavns havn.

Politirapport samt rapport fra statens skibstilsyn dat. $^{2}/_2$ 54.

Kl. 07¹⁵, da H. på grund af is lå med agterstævnen et stykke ud fra kajen ved Larsens Plads, forsøgte det at hive skibet ind langs bolværket ved hjælp af en wire fra losse-spillet i stb. side ved 4-lugen. Herunder brækkede akslen til spilkoppen, hvorved spilkoppen faldt ned og ramte en matros, der holdt tøm med wiren, over anklen, der brækkede. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at bruddet skyldes koldskørhed under indflydelse af lufttemperaturen, der var $\pm 5^{\circ}$.

343. S/S FYLLA af København, 822 B. R. T. Bygget 1906 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. $^{24}/_2$ 54 i Fraserburgh.

Søforklaring og søforhør i Frederikshavn d. $^{18}/_3$ 54.

Kl. 12³⁰, da F., der havde lods om bord, var ved at svinge i en dok i Fraserburgh havn med en wire som spring i land forude og maskinen gående langsomt frem, bekneb wiren sig, således at der ikke kunne slækkes yderligere. Umiddelbart efter sprængtes wiren, hvis ene part ramte en matros — Asger Erik Frederiksen af Strib — i underlivet samt skibets 1. styrmand på underarmen. Da F. var kommet fri af dokken, ankredes, og de 2 kvæstede blev bragt i land og indlagt på hospital, hvor matrosen senere afgik ved døden af sine kvæstelser.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at wiren bekneb sig.

344. M/S MØEN af Aabenraa, 394 B. R. T. Bygget 1915 af stål.

En mand omkommet efter ulykkestilfælde d. $^{4}/_3$ 54 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $^{6}/_3$ 54.

Kl. 15¹⁵, da M. lå ved Kvæsthusbroen, skulle hjælpemotoren, en 15 HK. 2 cyl. 4 takt dieselmotor, der havde været i gang i ca. 2 timer, men som var blevet stoppet på grund af et mindre havari, påny startes ved trykluft. For at lette starten hældtes nogle dråber brændstof ned på stempeltoppene, hvorefter det 2 gange forgæves forsøges at starte motoren. Ved 3. forsøg indtraf en kraftig eksplosion i forreste cylinder, hvorved dennes flange revnede, og topstykket sprængtes fra og ramte søfyrbøder Emil Pedersen af København i ansigtet. Den tilskadekomne, der faldt bevidstløs om på dørken, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet, hvor han d. $^{13}/_5$ afgik ved døden.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes en kraftig fortænding i cylinderen, forårsaget ved tilsætning af brændstof.

345. S/S ELSE NIELSEN af København, 1565 B. R. T. Bygget 1951 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. $^{20}/_4$ 54 i Svendborg havn.

Søforhør i Svendborg d. $^{24}/_4$ 54.

Kl. ca. 14³⁰, da E. N. lå ved Svendborg skibsværft, skulle der foretages opfyring af en kedel. Forinden blev fyrbøder August Otto John af Svendborg beordret til at åbne nogle ventiler på maskinen og kedeltoppen. Da den pågældende trådte ind på maskintoppen, hvor et stykke ristværk var fjernet, faldt han gennem åbningen ned på maskinrumsdørken, et fald på ca. $4\frac{1}{2}$ m, og dræbtes. Den omkomne blev i en tilkaldt ambulance kørt på hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den omkomne ikke var opmærksom på, at en del af ristværket var fjernet.

346. M/S HJØRDIS TORDÉN af Uddevalla.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $^{5}/_5$ 54 i Aarhus havn.

Politirapport dat. $^{5}/_5$ 54.

Kl. ca. 15³⁰, da H. T. lå fortøjet langs kaj og lossede byg i sække, sprængtes stroppen om et slæng med 8 sække, der var ved at blive hevet op, og som befandt sig i dækshøjde. Sækkene faldt ned i bunden af lastrummet og ramte i faldet en havnearbejder, der blev alvorligt kvæstet. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at slænget under ophivningen har tørnet mod en skærslok, hvorved stroppen er blevet skåret over.

347. Ff. SONJA MADSEN af Frederikshavn, 24 B. R. T. Bygget 1913 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 7/5 54 i Skagerrak.

Søforhør i Hirtshals d. 7/5 54.

Kl. ca. 11⁴⁵, medens S. M. under fiskeri befandt sig ca. 20 sm. N. for Hirtshals, hørtes råb fra motorrummet. En undersøgelse viste, at fisker Knud Nielsen, der havde tilset stævnrørspakdåsen, havde fået det ene ben i bekneb mellem skibshunden og skrueakslens samlemuffe. Motoren stoppedes, og ved at skille samlemuffen ad, blev benet, der var knust, frigjort. I en anden kutter, der var kaldt til assistance, blev den tilskadekomne sejlet mod land, og der rekvireredes lægehjælp over radioen. Kl. ca. 14³⁰ døde den pågældende, inden lægehjælpen var nået frem.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at boltene i samlemuffen har grebet fat i den omkomnes gummistøvle og trukket foden ind under skrueakslen.

348. SM. ADRIANA af Frederiksværk, 140 B. R. T. Bygget 1927 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 18/5 54 i Haderslev havn.

Politirapport dat. 18/5 54.

Kl. ca. 10¹⁵ startedes dæksmotoren om bord i A., der lå fortojet langs kajen i Haderslev. Da starthåndtaget efter starten ikke trak sig ind i svinghjulet, forsøgtes det med et brædt at slå det ind. Herunder skiftede motoren pludselig omdrejningsretning, og brædtet blev slået op i maven på skibets dæksdreng, som mistede balancen og faldt ned mellem lugekarmen og skanseklædningen og pådrog sig kvæstelser i hovedet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt på hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykkestilfældet skyldes, at starthåndtaget ikke var forsynet med indtrækningsfjeder.

349. SM. LILLI af Skagen, 70 B. R. T. Bygget 1913 af eg og bøg.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 22/5 54 i Københavns havn.

Politirapport dat. 22/5 54.

Kl. ca. 09⁴⁵, da L. lå fortojet langs kaj ved Havnegade, skulle forlugen afdækkes. Da det første lugedæksel var halvt aftaget, trådte en mand af besætningen, som var beskæftiget på lugen med andet arbejde, ud på lugedækslet og faldt derved ca. 3 m ned i bunden af lastrummet. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne, der var alvorligt kvæstet, kørt til et hospital.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

350. SM. VEGA af Svendborg, 235 B. R. T. Bygget 1919 af eg, bøg og fyr.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 26/6 54 i Aarhus havn.

Politirapport dat. 26/6 54.

Kl. 11¹⁵, da V. lå fortojet i Sydhavnen under losning af kaolin, blev en fyldt jernspand med en samlet vægt på ca. 200 kg hevet op med skibets lossegrej. Under ophivningen sprængtes losseløberen — en 3" manilajolle — og spanden faldt ned i lastrummet, hvor den ramte en havnearbejder, der fik brud på det ene ben. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

351. M/S BOLIVIA af København, 4642 B. R. T. Bygget 1943 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 5/7 54 i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 5/7 54.

Kl. 11¹⁰, da B. lå fortojet i Frihavnen, var en længe bestående af 10 cylindriske kobberstænger, der var ca. 125 cm lange og havde en diameter på ca. 7 cm, under ophivning fra 5-lugen. Da længen, der holdtes sammen af en wirestrop, var på højde med lugekarmen, gled stængerne ud og faldt ned på mellemdækket. I faldet ramte en af stængerne en havnearbejder over foden. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet, hvor foden senere blev amputeret.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

352. SM. HOU af Lohals, 120 B. R. T. Bygget 1910 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 12/7 54 i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 12/7 54.

Kl. 10⁴⁵, da H. lå fortojet ved Kvæsthusbroen og lastede sækkegods, fiskede lossekrogen under nedfiring af en længe den agterste af 3 skærstokke, der var kørt sammen på skinner indvendig på lugekarmen i forenden af lugen, men ikke var sikrede. Under arbejdet med at frigøre lossekrogen blev skærstokken revet skråt agterefter ud af sit leje, hvorefter den faldt ned i lastrummet og ramte en havnearbejder over en arm og et ben. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at skærstokkenes sikringsarrangement ikke var tilstrækkelig effektivt.

353. M/S KEYSER af Rotterdam, 500 B. R. T.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 19/7 54 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20/7 54.

Kl. ca. 15⁵⁰, da K. lå ved Islands Brygge og lossede stykgods fra agterlugen, hvis forreste sektion var dækket med lugedæksler, fiskede lossewirens sjækkel under fremhivning af et slæng fra forkant af lugen den agterste af skærstokkene, som bar lugedækslerne, hvorved skærstokken, der ikke var sikret i stb.s side, blev løftet og kom i bevægelse fremefter. Herved faldt nogle dæksler ned i lastrummet og ramte en havnearbejder, der fik venstre fod kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

354. M/S LILLEN af Bergen, 499 B. R. T. Bygget 1943 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 5/8 54. i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 5/8 54. Søforhør i København d. 17/8 54.

Kl. ca. 13⁰⁰, da L. lå fortøjet ved Tømmergraven og med egne lossegrejer lossede stålror i bundter, var et bundt stålror under ophivning fra agterste luge. Da bundtet, der senere viste sig at veje 3087 kg, skulle svinges ud over skibssiden, brækkede lossebommen, hvis arbejdsbelastning var ansat til 2 tons, og bom og byrde styrtede ned. Herved blev lugemanden, havnearbejder Eiler Theodor Jensen af København, ramt i hovedet af en gerdblok og alvorligt kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet, men ved ankomsten hertil var han afgået ved døden.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at lossebommen var overbelastet.

355. M/S ASIA af København, 7050 B. R. T. Bygget 1919 af stål. På rejse fra Singapore til Port Said.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 7/8 54 i Det indiske Ocean.

Søforklaring i Genua d. 31/8 54. Søforhør i København d. 27/9 54.

Kl. 13²⁵, da skibets elektriker var beskæftiget med at efterse ventilatoren i agterste luftrør til maskinrummet, tabte den pågældende ventilatorens dæksel ned gennem luftrøret. Motormand Gustav Sigfred Thensa af Tostrup, der stod i maskinrummet under luftrøret, rammes af dækslet i hovedet, hvorved han pådrog sig et åbent kraniebrud. Kl. 14⁴⁵ afgik den tilskadekomne ved døden.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

356. SM. ELLEN LIS af Aarhus, 20 B. R. T. Bygget 1908 af eg og fyr.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 2/9 54 i Asaa havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 2/9 54.

Kl. ca. 10¹⁵, da E. L., der lå fortøjet med stb.s side til kajen, med lossegrejerne, der sidst var afprøvet i maj 1953, skulle løfte en sten på ca. 2 tons fra kajen om bord i skibet, sprængtes vanterne om bb., hvorefter masten brækkede ca. 1 m over dækket. Mast, lossebom og sejlbom faldt ind over kajen, hvor skibets dykker opholdt sig. Den pågældende rammes af sejlbommen og pådrog sig kvæstelser i hovedet og skulderpartiet. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

357. SM. VOLO af Fakse Ladeplads, 136 B. R. T. Bygget 1919 af eg og bøg. På rejse fra Stralsund til Aarhus med briketter.

En mand kulosfor giftet d. 9/9 54. i Omøsumd.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 10/9 54.

Kl. 00⁰⁰, da V. befandt sig i Omøsumd, fandtes skibets kok bevidstløs i sin køje i lukafet forude. Den pågældende blev bragt op på dækket og fik kunstigt åndedræt. Pr. radio tilkaldtes lægehjælp til Korsør red, hvortil V. ankom kl. ca. 02⁰⁰, hvorefter et marinefartøj med en læge bragte den pågældende, der stadig var bevidstløs, til Korsør sygehus, hvor han senere kom til bevidsthed.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at der på grund af, at forreste aftræksrør fra lastrummet var tildækket, er trængt kvælende luftarter ind i mandskabsrummet.

358. M/S SAMOS af København, 1774 B. R. T. Bygget 1948 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 11/9 54 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 11/9 54. Politirapport dat. 11/9 54.

Kl. 18³⁰, da S. lå ved Larsens Plads og lastede stykgods ved hjælp af 2 lossebomme, var en længe mælkejunger under indhivning ved 3-lugen. Herunder sprængtes ydergerden på bommen i landsiden, hvorved længen svingede ind mod lugen og ramte en havnearbejder, der kom i klemme mellem lugekarmen og længen. Den pågældende, der havde fået forskellige kvæstelser, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at gerden, som bestod af en wire-skinkel fastgjort til bomnokken, og et manilatov, der uden anvendelse af kovse var splejset i et øje på wiren, var blevet svækket ved skamfiling mellem wirens og manilatovets øjer.

359. M/S HENRIK DANICA af København, 492 B. R. T. Bygget 1952 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $\frac{5}{9}$ 54 i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{15}{9}$ 54.

Kl. ca. 11⁵⁰, da H. D. lå fortøjet langs kaj i Nordbassinet, blev et bundt stålstænger fra mellemdækket i 2-lugen løftet op i den ene ende ved hjælp af en wirestrop. Herunder gled stroppen ud over enden af stængerne, der faldt ned og ramte en havnearbejder over hånden. Under forsøg på at befri den tilskadekomne faldt stængerne endnu en gang ned og ramte den pågældende. Den tilskadekomne blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

360. M/S ANDREAS BOYE af Marstal, 500 B. R. T. Bygget 1924 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. $\frac{19}{9}$ 54 i Arkangelsk havn.

Søforklaring i Bergen d. $\frac{30}{9}$ 54.

Kl. ca. 06³⁵, medens A. B. under en frisk kuling lå fortøjet langs kajen i Arkangelsk, skulle en lugesurring, hvorover der var hængt en lugepresenning, ved hjælp af spillet løftes over 2-lugen fra bb.s side til stb.s side. Da lugesurringen befandt sig ca. 6 m over lugen, skrænsede den wirestrop, hvori lugesurringen hang, og som var gjort fast i dennes ender, på lossekrogen, hvorved lugesurringen vippede ned med den ene ende, som ramte ungmand Bjarne Jørgensen af Sdr. Omme i tindingen. Den tilskadekomne styrtede stærkt blødende bevidstløs om og afgik ca. 10 minutter senere ved døden.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

361. M/S BORODINO af Hull.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. $\frac{30}{9}$ 54 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{30}{9}$ 54. Politirapport dat. $\frac{30}{9}$, $\frac{1}{10}$ og $\frac{5}{10}$ 54.

Kl. ca. 10¹⁵, da 2 havnearbejdere var ved at afdække fryselugerne på underste mellem-dæk i lastrum nr. 2, snublede den ene af havnearbejderne og faldt ned igennem lugeåbningen. Den anden havnearbejder mistede taget i et lugedæksel, der vejede ca. 100 kg, hvorefter dækslet faldt ned i rummet og ramte den nedstyrtede havnearbejder — Viggo Andersen Mors Larsen — der blev dræbt på stedet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

362. M/S SANKT IBB af København, 630 B. R. T. Bygget 1935 af stål. På rejse fra Malmø til København med passagerer og stykgods.

En mand kommet til skade ved eksplosion i maskinrummet d. $\frac{5}{10}$ 54 i Sundet.

Politirapport dat. $\frac{5}{10}$ 54.

Kl. ca. 17⁰⁰ skulle en fyrbøder tænde for oliefyret til en hjælpekedel, hvorunder der umiddelbart forinden var gjort et forsøg på antændelse. Der åbnedes for afgangshanen for gasarter, hvorefter der førtes en brændende fakkell hen foran fyret. En eksplosion fandt sted i fyret, og en stikflamme slog ud fra fyråbningen og ramte fyrbøderen, der blev forbrændt på højre arm og ben. Ved ankomsten til Københavns havn blev den tilskadekomne i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den pågældende fyrbøder undlod at gennemblæse fyret grundigt, forinden optænding påny foretoges.

363. SM. BRITTA af Timmernabben, 221 B. R. T. Bygget 1919 af eg og fyr.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. $\frac{8}{10}$ 54 i Kolding havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{9}{10}$ 54. Søforklaring i Kolding d. $\frac{11}{10}$ 54.

Kl. 16¹⁰, da et slæng forskallingsbrædder under udsvingning over skibssiden fiskede rigningen, blev der hevet kraftigt på spillet, hvorved slænget kom fri, men inden det lykkedes at stoppe spillet, blev lossekrogens sjækkel hevet ind i lossehjulet på nokken af lossebommen, hvorved der opstod et kraftigt ryk i bommen, som knækkede. Den øverste ende af bommen faldt ned på dækslasten delvis hængende i hangeren, medens den nederste svingede over i bb.s side og ramte en havnearbejder — Otto Gustav Jablonowsky af Kolding — i hovedet. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet, hvor han senere afgik ved døden på grund af sine kvæstelser.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

364. Ff. VESTA af Vangsaa, 12 B. R. T. På fiskeri i Nordsøen.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $\frac{1}{12}$ 54.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{3}{12}$ 54. Politirapport dat. $\frac{8}{12}$ 54.

Kl. ca. 13³⁰, da V. under snurrevodsfiskeri lå til ankers ud for Klitmøller, var en fisker

i færd med at smøre spillet, medens voddet blev hevet ind. Herunder kom hans overtræksbukser i bekneb mellem tovværket og spilkoppen, og han blev trukket med spilkoppen rundt 2—3 gange, hvorved hans højre ben blev delvis skåret over ved anklen. Et tilfældigt medlem af besætningen stoppede spillet, hvorefter voddet blev kappet, og V. sejlede til Klitmøller, hvor en ambulance bragte den tilskadedekomne til sygehuset.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

365. Ff. GUMMER af Ebeltoft.

2 mand omkommet ved kuliltefor giftning d. 7/12 54 i Hou havn.

Politirapport dat. 7/12 54. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9/12 54.

Kl. ca. 08³⁰, medens G. lå fortøjet i Hou havn, fandtes føreren og medhjælperen døde i lukafet. En undersøgelse viste, at ildovnen i lukafet havde været tændt den foregående nat, og at ovens aftræksrør var gennemhullet under dækket, samt at aftræksrørets røghætte var defekt.

Anm. 1. De omkomne var: fiskerne Hans Kristian Sofus Jensen og Svend Aage Hansen, begge af Ebeltoft.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at de pågældende er blevet forgiftet af kulilte, der er trængt ud af hullet i aftræksrøret.

366. M/S BIERUM af Delfzijl.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 17/12 54 i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 17/12 54.

Kl. ca. 09⁴⁵, da B. lå fortøjet i Frihavnen og lossede sækkegods, skulle en længe ved hjælp af kran på kajen hives ud i lugen fra forkant af nr. 1 lastrum. Herunder svingede længen agterover i lugen og tørnede hårdt mod 6 skærstokke, som var anbragt samlet midt i lugen, hvilende på skinner på lugekarmene, hvorved skærstokkene faldt ned i lasten, og en af disse ramte en havnearbejder, der blev kvæstet. Den tilskadedekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at skærstokkene ikke var forsvarligt sikrede.

DANSKE SØRETTERS DOMME

eller udtalelser i 1954 om
søulykker overgået danske skibe.

- ⁵/₁ 54. Nørresundby søret.
SM. „Furbo“ af Nørresundby grundstødt d. ¹⁹/₆ 53 ved Fyns N.-kyst.
(Se D.S.U.S. 1953 nr. 81.)
F.s fører idømt en bøde på 100 kr. for overtrædelse af sølovens § 289 og af handelsministeriets bekendtgørelse af ²⁵/₉ 1948 om sejlansvisninger for skibe.
- ⁷/₁ 54. Vejle søret.
SM. „Hjælperen“ af Vejle kænret og sunket d. ¹¹/₄ 53 i Vejle Fjord.
(Se D.S.U.S. 1953 nr. 272.)
H.s fører idømt en bøde på 100 kr. for overtrædelse af sølovens § 26, 2. stk.
- ¹⁵/₁ 54. Nakskov søret.
SM. „Albatros“ af Hobro og S/S „Hebe“ af Aalborg kollideret d. ²⁶/₂ 53 i Nakskov Fjord.
(Se D.S.U.S. 1953 nr. 170 og 171.)
A.s fører idømt en bøde på 100 kr. for overtrædelse af § 10, 1. stk., i handelsministeriets bekendtgørelse af ²⁹/₇ 1927 ang. særlige regler for sejlads i indre dansk farvand.
- ²⁸/₁ 54. Esbjerg søret.
Ff. „Urda“ af Esbjerg grundstødt d. ²⁵/₇ 53 ved Rømmø V.-kyst.
(Se D.S.U.S. 1953 nr. 89.)
U.s fører frifundet for tiltale i medfør af sølovens § 289.
- ¹¹/₃ 54. Nakskov søret.
Ff. „Ternen“ af Langø og Ff. „Tove“ af Lohals kollideret d. ²⁰/₁ 53 i Femer Bælt.
(Se D.S.U.S. 1953 nr. 158 og 159.)
„Ternen“s fører vedtaget en bøde på 80 kr. for overtrædelse af sølovens § 289.
- ²⁰/₄ 54. Nørresundby søret.
SM. „Haabet“ af Nørresundby. Brand om bord d. ¹¹/₁ 54 i Københavns havn.
(Se D.S.U.S. 1954 nr. 305.)
H.s fører vedtaget en bøde på 20 kr. for overtrædelse af § 15 i lov om tilsyn med skibe af ²⁸/₃ 1951.
- ¹³/₅ 54. Esbjerg søret.
Ff. „Helene“ af Esbjerg grundstødt d. ²⁰/₃ 52 ved Øland.
(Se D.S.U.S. 1952 nr. 58.)
H.s fører frifundet for tiltale i medfør af sølovens § 289.
- ²/₆ 54. Politimesteren i Svendborg.
M/S „Anglo Mærsk“ af København og M/S „Sloterdijk“ af Rotterdam kollideret i Middelhavet.
A. M.s fører vedtaget en bøde på 200 kr. for overtrædelse af søvejsreglernes regel 16.
- ³/₆ 54. Esbjerg søret.
Ff. „Sylvester“ af Esbjerg grundstødt og forlist d. ³¹/₇ 53 ved Jyllands V.-kyst.
(Se D.S.U.S. 1953 nr. 92.)
S.s bedstemand idømt en bøde på 150 kr. for overtrædelse af sømandslovens § 76.
Sagen indankedes for Vestre Landsret, der d. ³/₁₂ 54 frifandt den pågældende.
- ²/₇ 54 og ⁵/₁₁ 54. Byrum søret.
Ff. „Margrethe“ af Kolby-Kaas og SM. „Østerby“ af Østerby, Læsø, kollideret d. ¹/₁₂ 53 i Kattegat.
(Se D.S.U.S. 1953 nr. 236 og 237.)
Begge skibes førere vedtaget en bøde på 200 kr. for overtrædelse af sølovens § 289.
- ⁹/₈ 54. Rønne søret.
SM. „Merkurpaket“ af Rønne tørnet bølgebryder d. ²³/₅ 53 i Rønne havn.
(Se D.S.U.S. 1953 nr. 190.)
M.s fører vedtaget en bøde på 75 kr. for overtrædelse af sølovens § 289, og M.s bedstemand vedtaget en bøde på 50 kr. for overtrædelse af sømandslovens § 76.
- ¹⁰/₈ 54. Faaborg søret.
SM. „Gottfred“ af Fejø grundstødt d. ²⁵/₁₁ 51 ved Fyns S.-kyst.
(Se D.S.U.S. 1951 nr. 141.)
G.s fører idømt en bøde på 100 kr. for overtrædelse af sølovens § 289.
- ²⁶/₈ 54. Ærøskøbing søret.
M/S „Bes“ af Marstal grundstødt d. ¹/₁ 54 ved Jyllands V.-kyst.

- (Se D.S.U.S. 1954 nr. 1.)
 B.s fører idømt en bøde på 60 kr. for overtrædelse af sølovens § 289.
^{7/9} 54. Nyborg søret.
- M/S „Esso København“ af København minesprængt d. ^{25/12} 53 i Storebælt.
 (Se D.S.U.S. 1953 nr. 353.)
- E. K.s vagthavende styrmand vedtaget en bøde på 200 kr. for overtrædelse af § 1 i handelsministeriets bekendtgørelse af ^{25/9} 1948 om sejlanvisninger for skibe.
^{9/9} 54. Hirtshals søret.
- Ff. „Jørgen Brinch“ af Esbjerg grundstødt d. ^{21/3} 54 ved Jyllands V.-kyst.
 (Se D.S.U.S. 1954 nr. 22.)
- J. B.s vagthavende vedtaget en bøde på 100 kr. for overtrædelse af sømandslovens § 76.
^{5/11} 54. Marstal søret.
- SM. „Bonavista“ af Marstal. 2 mand kuloforgiftet d. ^{3/10} 53 i Smaalandsfarvandet.
 (Se D.S.U.S. 1953 nr. 372.)
- B.s fører vedtaget en bøde på 100 kr. for overtrædelse af § 4, stk. 7, i bekendtgørelse af ^{24/1} 1953 om opholdsrum i skibe, jfr. § 41 i reglement ang. transport til søs af farligt gods.
^{9/11} 54. Esbjerg søret.
- M/B „Linda“ af Esbjerg og M/S „Nordby“ af Nordby F. kollideret d. ^{7/5} 54 i Graadyb.
 (Se D.S.U.S. 1954 nr. 164 og 165.)
- L.s fører vedtaget en bøde på 30 kr. for overtrædelse af søvejsreglernes regel 2 a, jfr. regel 7 a.
^{2/12} 54. Esbjerg søret.
- Ff. „Vesta“ af Esbjerg påsejlet af Ff. „Hermann“ af Ymuiden d. ^{11/3} 54 i Nordsøen.
 (Se D.S.U.S. 1954 nr. 153.)
- V.s fører vedtaget en bøde på 50 kr. for overtrædelse af søvejsreglernes regel 15, c, 4.
^{2/12} 54. Nyborg søret.
- M/Fg. „Broen“ og D/Fg. „Holger Danske“, begge af Korsør, kollideret d. ^{23/2} 54 i Nyborg Fjord.
 (Se D.S.U.S. 1954 nr. 151 og 152.)
- B.s fører idømt en bøde på 1000 kr. for overtrædelse af sølovens § 289 og af søvejsreglernes regler 27 og 29 samt af anordning nr. 120 af ^{11/4} 1953 om udkigstjeneste i danske skibe.
 H. D.s fører frifundet for tiltale i medfør af sølovens § 289.
- Sagen er indanket for Østre Landsret.
^{8/12} 54. Nykøbing F. søret.
- SM. „Freia“ af Rønne. En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. ^{6/11} 52 i Nykøbing F. havn.
 (Se D.S.U.S. 1952 nr. 368.)
- F.s fører idømt en bøde på 100 kr. for overtrædelse af § 2 h, jfr. § 1, i handelsministeriets bekendtgørelse nr. 55 af ^{10/3} 1928 angående nærmere forskrifter for laste- og lossemidler m. m.
 F.s bestemand frifundet for tilsvarende tiltale.
- ^{9/12} 54. SØ- og handelsretten.
- M/S „Bangsbo“ af Aalborg og S/S „Indachu“ af Barcelona kollideret d. ^{24/8} 53 i Atlanterhavet.
 (Se D.S.U.S. 1953 nr. 211.)
- B.s fører vedtaget en bøde på 300 kr. for overtrædelse af sølovens § 289.
^{9/12} 54. Skagen søret.
- Ff. „Baunhøj“ af Hirtshals og Ff. „Gracia“ af Skagen kollideret d. ^{6/8} 54 i Skagerrak.
 (Se D.S.U.S. 1954 nr. 189 og 190.)
- G.s fører vedtaget en bøde på 400 kr. for overtrædelse af sølovens § 289.

TABEL A.

Art og antal af de for året 1954 opførte søulykker eller søskader.

Søulykkens art	Danske skibe																Fremmede skibe		Antal omkomne																													
	Årsag																		Danske skibe					Fremmede skibe																								
	Vejrforhold, strøm, tåge og andre naturårsager		Andre besætningen utilregnelige årsager		Mangler ved skib eller udrustning		Manglende eller utilstrækkelig udkig		Undladelse af at benytte loddet		Overlastning eller utilbørlig lastning		Skødesløs navigering		Andre fejl eller forsømmelser		Ukendt eller uopklaret		Fremmede skibe	Ialt	SM	S/S og M/S	Tilsammen	SM	S/S og M/S	Tilsammen	SM	S/S og M/S	Tilsammen	SM	S/S og M/S																	
	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S														Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer					
Grundstødning ..	20	9	11	8	—	—	—	—	1	1	—	—	—	2	11	4	1	1	19	45	63	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
Kollision, påsejling o.l.	7	8	10	19	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	8	10	20	21	1	3	48	65	1	—	—	2	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						
Tørnet under-vandshindring	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						
Kæntring	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
Sprunget læk ...	6	1	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	20	1	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Maskinhavari ...	—	1	13	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Andre havarier .	4	3	4	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	9	5	—	—	—	30	1	30	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Brand	—	—	7	7	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	3	3	—	—	12	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Forsvundet	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Minesprængning o.l. krigsårsag	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Overbordfald ...	1	1	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	2	—	—	8	—	1	1	9	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Andre ulykkestilfælde	—	—	6	6	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	—	—	1	6	11	17	—	—	3	—	6	—	9	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Ialt...	38	23	69	48	4	4	2	4	1	1	—	—	—	2	22	20	28	25	21	55	185	182	—	—	14	—	54	2	68	2	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Samlet antal opførte søulykker =

367

TABEL B.

Art og antal af de i året 1954 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	3	117	—	—	3	117
Kollision	5	114	—	—	5	114
Kæntring	—	—	2	1637	2	1637
Brand	5	532	1	5720	6	6252
Forsvundet	—	—	—	—	—	—
Krigsskade	—	—	1	478	1	478
Andre årsager	8	307	2	3025	10	3332
Ialt...	21	1070	6	10860	27	11930

TABEL C

Danske og fremmede skibes grundstødninger m. m. i året 1954 på danske kyststrækninger og i inderfarvande.

Kyststrækninger og inderfarvande	Danske skibe					Fremmede skibe					Ialt	Tab af menneskeliv			
	Strandinger m. m.				Tilsammen	Strandinger m. m.				Tilsammen		Ialt	Danske	Fremmede	Ialt
	uden forlis		med forlis			uden forlis		med forlis							
	SM.	S/S og M/S	SM.	S/S og M/S		SM.	S/S og M/S	SM.	S/S og M/S						
Jyllands vestkyst (til Hanstholm)	1	2	2	—	5	—	1	—	—	1	6	—	—	—	
Jyllands nordvestkyst (Hanstholm—Grenen) — ...	2	—	—	—	2	—	1	—	—	1	3	—	—	—	
Jyllands østkyst (Grenen—Skanseodde)	7	1	—	—	8	—	5	—	—	5	13	—	—	—	
Jyllands østkyst (Skanseodde—Grænsen) .	2	—	—	—	2	—	2	—	—	2	4	—	—	—	
Limfjorden	6	1	—	—	7	1	4	—	—	5	12	—	—	—	
Læsø	—	—	—	—	—	1	1	—	—	2	2	—	—	—	
Anholt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fyns nordkyst m. Samsø	3	1	—	—	4	—	6	1	—	7	11	—	—	—	
Fyns vest- og sydvestkyst (Strib—Faaborg)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fyns østkyst m. Langeland .	3	1	—	—	4	1	2	—	—	3	7	—	—	—	
Farvandet syd for Fyn	3	1	—	—	4	2	1	—	—	3	7	—	—	—	
Ærøs syd- og sydvestkyst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Sjællands vestkyst med Sprogø	—	1	—	—	1	1	3	—	—	4	5	—	—	—	
Sjællands nordvest- og nord- kyst (Røsnæs—Gilbjerg Hoved) med Hesselø	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	
Sjællands østkyst (Gilbjerg Hoved—Jungs Hoved) med Amager	2	—	—	—	2	2	7	—	—	9	11	—	—	—	
Saltholm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Middelgrund	—	—	—	—	—	1	3	—	—	4	4	—	—	—	
SM.ålandsfarvandet (Grøn- sund, Ulvsund, Bøge- strømmen og Guldborg- sund indbefattet)	1	1	—	—	2	3	3	—	—	6	8	—	—	—	
Lolland-Falsters syd- og vestkyst	1	—	—	—	1	2	3	1	—	6	7	—	—	—	
Møns nord-, øst- og sydkyst (Ulfshale—Tolken samt Falsters østkyst	—	1	—	—	1	2	3	—	—	5	6	—	—	—	
Bornholms syd- og vestkyst .	1	—	1	—	2	1	—	—	—	1	3	—	—	—	
Bornholms nord- og østkyst .	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Ialt...	37	10	3	—	50	17	45	2	—	64	114	—	—	—	

ALFABETISK NAVNEREGISTER

Adriana, Frederiksværk, SM.....	348	Daggry, Gilleleje, Ff.	239
Albatros, København, SM.....	81	Dagny, Amager, Ff.	308
Alberta, Frederiksværk, SM.....	273	Dan, Masnedsund, SM.	303
Alex, Odense, SM.....	159	Dejrø, Ærøskøbing, SM.	42
Alexandra, Esbjerg, S/S	48	Delfia, Marstal, SM.	281
Alwine, Hamburg, M/S	14	Deo Favente, Delfzijl, M/S	51
Amica, Malmø, Ff.....	95	Diesel, Esbjerg, Ff.	300
Anchou Michael, Panama, S/S	102	Dina Wal, Køge, SM.	267
Andrea, Egersund, SM.....	71	Disko, København, M/S	80, 154
Andreas Boye, Marstal, M/S	360	Dora, Burgstaaken, SM.	103
Ane-Lise, Thyborøn, Ff.	338	Dragen, Frederikshavn, S/S	15
Anna Marta, Hamburg, SM.	115	Dronning Ingrid, Korsør, M/Fg.	161
Anna Thekla, Hamburg, M/S	107	Dunja, København, M/S	40
Anne Kirstine, Esbjerg, Ff.	301	Dux, Hirtshals, Ff.	184
Annette S., Svendborg, M/S	144	Ebba Blumenfeld, Hamburg, S/S	31
Ann Katrin, Esbjerg, Ff.....	294	Eduard, Mariager, M/S	74
Antje, Graasten, SM.....	70	Eleonora Mærsk, København, M/S	4
Arabo, Oslo, S/S	35	Elinor, Rønne, SM.	93
Aranäs, Arnäs, SM.....	66	Elise, Sæby, SM.	287
Arcus, Bergen, M/S	112	Elise Stub, Rønne, SM.	268
Ariel, Ebeltoft, SM.	92	Elkana, Kolding, Ff.	333
Arresø, Frederiksværk, SM.....	97	Ella, Rønne, SM.	208
Arvi, Marstal, SM.....	54	Ellen Lis, Aarhus, SM.	356
Asia, København, M/S	355	Ellida, Hadsund, SM.	290
Atlantide II, København, M/S	88	Else Nielsen, København, S/S	345
Avalanche, Aldershot, Lf.....	79	Elvy, Fisketången, SM.	106
Axel Carl, København, S/S	60	Emma Johanna, Tyskland, M/S	341
Bachelor, Skovshoved, Lf.....	322	Emma Kjeld, Frederikshavn, Ff.	264
Baltic, Haren/Ems, M/S	37	Energi, Skagen, Ff.	325
Baunhøj, Hirtshals, Ff.....	189	Erato, Stade, SM.	47
Benny, Grenaa, Ff.....	283	Erik Boye, Marstal, M/S,	9
Bes, Marstal, M/S	1	Esso Balder, Nyborg, M/S	114
Bierum, Delfzijl, M/S	366	Esso København, København, M/S	194
Bjørn, Skagen, Ff.....	278	Etly Danielsen, M/S	330
Bodil Bech, Skagen, Ff.	73	Eva Marie, Kolding, SM.	46
B. & W. nr. 8, M/B	245	Expres, Nyord, SM.	260
Boja, Simrishamn, S/S	17	Forsøget, Frederiksværk, SM.	127, 254
Bolivia, København, M/S	351	Freja, Korsør, M/Fg.	306
Borelli, Delfzijl, M/S	52	Frem, Nykøbing M., SM.	205
Borgin, Vaag, Ff.	324	Frida, Marstal, SM.	295
Borodino, Hull, M/S	361	Frithiof, Mariager, SM.	108
Borreby, Aarhus, M/S	242	Fylla, København, S/S	343
Brigit Mærsk, København, M/S	329	Fyrskib nr. 10, København	209
Britta, Asaa, Ff.	101	Fyrskib nr. 16, København	210
Britta, Timmernabben, SM.	84, 363	Fyrskib nr. 17, København	192
Broen, Korsør, M/Fg.	151	Gerda, Allinge, SM.	43
Bussard, Scherlau, Ff.	8	Gerda Toft, København, S/S	302
California, Bremen, M/S	36	Gertrud Torm, København, M/S	318
Casana, Rotterdam, M/S	6	Gert Stærke, Ommel, M/S	142
Castor, Groningen, M/S	67	Gloria, Hasle, SM.	128
Ceresio, Marstal, M/S	19, 145, 230	Glückauf, Bremen, M/S	89, 246
Christa, Kolding, SM.	56	Gracia, Skagen, Ff.	190
Christine, Ribe, M/B	197	Grethe, Sæby, Ff.	272
Chr. Sass, København, M/S	292	Grethe Witting, Grenaa, SM.	75, 237
Cimbria, København, S/S	20, 288	Gudrun Mærsk, København, M/S	315
Condor, Hamburg, Lf.	68	Gummer, Ebeltoft, Ff.	365
Cremona, Svendborg, M/S	291	Haabet, Nørresundby, SM.	64, 305

Haabet, Kragenæs, SM.	100	Kvik, Marstal, SM.	252
Haabet, København, M/S	244	Königin Juliana, Groningen, M/S	30
Hafnia, Aarhus, M/S	65	Langeland, Marstal, SM.	166
Handy, Rønne, SM.	286	Langholm, Thyborøn, Ff.	275
Hanne Skou, København, S/S	216	Laura Mærsk, København, M/S	169
Hansa II, Hamburg, Lf.	62	Lea, Kalmar, SM.	34
Hans Beverstein, Hamburg, M/S	109	Leo, Marstal, M/S	135
Hans Egede, Sejrø, SM.	265	Lexa Mærsk, København, M/S	328
Hans Peter, Aalborg, SM.	155	L.H. Carl, København, S/S	202
Hebe, Hamburg, M/S	104	Lillebjørn, København, S/S	157
Hebelina, Leer, M/S	122	Lillebælt, Assens, SM.	195
Heddie, Grenaa, Ff.	229	Lilien, Bergen, M/S	354
Heimdal, Aalborg, SM.	33	Lilli, Skagen, SM.	349
Heimdal, Middelfart, Ff.	180	Linda, Esbjerg, M/B	164
Heimwärts, Hamburg, M/S	25	Lise Eg, Næstved, M/S	3
Helga Wehr, Hamburg, M/S	233	Lone Larsen, Aarhus, SM.	282
Helgebo, København, M/S	243	Lorna, København, M/S	187
Helgenæs, Aarhus, M/S	262	Lotta Dan, Esbjerg, S/S	141
Helgoland, Lübeck, S/S	111	Luna, Aarhus, SM.	217
Henrik Danica, København, M/S	359	Lydia Dan, Esbjerg, M/S	98
Henry Freeman, Sandevaag, Ff.	335	Læsø, Vesterø havn, M/S	274
Herta, Aruis, M/S	45	Løvdal, Farsund, M/S	87
Hildur, Tvedestrand, SM.	55	Majlith, Ærøskøbing, SM.	185
Hjørdis, Fuglefjord, Ff.	320	Mangan, Hamburg, M/S	13
Hjørdis Tordén, Uddevalla, M/S	346	Maran Atha, Skagen, Ff.	147
Holger Danske, Korsør, M/Fg.	152	Margit, Aarhus, Ff.	258
Hop, Bergen, S/S	11	Margot, Aarhus, SM.	219
Horsia, Horsens, SM.	193	Margrete, København, S/S	340
Hou, Lohals, SM.	352	Margrethe, Sæby, SM.	256
Hroar, København, S/S	342	Mariane, Rødvig, SM.	293
Høgafossur, Sandevaag, Ff.	223	Marie, Aabenraa, Ff.	257
Ilze, Kiel, M/S	123	Marie Boye, Marstal, M/S	125
India, København, M/S	312	Marie Schwinge, Bremen, M/S	96
Inge-Rose, Sæby, SM.	168	Marocco, København, M/S	226
Iran, London, M/S	38	MarSK Stig, Grenaa, M/S.	203, 218
Irene, Aarøsund, Ff.	255	Martha Normand, Skagen, Ff.	16, 279
Iris Thy, Marstal, SM.	339	Martin S., Svendborg, M/S	336
Jacob Jøbsen, Aabenraa, M/S.	119	Mary, Sønderborg, Ff.	316
Java, København, M/S	116	Mary Jensen, Nørresundby, M/S	215
Jens Bang, Aalborg, M/S	314	Meonia, København, M/S	179
Jens Wal, Køge, SM.	61, 134	Mette Skou, København, M/S	177
Johanne, Rønne, SM.	173	Mizpa, Hjerting, Ff.	311
Johanne, Hamburg, M/S	28	Mollou, Nykøbing F., SM.	191
Julius, København, S/S	137	Monsunen, Svendborg, SM.	85
Jørgen Basse, København, M/S	183	Møen, Aabenraa, M/S	344
Jørgen Brinch, Esbjerg, Ff.	22	Najaden, Køge, SM.	131
Jørgen Madsen, Marstal, SM.	211, 238	Naven, Lidköping, S/S	224
Jørgen Steen, Nykøbing F., SM.	206	Neptun, Rønne, SM.	199
Kalle, Snøgebæk, Ff.	285	Nettie, Rotterdam, M/S	78
Kamma Dan, Esbjerg, S/S	22a	Nevada, København, S/S	167
Karen, København, S/S.	146a, 146b, 297	Nordboen, Esbjerg, Ff.	298
Karen, Tejn, Ff.	158	Nordby, Nordby F., M/Fg.	165, 181
Karen Mærsk, København, M/S	228	Norden, Hirtshals, Ff.	319
Karen Schrøder, Aarhus, Ff.	276	Norden, Svaneke, Ff.	91
Karen Toft, S/S	136	Nordkap, København, M/S	231
Karla Marie, Vesterø havn, Ff.	162, 186, 270	Nordstjernen, Hamburgsund, SM.	113
Kate, Hamburg, M/S	99	Normandiet, København, M/S	49
Kay, København, S/S	138	Nudde, København, SM.	76, 247
Keyser, Rotterdam, M/S	353	N. V. Rough, Skagen, Ff.	240
Kirsten Mærsk, København, M/S	307	Nøne, Nordby F., M/S	182
Knudshoved, København, M/S	309	Oda-Hil, Skagen, SM.	26
Kornhaus, Emden, M/S	120	Okcident, Esbjerg, Ff.	299
Kornhaus IV, Emden, SM.	18	Olga Torm, København, M/S	327
Kronborg, Helsingør, M/Fg.	196	Olympia, Vesterø havn, SM.	241
Kronprinsesse Ingrid, Esbjerg, M/S.	321	Otla, Skagen, Ff.	313
Kurt, Frederikshavn, Ff.	117	Paddy, Thyborøn, Ff.	27

Palle, Odense, M/S	160	Svalen, Aarø, SM.	53
Palo, Bandholm, SM.	57, 82	Svanen, Middelfart, SM.	32, 280
Pan, København, M/S	139	Svanholm, Haugesund, S/S	58
Parkeston, Esbjerg, M/S	326	Svend, Ribe, M/B	198
Pasadena, København, M/S	150	Svendborg, Svendborg, M/S	129
Peder Most, Svendborg, SM.	132	Sventana, Kiel, Lf.	63
Peter Wessel, Larvik, M/Fg.	110	Sweden, Helsinki, M/S	118
Petrea, Udby, Ff.	271	Sylfe, Vejle, SM.	156
Pilen, Rønne, SM.	261	Søblomsten, Svendborg, SM.	266
P. Jæger, Sæby, Ff.	163	Taarnborg, København, S/S	148
Poul, Sæby, Ff.	337	Tartu, Rusland, S/S	21
Raila, Pernaja, S/S	225	Tello, København, M/S	130
Ramshøj, Ristinge, SM.	175	Ternen, Rønne, SM.	23, 249, 304
Rask, København, M/S	250	Thyra, København, S/S	310
Realma, Panama City, S/S	86	Tjaldur, Thorshavn, M/S	232
Reina, Hamburg, SM.	90	Tobruk, Gdynia, S/S	39
Rex, Frederikshavn, Ff.	188	Torjan, Odense, SM.	253
Riberhus, Horsens, M/S	234	Trafik III, Sønderborg, M/S	323
Rigmor, Skærbæk, Ff.	200	Triton, Rönäng, M/S	24
Rika, Groningen, M/S	77	Troja, København, M/S	7
Rikke Skou, København, S/S	251	Uffe, København, S/S	212
Risø, Roskilde, SM.	133	Uffe, Middelfart, S/S	222
Rombus, Puerto Limon, S/S	124	Ujarak, København, SM.	41
Rudolf, Göteborg, S/S	12	Unica, Esbjerg, Ff.	259
Salthorse, Inverness, SM.	59	Uraniensborg, København, S/S	2
Samoa, København, M/S	176	Uruguay, København, M/S	201
Samos, København, M/S	358	Varnæs, Aabenraa, M/S	69
Samson, Oddesund, Lgt.	332	Vega, Svendborg, SM.	269, 350
Sankt Ibb, København, M/S	362	Veli-Ragnar, Lovisa, S/S	5
Scandia, København, S/S	143	Venøsund, Struer, SM.	126, 296
Sct. Knud, Odense, S/S	178	Verna Clausen, Svendborg, M/S	235
Seine, Ommel, SM.	140, 248	Vesta, Aalborg, SM.	121
Siam, Sæby, Ff.	331	Vesta, Esbjerg, Ff.	153
Sibonga, København, M/S	334	Vesta, Svendborg, SM.	172, 204
Siri II, Svendborg, M/S	221	Vesta, Vangsaa, Ff.	364
Sjudarberg, Klaksvig, S/S	289	Vigen, Femø, SM.	214
Skanseodde, Fredericia, M/S	284	Viking, Fredericia, SM.	94
Skarreklit, Skagen, Ff.	277	Volo, Fakse Ladeplads, SM.	357
Skern, København, S/S	227	Vrist, Harbøre, Ff.	174
Sonja Madsen, Frederikshavn, Ff.	347	Wilhelm, Breiðholz, M/S	83
Sophie, København, S/S	149	Yaramaz, Göteborg, Lf.	72
Spes, Rotterdam, M/S	29	Yrsa, Aalborg, SM.	105
Stakksafossur, Kollefjord, SM.	263	Yrsa, Kämpersvik, SM.	171
Start, Marstal, SM.	44	Ærø, Ærøskøbing, M/S	207
Stellalis, Vejle, SM.	50	Østerbotten, Vasa, M/S	10
Stina Dan, Esbjerg, S/S	317	Østerby, Østerby, SM.	213
Støren, Undervandsbåd	170	Lodsbåd uden navn, Drejensodde	236