



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1947

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI OG SØFART

APRIL 1949

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 paa Grundlag dels af de i Henhold til nævnte Lov indsendte Udskrifter af Søforhør og Søforklaringer m. m. dels af foreliggende officielle Meddelelser og Oplysninger.



Indholdsfortegnelse.

Søulykker i 1947.....	5
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1947.....	67

1947.

1. S/S **Absalon** af København, 2144 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal.

Brand om Bord i Dagene $\frac{22}{6}$ — $\frac{25}{6}$ 47 i Haderslev.

Søforklaring i Haderslev d. $\frac{25}{6}$ 47.

D. $\frac{19}{6}$ Kl. 16³⁰ afgik A. fra Stettin til Haderslev med Briketter. Kort forinden A. d. $\frac{22}{6}$ Kl. 9⁰⁰ ankom til Haderslev, saas under en heftig Regnbyge Damp og Røg trænge op gennem Dækslasten paa 1- og 3-Lugen. Under Losningen af Ladningen, der bestod af Briketter, viste det sig, at der var Ild i 1-Lasten, og Losningen fortsattes, indtil de brændende Briketter var oplosset. D. $\frac{23}{6}$ Kl. 7⁰⁰, da Losning skulde paabegyndes fra Nr. 2 Lastrum, var Ild og Røg fra Lugen saa kraftig, at Mandskabet ikke kunde tage Lugerne af, hvorfor Brandvæsen fra Land med Røgdykkere blev tilkaldt. Der førtes 2 Slinger om Bord, hvorefter Losning paabegyndtes fra de Steder, hvor Ilden var værst. Kl. 17⁰⁰ var Ilden under Kontrol, hvorefter der ophørtes med at sprøjte. Natten mellem d. $\frac{24}{6}$ og $\frac{25}{6}$ opdagedes Ild i Nr. 3 Lastrum, men ved Hjælp af Skibets Spuleslange lykkedes det at holde Ilden nede. Den $\frac{26}{6}$ Kl. 14⁰⁰ var A. udlosset. Ved Branden fik Skibet Dæk, Lugekarme samt Skibssiden om Bb. beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes Selvantændelse i Ladningen.

2. B/B **Activ** af København, 48 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal.

a) Kæntret d. $\frac{27}{4}$ 47 i Københavns Havn; 1 Mand omkommet.

Søforhør i København d. $\frac{29}{4}$ 47. Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{1}{5}$ 47.

Kl. ca. 16³⁰, da A. under en let SV.-lig Brise som agterste Bugserbaad assisterede M/S »Bornholm« af København ind i Kalkbrænderihavnen og i en Afstand af ca. 7 m tværs ud for B.s Stb.s Laaring befandt sig ca. 75 m N. for Indsejlingen til Kalkbrænderihavnen styrende samme Kurs som B., besluttedes det at dreje Stb. rundt og ride Slæbewiren ned. Maskinen blev beordret Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Stb.; men inden det lykkedes at faa Nedrideren halet igennem og sat fast, totnede Slæbewiren op, og A., der nu laa tværs paa Sejlretningen, blev trukket helt over paa Bb.s Side. Det forsøgtes at udløse Slæbewiren med Slipapparaterne fra Styrehuset og Dækket, men disse virkede ikke, hvorefter A. umiddelbart efter fyldtes med Vand, der strømmede ned gennem Maskintrappen, og sank. Af de 4 ombordværende blev dé 3 bjærget af en tililende Motorbaad, medens Skibets Maskinmester Karl Kristian Hansen af København omkom.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes et Samtræf af uheldige Omstændigheder.

b) Paa Rejse fra Jernhavnen til Gasværkshavnen med 2 Lægtene paa Slæb.

Kollideret d. $\frac{8}{7}$ 47 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{22}{7}$, 47 og $\frac{13}{8}$ 47.

Kl. ca. 15⁰⁰, da A. med 2 Lægtene paa Slæb var ved at styre gennem Knippelsbro, tændtes Signal for Gennemsejling for en S. fra kommende Sandpumper »Kay«. K. styrede med stærk Fart mellem den Ø.-ligste Lægter og Brohovedet, men tørnede mod Lægteren og blev derved drejet Stb. over, saa K. tørnede mod Brohovedet.

Af den af K.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib Kl. 14⁵⁰ passerede Langebro for N.-gaaende. Maskinen beordredes nedsat Fart, til Signalet for Gennemsejling tændtes paa Knippelsbro. Da en Vandbaad styrede hen foran K., nedsattes Farten yderligere. For S.-gaaende i Broaabningen saas A., der laa midt i Løbet, trække Ø.-over. Der afgaves gentagne Gange Advarselssignal, og K. holdt sig saa langt i Stb.s Side af Løbet som muligt, men den yderste Lægter var saa langt ude i Løbet, at Kollisionen indtraf som ovenfor beskrevet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at A. ikke holdt sig tilstrækkeligt langt i Stb.s side af Farvandet.

3. M/S **Agernæs** af København, 212 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Staal.

Paasejlet d. $\frac{15}{4}$ 47 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{7}{6}$ 47.

Kl. ca. 15²⁰, da A. laa oplagt i Belvedere Kanalen, skulde S/S »Pan« af København bugsere Lægter »KHV 12« ind i Kanalen. Herunder tørnede Lægteren imod A.s Stb.s Laaring, hvorved der fremkom et Par mindre Buler i Skibssiden, og Apteringen beskadigedes.

Af den af P.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da P. med Lægteren paa Slæb med ganske langsom Fart skulde dreje ind i Belvedere Kanalen, hvor der netop var Plads til, at Lægteren kunde passere forbi A., førte Vinden Lægteren over imod A., hvorved Paasejlingen skete som ovenfor anført.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

4. M/Sk. **Agnete** af Odense, 64 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Rejse fra Agnesberg til Göteborg Ballast.

Tørnet Duc d'Albe d. $\frac{30}{6}$ 47 paa Götaelven.

Søforklaring og Søforhør i Odense d.^{7/7} 47.

Kl. 16³⁰ afsejlede A. fra Agnesberg. Det blæste en let Brise, og der løb en stærk medgaaende Strøm. Kl. ca. 17⁰⁰ saas tæt forude en Duc d'Albe, og Motoren, der gik Halv Kraft Frem, blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede A. mod Duc d'Alben med Stb.s Side af Stævnen, hvorved Kranbjælken brækkede.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Strømforholdene samt den Omstændighed, at Føreren blev blændet af Solen.

5. S/S **Agnete** af Svendborg, 147 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

Sunket den ^{6/9} 47 i Svendborg Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.^{10/9} 47.

Kl. ca. 8⁰⁰, da A. laa fortøjet ved Kaj i Svendborg Havn, paabegyndtes Kulfyldning i Bb.s Kulkasse. Herunder fik Skibet stærk Slagside, og nogen Tid efter opdagedes det, at der var meget Vand i Skibet, som kort efter sank med Forskibet. En Undersøgelse viste, at Vandet var trængt ind gennem et aabentstaaende Køje under Hoveddækket i Bb.s Side i Forskibet.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

6. S/S **Alabama** af Odense, 4575 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Drammen til Buenos Aires i Ballast.

En Mand forsvundet d. ^{22/5} 47 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Buenos Aires d.^{11/6} 47. Søforhør i København d.^{28/8} 47.

Kl. ca. 0²⁵ blev 1. Styrmand Carl Henrik Bertelsen af København set i Undertøj paa Dækket i Bb.s Side ud for 3-Lugen paa Vej til sit Kammer. Kl. 7⁰⁰, da A. under en jævn SØ.-lig Brise befandt sig paa ca. 6° S. Brd. 33° V. Lgd., vilde Føreren tilse den paagældende, der var sygemeldt paa Grund af en Mave- lidelse; men Styrmanden var ikke paa sit Kammer. Kl. 8⁰⁰, da Styrmanden stadig ikke var kommet til Stede, blev en Eftersøgning om Bord iværksat. Da Eftersøgningen var resultatløs, blev Skibet Kl. 9²⁰ lagt paa modsat Kurs, og der holdtes skarpt Udkig til Kl. 15³⁰, da A. genoptog sin tidligere Kurs. Eftersøgningen fortsattes til Solnedgang uden Resultat.

Anm. Ministeriet maa antage, at den forsvundne under et Ildebefindende er faldet over Bord.

b) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.^{17/9} 47 i Aalborg Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.^{17/9} 47.

Kl. 11²⁰, da A. laa ved Cementfabrikken Rørdal og lastede Cement i Sække, styrtede en Længe, der vejede 1200 kg, ned. En Arbejder, der opholdt sig paa Kajen under Længen, blev ramt af de nedfaldende Sække og brækkede det ene Ben. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Aarsagen til Ulykken skyldes, at Damptrykket i Spillet har været for lavt.

c) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.^{10/2} 47 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ^{11/2} 47.

Kl. 14²⁵, da A. laa i Kalkbrænderihavnen, var en Arbejder fra Nordhavnsværftet beskæftiget med at reparere det nederste Trin paa Lugekarmens Lejder i 3-Lugen. Herunder mistede den paagældende, da han fra Lejderen vilde træde ud paa 2 over den delvis afdækkede Underlast tværskibs anbragte Luge- dæksler, Balancen og faldt ned i Underlasten, et Fald paa ca. 8 m. Den tilskadekomne blev i en til- kaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

7. S/S **Alexandra** af Esbjerg, 1463 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Hejse fra Leith til Esbjerg Ballast.

Tørnet Kaj d.^{4/4} 47 i Esbjerg.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ^{5/4} 47. Søforklaring i Esbjerg d. ^{11/4} 47.

Kl. 10⁰², da A. med langsom Fart passerede Indsejlingsmolerne ved Esbjerg, beordredes Maskinen Stop. Strømmen var indgaaende. Herved mistede A. Styret, og Stævnen førtes af Strømmen Stb. over. Maskinen beordredes Langsomt Frem, og Roret blev lagt Bb. Saa snart A. begyndte at dreje til Bb., blev Maskinen atter stoppet og derefter kastet Fuld Kraft Bak. Kort efter tørnede A. med Stævnen haardt mod Englandskejens V.-lige Mole, hvorved Stævnen blev bøjet og nogle Nagler bortsprængtes.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Strømforholdene.

8. Ff. **Alfa** af Skærbæk.

Grundstødt d. ^{22/9} 47 ved Anholts S.-Kyst.

Søforklaring i Grenaa d. ^{8/10} 47.

Kl. ca. 21¹⁵, da A. under en frisk VNV.-lig Brise laa opankret i Pakhusbugten, sprang Vinden til SSV. og friskede. Kort efter sprængtes Ankerrossen, og inden det lykkedes at faa Motoren startet, grund- stødte A. Kl. ca. 21³⁰ i Pakhusbugten og blev staaende. D.^{5/10} Kl. ca. 18⁰⁰ kom A. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

9. S/S **Alice** af København, 1196 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

a) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.^{2/4} 47 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.^{3/4} 47.

Kl. ca. 17³⁰ gik en Mand af Besætningen ned paa Nr. 2 Mellemdæk, hvor der var mørkt, for at sætte Pensler i Vand. Herunder styrtede den paagældende gennem Mellemdækslugen, der ikke var tildækket, ca. 6 m ned i Underlasten og fik Ryggen beskadiget. Den tilskadekomne blev d.^{3/4} om Morgenen i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at den tilskadekomne, der var vidende om, at Mellemdækslugen var utildækket, er snublet over Lugekarmen.

b) 1 Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. ^{9/12} 47 i Gdynia.

Søforklaring i Gdynia d. $10/12$ 47.

Kl. 22³⁰, da Kok Thomas With, der havde været paa Besøg om Bord i S/S »P. N. Damm« af København, som laa fortojet i Nærheden af A., traadte ned paa Kajen fra P. N. D.s Lejder, snublede han over en Fortøjningswire og faldt i Vandet og forsvandt. En Eftersøgning iværksattes, og d. $10/12$ Kl. 0⁵⁰ fandt man Liget af den overbordfaldne.

Anm. 1. Den omkomne var: Letmatros Helge Kaj Edvin Walther af København.

Anm. 2. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

c) Kollideret d. $9/4$ 47 i Københavns Havn.

Søforklaring i Kalundborg d. $26/4$ 47.

Se Nr. 135.

10. Ff. **Aline** af Ebeltoft, 10 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Skruet ned af Isen d. $6/4$ 47 i Ebeltoft Vig.

Søforklaring i Ebeltoft d. $19/4$ 47.

Kl. ca. 3⁰⁰, da A. laa til Ankers under Helgenæs, friskede Vinden til Kuling fra V. med Regntykning, hvorfor Motoren blev startet. Kl. ca. 4⁰⁰ saas Is forude, og der lettedes for at staa til Søs. Kort efter prajedes fra Ff. »Havlykke«, der befandt sig i Nærheden, om Bugserhjælp, og en Trosse blev fastgjort om Bord i H. Da Bugseringen skulde begynde, saas en Baad komme fra Land tværs for A., og førend Baaden var kommet klar, blev A. og H. af Isen drevet ind i Ebeltoft Vig, hvor H. straks sank, medens A. blev læk, men holdtes oppe af Isen. Lækagen blev stoppet med Køjetoj, men Kl. ca. 11⁰⁰, da Isen løsnedes, sank A.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

11. M/B **Aja** af Middelfart, 6 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Middelfart til Snoghøj med Passagerer.

Kollideret d. $17/8$ 47 i Lillebælt; 1 Mand kommet til Skade.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $10/9$ 47. Søforhør i Middelfart d. $10/9$ og $31/10$ 47.

Kl. ca. 23 afgik A. fra Middelfart. Da A. befandt sig 200—300 m fra Middelfart Havn, tørnede A. med Stævnen mod et andet Fartøj, der viste sig at være M/B »Ellen Margrethe« af Middelfart, uden at E. M. i Forvejen var observeret. Ved Kollisionen blev Rorgængerer slynget omkuld, hvorved han brækkede begge Ben.

Af den af E. M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da denne Baad, der var paa Rejse fra Snoghøj til Middelfart, Kl. ca. 23²⁰ i klart Vejr befandt sig 200—300 m fra Middelfart Havn, saas et Lys forude om Bb. Skruen blev straks slaaet fra, og Roret lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter tørnede det andet Fartøj med Stævnen imod E.M.s Bb.s Bov.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der om Bord i begge Fartøjerne ikke er holdt behørigt Udkig.

12. M/Gl. **Alva** af Aalborg, 99 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Jern. Paa Rejse fra Aalborg til København med Tørv.

Grundstødt d. $26/9$ 47 i Kattegat.

Strandingsberetning dat. $27/9$ 47. Søforhør i København d. $30/9$ 47.

Kl. 3²⁵ passerede A. i stille, klart Vejr $1/2$ Sm. N. om Lystønden paa $56^{\circ}32'9''$ N. Brd. $11^{\circ}08'7''$ Ø. Lgd., hvorefter der styredes SØ $1/2$ Ø. Kl. 6⁴⁵ tog A. Grunden ca. 400 m NØ. for Fyrbaaken paa Lysegrunden. D. $27/9$ Kl. 15³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at ca. 40 Tons af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Føreren af A. dels har sat Kursen ret paa Lysegrunden, dels har undladt at give Bedstemanden, der havde Vagten, Ordre til at varsko, naar Lysegrundens Fyr kom i Sigte.

13. M/S **Alø** af Oslo, 176 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Træ. Paa Rejse fra Larvik til Næstved med Træmasse.

Sprunget læk d. $28/8$ 47 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Næstved d. $30/8$ 47.

D. $27/8$ Kl. 21³⁰ tog A. Lods paa Københavns Red. D. $28/8$ Kl. 3³⁰ opdagedes Vand i Motorrummet. Kl. 4¹⁵ stoppedes Motoren, idet Vandet var steget op under Svinghjulet. Alle Mand kaldtes til Pumperne, og Kl. 5¹⁵ var Skibet læns, og Rejsen fortsattes. Efter Ankomsten til Næstved opdagedes en Lækage i Bb.s Side forude i Lastrummet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.

14. M/Gl. **Andrea** af Egersund, 80 Res. T. Br. Bygget 1895 af Jern og Staal.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $25/8$ 47 i Graasten Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $26/8$ 47.

Kl. ca. 8¹⁰, medens A. laa fortojet i Graasten Havn, skulde Skibets Lossebom løftes. Da Nokken af Bommen var i en Højde af 3—4 m over Kajen, sprængtes Hangeren, og Bommen styrtede ned Og ramte en Person, Kristen Nielsen Clausen af Vindeby, der opholdt sig paa Kajen, i Hovedet, hvorved den paa-gældende dræbtes paa Stedet. En Undersøgelse af Hangeren viste, at flere Traade i Brudstedet var smeltet over og Hampekvalen forbrændt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at den Wire, der anvendtes til Hanger, ved en tidl. Lejlighed har været i Berøring med en Kulkrans Strømskinne og derved delvis overbrændt.

15. Ff. **Ane** af Hvide Sande, 20 Reg. T. Br. Bygget 1939. Paa Rejse fra Hartlepool til Hvide Sande i Ballast.

Strandet d. $20/11$ 47 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $20/11$ 47. Søforhør i Ringkøbing d. $5/12$ 47.

Kl. ca. 17⁰⁰, da A. under en frisk SSØ.-lig Brise med høj SØ var under Indsejling til Hvide Sande ved Højvande og befandt sig ca. 100 m VNV. for Ndr. Molehoved, rørte Fartøjet Grunden med Hælen paa

1. Revle, hvorved Motoren gik i Staa. A., der var begyndt at drive N. paa, blev kort efter opankret, men ca. 20 Minutter senere brækkede Ankerkæden, hvorpaa Fartøjet drev mod Land, og Kl. ca. 18⁰⁰ tog det Grunden lidt N. for Hvide Sande ca. 75 m fra Land og blev staaende. Besætningen, 4 Mand, reddedes ved Hjælp af Raketapparat fra Land.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Motorhavariet i Forbindelse med Vejrforholdene.

16. Ff. **Anna** af Frederikssund, 3 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Frederikssund til København med Aal Strandet og forlist d. ¹³/₉ 47 ved Sveriges V.-Kyst.

Indberetning gennem Udenrigsministeriet dat. ¹⁵/₉ 47. Søforhør i Frederikssund d. ³/₂ 48.

D. ¹²/₉, da A. i haardt Vejr befandt sig omtrent paa Højde med Gilleleje, skulde der hældes Olie paa Brændstoffranken. Herunder tog Baaden en Sø over, hvorved der kom Vand i Olien, og kort efter gik Motoren i Staa. Baaden, der ikke havde Sejlføring, drev langsomt Ø. efter, og d. ¹³/₉ Kl. ca. 18⁰⁰ tog A. Grunden og blev staaende i Salviken ved Mølle. Den ombordværende reddede sig i Land, medens A. blev slaet til Vrag.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

17. Ff. **Anna** af København, 4 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kalveboderne til København.

Kollideret d. ¹¹/₄ 47 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. ²⁶/₄ 47.

Kl. ca. 21³⁰, da A. netop havde passeret Langebro for N.-gaaende, saas forude Sidelysene fra et Skib. Roret blev straks lagt lidt Stb. Da A. var kommet klar af det andet Skib, som senere viste sig at være B/B »Clara« af København, tørnede A. imod en Slæbetrosse, som sprængtes, og derefter imod en Pram — D.D.K. 10 — som blev bugseret af C. Ved Kollisionen fik A. Stævnen knust, og flere Bord blev stærkt beskadiget.

Af den af C.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib, der havde Lægter D.D.K. 10 paa Slæb, efter at Knippelsbro var passeret, affiredede Toplanterne for at kunne lægge Masten ned under Passage af Langebro. Samtidig saas et modgaaende Fiskefartøj, tilsyneladende uden Lanterner. Fra C. blev der afgivet Varselsraab; men A. holdt tæt ned langs C.s Bb.s Side og tørnede umiddelbart efter imod Slæbetrossen til Lægteren, der var skaaret ca. 35° ud til Bb.

Anm. Ministeriet maa antages, at Kollisionen skyldes, at Lægteren ikke førte Lanterner.

18. M/Gl. **Anna** af Svaneke, 46 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Eg. Paa Rejse fra Vang til København med Kant- og Brosten.

Grundstødt d. ²¹/₁₁ 47 ved Sveriges S.-Kyst.

Søforhør i København d. ¹⁸/₁₂ 47.

D. ²⁰/₁₁ Kl. ca. 23⁰⁰ havde A. Lystønden ved Smøgen tværs; der styredes misv. V. Vinden var tiltagende fra S. med Regn og Snetykning. D. ²¹/₁₁ Kl. 2 begyndte Motoren at gaa ujævnt, for straks derefter at stoppe, hvorefter der fortsattes for Sejl alene. Det forsøgte forgæves at reparere Motoren. Vinden trak efterhaanden om i SV. og friskede til Storm, hvorfor Skibet drejedes til Vinden. Der loddedes herefter Vanddybder paa 21 m, 20 m, 16 m, 15 m, 10 m, 7 m, 5 m, og Kl. ca. 4 begyndte A. at hugge i Grunden. A. blev nu opankret, men drev med Ankeret og tog Grunden lidt Ø. for Gisløv ca. 250 m fra Land og blev staaende. Besætningen blev i et tilkaldt Fiskefartøj indbragt til Trelleborg. D. ⁸/₁₂ Kl. 13¹⁵ kom A. flot ved fremmed Hjælp, efter at ca. 40 Tons af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Motorhavariet i Forbindelse med Vejrforholdene.

19. S/S **Anna Rita** af Dragør, 495 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal.

Brand om Bord d. ³/₁₁ 47 i Holbæk Havn.

Søforklaring i Køge d. ⁶/₁₁ 47.

Kl. ca. 18³⁰, da A. K. laa i Havnen og lossede Salpeter, opdagedes det, at det brændte i Nr. 2 Last- rum. Det lykkedes i Løbet af 10 Minutter at slukke Ilden ved Hjælp af Skibets Brandslukningsmidler.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Branden.

20. Ff. **Annie** af Kalundborg. Bygget 1904. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Kalundborg.

Havareret d. ²⁸/₁ 47 i Kalundborg Fjord; sat paa Grund.

Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. ¹⁰/₂ 47.

Kl. ca. 18, da A. befandt sig ud for Gisseløre, tørnede Fartøjet imod en svær Isflage, hvorved en Planke i Boven blev trykket ind. Da A. begyndte at synke, tilkaldtes Hjælp fra en Fiskerbaad, der bugserede A. ind til Kalundborg Havn, hvor Fartøjet sattes paa Grund. A. er senere blevet bjerget.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

21. M/S **Arkansas** af København, 3591 Reg. T. Br. Bygget 1947 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ¹⁵/₁₁ 47 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ¹⁵/₁₁ 47.

Kl. 9²⁰, da en Mand af Besætningen var paa Vej op ad Lastlejderen fra Nr. 3 Underlast, mistede han sit Tag i Lugekarmen paa Mellemdækket og styrtede ca. 6 m ned i Underlasten, der var tom. Ved Faldet beskadigede han Ryggen og den ene Fod og blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

22. M/S **Asbjørn** af København, 4387 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Staal. Paa Rejse fra Baltimore til Korsør med Kul.

Grundstødt d.^{2/5} 47 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d.^{10/5} 47.

Kl. 11³² havde A. Halskov Rev Fskb. tværs om Bb. i en Afstand af $\frac{1}{4}$ Sm. Det blæste en let ØSØ.-lig Brise. Der styredes retv. 193°. Kl. 12⁰⁵ kom Lods om Bord, hvorefter Sejladsen fortsattes efter Lodsens Anvisning. Kl. 12²⁰ tog Skibet Grunden paa 6,5 m. Pullen ud for Korsør Havn og blev staaende. D. ^{6/5} Kl. 12⁴⁵ blev A. bragt flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at ca. 800 Tons af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Lodsens led under Følgerne af en Hjernerystelse.

23. Ff. **Asta** af Sæby, 8 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Asaa Rende til Sæby.

Grundstødt og forlist d.^{14/10} 47 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Sæby d. ^{17/10} 47.

Kl. ca. 12 afsejlede A. fra en Fiskeplads i Asaa Rende. Vejret var taaget, og det blæste en S.-lig Brise. Efter en Times Sejladss stoppede Motoren. Et Lodskud viste $2\frac{1}{2}$ Fv. Vand. Der fortsattes for Sejl alene paa ØNØ.-lig Kurs, og kort efter tog Fartøjet Grunden paa Stensnæs Flak ud for Voersaa ca. $3\frac{1}{2}$ km fra Land og blev staaende. A. er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage.

24. S/S **Astrid** af København, 1743 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

Brand om Bord d. ^{2/11} 47 i Gdansk; 3 Omkomne.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ^{13/11} 47; Søforklaring i Gdynia d. ^{5/11} og i Frederikshavn d. ^{13/11} 47.

Kl. ca. 0⁰⁰, medens A. laa fortøjet ved Holmen i Gdansk, saas Røg vælte op af Lukafkappen forude. En Undersøgelse viste, at det brændte i Køjen i agterste Matroskammer; hvor en Mand laa og sov. Den paag. blev hurtigt reddet ud af Køjen, ligesom Resten af Besætningen, paa nær 3 Mand, blev reddet ud af Kamrene. Ilden blev i Løbet af kort Tid slukket ved Hjælp af Ildslukkere og Brandslanger. De ovennævnte 3 Mand, der var bevidstløse, blev herefter bragt ud af Kamrene og givet kunstigt Aandedræt og Coraminindsprøjtning. I en tilkaldt Ambulance blev de kørt paa Hospitalet, hvor det konstateredes, at Døden var indtraadt.

Anm. 1. De omkomne var: Matros Svend Ove Larsen af København samt Fyrboderne Karl Anker Jørgensen af Gørløse og Leo Edvard Hansen af København.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes Uforsigtighed i Forbindelse med Tobaksrygning.

25. S/P **Baldor** af København, 188 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Malmø til He 1 singør.

Kollideret d.^{5/6} 47 i Sundet.

Søforhør i København d.^{12/6} 47.

Kort efter at B. havde passeret Havnemolerne saas forude om Bb. den engelske Krydser »Cleopatra« og en svensk Bugserbaad »Dan« for indgaaende i Indløbet til Malmø Havn. Da Afstanden mellem B. og D., der med temmelig stor Fart gik frem til Stævnen af C. for at tage Slæber om Bord, var ca. 100 m, saas D. pludselig dreje Bb. over. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede B. med Stævnen mod D.s Stb.s Side. Ved Kollisionen fik B. ca. 1 m af Stævnen vredet Stb. over.

Anm. Søforklaring fra D. foreligger ikke.

26. M/S **Bantus** af Brevik, 88 Reg. T. Br. Bygget 1947 af Træ. Paa Rejse fra Skien til Skive med Salpeter.

Grundstødt d.^{23/8} 47 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. ^{24/8} 47.

Kl. 15⁰⁰ grundstødte B. under en let Brise med stærk v.-gaaende Strøm paa Klitgaards Hage. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Motorhavari.

27. M/Gl. **Bendy** af Hasle. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Allinge med Tørv.

Kollideret d. ^{9/7} 47 i Sundet.

Søforhør i København d. ^{10/7}, 47.

Kl. ca. 23⁰⁰, da B. under en svag S.-lig Brise befandt sig ca. $1\frac{1}{2}$ Sm. S.t.Ø. for Kronborg, saas forude om Bb. i kort Afstand en grøn Lanterne fra et Skib, der senere viste sig at være Ff. »Inga« af Grenaa. Om Bord i B. blev Roret straks lagt haardt Stb., og Farten mindskedes, men umiddelbart efter tørnede B. med Stævnen imod I.s stb.s Laaring, hvorved I. blev læk og sank. I.s Besætning — 2 Mand — optoges og landsattes i København.

Af den af I.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj befandt sig i Kronborg Fyrs S.-lige røde Vinkel, saas forude i en Afstand af 3—400 Fv. B.s Sidelanterne. I.s Ror lagdes lidt Bb., og Bedstemanden, der var alene paa Vagt, forlod derpaa Roret for at tilse Motoren. Da han ca. 5 Minutter senere kom op fra Motorrummet, var Skibene saa tæt ved hinanden, at en Kollision var uundgaelig, hvorfor Føreren blev purret. Umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at I.s Bedstemand har forladt sin Post ved Roret.

Anm. 2. Bedstemanden om Bord i I. har d. ^{13/5} 48 ved Søretten i Grenaa og Ebeltoft vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 10 Kr. for Overtrædelse af Sømandslovens § 84.

28. S/S **Benjamin F. Coston** af Pensarola, 7176 Reg. T. Br. Bygget 1944 af Staal. Paa Rejse fra New York til København med Kul.

Grundstødt d. ¹⁷/₇ 47 ved Skagens Rev.

Strandingsindberetning dat. ¹⁷/₇ 47.

Kl. 4⁰⁰ grundstødte B.F.C. under en let Ø.-lig Brise med V.-gaaende Strøm ved Skagens Rev ca. 2¹/₂ Sm. fra Land. Skibet er senere kommet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Skibets Fører tog Fejl af Afmærkningen.

29. M/B **Bente V** af Hellerup. Paa Rejse fra Dragør til Hellerup.

Brand om Bord d. ¹²/₆ 47 i Dragør Havn.

Politirapport dat. ¹²/₆ 47.

Kl. ca. 15³⁰ afsejlede B.V. fra Dragør. Da Baaden befandt sig midt imellem Fortøjningspælene i Haven, indtraf en voldsom Eksplosion, hvorved Motorkassen slyngedes højt op i Luften, og et Øjeblik efter var Baaden omspændt af Flamme. En af de ombordværende blev stærkt forbrændt og blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet. Branden slukkedes af Brandvæsen fra Land. Baaden blev totalt ødelagt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes, at Benzindampe i Motorkassen er blevet antændt og er eksploderet.

30. S/S **Bes** af København, 548 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Rudkøbing til Nykøbing F. med Roer.

Grundstødt d. ¹⁸/₁ 47 ved Langelands V.-Kyst.

Søforhør i Svendborg d. ²⁸/₁ og i Rudkøbing d. ⁸/₂ 47.

Kl. 16⁰⁰ afsejlede B., hvis Ror var havareret, saaledes at Skibet var manøvreudygtigt, fra Rudkøbing under Bugsering af S/S »Svava«, der havde Lods om Bord. Det blæste en jævn SV.-lig Brise med haard S.-gaaende Strøm. Kl. ca. 17⁰⁰, da Skibene befandt sig i den S.-lige Del af den gravede Rende over Bagergrunden, skar B. pludselig ud til Bb. og grundstødte umiddelbart efter i den V.-lige Side af Renden. Efter Grundstødningen blev Slæbetrossen kastet los, og S. vendte tilbage til Rudkøbing. Kl. ca. 21³⁰ lykkedes det ved Bakning med Maskinen at faa B. flot, hvorefter der ankrede i Fyrinien for ca. 30 Fv. Kæde. Ankeret holdt imidlertid ikke, og B. blev af Strømmen ført over mod Siø og tog kort efter Grunden lidt S. for Siø Anløbsbro og blev staaende. Kl. ca. 22⁰⁰ opdagedes det, at Kablet mellem Siø og Langeland var blevet beskadiget. D. ¹⁹/₁ kom B. flot ved Hjælp af S.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejr-, Strøm- og Isforholdene.

31. Ff. **Betty E. Gunnarsson** af Udbyhøj, 13 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Udbyhøj til Hadsund.

Grundstødt d. ⁹/₆ 47 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Mariager d. ²⁵/₉ 47.

Kl. ca. 15³⁰, da B. E. G. i klart, stille Vejr befandt sig ud for Als Odde, gik Føreren, efter at have givet en Mand af Besætningen Besked om, hvordan der skulde styres, ned for at tilse Motoren, der ikke fungerede rigtigt. Umiddelbart efter tog Fartøjet Grunden og blev staaende. B.E.G. kom kort efter flot ved egen Hjælp, men da Motoren var havareret, maatte den stoppes, hvorefter Fartøjet, der var læk, paany tog Grunden og blev staaende. D. ¹⁰/₆ om Morgenen blev Besætningen bjerget i Land af et andet Fiskefartøj.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Motorhavari i Forbindelse med ufor-sigtig Navigation.

32. 3^m M/Sk. **Birgitte Høeg** af Udbyhøj, 93 Reg. T. Br. Bygget 1900/44 af Eg. Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Sprunget læk og sunket d. ²⁴/₁ 47 i Kattegat.

Søforhør i København d. ²⁷/₁ 47.

D. ²³/₁ Kl. 17⁰⁰ lettede B.H. fra en Ankerplads ved Sejro, og Sejlsaden fortsattes mod Sjællands Rev, der passeredes Kl. 21⁰⁰. Kl. 23⁰⁰, da B.H., der under en opfriskende NØ.-lig Kuling befandt sig i Nærheden af Hesselø, tog en Del Vand over, besluttedes det at lægge Skibet med Stavnen op mod Søen, og Motoren sattes paa Halv Kraft Frem. D. ²⁴/₁ Kl. 4⁰⁰ opdagedes det, at Vandet strømmede ind mellem øverste og næstøverste Planke i Bb.s Side agten for Motoren. Det forsøgtes at tætte Lækagen med Tvist og Sejldug, men da Vandet vedblev at strømme ind, sattes Kursen mod Hundested. Kl. 5⁰⁰ naaede Vandet, der trods stadig Pumpning vedblev at stige, halvvejs op paa Svinghullet, og da Petroleumsfiltret fyldtes med Vand, gik Motoren i Staa, hvorefter der, under Afgivelse af Nødsignal, fortsattes for Storsejl og Klyver. Kl. 9⁰⁰ blev B.H., der havde sat Nødflag, observeret af et Fiskefartøj, der tog Skibet paa Slæb. Ca. ¹/₂ Time senere, da det var øjensynligt, at B.H. vilde synke, gik Besætningen i Jollen og blev optaget af det andet Skib. Kl. 9⁴⁵ krængede Skibet over og sank 3 Sm. NV.t.N. af Lystønden Grønne Revle N.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes, at Skibet har arbejdet gig læk i Søen.

33. S/S **Bjarke** af København, 2785 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

a) Paa Rejse fra San til Nørresundby med Fosfat.

Havareret d. ²⁹/₁₁ 47 i Atlanterhavet, søgt Nødhavn.

Søforklaring i Casablanca d. ⁴/₁₂ og i Nørresundby d. ¹⁷/₁₂ 47.

Om Morgenen konstateredes det ved Pejling, at B., der havde været udsat for haardt Vejr, havde 10 Tommer Vand i Nr. 1 Lastrum. En Undersøgelse viste, at der var opstaaet en Lækage i Dækket ved Forkant af 1-Lugen samt i Stævnen ved Bb.s Ankerklyds. Da B. ikke kunde holdes læns med egne Midler, blev Kursen Kl. ca. 12⁰⁰ ændret mod Casablanca, hvortil Skibet ankom d. ³⁰/₉ Kl. 10⁰⁰.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

b) Paasejlet Natten mellem d. ³⁰/₁₁ og ¹/₁₂ 47 i Casablanca.

Søforklaring i Nørresundby d. ¹⁷/₁₂ 47.

B., der laa fortøjet i Bøje, blev 2 Gange paasejlet af det amerikanske Skib »Edwin Drake«, der tørnede mod B.s Agterstævn, hvorved der fremkom en Bule.

Anm. Søforklaring fra E.D. foreligger ikke.

34. B/B Bjørn af Randers, 135 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal.Kollideret d. ²⁵/₆ 47 i Københavns Havn.Søforhør i København d. ²⁸/₆ 47.

Kl. 6²⁰ vilde B., der for s.-gaaende befandt sig ud for Havnegade, paa Grund af et modgaaende Skib passere den medgaaende T/L »Veritas«, der var under Bugsering, paa dennes Stb.s Side. Af Hensyn til det modgaaende Skib, skar V. haardt ud til Stb., hvorfor B.s Maskine blev beordret Fuld Kraft Bak, men herved drejede B. Stb. over og ramte »Sankt Ibb«, der laa fortøjet ved Havnegade. S. I. fik et Hul i Stb.s Bov og fik nogle Plader og Spanter bøjet. Af den af S. I.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da S. I. laa fortøjet ud for Havnegade, svingede B., der var for S.-gaaende i Havnen, pludselig over mod S. I., som blev ramt i Stb.s Side.

Anm. Ministeriet maa antage, at Paasejlingen skyldes, at intet af Skibene tilkendegav deres Manøvrer ved Signaler.

35. M/Sk. Bjørn Elfving af Skagen, 248 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

a) Paa Rejse fra Kotka til Aalborg med Træ.

Mistet Dækslast d. ¹⁵/₁₀ 47 i den finske Bugt.Søforklaring i Skagen d. ³⁰/₁₀ 47.

Kl. ca. 1⁰⁰, da B. E. under en frisk S.-lig Brise med høj Sø styrende en SV.-lig Kurs med Motoren gaaende Halv Kraft Frem befandt sig SV. for Hangø, begyndte Skibet at faa Stb.s Slagside. Kl. 2⁰⁰, da Slagsiden var ca. 45°, paabegyndtes Overbordkastning af Dækslast i Stb.s Side, indtil Slagsiden var reduceret til ca. 10°. Kl. ca. 5⁰⁰, da Vinden var frisket til Kuling, begyndte B. E. at faa Bb.s Slagside. Da Slagsiden var ca. 45°, blev der kastet Dækslast over Bord fra Bb.s Side. indtil Skibet laa paa ret Køl. Kl. 7⁰⁰ ændredes Kursen mod Utø. Efter Kursændringen fik B. E. atter Bb.s Slagside, hvorfor en Del af Dækslasten i Bb.s Side maatte kastes over Bord for at rette Skibet op.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

b) Kollideret og Motoren havareret d. ²⁷/₈ 47 i Nordsøen.Søforklaring i Skagen d. ¹/₉ 47.

Kl. 16⁰⁰, medens B. E. paa 58°51' N. Brd. 0°37' ø. Lgd. gik for langsom Motor, begyndte Krumtapleje Nr. 2 at varme. Motoren stoppedes, og en Undersøgelse viste, at fire Krumtaplejer var havarerede. Kl. ca. 18⁰⁰ opankredes B. E. Kl. ca. 20⁰⁰ begyndte Indladning af Sild fra Fiskefartøjer. Kl. ca. 22⁰⁰ gjordes Slæber klar til Bugsering af B. E. af 2 Fiskefartøjer. Herunder kom det ene Fiskefartøj — Ff. »Disco« af Skagen — ind under B. E.s Stævn, som to Gange under Duvninger huggede i D.s Bb.s Lønning, hvorved der opstod mindre Skade. D. ²⁸/₈ Kl. ca. 2⁰⁰ paabegyndtes Hjembugseringen. Kl. 14⁰⁰ var B. E.s Motor imidlertid repareret og B. E. fortsatte til Skagen ved egen Hjælp.

Af den af D.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da D. var ved at overføre en Slæber til B.E., der havde Motorskade, satte en Dønning D. ind under B. E.s Stævn, hvorved Kollisionen skete som ovenfor anført.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

36. M/S Bolivia af København, 4642 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Staal. Paa Rejse fra New York til Oslo.Kollideret d. ³⁰/₆ 47 ved Nordamerikas Ø.-Kyst.Søforklaring i New York d. ¹¹/₇ 47.

Kl. 4⁴⁹, da B. under en svag SØ-lig Brise med let diset Vejr befandt sig paa 40°42'5 N. Brd., 69°51' V. Lgd., saas ca. 4 Str. om Bb. en mindre Taagebanke og umiddelbart efter i samme Retning en Toplanterne og en mørk Skygge, der hurtigt nærmede sig uden at forandre Retning. Roret blev straks lagt haardt Stb. samtidig med, at der blev afgivet 1 kort Tone med Sirenen, hvorefter Motoren beordredes Kuld Kraft Bak. Umiddelbart efter, Kl. 4⁵¹, da det andet Skib. der viste sig at være S/S »St. Alban Victory« af Baltimore. befandt sig ret foran for B., tørnede B. med Bb.s Side af Stævnen med stor Kraft mod St. A.V.s Stb.s Side. Ved Kollisionen fik B. Stævnen knust.

Anm. Søforklaring fra St. A.V. foreligger ikke.

37. S/S Brattingsborg af København, 2781 Reg. T. Br. Bygget 1947 af Staal. Paa Rejse fra Barrow til Penkjuin i Ballast.Havareret d. ²⁸/₁₀ 47 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.Indberetning fra Ministry of Transport dat. ³¹/₁₀ 47.

Kl. 18⁴⁵, da B. under en sø-lig Kuling befandt sig i rum Sø, hørtes en bankende Lyd under Skibsbunden i Bb.s Side ud for Kulkasserne. Da Bankningen, der antoges at hidhøre fra Slingrekølen, tiltog stærkt i Løbet af Natten, blev Maskinen stoppet, og det lykkedes at faa Slingrekølen surret ved Hjælp af Wirer og Kæder. Det besluttedes at søge Nødhavn i Glasgow. hvortil Skibet ankom d. ³⁰/₁₀ Kl. 16⁰⁰.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes, at B. har tørnet drivende Vraggods.

38. Kf. Brimnes af Trangisvaag, 87 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.Havareret d. ⁵/₁₀ 47 i Nordsøen.Søforklaring i Esbjerg d. ¹¹/₁₀ 47.

Kl. 16⁰⁰, da B. under en svag V.-lig Brise befandt sig ca. 230 Sm. V.t.N. af Graadyb Barre, mærkedes et Stød i Skruen. Skruen blev straks koblet fra, og en Undersøgelse viste, at det ene af Skruens to Blade manglede. Kl. ca. 17⁰⁰ blev B. taget paa Slæb af 2 Fiskefartøjer og bugseret til Esbjerg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skruen har tørnet en drivende Genstand.

39. M/S British Earl af London, 8573 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Abadan til Stockholm med Brændselsolie.Minesprængt d. ¹⁸/₁ 47 ved Langelands Ø.-Kyst; sat paa Grund.

Strandingsindberetning dat. ²⁷/₁ 47.

Kl. 15¹⁸, da B. E., der havde Lods om Bord, befandt sig paa 54°59'5 N. Brd. 10°59'5 Ø. Lgd., blev Skibet minesprængt, hvorved det blev stærkt beskadiget. Kl. 16²⁰ blev Skibet sat paa Grund 2 Sm. S. for Tranekær Fyr. D. ²⁵/₁ Kl. ca. 10³⁰ kom B. E. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

40. Lgt. **Brønsodde** af København, 308 Reg. T. Br. Bygget 1944 af Jernbeton. Paa Rejse fra Hundested til Randers i Ballast.

Grundstødt og forlist d. ³⁰/₁₂ 47 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²/_i 48. Søforhør i Assens d. ⁴/₃ 48.

Kl. ca. 1³⁰, da B., der var under Bugsering, befandt sig i Nærheden af Hesselø, blæste det op til Storm fra NØ. med Sne. Pludselig sprængtes Slæbetrossen, og B. gik i Drift. Det lykkedes at opankre B. Bugserbaaden søgte forgæves atter at faa Forbindelse med B. Noget senere gik B. i Drift for Ankeret og tog Kl. ca. 19²⁰ Grunden ved Yderby Lyng paa Ø.-Siden af Sjællands Odde og blev staaende. Lægteren er senere blevet Vrag.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

41. M/Gl. **Bussard** af Schulau, 60 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Østersøen.

Grundstødt d. ⁴/₁₂ 47 ved Bornholms NØ.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ⁶/₁₂ 47.

Kl. 18⁰⁰ grundstødte B. under en let SV.-lig Brise med diset Vejr paa Karoline Skær ud for Listed. D. ⁵/₁₂ Kl. 13⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Trawleren under Forsøg paa at reparere sit Vod kom ind paa grundt Vand.

42. 3m M/Sk. **Böljan** af Skärhamn, 145 Reg. T. Br. Paa Rejse fra København til Lybæk med Stykgods.

Grundstødt d. ³¹/₁₀ 47 i Sundet.

Strandingsindberetning dat. ³¹/₁₀ 47.

Kl. 14³⁰ tog B. under en Ø.-lig Kuling med S.-lig Strøm Grunden ved Middelgrunden. Kl. 20³⁰ kom Skibet flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Lavvande.

43. M/S **C. F. Tietgen** af Aarhus, 1938 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til København med Passagerer og Stykgods.

Kollideret d. ¹¹/₈ 47 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. ¹³/₈ 47.

Kl. 7⁴⁵, da C.F.T. havde passeret Lystbaadehavnen, blev der afgivet 1 lang Tone med Luftfløjten som Opmærksomhedssignal, og samtidig beordredes Motoren, der gik Halv Kraft Frem, Ganske Langsomt Frem. Da Skibet befandt sig ud for Nrd. Toldbod, saas forude B/B »Jarl« af København bakke ud i Havneløbet fra Sdr. Toldbod. Kl. 7⁴⁹ blev Motoren stoppet. Da J. befandt sig midt i Løbet, gik J. frem og drejede til Stb. C.F.T.s Motor beordredes straks Fuld Kraft Bak. Straks efter drejede J. til Bb., hvilket tilkendegaves ved 2 korte Toner med Luftfløjten; men umiddelbart efter tørnede C.F.T. med Stævnen imod J.s Stb.s Side lidt agten for midtskibs. J. sank kort efter.

Af den af J.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Fartøj Kl. 7⁴⁰ bakkede ud fra Sdr. Toldbod, hvor det havde ligget fortøjet med Stævnen S. i, for at gaa ud i Yderhavnen. Da J. var naaet ud midt i Sejløbet, blev Motoren beordret Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Stb. Samtidig saas C.F.T. for indgaaende med Forskibet omtrent ud for Midten af Ndr. Toldbod. Da J. befandt sig ud for Toldbodbommens S.-lige Hjørne, styrede Skibene næsten lige imod hinanden. Samtidig blev der fra J. afgivet 2 korte Toner med Luftfløjten og givet haardt Bb. Ror, for at J. kunde passere mellem C.F.T. og Toldbodbommen. Umiddelbart efter saas C.F.T. dreje Stb. over, og da en Kollision syntes uundgaaelig, blev J.s Ror lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at J. handlede i Strid med Søvejsreglerne.

Anm. 2. Føreren af J. er ved en af Sø- og Handelsretten under ¹²/₁₀ 48 afsagt Dom idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 200 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 293.

44. Motorbaad **C. K. H.** af København, 8 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Flinterenden til København i Ballast.

Brand om Bord d. ²⁰/₉ 47 i Sundet.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ²²/₉ 47.

Kl. 18³⁰, da C.K.H. befandt sig i Farvandet SØ. for Prøvestenen, mærkedes stærk Brandlugt paa Førerpladsen. En Undersøgelse viste, at det røg kraftigt fra Kistebænken i Stb.s Side. Det forsøgtes at slukke den formodede Brand ved Hjælp af en Vædskeildslukker; men Ilden bredte sig efterhaanden til hele Baaden agten for Førerpladsen. C. K. H. søgte ind til Prøvestenshavnen, hvor Ilden blev slukket Kl. 19.

Anm. Ministeriet maa antage, at Brandens Opstaaen skyldes, at Udstødsrøret, der gaar igennem Kistebænken, var overophedet.

45. M/S **California** af København, 4576 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ¹⁸/₉ 47 i Københavns Havn.

Politirapport dat. ¹⁸/₉ 47.

Kl. ca. 15³⁰, medens C. laa fortøjet ved Langelinie, blev der fyret op under Skibets oliefyrede Donkeykedel. Ca. et Kvarter senere opdagedes der Ild i Optrækket over Forbrændingskammeret, hvorfor der lukkedes for Olietilførslen, og det besluttedes at udskifte en af Dysserne i Fyret. Herunder indtraf en Eksplosion i Fyret, hvorved en Mand af Besætningen, der befandt sig foran Fyrilaagen, blev stærkt forbrændt

i Ansigtet og paa højre Arm og Fod. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes, at en af Dysserne har været i Uorden, hvorved der har samlet sig Olie i Optrækket, hvor der derefter har udviklet sig Olie-dampe, som er blevet antændt ved Varmen fra Væggene i Optrækket.

46. M/Gl. **Capitana** af København, 288 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gøteborg til Rostock i Ballast.

Sprunget læk og sat paa Grund d.^{3/8} 47 ved Møn.

Strandingsindberetning dat. ^{4/8} 47.

Søforklaring og Søforhør i København d. ^{26/10} 47.

Kl. 23¹⁵, da C. i fint Vejr befandt sig ud for Møn, opdagedes det, at Skibet trak Vand. Da Lækagen ikke kunde findes og Skibet vedblev at trække Vand, blev C. sat paa Grund ca. 125 m fra Land. Den ^{4/8} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

47. M/Gl. **Charlotte Marie** af Sønderborg, 77 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Fredericia til Danzig med Superfosfat.

Motorhavari d. ^{25/4} 47 i Lillebælt.

Søforklaring i Sønderborg d. ^{7/5} 47.

Kl. 18⁰⁰ afsejlede C. M. fra Fredericia. Ca. 2 Timer senere havarede Ekscentriken til Kølepumpen, hvorfor Motoren maatte standses, og der fortsattes for Sejl alene.

b) Mistet Riggen d. ^{30/4} 47 i Lillebælt; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Sønderborg d. ^{7/5} 47.

Kl. 9⁰⁰ passerede C. M., der paa Grund af Motorhavari sejlede for Sejl alene, under en frisk ØSØ-lig Kuling Aarøsund. Da Skibet var tværs af Halk, friskede det med svære Regnbyger, hvorunder Mesanrigningen sprængtes og Mast og Sejl gik over Bord. Da Skibet ikke kunde frigøres for Rigningen, blev det Kl. 12⁰⁰ opankret i Slesvig Fjord. D. ^{1/5} søgtes Nødhavn i Sønderborg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

48. Ff. **Chr. Sømand** af Skagen, 34 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Skagerrak.

En Mand faldet over Bord og druknet d. ^{26/12} 47 i Skagerrak.

Søforhør og Søforklaring i Skagen d. ^{27/12} 47 og ^{5/2} 48.

Kl. ca. 11¹⁵ afgik C. S. under en VNV-lig Brise fra Skagen. Fisker Svend Steffensen af Skagen opholdt sig da paa Dækket for at klargøre Fiskeredskaberne. Ca. 20 Minutter senere saas den paagældende gaa agterefter. Da C. S. var naaet op N. for Grenen, blev Voddet sat, og da dette Kl. ca. 11⁵⁰ var ved at blive bjerget, savnedes den paagældende. Da Fiskeredskaberne var bjerget, blev C. S. sejlet ad samme Rute som paa Udturen tilbage til Skagen, idet der blev holdt Udkig efter den savnede. Den paagældende kom dog ikke til Syne og maa antages at være faldet over Bord og druknet.

49. M/T **Christian Holm** af København, 9119 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Aruba N.W.I. i Ballast.

En Mand sprunget over Bord og druknet d. ^{7/4} 47 i Atlanterhavet.

Søforklaring og Søforhør i Nyborg d. ^{22/5} 47.

Kl. 7⁰⁰, da C. H. befandt sig 22 Sm. V. for Flannen Island, saas Messedreng Verner Hougaard Larsen af Aarhus, der led stærkt af Søsyege, staa paa Stordækket i Bb.s Side ved Sommertank 4 med den ene Fod paa den lave Lønning. Inden det kunde forhindres, sprang den paagældende over Bord. Skibet blev straks lagt paa modsat Kurs, og en Redningskrans blev kastet ud. Den overbordsprungne blev forgæves eftersøgt i 3^{1/2} Time, hvorefter Rejsen fortsattes.

50. M/Gl. **Christine** af Nykøbing M., 35 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Bandholm til Aalborg med Byg.

Sprunget læk og sunket d. ^{5/1} 47 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Grenaa d. ^{6/1} 47.

D. ^{4/1} Kl. 18⁰⁰, da C. under en let SØ-lig Brise med Dønning befandt sig S. for Hesselø, opdagedes det, at der var meget Vand i Skibet, og at Motorpumpen ikke gav Vand. En Undersøgelse viste, at Pumpen var tilstoppet af Korn. Det forsøgtes at rense Pumpen, men inden Arbejdet hermed var tilendebragt, var der trængt saa meget Vand ind i Motorrummet, at Motoren gik i Staa. Der fortsattes nu for Sejl alene, og det forsøgtes at lænse ved Hjælp at Haandpumpen. Da denne hurtigt tilstoppedes af Korn, fortsattes Lænsningen med Pøse; men da Vandet stadig steg, besluttedes det at søge ind til Grenaa. D. ^{5/1} Kl. ca. 4³⁰ havde C. faaet saa stærk Slagside, at det besluttedes at forlade Skibet. Kort efter at Besætningen — 2 Mand — var gaaet i Jollen, sank Skibet ca. 600 m N.t.Ø. for Grenaa Havn.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes, at Pumpen er blevet tilstoppet.

51. M/Gl **Christine** af Svendborg, 37 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg. Paa Rejse fra Kalundborg til Svendborg med Gødning.

Sprunget læk d. ^{11/9} 47 i Store Bælt.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ^{18/9} 47.

Kl. 11¹⁰ afsejlede C. under en frisk V.-lig Brise fra Kalundborg. Da Skibet befandt sig udfor Asnæs, begyndte Motoren at arbejde ujævnt, og en Undersøgelse viste, at der var en Del Vand i Skibet. Skruen blev slaaet fra, og Skibet pumpet læns, hvorefter Rejsen fortsattes. C. vedblev imidlertid at trække Vand, og da der opdagedes en utæt Naad i Motorrummet, opankredes Skibet ved Dageløkke, og Lækagen tætnedes, hvorefter Rejsen fortsattes til Svendborg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.

52. S/S **Cimbria** af København, 2653 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Emden i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{6}{3}$ 47 ved Emsmundingen.

Søforklaring i Esbjerg d. $1\frac{8}{3}$ 47.

Kl. 1^{15} , da C. under svær Isgang fra Ø. laa til Ankers i Nærheden af Hubert Gat Lb., begyndte Skibet at drive for Ankeret. Ankeret lettedes straks, og der holdtes gaaende i Nærheden af Lysbøjen til Kl. 7, da der efter Anvisning fra Lodsbaaden styredes efter denne ind mod Emden. Det blæste en stiv Ø.-lig Kuling med Snetykning. Kl. 8^{25} anmodede Lodsens om, at C. blev vendt om, og under Vendingen tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. 10^{10} kom C. flot ved egen Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr.

53. M/Jt. **Clara** af Hadsund, 27 Reg. T. Br. Bygget 1869 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aarhus til Hadsund med Kul.

Havareret, sprunget læk og strandet d. $\frac{5}{6}$ 47 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Hadsund d. $\frac{11}{6}$ 47. Forlisansmeldelse dat. Mariager d. $\frac{20}{12}$ 47.

Kl. ca. 20^{00} , passerede C., der gik for Sejl og Motor, under en ØSØ.-lig Kuling med høj Sø Hjelms. Noget senere, da C. befandt sig ud for Rugaard Strand i en Afstand af ca. 4 Sm. fra Land, knækkede Rorkæden. Skibet blev løbet op i Vinden, og Skaden udbedredes ved Hjælp af Tovværk, hvorefter Rejsen fortsattes. Da det kort efter opdagedes, at C. var blevet læk, pumpedes læns; men da Skibet vedblev at trække Vand, lænsedes der atter noget senere med Pumpen, der imidlertid ophørte med at virke. Det forsøgtes forgæves at reparere Pumpen. Da C. befandt sig ud for Havkude, var Vandet i Motorrummet steget saa højt, at Motoren gik i Staa. Det forsøgtes at ankre; men da Ankeret ikke holdt, affyredes Nødraketter. Kort efter, da Ankeret fik Hold i Bunden, brækkede Ankerkæden, hvorefter det atter forsøgtes at ankre for et sværere Anker. C. vedblev imidlertid at drive mod Land, hvorfor der afbrændtes Nødblus. Kort efter mistedes ogsaa dette Anker, og det forsøgtes nu at sætte Jollen paa Vandet. Herunder blev denne slaaet læk mod Skibssiden og kæntrede, hvorefter Besætningen — 2 Mand — gjorde sig klar til at forlade Skibet ved Hjælp af Redningskransene og en tom Oliedunk, der var blevet surret sammen. Kl. ca. 4^{00} begyndte C. at hugge i Grunden. Noget senere blev Ungmanden slaaet over Bord af en svær Sø og trak herved Føreren, der sammen med Ungmanden havde surret sig fast til Redningskransen, over Bord. Føreren og Ungmanden naaede senere i Land i god Behold.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne og Strandingen skyldes Vejrforholdene.

54. Ff. **Claus** af Esbjerg, 37 Reg. T. Br.

Paasejlet d. $\frac{25}{3}$ 47 i St. Andrews Dock, Hull.

Indberetning fra Ministry of Transport dat. $\frac{28}{3}$ 47. Søforhør i Esbjerg d. $\frac{25}{10}$ 47.

Kl. ca. 19^{50} , da C. laa fortøjet ved Kajen i St. Andrews Dock, saas et Skib, der senere viste sig at være S/S »Storesund« af Haugesund, bakke ind i Dokken. Kort efter, da S. befandt sig i en Afstand af ca. 5m fra C., og der syntes at være Fare for Paasejling, blev Fortøjningen kastet los; men umiddelbart efter tørnede S. med Rorstammen mod C.s Stb.s Bov. Herved gled C. agterover og ramte Kajen med Bb.s Bov samt et bagved liggende Skib med Agterstævnen. Ved Kollisionen led C. nogen Skade.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

55. S/S **Concordia** af København, 2957 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Staal.

a) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{12}{5}$ 47 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{12}{5}$ 47.

Kl. 6^{30} , da C. laa fortøjet i Kalkbrænderihavnen, entrede Ungmand Rejner Meyer op i den 2 m høje Koksoprigning for at komme op paa Bakken. Herunder brækkede en Tværplanke, og den paagældende styrtede ca. 10 m ned i Bunden af 1-Lasten, hvis Luger ikke var lagt paa, og fik Brud paa Bækkenpartiet. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

b) En Mand omkommet og 4 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{29}{6}$ 47 i Kotka.

Søforklaring i Kotka d. $\frac{3}{7}$ 47. Søforhør i København d. $\frac{22}{7}$ 47.

Kl. ca. 9^{40} , da C. laa fortøjet i Kotka Havn, var 2 Mand af Besætningen ved at udføre en Reparation paa Fyrpladsen med Autogenapparat. Herunder slog Apparatets Brænder bagud, hvorved der udbrød Ild i Ledningen til Gasflasken. Ilden bredte sig til Gasflasken, som eksploderede, hvorved der opstod Brand i Maskinrummet. Ved Eksplosionen og Branden kom 5 Personer til Skade. De tilskadekomne førtes i tilkaldte Ambulancer til Hospitalet, hvor en af dem — Donkeymand Ludwig — næste Dag afgik ved Døden som Følge af sine Brandsaar. Ilden bekæmpedes hurtigt.

Anm. Ministeriet kan ikke anse det for udelukket, at Eksplosionen skyldes Dekomposition af Flaskens Acetylen opstaaet ved, at Brænderen slog bagud.

56. Lægter **DDK 10** af København.

Kollideret d. $\frac{11}{4}$ 47 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{26}{4}$ 47.

Se Nr. 17.

57. Lægter **D.F.D.S. Nr. 14** af København, 282 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal.

En Mand kommet til Skade d. $\frac{31}{1}$ 47 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{31}{1}$ 47.

Kl. ca. 11^{00} , da D.F.D.S. 14 laa ved Christiansgade og lossede svære Jernrør fra en Pram paa Yder-

siden til Kajen, gled et Rør ud af Længen, medens denne var hevet helt op. Herunder skrænsede Kædestroppen, og alle Rør i Længen faldt ned og ramte en Havnearbejder, der brækkede det ene Ben. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

58. M/Gl. **Dagmar Larsen** af Aarhus, 108 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Eg. Paa Rejse fra Horsens til København med Brunkul.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $\frac{1}{11}$ 47 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Horsens d. $\frac{7}{11}$ 47.

Kl. ca. 16¹⁵, da D. L. befandt sig ved Salgrunden i Horsens Fjord, mistede Ungmand Bent Larsen af Aarhus, der var beskæftiget i Mesanmasten med Oprigning af Mellemstaget, Fodfæstet og styrtede ca. 15 m ned. I Faldet ramte den paagældende først Lugekarmen og dernæst Skibets Lønning. D. L. sejlede straks tilbage til Horsens, hvor den tilskadekomne i en tilkaldt Ambulance blev kørt til Hospitalet; men han var allerede inden Ankomsten dertil afgaaet ved Døden.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

59. Ff. **Dagmar Madsen** af Frederikshavn, 35 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg. Paa Rejse fra Løgstør til Frederikshavn i Ballast.

Kollideret d. $\frac{31}{10}$ 47 i Limfjorden.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{17}{11}$ 47. Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{3}{1}$ 48.

Kl. ca. 14⁰⁰ afgik D. M. fra Løgstør. Da Skibet havde passeret den hvide 2-Kost ved Marbjerg Tunge, saas forude i en Afstand af ca. 100 Fv. et modgaaende Skib, der tidligere havde været antaget for medgaaende, og som viste sig at være M/Sk. »Svend Aage« af Nykøbing M. Roret lagdes straks haardt Bb., men kort efter tørnede S. Aa. med Stævnen imod D. M.s Stb.s Side ud for Vantet, hvorved flere Bord blev trykket ind og Lønningen knustes.

Af den af S. Aa.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da S. Aa. Kl. 16⁰⁰ havde passeret Bejstrup Løb, saas D. M. forude $\frac{1}{2}$ Str. om Bb. i ca. 1 Sm.s Afstand. Da Skibene var ca. 50 Fv. fra hinanden, drejede D. M. pludselig Bb. over, og Kollisionen skete som ovenfor anført. Ved Kollisionen fik S. Aa. Klyverbommen brækket.

Anm. Ministeriet maa antages, at Kollisionen skyldes, at der om Bord i D. M. ikke blev holdt behørigt Udkig.

60. M/Jt. **Dan** af Korsør, 51 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

Kollideret d. $\frac{28}{5}$ 47 i Nykøbing F. Havn.

Søforklaring og Søforhør i Stubbekøbing d. $\frac{2}{8}$ og i Vejle d. $\frac{4}{6}$ 47.

Kl. ca. 6¹⁰, da D. med langsom Fart befandt sig for udgaaende mellem Molehovederne i Nordhavnen, saas om Bb. et andet Skib, der senere viste sig at være M/Jt. »Per« af Hirtshals, med stor Fart komme S. fra. Roret blev straks lagt haardt Stb. samtidig med, at der blev afgivet en kort Tone med Sirenen, men umiddelbart efter tørnede P. med Stævnen mod D.s Bb.s Side. Ved Kollisionen fik D. det opstaaende lettere beskadiget, og P. fik Klyverbommen og Storrigen beskadiget, og en Planke i Boven trykket ind.

Af den af P.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. 6¹⁵ under en let NV.-lig Brise med svag N.-gaaende Strøm afgik fra den sydlige Ende af det yderste Bolværk N. for den gamle Havn og stod N. paa med en Fart af ca. 3 Knob. Da P. befandt sig tæt S. for Indsejlingen til Nordhavnen, saas D. komme til Syne forude i en Afstand af ca. $\frac{1}{2}$ Skibslængde. Roret blev straks lagt haardt Bb. og Motoren sat paa Fuld Kraft Frem; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes de daarlige Udsigtsforhold ved Indløbet til Nordhavnen.

61. M/Gl. **Dana** af Tuborg Havn, 60 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Rønne til Vejle med Lervarer.

Grundstødt d. $\frac{8}{10}$ 47 ved Møns S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{10}$ 47; Søforhør i København d. $\frac{6}{11}$ 47.

Kl. ca. 20³⁰ befandt D. sig under en frisk S.t.Ø.-lig Kuling med Regnbyger ved Tolkedyb L.- og Fltd. Efter at Tolken gravede Reade var passeret, saas tæt forude om Bb. en medgaaende Skonnert, der gik for Sejl alene. Pludselig girede det andet Skib til Stb. D.s Ror lagdes haardt Stb., men kort efter mærkedes et haardt Slag paa Roret, og Skibet mistede Styret. Motoren kastedes Fuld Kraft Bak. men herved kom Roret, der var blevet slaaget af, i Skruen, hvorved Koblingen hakkede. Ankeret blev stukket i Bund, men inden Farten kunde tages af D., tog Skibet Grunden paa Flaskegrund og blev staaende. Ved Grundstødningen blev D. læk og løb trods Pumpning fuld af Vand. 2 Dage senere kom D. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

62. M/Gl. **Danebrog** af Frederikshavn, 98 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Frederikshavn til København med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{21}{11}$ 47 ved Sveriges V.-Kyst.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{26}{11}$ 47. Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{9}{2}$ 48.

Kl. ca. 14⁰⁰, da D. under en opfriskende S.-lig Kuling befandt sig ca. 5 Sm. NV. for Fyrskibet Kattedgat S., besluttedes det at falde af for at gaa i Læ af Kullen. Kl. 19 havdes Hallands Väderö tv. om Bb. Vinden var da frisket yderligere til Kuling med høj Sø, og Storsejlet havarede, hvorpaa D. holdt af mod og Fyrene forsvandt af Sigte, hvorfor D blev drejet under for at afvente oplklarende Vejr. Herunder tog D. Grunden paa Hallands Väderö, men kom straks efter flot. Ved Grundstødningen fik Skibet Forstævnen og Krigen beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

63. S/S **Danholm** af København, 2710 Reg. T. Br. Bygget 1946 af Staal. Paa Rejse fra Prencipe til Rotterdam med Stykgods.

Maskinhavari d. $\frac{3}{12}$ 47 i Nordatlanten; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Lissabon d. $\frac{18}{12}$ 47.

Kl. 20⁵⁰ hørtes et voldsomt Brag fra Maskinen efterfulgt af flere skarpe Smæld ledsaget af udstrømmende Damp blandt et Støv fra Isolationsmateriale. Turbinen blev øjeblikkelig koblet fra, og Manøvreventilen lukket. Side- og Topplanterner slukkedes, og 2 røde Lanterner sattes. En Undersøgelse viste, at 2. Lavtrykscylinder samt Topdækslet var sprængt som Følge af Brud paa Stempelstangen. D. $\frac{4}{12}$ Kl. 4⁰⁰, da den havarerede Maskine var koblet fra, og de nødvendige Reparationer udført, fortsattes Rejsen med forreste Maskine med en Fart af 6 Knob mod Lissabon, hvortil D. ankom d. $\frac{7}{12}$.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Materialefejl i Stempelstangen.

64. Ff. **Danmark** af Esbjerg, 35 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

En Mand slaet over Bord og druknet d. $\frac{17}{10}$ 47 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{1}{11}$ 47.

Kl. ca. 16³⁰, da D. under en stiv N.-lig Kuling med høj Sø befandt sig ca. 110 Sm. VNV. for Vyl Fskb. og var ved at lette Anker, blev Fartøjet ramt af en Sø, hvorved Fisker Kaj Egon Jørgensen af Esbjerg blev slaet over Bord. Der blev straks kastet Tovender og Redningskranse ud til den overbordfaldne, som imidlertid ikke greb efter dem. D. manøvreredes derefter hen til den paagældende, og det forsøgte at faa Tag i ham med en Baadshage; men efter to mislykkede Forsøg sank den overbordfaldne og kom ikke mere til Syne.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

65. M/Gl. **Dannevirke** af Lohals, 44 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg.

Paasejlet d. $\frac{10}{6}$ 47 i Neksø Havn.

Se Nr. 185.

66. M/Gl. **De seks Brødre** af Kalø, 66 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg. Paa Rejse fra Kolding til Naskov med Brunkul.

Grundstødt d. $\frac{20}{1}$ 47 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{21}{1}$ 47. Søforhør i Middelfart d. $\frac{4}{9}$ 47.

Kl. ca. 18⁰⁰, da D. s. B. med langsom Fart under en svag N.-lig Brise i klart Vejr med stærk S.-gaaende Strøm under stadig Brug af Loddet forsøgte at forcere Drivisen mellem Sprogø og Sjælland, blev Skibet af Isen sat ind mod Halskov Rev. Kl. 18³⁰ grundstødte Skibet paa Halskov Rev og blev staaende. Kl. 22³⁰ kom D. s. B. flot ved egen Hjælp, efter at ca. 8 Tons af Ladningen var blevet kastet over Bord. Skibet tog tilsyneladende ingen Skade ved Grundstødningen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Isforholdene.

67. S/S **Delta** af Rungsted, 310 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.

a) Paa Rejse fra Rostock til Fredericia med Brunkulsbriketter.

Tørnet Vrag d. $\frac{27}{7}$ 47 i Østersøen.

Strandingsindberetning dat. $\frac{28}{7}$ 47. Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. $\frac{30}{7}$ 47.

Kl. 1³⁰ passerede D. Fehmarnbelt Fskb. om Bb. Vejret var let diset med omløbende Vinde. Herfra styredes retv. V. i Tvangsruten; Log 0. Kl. ca. 2¹⁰ mistedes Kending af Ruten paa Grund af Regndis. Kl. 2²⁵ ændredes Kurs til retv. S. 75 V.; Log 8. Kl. 3¹⁰ ændredes Kurs til retv. N. 13 V.; Log 12. Kl. 3⁵⁵ pejledes Kjelds Nor Fyr i misv. NØ.t.N., Log 17, hvorefter Kursen ændredes til retv. N. 54 Ø. Kl. ca. 4¹⁰ tørnede D. flere Gange haardt mod en Undervandshindring. Maskinen blev straks beordret Fuld Kraft Bak; men Skibet blev staaende med stærk Stb.s Slagside. En Undersøgelse viste, at D. var tørnet imod Vraget af S/S »Stadt Dordrecht« paa Pladsen 54°40'3" N. Brd. 10°41'8" Ø. Lgd. D. $\frac{28}{7}$ Kl. ca. 19⁰⁰ kom D. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har tørnet et uafmærket Vrag.

b) Paa Rejse fra Rostock til Nykøbing F. med Briketter.

Grundstødt d. $\frac{24}{8}$ 47 ved Falsters Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{7}{5}$ 48.

Om Morgenens, da D. var for indgaaende i Grønsund, saas et Skib, der var grundstødt ved Gamle Tolk. Det forsøgte at slæbe Skibet af Grunden; men under Arbejdet hermed mistede D. Styret og blev af Strømmen, der var Ø.-gaaende, sat paa Grund. Kl. 10³⁰ kom D. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

68. Ff. **Diana** af Helsingør, 11 Reg. T. Br. Bygget 1913. Paa Rejse fra Helsingør til Kolding i Ballast.

Strandet og forlist d. $\frac{13}{12}$ 47 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{13}{12}$ 47. Søforhør i Esbjerg d. $\frac{24}{5}$ 48.

D. $\frac{12}{12}$, kort før Solnedgang, da D. i stille Vejr med S.-gaaende Strøm befandt sig ud for Ellekildegaard, havarerede Motoren, hvorefter Ankret blev stukket i Bund. Ud paa Natten, under en opfriskende NV.-lig Kuling, sprængtes Ankertovet. Det forsøgte at opankre D. for et andet Anker; men den ene Ankerflig brækkede, hvorefter Fartøjet begyndte at drive mod Land. Kl. ca. 5⁰⁰ strandede D. ca. 500 m S. for Ellekildehage og blev af Søen sat op i Havstokken. Fartøjet blev Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Motorstop i Forbindelse med Vejrforholdene.

- 69.** Ff. **Diesel** af Esbjerg, 20 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.
Paasejlet d. $\frac{20}{3}$ 47 i Nordsøen.
Søforhør i Esbjerg d. $\frac{28}{3}$ 47.
Kl. 21³⁰, da D. i tæt Taage laa opankret 5 Sm. VNV. af Fyrskibet paa 55°18'30" N. Brd. 6°27'30" Ø. Lgd. afgivende forskriftsmæssige Taagesignaler, blev Fartøjet med langsom Fart paasejlet af S/S »Stephen W. Kearing« af San Francisco paa Stb. Bov, hvorved D. flk Forstævnen stærkt beskadiget og blev læk. D. blev af en Redningsdamper slæbt til Esbjerg.
Anm. Søforklaring fra S.W.K.s Besætning foreligger ikke.
- 70.** M/S **Disko** af København, 1496 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal.
En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{1}{7}$ 47 i Københavns Havn.
Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{1}{7}$ 47.
Kl. 10³⁵, da D. laa ved Grønlands Handelsplads og lossede Fisk, brækkede under Ophivning en Strop, og en Længe faldt ned paa en Platform paa Kajen. To Havnearbejdere sprang ned fra Platformen for at undgaa at blive ramt, hvorved den ene Havnearbejder faldt og forslog sig. Den tilskadekomne blev behandlet paa Sundby Hospital.
Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.
- 71.** Ff. **Disko** af Skagen, 34 Reg. T. Br. Bygget 1941 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.
Kollideret d. $\frac{27}{8}$ 47 i Nordsøen.
Søforklaring i Skagen d. $\frac{1}{5}$ 47.
Se Nr. 35.
- 72.** M/S **Dolly** af Oslo, 54 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Træ. Paa Rejse fra Mariager til Isefjorden med Cement.
Sunket d. $\frac{31}{10}$ 47 i Kattegat.
Indberetning fra Marineministeriet dat. $\frac{31}{10}$ 47.
Da D. befandt sig i Kattegat, sprang Skibet læk og sank ca. 8 Sm. S.t.V. for Aalborg Bugt Fskb. Besætningen — 3 Mand — blev reddet om Bord i Fyrskibet.
- 73.** 3^m M/Sk. **Dorrit** af København, 109 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Gjerrild i Ballast.
Kollideret d. $\frac{26}{6}$ 47 i Københavns Havn.
Søforhør i København d. $\frac{8}{7}$ 47.
Kl. ca. 19⁰⁰, da D. under Passage af Knippelsbro med langsom Fart befandt sig midt i Broløbet, saas forude en Damper, der var under Forhaling til Asiatick Plads, ligge tværs i Havnen med Stævnen mod Christianshavn. Der blev givet lidt Bb.s Ror. hvorefter der støttedes. Umiddelbart efter, da en Motorbaad med Kurs mod Christianshavn kom til Syne forude om Bb. mellem et ved Kajen i Havnegade liggende Skib og Agterstævnen af Damperen, blev der givet Bb.s Ror, samtidig med at det forsøgte at afgive Signal med Sirenen, der imidlertid ikke virkede. Da Motorbaaden, der viste sig at være Lystfartøj »Inger« København, derefter saas dreje til Stb., blev Roret lagt haardt Std., samtidig med at det af atter forsøgte at afgive Signal med Sirenen; men straks efter greb Bb.s Ankerflig fat i I.s Bb.s Bardun, hvorved Masten brækkede.
Af den af Føreren af I. afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj den omhandlede Dag for S.-gaaende i Havnen befandt sig tæt ud for et ved Kajen i Havnegade liggende Skib, saas D. komme til Syne ved Agterstævnen af en Damper, der laa tværs i Havnen. Roret blev lagt Stb., men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.
Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at D. paa Grund af den forhalende Damper for sent fik Øje paa I.
- 74.** M/S **Dronning Alexandrine** af København, 1868 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal.
En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{14}{5}$ 47 i Københavns Havn.
Politirapport dat. $\frac{14}{5}$ 47.
Kl. 14⁴⁰, da D. A. laa ved Larsens Plads og lastede Staalstænger, blev en Længe firet ned paa en Kasse i Lastrummet. Herunder opstod der saa meget Slæk i Stroppen, at Staalstængerne rullede ned fra Kassen og ramte en Havnearbejder, der brækkede det ene Ben. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.
Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.
- 75.** M/S **Dunja** af København, 259 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Randers til København med Brunkul.
Grundstødt d. $\frac{22}{12}$ 47 ved Jyllands Ø.-Kyst.
Søforhør i København d. $\frac{9}{1}$ 48.
Kl. 16¹⁵ da D. i stille, skyet Vejr befandt sig i Randers Fjord omtrent ved Møllegrunden, blev det diset. Motoren blev stoppet og ca. 5 Minutter senere bemærkedes det, at Skibet havde taget Grunden og var blevet staaende ca. 1 Skibslængde fra en hvid Stage, der i Disen var antaget for en rød Stumptønde. D. $\frac{27}{12}$ Kl. 16²⁰ kom D. flod ved fremmed Hjælp, efter at ca. 80 Tons af Ladningen var blevet lægtret
Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

76. Lgt. F. B. 10 af København.

Tørnet Molehoved og sunket d. ¹⁹/₉ 47 i Tuborg Havn.

Søforhør i København d. ³⁰/₉ 47.

Ved Middagstid, da F.B. 10 tillige med Lgt. F.B. 18 under en frisk ØSØ.-lig Brise under Bugsering af B/B »Træl« befandt sig i Indsejlingen til Tuborg Havn, skar F.B. 10, der laa agterst i Slæbet, ud til Stb. Da T. samtidig gik frem med større Fart, sprængtes Slæbetrossen, og umiddelbart efter tørnede F.B. 10 haardt mod det N.-lige Molehoved og krængede over til Bb., hvorved Lægteren, hvis Luger ikke var til-dækket, tog en Del Vand ind. F. B. 10 sank kort efter inde i Havnen.

77. Fisketrawler E.C.K.E. Nr. 26 af Eckernførde, 98 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Eckernførde til Fiskeplads i Østersøen.

Grundstødt d. ²⁹/₅ 47 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ³⁰/₅ 47.

Kl. 15³⁰ grundstødte E.C.K.E. Nr. 26 i stille Vejr med tæt Taage paa NV.-Siden af Salene Bugt. E. kom i Løbet af Natten flot ved Hjælp af et Marinefartøj.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

78. Ff. Ebba af Skagen, 15 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Skagerak.

Paasejlet d. ²/₁₂ 47 i Skagerak.

Søforklaring i Skagen d. ¹¹/₁₂ 47.

Kl. ca. 7²⁰, da E. laa stoppet ca. 20 Minutters Sejldes NNV. af Skagens Gren med Positionslusene slukket, men med Dækslysene tændt, i Færd med at sætte Trawl, blev Fartøjet paasejlet af Ff. »Michigan« af Skagen paa Bb.s Bov med stærk Fart, hvorved der opstod en Del Skade.

Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da M. Kl. 7²⁰ paa N.-Siden af Grenen var drejet til Stb. for at gaa klar af et andet Fiskefartøj saas E. pludselig forude i kort Afstand, og umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der om Bord i M. ikke er blevet holdt behørigt Udkig.

79. 3^m M/Sk. Ebba Sofie af København, 208 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg og Fyr.

Brand om Bord d. ²/₁₀ 47 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ⁷/₁₀ 47.

Kl. ca. 11³⁰, da E. S. var under Forsejling fra Asiatisk Plads til Overgaden, konstateredes Røg i Motorrummet, En Undersøgelse viste, at der var Ild i Dækket omkring Udstødsrøret. Det forsøgtes at slukke Ilden ved Hjælp af Spuleslangen; men da det vedblev at ryge fra Dækket, tilkaldtes Københavns Brandvæsen, der slukkede Ilden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ildens Opstaaen skyldes, at Udstødsrøret var blevet overophedet.

80. S/S Edouard Suenson af København, 1552 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

a) Paa Rejse fra Newcastle upon Tyne til North Shields i Ballast.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. ¹⁵/₂ 47 i Nordsøen.

Søforklaring i Newcastle d. ²⁵/₂ 47. Søforhør i København d. ³/₆ 47.

Kl. ca. 19¹⁰, da E. S. befandt sig i Nærheden af North Shields, var Matros Jens Edvard Kristensen i Færd med at føre en Lossewire paa et Dampspils Tromle. Herunder fik Wiren en Tørn om den paagældendes venstre Ben, som blev trukket med Tromlen rundt, hvorved Benet blev revet af under Knæet. Det blev forgæves forsøgt at stoppe Spillet ved Hjælp af Manøvreventilen, men da den tilskadekomnes Krop laa hen over Ventilen, standsede Spillet først, da Hovedstopventilen i Maskinrummet blev lukket. Der rekvireredes Slæbebaad og Ambulance, og Kl. ca. 19⁴⁰ blev den tilskadekomne landsat ved North Shields Ferry Landing og bragt til Hospitalet, hvor han kort efter døde.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

b) En Mand kommet til Skade ved Brand om Bord d. ⁶/₆ 47 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ⁶/₆ 47.

Kl. ca. 7⁴⁵, da E. S. laa fortøjet ved Redmolen, var en Mand af Besætningen i Færd med at forvarme Brændselolie til Brug ved Opfyring af Donkeykedlen. Herunder kogte Olien over og blev antændt, hvorefter Ilden bredte sig til Træværk i Nærheden. Der blev straks kastet Sand paa Ilden og Skumslukkere taget i Brug, men herunder snublede en Mand af Besætningen paa Ristværket over Fyrpladsen og greb for sig i Gelænderne, der var stærkt ophedet, hvorved Arme og Hænder blev forbrændt. I en tilkaldt, Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet. Ilden blev kort efter slukket. Ved Branden ødelagdes en Del Træværk og nogle Kabler.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes forkert Betjening af Forvarmeren.

81. S/S Effie Mærsk af Aalborg, 1308 Reg. T. Br. Bygget 1984 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Esbjerg med Kalisalt.

Grundstødt d. ¹⁶/₄ 47 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring i Esbjerg d. ¹⁸/₄ 47.

D. ¹⁵/₄ Kl. 22³⁵ pejledes Blaavand Fyr i retv. 154°, og Afstanden blev ved Hjælp af Lodskud bestemt til 4 Sm. Der styredes retv. N. 51° V. Vejret var diset, og det blæste en jævn SV.-lig Brise Kl. 22³⁷ ændredes Kursen til retv. 270°, Log 56. Lodskud viste tiltagende Dybder. Den ¹⁶/₄ Kl. 22⁵⁵ ændredes Kursen til retv. 180°, Log 77, og Kl. 3²⁰ ændredes Kursen til retv. 137, Log 81. Kl. 4²⁰, da Loggen viste 92, tog Skibet

Grunden og blev staaende paa V.-Spidsen af Horns Rev. Kl. 5¹⁰ kom E. M. flot ved egen Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet i den sidste Time inden Grundstødningen.

82. M/Gl. **Ejner** af Taars, 43 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg.

a) Paa Rejse fra Fakse Ladeplads til Korsør med Kalkprodukter.

Grundstødt d. $\frac{3}{1}$ 47 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Stege d. $\frac{8}{1}$ 47.

Kl. 10⁰⁰ lettede E. fra en Ankerplads lidt S. for de fire Koste i Bøgestrømmen. Ved Bredø Grund observeredes Is i Retning af Kalvehave, og Kursen ændredes mod Nyord. Kl. ca. 15⁰⁰ tog Skibet Grunden paa SV.-Siden af Bredø Grund og blev staaende. D. $\frac{5}{1}$ Kl. ca. 14⁰⁰ kom E. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Lavvande i Forbindelse med den Omstændighed, at Afmærkningen paa Grund af Is var i Uorden.

b) Paa Rejse fra Wismar til Horsens med Kali.

Grundstødt og forlist d. $\frac{13}{9}$ 47 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{20}{1}$ 48. Søforklaring og Søforhør i Horsens d. $\frac{16}{9}$ 47.

Kl. 2²⁰ passerede E. under en let SV.-lig Brise med S.-gaaende Strøm og diset Vejr Romsø i en Afstand af ca. 3 Sm., hvorefter Kursen sattes mod Vestborg. Ca. 1 Time senere toges en Krydspejling af Røsnæs og Vestborg Fyr, der viste, at Skibet havde passeret Lille-Grund. Kl. 4³⁰ grundstødte E. ved N.-Siden af Lille-Grund og blev staaende. Kl. 8⁴⁵ blev E. bragt flot ved Hjælp af et andet Skib; men da det umiddelbart efter viste sig, at Skibet var blevet læk, og da Vandet trods stadig Pumpning vedblev at stige, besluttedes det at sætte E. paa Grund. Motoren gik imidlertid kort efter i Staa, og Besætningen — 2 Mand — forlod Kl. 9²⁵ Skibet og blev optaget af det andet Skib. Kl. ca. 9²⁷ sank E. ca. 500 m NØ. for Lille-Grund Lb.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes unøjagtige Pejlinger.

Anm. 2. E. er senere blevet hævet.

83. 3^m Sk. **Elisabeth** af Oskarshamn, 242 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Stettin til Oskarshamn med Salt.

Grundstødt d. $\frac{27}{9}$ 47 ved Bornholms S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{28}{9}$ 47.

Kl. 23¹⁰ tog E. i stille Vejr med tæt Taage og s.-gaaende Strøm Grunden V. for Dueodde. En Lodsbaad og en Redningsbaad bragte Besætningen ind til Neksø.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være tæt Taage.

84. M/Gl. **Elise** af Sæby, 116 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra København til Sæby med Stykgods.

Minesprængt d. $\frac{9}{8}$ 47 i Kattegat; 1 Mand omkommet.

Søforhør i Nørresundby d. $\frac{8}{9}$ og i Sæby d. $\frac{29}{9}$ 47.

Kl. ca. 4³⁰ passerede E. i let diset Vejr Bøje 32 i Rute 28, hvorefter der styredes mod Bøje 33 i Tilslutningspunktet til Rute 38. Da det antoges, at Bøje 33, der ikke saas paa Grund at det disede Vejr, var passeret, ændredes Kursen til V. Ca. 5 Kvarter senere, da Disen var ved at lette, ændredes Kursen til N.t.Ø. Kl. ca. 8⁰⁰, da E. under en let V.-lig Brise med haard SØ.-gaaende Strøm befandt sig paa 56°55'3 N. Brd. 10°57' Ø. Lgd., indtraf en Eksplosion. Ved Eksplosionen blev Føreren og Styrmanden samt en Passager, der opholdt sig i Styrehuset, haardt kvæstet, og Skibet, der var blevet læk, begyndte at synke. Umiddelbart før E., der holdt sig flydende i ca. $\frac{1}{2}$ Time, sank, kom Ff. »Valkyrien« af Hundested til Undsætning. 4 Mand af Besætningen samt Passagereren blev optaget af V. og landsat i Hals, medens den 6te ombordværende, Ungmand Bent Olesen af Sæby, der maa antages at være blevet suget ned, da E. sank, omkom.

85. M/Jt. **Elise** af Kastrop, 52 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg.

Kæntret d. $\frac{14}{8}$ 47 i Storebælt.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{23}{8}$ 47; Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $\frac{4}{9}$ 47.

Kl. ca. 18³⁰, da K. var beskæftiget med Vragfiskeri ved Vraget af en tysk U-Baad ca. $\frac{1}{2}$ Sm. sv. for Omø Fyr, tog Hangerwiren under Ophivning af en stor Jernplade pludselig Rovs paa Spiltromlen, og Lossebommen svingede ud til Siden. Skibet begyndte at krænge, og da Spillet havde sat sig fast og ikke kunde fires af, krængede E. saa meget over, at Skibet tog Vand i Lasten og sank. E. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kæntringen skyldes den Omstændighed, at Spillet tog Rovs.

86. M/Sk. **Elise** af København. 38 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Eg. Paa Rejse fra København til Saksøbing med Koks.

a) Grundstødt d. $\frac{14}{11}$ 47 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Saksøbing d. $\frac{20}{11}$ 47.

Kl. ca. 16⁰⁰, da K. befandt sig i Bøgestrømmen udfor Stavreby, besluttedes det at opankre Skibet for Natten. Motoren stoppedes og Loddet holdtes gaaende, medens der holdtes over i Sejlløbets V.-lige Side. Da Loddet viste 2,5 m Vand agter, blev Ankeret stukket i Bund, og Motoren kastedes Bak. Det viste sig imidlertid, at E. stod fast i Grunden med Forenden. D. $\frac{16}{11}$ Kl. 14³⁰ kom E. flot efter at en Del af Ladningen var bleven lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Mørket.

b) Paa Rejse fra København til Kolding med Salt.

Forlist Natten mellem d. $\frac{30}{12}$ og $\frac{31}{12}$ 47 ved Sjællands N.-Kyst; 2 Omkomne.

Søforhør i København d. $\frac{2}{2}$ og i Nykøbing S. d. $\frac{4}{3}$ 48. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{26}{4}$ 48.

D. $^{29}/_{12}$ afsejlede E. fra København. D. $^{30}/_{12}$ blæste det en NØ.-lig Storm. Om Eftermiddagen d. $^{31}/_{12}$ saas 2 Master rage op over Vandet tæt V. for Sjællands Rev. Da en Redningskrans mærket »Elise« og flere Vragdele senere er drevet i Land paa Sejrø, maa det antages, at Vraget er identisk med E., og at Besætningen, der bestod af 2 Mand, er omkommet.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Axel Martin Jensen af Eskebjerg og Letmatros Hans Christian Hansen af Ny Fløng pr. Hedehusene.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.

87. M/Jt. **Elka** af Nakskov, 19 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Kragenæs til Nakskov i Ballast.

Forlist d. $^{16}/_{10}$ 47 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{18}/_{10}$ 47. Søforhør i Nakskov d. $^{19}/_{2}$ 48.

D. $^{15}/_{10}$ Kl. 10³⁰ afgik E. i klart Vejr under en let SV.-lig Brise fra Kragenæs. Umiddelbart udenfor Havnen begyndte Motoren at sætte ud, men der fortsattes med mindsket Fart, og Kl. ca. 15⁰⁰ passeredes Korsnakke. Kl. ca. 21⁰⁰, da E. var paa Højde med Taars, friskede Vinden til stiv Kuling, og Fartøjet drev tilbage, hvorfor E. opankredes. E. drev imidlertid med Ankeret. D. $^{16}/_{10}$ om Morgenen blev Motoren igen startet, og da det viste sig, at E. var læk, pumpedes læns. Det forsøgtes at sætte Sejl, men paa Grund af Sejlens og Tovværkets slette Tilstand maatte dette opgives. Efter forgæves at have forsøgt at lette blev Ankertovet kappet og Motoren sat paa Frem. Fartøjet drev imidlertid paa Grund og blev staaende 2000 m N. for Korsnakke. Føreren, der var ene om Bord, roede i Land i Skibets Jolle. E. er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes, at Skibet ikke var i sødygtig Stand.

88. M/Gl. **Ella** af Rønne, 96 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Rønne til Svendborg med Lervarer.

Tørnet Vrag og sunket d. $^{30}/_{12}$ 47 i Østersøen; 3 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $^{28}/_{1}$ 48.

Kl. ca. 6⁰⁰ afsejlede E. fra Rønne, og Kursen sattes mod Grønsund. I Løbet af Formiddagen friskede Vinden til Storm fra NØ. med Sne og ret høj Sø. Om Eftermiddagen ændredes Kursen til S.t.V. for at gaa S. om Gedser. Kl. ca. 19⁰⁰ mærkedes nogle kraftige Stød i Skibet og kort efter saas Vandet trænge op i Lukafet. Skruen blev slaaet fra, og Skibet, der havde Storsejlet sat, blev lagt med Vinden Stb. ind. Jollen blev nu sat paa Vandet; men straks efter kom en Braadsø, hvorved Fanglinien misredes, og Jollen drev væk. Da Skibet var ved at synke, sprang 3 Mand af Besætningen, der bestod af 4 Mand, over Bord og forsvandt. Kort efter — ca. 20 Minutter efter at Havariet indtraf — sank E. paa 54°38'00" N. Brd. 12°24'36" Ø. Lgd. Den sidste Mand af Besætningen bjærgede sig op i Jollen, der drev i Nærheden, og kom d. $^{1}/_{1}$ 48 om Morgenen i Land paa den tyske Kyst. E. er senere blevet hævet.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Ejner Jensen af Rønne, Bedstemand Robert Jensen af Hasle samt Kok Holger Pedersen af Rø.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes, at E. har tørnet Vraget af »Gneisenau« paa 54°38'1 N. Brd. 12°25'2 Ø. Lgd.

89. M/B **Ella III** af Aalborg. Paa Rejse fra Hals til Aalborg.

Kollideret d. $^{3}/_{8}$ 47 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $^{1}/_{9}$ 47.

Kl. ca. 19³⁰ passerede E. III Limfjordsbroen for V.-gaaende mellem 2. og 3. Pille fra Aalborgsiden. Herfra styredes mod Aabningen mellem 2. og 3. Pille i Jernbanebroen. Pludselig saas M/Gl. »Magda« af Aalborg om Stb. i en Afstand af 4—5 m med Kurs mod E. III. Roret blev straks lagt haardt Bb.; men umiddelbart efter, Kl. 19⁴⁵, tørnede M. med Stævnen imod E. III.s Stb.s Side. Ved Kollisionen fik E. III Boven stærkt beskadiget. Da E. III var i Fare for at synke, sprang de ombordværende om Bord i M., medens E. III fortsatte Sejladsen og tørnede imod Kajen paa Aalborgsiden, hvorefter Baaden blev indbjerget af en anden Motorbaad.

Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. 19³⁰ havde passeret Jernbanebroen over Limfjorden ved Aalborg for Ø.-gaaende, sattes Motoren paa Langsomt, og der drejedes Stb. over med Kurs mod Dampmøllens Kaj. Kort efter saas en Motorbaad, der senere viste sig at være E. III, foranfor tværs om Bb., hvorefter Farten nedsattes yderligere. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Motoren sat paa Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter indtraf Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der ikke holdtes behørigt Udkig om Bord i E. III.

Anm. 2. Føreren af E. III er d. $^{7}/_{5}$ 48 ved Søretten i Aalborg blevet idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 30 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 293.

90. M/B **Ellen Margrethe** af Middelfart, 19 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Snoghøj til Middelfart med Passagerer.

Kollideret d. $^{17}/_{8}$ 47 i Lillebælt.

Søforhør i Middelfart d. $^{10}/_{9}$ og $^{31}/_{10}$ 47.

Se. Nr. 11.

91. Ff. **Ellen Marie** af Esbjerg, 28 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg, Bøg og Fyr.

Paasejlet d. $^{11}/_{10}$ 47 i Grimsby Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $^{21}/_{10}$ 47. Søforhør i Esbjerg d. $^{3}/_{5}$ og $^{19}/_{5}$ 48.

Kl. ca. 10⁰⁰, medens E. M. laa fortøjet i Grimsby Fiskerihavn, blev Kutteren paasejlet i Bb.s Side lidt foran for Vantet af Kl. »Victor« af Aberdeen, der var i Færd med at gaa langs Kajen. Ved Kollisionen fik E.M. Yderklædning, Lønning og Skandæk stærkt beskadiget.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

92. S/S Ellen Mærsk af Aalborg.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $27/8$ 47 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $27/8$ 47.

Kl. ca. 15^{30} , da E. M. laa ved Langelinie og lossede Kul, skulde nogle Havnearbejdere løfte en Lossebom ved 1-Lugen. Bomhangerens Løftewire blev lagt om Spilkoppen, og Bommen løftedes. Herunder slog en af Wirens Tørner af Spilkoppen, hvorved den paagældende Havnearbejder mistede sit Tag i Wiren, og Bommen faldt ned og ramte Afskriver Carl Georg Axel Albert Storgaard Nielsen af København, der dræbtes paa Stedet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

93. S/S Ellen Scan af København, 223 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra Glasgow til København.

Havareret d. $13/3$ 47 i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d. $17/3$ 47.

Kl. ca. 8^{00} gik E. S. i stille klart Vejr ind i Isen ca. 5 Sm. SV. af Tistlarna Fyr, og kort efter, da Agterskibet under en Drejning tørnede mod Isen, bemærkedes det, at Skruen var blevet ødelagt. Under Bugsering af Statsisbryderen »Storebjørn« fortsattes til Skagen, hvortil E. S. ankom Kl. 20^{00} .

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Isforholdene.

94. M/Gl. Elly Petersen af Haderslev, 45 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aarhus til København med Brunkul.

Paasejlet d. $24/6$ 47 i Københavns Havn.

Søforklaring og Søforhør i København d. $25/6$ 47.

Kl. 5^{50} , da E. P. laa fortøjet ved Kaj i Kalkbrænderihavnen, blev Skibet paasejlet af M/S »Varnæs« af København. Ved Paasejlingen blev 3 Støtter i Skanseklædningen knust og Skibet blev læk.

Af den af V.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da V. Kl. 5^{50} skulde manøvrere langs Kaj, blev Skibet af Vind og Strøm ført ind mod E. P. Da der syntes at være Fare for Kollision, blev Roret lagt Bb. og Motoren beordret Frem for at bringe Agterskibet klar af E. P.; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Paasejlingen skyldes den Omstændighed, at V.s Fører bedømte Afstanden til E. P. forkert.

95. M/S Else af Hasseris, 126 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra København til Aalborg med Drejespaaner.

Sprunget læk d. $27/8$ 47 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $2/9$ 47.

Kl. 22^{30} , da E. i flovt Vejr befandt sig ca. $1/2$ Sm. NV. for »Kattegat S.« Fskb., bemærkedes det, at Vandet steg stærkt i Motorrummet. Da Vandet trods stadig Pumpning vedblev at stige, sattes Kursen mod Gilleleje, idet der samtidig udsendes Nødsignaler pr. Radio. Signalerne besvaredes fra Lyngby Radio, der dirigerede et Fiskefartøj fra Gilleleje ud til E., der derefter blev bugseret til Gilleleje.

Anm. Ministeriet maa antage, Lækagen skyldes Tæring i Kølpladen under Motoren.

96. Ff. Else Rud af Esbjerg, 46 Reg. T. Br. Bygget 1947 af Træ. Paa Rejse fra Fiskeriplads i Nordsøen til Grimsby med Fisk.

Kollideret d. $1/10$ 47 paa Humberfloden.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $4/2$ 48.

Da E. R. med haard indgaaende Strøm befandt sig paa Humberfloden, passeredes Ff. »Evelyn« af Esbjerg, der laa opankret om Bb., hvorefter E. R. drejede til Bb. rundt E.s Agterende for at komme E. paa Prajehold og gik frem i ca. 1 Skibslængdes Afstand af E. Herunder blev E. R. af Strømmen ført ned mod E. E. R.s Skrue, der var koblet fra, blev slaaet til, og Roret lagt lidt Bb., men umiddelbart efter tørnede E. R. med Bb.s Side imod E.s Stævn.

Af den af E.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj Kl. 17^{00} laa opankret paa Humberfloden, saas E. R. komme op agten fra paa Stb.s Side. Herunder førtes E. R. af Strømmen ned imod E., hvorfra der raabtes advarende; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Strømforholdene.

97. M/Gl. Emanuel af Svendborg, 35 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg. Paa Rejse fra København til Haderslev med Uld.

Mistet Anker, drevet paa Grund d. $30/4$ 47 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Politirapport dat. $1/5$ 47. Strandingsindberetning dat. $1/5$ 47. Søforklaring og Søforhør i Store-Heddinge d. $21/5$ 47.

Kl. ca. 23^{00} , da E. under en haard ØSØ.-lig Kuling laa opankret for 2 Ankre ved Indsejlingen til Præstø Fjord, knækkede Stb.s Ankerkæde, hvorefter Skibet gik i Drift. Ca. 15 Minutter senere tog E. Grunden paa Fedhage og blev staaende. En Undersøgelse den meste Dag viste, at E. var vandfyldt. Skibet er senere kommet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var bleven lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

98. M/Gl. Em. Juul af Odense, 116 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Sarpborg til København med Papir.

Havareret ved Eksplosion d. $24/7$ 47 i Skagerak; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. $4/8$ 47.

D. ²³/₇ Kl. 23⁴⁵ passerede E. J. Svungen Fyr, hvorefter Kursen ændredes til SV.t.S.¾ S., Log 0. D. ²⁴/₇ Kl. 3¹⁵ ændredes Kursen til S.t.Ø.¼ Ø., Log 20. Kl. 7⁵⁰ indtraf en voldsom Eksplosion, hvorved E. J.s Agterskib løftedes ca. ½ m i Vejret og Motoren løb løbsk. 3—4 Minutter senere stoppede Motoren, og en Undersøgelse viste, at Bundrammen var sprængt og Krumtapakslen brækket. Rejsen fortsattes for Sejl alene til Lysekil for Reparation.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes en Mine.

99. M/Jt. **Emma** af Rønne, 34 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Næstved til Rønne med Kalk.

Sprunget læk d. ⁸/₈ 47 i Smaalandsfarvandet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Rønne d. ¹³/₈ 47.

Kl. 17³⁰ afsejlede E. under en VNV.-lig Brise fra Næstved. Da Skibet befandt sig ca. 4 Sm. Ø. for Knudshoved, viste det sig, at Svinghjulet løb i Vand, og da Skibet ikke kunde holdes læns ved Pumpen, søgtes Nødhavn i Masned Sund, hvortil E. ankom Kl. ca. 19⁰⁰. En Dykkerundersøgelse viste, at en Naad under Motorrummet var tom for Værk paa ca. 1 m.

100. M/Sk. **Emma Lis** af Svendborg, 75 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg. Paa Rejse fra Kalundborg til Svendborg med Superfosfat.

Grundstødt d. ¹²/₄ 47 i Svendborg Sund.

Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. ¹⁸/₄ 47.

Kl. 18³⁰ passerede E. L. Thurø Rev røde 1-Kost, hvorfra Kursen ændredes imod Troense, saaledes at Grønneodde røde 2-Kost holdtes om Stb. Kl. ca. 19⁰⁰ tog Skibet Grunden og blev staaende 3—400 m Ø. for Kosten. D. ¹³/₄ kom E. L. flot ved fremmed Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Landgrunden fra Thurø har forskudt sig længere ud.

101. S/S **Energi** af København, 990 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Gdansk i Ballast.

Kollideret d. ²⁰/₇ 47 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ³⁰/₇ 47.

Kl. ca. 7⁰⁰, da E. befandt sig i Nærheden af Gdynia Anduvningsbøje, drejede et Skib, S/S »Krystyna« — der i nogen Tid havde styret samme Kurs som E. og befandt sig i en Afstand af ca. 200 Fod fra E.—4 Str. om Stb., ca. 90° Bb. over uden forudgaaende Signal. E. afgav 2 korte Toner med Dampfløjten samtidig med, at Roret blev lagt haardt Bb., men kort efter tørnede K. med Stævnen mod E.s Stb.s Side midtskibs, hvorved E. fik en Plade lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

102. M/Gl. **Energi** af København, 93 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Vejle til Køge med Brunkul.

Grundstødt d. ¹¹/₁₂ 47 ved Sprogø.

Strandingsindberetning dat. ¹¹/₁₂ 47. Søforklaring i Køge d. ¹³/₁₂ 47.

Kl. 4⁰⁰, da E. under en let Sv.-lig Brise befandt sig for S.-gaaende i Store-Bælt, kom Sprogø Fyr i Sigte. Kl. 4³⁰ gik Føreren under Dæk og overlod Vagten til Bedstemanden. Kl. ca. 6¹⁵ saas Land forude, hvorefter Motoren straks blev kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter grundstødte Skibet med langsom Fart 100 m V. for Nordbroen paa Sprogø ca. 20 m fra Land og blev staaende. Kl. 8⁴⁵ kom E. flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Sprogø Fyr med Halskov Rev Fskb.

103. M/Gl. **Erna** af Hasle, 65 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Vang i Ballast.

Kollideret d. ⁷/₇ 47 i Københavns Havn.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. ¹⁶/₇ 47.

Kl. 17⁵⁰, da E. med en Fart af ca. 4 Knob under en frisk SSV.-lig Brise med N.-gaaende Strøm skulde til at passere gennem Knippelsbro, hørtes 3 korte Toner fra en Damppibe. Umiddelbart efter Passagen af Broen saas et Dampskib bakke ud fra Asiatisk Plads. Det forsøgtes at sejle agten om Dampskibet; men da E. befandt sig ret agten tor Dampskibet, gik dette frem med Skruen, hvorved E. af Skruvandets med stor Kraft blev ført over mod M/S »Rotna« af Rønne, der laa fortøjet ved Kajen i Havnegade. Ved Kollisionen fik E. det opstaaende om Bb. stærkt beskadiget, og R. fik en Plade lettere beskadiget.

Af den af R.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. 16⁴⁵ laa fortøjet i Havnegade, saas E., der kort forinden havde passeret Knippelsbro, passere agten om et Dampskib, der bakkede ud fra Asiatisk Plads. Da Dampskibet i det samme gik frem med Skruen, blev E. af Skruvandets ført over mod R., og umiddelbart efter skete Paasejlingen som ovenfor anførte.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

104. M/S **Erria** af København, 8786 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal.

a) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ²⁵/₁₀ 47 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ²⁵/₁₀ 47.

Kl. ca. 14²⁵, da E. laa ved Østmolen i Frihavnen, mistede en Mand under Nedstigning i Nr. 2 Lastrum Fodfæstet, da han fra underste Mellemdæk skulde træde ned paa Lastlejderen i Underlasten, og styrtede

ned i Bunden af Lastrummet, et Fald paa ca. 5 m. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne bragt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Rørt Grunden d. $\frac{9}{11}$ 47 ved Sveriges V.-Kyst; søgt Nødhavn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{10}{11}$ 47. Politirapport dat. $\frac{23}{3}$ 48.

Kl. 10²⁸ passerede E. Svinbådan Fskb. om Bb. i ca. $\frac{1}{2}$ Sm.s Afstand, og Kursen sattes imod en Lysbøje, som antoges for en Rutebøje V. for Grottegrunden, men som senere viste sig at være Lys- og Fløjte-tønden ved Grottegrunden. Kl. 10⁴⁵ hørtes en skurrende Lyd i Bb.-Side. Kort Tid efter opdagedes det, at Smøreolien svandt i Bb.s Hovedmotor og der viste sig Vand i Bundtanke Nr. 6, 7 og 8 samt i Rende-stenene. Der søgtes Nødhavn i København.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

105. Ff. Esther af Guldborg, 11 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Østersøen.

Minesprængt og sunket d. $\frac{19}{4}$ 47 i Østersøen.

Søforhør i Nykøbing F. d. $\frac{27}{5}$ 47.

Kl. 14⁰⁰, da E. var beskæftiget med Fiskeri ca. 8 Sm. Ø. for Gedser Fyr, fik Redskabet Hold. Det forsøgte at hive Garnet ind, men herunder indtraf en voldsom Eksplosion i Vandet, hvorved E. blev læk og sank i Løbet af 4 Min. paa 18 m Vand. Besætningen, 2 Mand, sprang over Bord og blev ca. $\frac{1}{2}$ Time senere reddet af et andet Fiskefartøj. Fartøjet er senere blevet bjerget.

106. Ff. Ester af Selvig, 6 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Grundstødt d. $\frac{16}{5}$ 47 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{22}{5}$ 47. Søforhør i Hjørring d. $\frac{24}{9}$ og $\frac{27}{10}$ 47.

D. $\frac{14}{5}$ Kl. ca. 21, da E. befandt sig paa en Fiskeplads ud for Skatterup, gik Motoren i Staa. Det var Paalandsvind. Under Forsøg paa at faa Motoren i Gang, drev E. ind imod Kysten, hvor Fartøjet opankredes mellem 1. og 2. Revle, efter at have taget Grunden paa 2. Revle. Besætningen — 2 Mand — forlod herefter Fartøjet. D. $\frac{16}{5}$ Kl. ca. 19 fandtes E. slaaet ind paa Stranden og fyldt med Vand. E. er senere blevet bjerget.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

107. Ff. Evelyn af Esbjerg, 28 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg.

Kollideret d. $\frac{1}{10}$ 47 paa Humberfloden.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{21}{10}$ 47. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{4}{2}$ 48.

Se Nr. 96.

108. M/Gl. Evy Kruse af Bandholm, 69 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Bandholm til Aalborg med Byg.

a) Tørnet Undervandshindring d. $\frac{22}{6}$ 47 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{24}{6}$ 47.

Kl. 6²⁰, da Skibet befandt sig ca. 2 Sm. SØ.t.S. af den hvide 2-Kost paa Tangen, mærkedes et kraftigt Stød i Agterskibet, og Motoren begyndte at ryste voldsomt. Motoren blev slaaet fra, og en Undersøgelse viste, at det ene Skruerblad manglede. Rejsen fortsattes til Aalborg for langsom Motor.

b) Paa Rejse fra Mariager Fjord til Bandholm med Cement.

Grundstødt d. $\frac{19}{11}$ 47 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{20}{11}$ 47. Søforhør i Maribo d. $\frac{29}{11}$ 47.

Kl. 13⁵⁵ havde E. K. Gjerrild Fyr tværs om Stb. i en Afstand af ca. $\frac{1}{2}$ Sm. Der styredes misv. SØ. Det blæste en svag V.-lig Brise med N.-gaaende Strøm, og Vejret var let diset. Kl. ca. 14⁴⁰ blev det Taage, hvorefter Motoren sattes paa Langsomt Frem. Kl. 15¹⁵ hørtes Taagesignalet fra Fornæs Fyr i misv. SV.t.S., hvorpaa der stoppedes. Kl. ca. 16¹⁰, da det klarede lidt op, og Taagesignalet fra Fornæs Fyr stadig hørtes i misv. SV.t.S., sattes Motoren paa Meget Langsomt Frem, og der styredes ind mod Taagesignalet. Skruen blev af og til koblet fra, og et Lodskud viste 12 m. Kl. 16¹⁵ tog E. K. Grunden tæt under Land udfor Fornæs Fyr og blev staaende. Kl. 19¹⁵ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret og ca. 20 Tons kastet over Bord.

109. Lgt. F B Nr. 1 af København.

Kollideret d. $\frac{4}{2}$ 47 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{4}{2}$ 47.

Kl. 19⁰⁰ afsejlede F B 1 under Bugsering af B/B »Ymer« af København fra Langelinie mod Sydhavnen. Havnen var fyldt med tæt sammenpakket Is. Ud for Karantænestationen ved Nrdr. Toldbod kom Y. ind i en svær Isflage. Herved mindskedes Farten betydeligt, og F B 1 skar ud til Stb., hvorved Slæbewiren sprang ud af Slæbekæben og sprængtes. Lægteren fortsatte Stb. over og tørnede imod S/S »Grim« af Stockholm. der laa forløjet ved Nrdr. Toldbod. Ved Kollisionen fik F B 1 Stævnen beskadiget, og der fremkom en Bule i G.s Skibsside.

Anm. 1. Søforklaring fra G.s Besætning foreligger ikke.

Anm. 2. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

110. Pram F. B. 18.

Kollideret d. $\frac{11}{11}$ 47 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{14}{1}$ 47.

Kl. ca. 7⁰⁰ passerede F.B.18, der med en anden Pram paa sin Stb.s Side var under Bugsering af B/B »Od«, Bomløbet for N.-gaaende samtidig med, at en Damper var under Bugsering for S.-gaaende.

Forude i ca. 50 m.s Afstand saas et modgaaende Skib, som senere viste sig at være S/S »Koldinghus« af København. O., der var kommet klar af Hønsbroen, drejede til Stb., hvorved F.B.18 giredede lidt ud til Bb. Umiddelbart efter tørnede K. med Stævnen imod F.B.18, som blev hængende paa K.s Stavn og blev slæbt med et Stykke og tørnede til Slut imod Broen ved Marinstationen. F.B.18, der ved Kollisionen fik et Hul i Bb.s Side og revnede tværs over Bunden, begyndte at synke, men holdt sig dog flydende paa Forpeak og Lukaf.

Af den af K.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at K. Kl. 6⁴⁹ passerede Molerne ved Københavns Havn. Kort efter saas forude en Damper, der var under Bugsering, og som antoges for at være modgaaende. Da K. var kommet i Nærheden af det bugserede Skib, viste dette sig at være medgaaende, og Maskinen beordredes Stop. Samtidig saas lidt om Bb. i kort Afstand et hvidt Lys og en rød Lanterne, som senere viste sig at hidrøre fra en Slæbebaad — B/B »Od« af København — med 2 Lægtere paa Slæb. K.s Ror lagdes Stb.; men kort efter, da Prammene giredede ud til Bb., skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at K. sejlede med for stor Fart og ikke handlede i Overensstemmelse med Regler for Sejlads i indre dansk Farvand.

Anm. 2. Føreren af K., mod hvem der var rejst Tiltale for ved Pligtforsømmelse at have forvoldt Grundstødningen, er under d. 22/7 48 ved Sø- og Handelsretten frifundet for Tiltale.

111. S/S **Falken** af Aabenraa, 514 Reg. T. Br. Bygget 1911/41 af Staal.

a) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 23/6 47 i Københavns Havn. Politirapport dat. 23/6 47.

Kl. 15⁰⁸, da F. laa ved Larsens Plads og lastede Bomuldsballer fra en Lægter, svingede en Længe, der var under Ophivning, mod Lægterens Lugekarm, hvorved en Havnearbejder, der arbejdede ved Lugekarmen, blev klemt. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Gøteborg til København med Stykgods.

Kollideret d. 4/12 47 i Gøteborgs Havn.

Søforhør i København d. 13/12 47.

Kl. 10³⁰ afgik F. fra Kaj i Gøteborg. Da F. var kommet ud i Havneløbet, saas 4 Str. om Stb. M/GI »Sansy« af Skärhamn for udgaaende fra Lindholmshavnen under langsom Drejning Stb. over. Om Bord i F. blev Maskinen, der gik Halv Kraft Frem, stoppet, og Roret blev lagt haardt Bb., hvilket tilkendegaves ved 2 korte Toner med Dampfløjten. Straks derefter beordredes Maskinen Fuld Kraft Bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Kort efter tørnede F. med Stb.s Side imod S.s Bb.s Side, hvorved S. fik Skanseklædningen lettere beskadiget, medens F. ikke tog nogen Skade.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

112. M/Jt. **Falken** af København, 17 Reg. T. Br. Bygget 1876 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Lyon til Marseille.

Tørnet Bropille og forlist d. 7/3 47 ved St. Vallier-sur-Rhone; 2 Omkomne.

Indberetninger fra Ambassaden i Paris dat. 19/3 47 og 7/5 47.

Kl. ca. 14³⁰, da F. befandt sig ca. 80 m fra Broen over Rhonefloden ved St. Vallier, satte Motoren ud og gik i Staa, hvorefter Fartøjet blev grebet af Strømmen, der paa Grund af Flodens Stigning var meget stærk, og umiddelbart efter kastet mod en Bropille og knust. Inden Fartøjet sank, lykkedes det ved Assistance fra et Fiskefartøj, der lagde sig paa Siden af F., og Hjælp fra Land at redde 2 Mand af Besætningen samt Førerens 2 Børn.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Peter Bjørklund Falk og Fru Grethe Falk, begge af København.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Motorstop i Forbindelse med stærk Strøm.

113. M/S **Falstria** af København, 6993 Reg. T. Br. Bygget 1945 af Staal.

2 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 30/3 47 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. 31/3 47.

Kl. 15⁴⁵, da F. laa ved Pakhus Nr. 43 i Kronløbsbassin, var 2 Havnearbejdere, der havde været beskæftiget med Lossearbejde i Lastrum Nr. 4, paa Vej op fra Lastrummet. Herunder mistede Havnearbejder Øjvind Larsen, der gik forrest, Taget i Lejderens øverste Trin og styrtede ned. I Faldet ramte han Havnearbejder Carl Noltensmeyer, der befandt sig umiddelbart neden under, og begge styrtede ned i Bunden af Lastrummet. I en tilkaldt Ambulance blev de tilskadekomne kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

114. M/Jt. **Fanny** af Aalborg, 60 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg. Paa Rejse fra Stralsund til Struer med Kali.

Sprunget læk d. 13/10 47 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 16/10 47.

Kl. 2⁰⁰ passerede F. under en frisk SSV.-lig Brise med let Sø Hjelm. Kl. 4⁰⁰ pejledes læns ved Pumpen. Kl. 5⁰⁰ passeredes Fornæs, og Kursen ændredes til NV.t.N.½N. Kl. 8⁰⁰ pejledes 3 Tommer Vand i Skibet, hvorefter der blev slaaet læns. Kl. 9³⁰ viste det sig, at Vandet stod op til Svinghjulet i Motorrummet. Motoren stoppedes, og der fortsattes for Sejl alene, medens Pumpen holdtes gaende. Kl. 10³⁰ blev F. taget paa Slæb af et andet Skib og bragt ind til Aalborg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Lækagen skyldes, at Ventilernes Tilgangsør var tæret mellem Yderklædning og Garnering.

115. S/S **Fanø** af København, 1889 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Bremen til Emden i Ballast.

Paasejlet d. 8/1 47 paa Weser Floden.

Søforklaring i Esbjerg d. 22/1 47.

Om Morgenens afgang F., der havde Lods om Bord, fra Bremen assisteret af en Bugserbaad. Kl. 10⁵⁰ kvitteredes Bugserbaaden, og Sejladsen fortsattes i Pakis ned ad Floden. Kl. 11³⁰ løb F. fast i Isen, og der sattes Signal for Isbryderhjælp. Kl. 12⁰⁰ ankom en Isbryder, der brækkede Isen løs omkring F. samt brød en Rende foran Skibet, hvorefter Sejladsen fortsattes. Kl. 12²⁰ løb F. paany fast i Isen. Kl. 12⁴⁰ saas et Skib, der senere viste sig at være S/S »Kysko« af Mobile, komme ned ad Floden med Kurs mod F. Det blev ved Signal med Dampbiben tilkendegivet, at F. sad fast i Isen; men Kl. 13⁰⁰ tørnede K. med Stb.s Side haardt mod F.s Hæk om Bb., hvorved der skete en Del ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Gdynia til Amsterdam med Kul.

Kollideret d. 11/4 47 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 23/9 47.

Kl. 18⁴⁰, da svensk Slæbebaad »Herkules« skulde gaa langs Siden af F., hvis Maskine var stoppet, for at tage imod Lodsen, tørnede H. meget haardt imod F.s Bb.s Side midtskibs, hvorved Flangen til Dischargeventilen knækkede.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

116. M/S **Felita** af København, 167 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Malmø til Kalmar med Olie.

Grundstødt d. 18/12 47 i Kalmarsund.

Søforhør i København d. 7/1 48.

Kl. 18⁰⁵ passerede F. under en let N.-lig Brise med Snebyger Yttre Stengrund Lb. tæt om Bb., hvorefter der styredes N.t.Ø.¾Ø. Kl. 19 saas forude et Fyr, som antoges for Utgrunden og som viste hvidt Lys, hvorfor Kursen ændredes til N., ret mod Fyret. Da Afstanden til Fyret var ca. 1 Sm, ændredes Kursen til N.t.Ø. Efter at Fyret var passeret om Bb., blev Roret lagt Bb., og kort efter — Kl. 20¹⁰ — tog Skibet Grunden ca. ½ Sm. NØ.t.N.½N. af Fyret, der viste sig at være Garpen Fyr. Kl. 8⁰⁰ kom F. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Garpen og Utgrunde Fyr.

117. M/S **Fionia** af København, 5202 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal.

a) Paa Rejse fra Middlesbrough til Antwerpen med Stykgods.

Kollideret d. 23/2 47 i Middlesbrough.

Søforklaring i Antwerpen d. 28/2 47.

Kl. 16²⁶ afejlede F. med Lods om Bord fra Middlesbrough med Assistance af Bugserbaad. Kl. 16⁴⁹ fik Bugserbaaden efter Drejningen ved Dock Point Ordre til at støtte F., hvis Ror samtidig lagdes haardt Bb. og hvis Bb.-Motor beordredes Fuld Kraft Bak. Kl. 16⁵² lod Bugserbaaden ved en Fejltagelse Slæbetrossen gaa. F.s Stb.s Motor beordredes straks Fuld Kraft Bak, og begge Ankre blev stukket i Bund med 40 Fv. Kæde, men inden Farten kunde tages af F., tørnedes en Muddermaskine, der laa til Ankers, 2 mindre Lægtre og en »slacksboat«. Ved Kollisionen revnede Nr. 2 Rang agten for Kollisionsskoddet om Bb. to Steder.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 24/7 47 i Københavns Havn.

Politirapport dat. 24/7 47.

Kl. 15²⁰, da F. laa ved Frihavnens Østmole og lastede Planker, gled en Planke ud at en Længe, der var under Nedfiring i 2-Lasten, og ramte en Havnearbejder paa den ene Fod, der blev stærkt beskadiget. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

118. M/Jt. **Flid** af Hundested. 84 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Randers til Frederiksværk med gammelt Jern.

Sprunget læk og forlist d. 28/9 47 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Hundested d. 1/10 47. Forlisanmeldelse dat. Hundested d. 13/12 47.

Kl. ca. 0⁰⁰ passerede F. under en jævn S.-lig Brise Bøje 30 i Rute 28, hvorfra der styredes mod Isefjorden. Kl. 5³⁰, da Vinden var tiltaget til frisk S.-lig Kuling med høj SØ, bemærkedes det, at Forskibet laa dybt i Vandet. Storsejlet bjergedes, og Kursen ændredes, til Vind og SØ var ret agter ind; men da Forskibet stadig laa dybt i Vandet, sattes Kursen mod Grenaa. Pumpen holdtes gaende; men da Forskibet vedblev at synke, besluttedes det, efter at der var blevet afholdt Skibsraad, at kaste Dækslasten paa Forskibet over Bord. Kl. ca. 8⁰⁰ saas et Fiskefartøj, og da F.s Fordæk nu var helt under Vand, og det antoges, at Skibet var ved at synke, sattes Redningsbaaden paa Vandet, hvorefter Besætningen — 3 Mand — roede over til Fiskefartøjet. Det forsøgtes at tage F. paa Slæb; men Slæbetrossen sprængtes, og Kl. ca. 9⁰⁰ fik F. stærk Slagside og sank umiddelbart efter paa 56° 19' N. Brd. 11° 09' 2 Ø. Lgd.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes, at Skibet var overlastet.

119. M/S **Florida** af København, 3538 Reg. T. Br. Bygget 1944 af Staal.

Tørnet Kaj d. 15/6 47 i Antwerpens Havn.

Søforklaring i Antwerpen d. 19/6 47. Søforklaring i København d. 25/6 47.

Kl. 23⁵² skulde F., der havde Lods om Bord og assisteredes af 2 Bugserbaade, under en stiv VSV.-lig Kuling med svære Regnbyger passere igennem Løbet mellem Lefebre og Kattendijk Dok. Motoren gik ganske langsomt frem. Kl. 23⁵⁵, da F. var halvvejs gennem Løbet, beordredes Roret lagt lidt Bb., kort derefter mere Bb. og endelig haardt Bb. Da Skibet drejede Stb., beordredes Motoren Fuld Kraft Frem. F. vedblev imidlertid at dreje Stb. over, og da en Undersøgelse viste, at Roret fejlagtigt var lagt Stb.,

blev Motoren kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter trnedede F. med Stævnen imod Stenkajen, hvorved Stævnen blev stærkt beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

120. S/S **Frey** af Helsingfors, 561 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kemi til Næstved med Cellulose.

Grundstødt d. $\frac{2}{11}$ 47 ved Falsters N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{3}{11}$ 47.

Kl. 6⁵⁵ grundstødte F. under en S.-lig Brise med Taage og haard V.-gaaende Strøm i Porre Bugt og blev staaende. D. $\frac{6}{11}$ Kl. 6⁵⁰ kom F. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Lasten var blevet lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage og Strømsætning.

121. M/Gl. **Freapaket** af Ærøskøbing, 64 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Bg. Paa Rejse fra Ærøskøbing til København med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{24}{4}$ 47 i Bøgestrømmen.

Politifrhr d. $\frac{25}{1}$ 47 om Bord.

Kl. ca. 8⁰⁰, da F. under en haard V.-lig Storm med Regn befandt sig ved Trindelen i Bøgestrømmen, mistede Skibet Styret og tog Grunden paa .-Siden af Sejllobet og blev staaende. D. $\frac{27}{4}$ Kl. ca. 15⁰⁰ kom F. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vjrforholdene i Forbindelse med Lavvande.

122. M/S **Frem** af Rønne, 1176 Reg. T. Br. Bygget 1924/38 af Staal.

a) Paasejlet d. $\frac{12}{2}$ 47 i Malmø Havn.

Søforklaring og Sfrhr i Rønne d. $\frac{19}{3}$ 47.

Kl. ca. 13⁰⁰, da F. laa fortøjet ved Skeppsbroen, var svensk Bugserbaad »Dan« ved at bryde en Sejlrende gennem svær Is ind langs Siden af F. Herunder trnedede D. imod F.s Stb.s Side midtskibs. Ved Paasejlingen led F. en Del ovenbords Skade.

Af den af D.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib skulde bryde en Sejlrende gennem Fastisen mellem det inderste Havnefyrt og F., blev Maskinen beordret Fuld Kraft Frem. Da D.s Stævn trnedede mod Iskanten, blev Boven sat Bb. over. Roret blev straks lagt haardt Stb., og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Isforholdene.

b) Paa Rejse fra Rønne til København med Stykgods og Passagerer.

Kollideret d. $\frac{17}{8}$ 47 i Falsterbokanalen.

Søforklaring og Sfrhr i Rønne d. $\frac{20}{8}$ 47.

Kl. 3⁵⁵, da F. befandt sig midt imellem den røde 1-Kost og Bølgebryderen ved den S.-lige Indsejling til Falsterbokanalen, blev Motoren, der gik Fuld Kraft Frem, beordret Meget Langsamt Frem. Samtidig befandt et medgaaende Skib, M/S »stbornholm« af Neksø, sig ud for F.s Stb.s Side med Stævnen i en Afstand af ca. 40 m fra F.s Midtskibs, under Overhaling af F. Ca. 4 Minutter senere, da . befandt sig tværs af F. i 10—15 m Afstand, begyndte F.s Stævn at falde Stb. over, hvorfor Roret lagdes haardt Bb. og Motoren beordredes Langsamt Frem. Drejningen til Stb. fortsatte imidlertid, hvorfor F.s Motor beordredes Fuld Kraft Frem, dernæst Stop og atter Fuld Kraft Frem. Da en Kollision med . syntes uundgåelig, kastedes F.s Motor Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter — Kl. 4⁰⁰ — trnedede F. med Stævnen imod .s Bb.s Laaring, hvorved begge Skibe led en Del ovenbords Skade.

Af den af .s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib passerede den røde 1-Kost S. for Falsterbokanalen, var F. tværs om Bb. Da . befandt sig ca. 150 m fra Indsejlingen til Kanalen med Agterenden udfor F.s Stævn i ca. 15 m Afstand, ndredes Kursen lidt Bb. over. Da . passerede Fyret paa den .-lige Mole, blev Motoren, der gik Fuld Kraft Frem, beordret Halv Kraft Frem. F.s Stævn var da udfor .s Bb.s Laaring i en Afstand af 10—15 m. F. syntes imidlertid at dreje til Stb., hvorfor Motoren atter beordredes Fuld Kraft Frem og Roret lagdes Bb.; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes den Omstndihed, at . har overhalet F. i for snævert Farvand.

Anm. 2. Føreren af . har d. $\frac{15}{8}$ 48 ved S- og Handelsretten vedtaget en Statskassen tilfaldende Bde af 200 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 293.

123. M/Gl. **Fremad** af Aalborg, &9 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg. Paa Rejse fra Gilleleje til Randers i Ballast.

Kollideret d. $\frac{17}{4}$ 47 i Kattegat.

Søforklaring i Randers d. $\frac{18}{4}$ 47. Sfrhr i København d. $\frac{23}{4}$ 47.

Kl. 4⁰⁰ afsejlede F. fra Gilleleje. Der styredes V.t.S. Farten var $\frac{7}{2}$ Knob. Kl. 6⁰⁰ blev det Taage. Motoren sattes paa Halv Kraft Frem, og Kursen ændredes til NV.t.V. Kl. ca. 6³⁰ saas forude 3—4 Str. om Bb. et Skib, der senere viste sig at være M/Gl. »Sautona« at Marstal. Motoren blev straks slaaet fra og Roret lagt haardt Bb.; men kort efter trnedede F. med Stb.s Bovanker imod S.s Stb.s Side.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. 6³⁰ i tæt Taage med en Fart af ca. 3 Knob befandt sig SSV. for Hesselø, saas forude ca. 2 Str. om Stb. i ca. 1 Skibslngdes Afstand et andet Skib. Roret lagdes straks haardt Bb., og Skruen blev slaaet fra; men umiddelbart efter trnedede F. med Stævnen imod S. foran for Stb.s Strrig. Ved Kollisionen fik S. Rling, Skanseklædning, 5 Støtter, Skandkket og de øverste 3 Planker knust.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der om Bord i S. ikke blev holdt Udkig.

124. M/S **Fri** af Aalborg, 358 Reg. T. Br. Bygget 1947 af Staal. Paa Rejse fra Ejerslev til Sunder-land med Moler.

Motorhavari d.^{8/7} 47 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d.^{22/7}, 47.

Kl. 9⁵⁰, da F. under en jævn SV.-lig Brise befandt sig 200 Sm. V.t.S. af Thyborøn, stoppede Hovedmotoren. En Undersøgelse viste, at Bæreløjet for Luftpumpens Vuggearm tillige med det ud for samme placerede Maskinstativ m. m. var sprængt og ødelagt. Skibet blev taget paa Slæb af en i Nærheden værende Fiskekutter, og d.^{9/7} Kl. 23¹⁵ fortøjedes i Thyborøn Havn.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Fejl i Støbegodset eller Bolten i Vuggearmens Bæreløje til Skille-Luftpumpen eventuelt i Forbindelse med, at Stemplet i denne Pumpe er gaaet fast.

125. Fyrskib **Nr. XX**, 168 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg.

Brand om Bord d. ^{10/2}, 47 i Helsingør.

Søforklaring i Helsingør d. ^{2/4} 47.

Kl. ca. 10⁰⁰, medens Nr. XX laa fortøjet i Helsingør Statshavn, mærkedes Brandlugt om Bord i Skibet, og det viste sig, at der var Ild i Salonen, hvor Føreren havde opholdt sig ca. 10 Min. forinden. Branden blev hurtigt slukket af Brandvæsen fra Land. Ved Branden blev Apteringen en Del beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes Fejl i den elektriske Installation.

126. M/S **Fønix** af Oslo, 47 Reg. T. Br. Bygget 1881 af Træ. Paa Rejse fra Samsø til Porsgrunn i Ballast.

Grundstødt d. ^{10/9} 47 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. ^{15/9}, 47.

Natten mellem d. ^{9/9} og ^{10/9} grundstødte F. under en V.-lig Storm med Regnbyger paa Brændevins-hage. Skibet kom senere af Grunden ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Vejrforholdene i Forbindelse med Motorskade.

127. M/S **G. C. Amdrup** af København, 908 Reg. T. Br. Bygget 1947 af Eg.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ^{26/11} 47 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ^{26/11} 47.

Kl. ca. 8³⁰, da G.C.A. laa ved Den kgl. grønlandske Handels Plads og lossede Tørfisk med Sejlkøjer, fiskede een Sejlkøje under Ophivning en Platform, hvorved en Havnearbejder, der befandt sig paa Plat-formen, styrtede ned mellem Skibet og Kajen og brækkede et Ribben. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til sit Hjem.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

128. M/S **Gausdal** af Oslo, 4795 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ^{21/6} 47 i Københavns Havn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. ^{3/7} 47.

Kl. 10⁵⁵, da G. laa ved Sundkajen i Frihavnen og lossede Raagummiballer, brækkede Stropperne, der holdt et Net med 10 Baller, der var under Ophivning fra 2. Lugen, da Nettet befandt sig i Højde med Lugekarmen. En Havnearbejder, der var beskæftiget i Lastrummet, blev ramt af de nedfaldende Baller. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

129. M/Gl. **Gerda** af Allinge, 55 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg. Paa Rejse fra Allinge til Skelskør med Granit.

Sprunget læk d. ^{25/6}- 47 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ^{7/7}, 47. Søforhør i Rønne d. ^{15/9} 47.

Da G. under en let V.-lig Brise befandt sig ca. 15 Sm. V. for Hammeren, sprang Skibet læk. G. sejlede tilbage til Allinge, hvor en Undersøgelse viste, at Naadden mellem 3. og 4. Rang ca. 4 m fra Agterstævnen var tom for Værk i en Længde af ca. 1 m.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes, at G. har været haardt lastet.

130. 3^m M/Sk. **Gerda Høeg** af Udbyhøj, 100 Reg. T. Br. Bygget 1944 af Eg.

a) Paa Rejse fra Hadsund til Oslo med Kridt

Motorhavari d. ^{26/4} 47 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Gøteborg d. ^{14/5} 47.

Kl. ca. 11¹⁵, da G.H. under en jævn NV.-lig Brise befandt sig ved Østre Flak. opdagedes det. at Dækslet paa den agterste Cylinder var revnet. Motoren stoppedes, og det forsøgte at krydse op mod Frederiks-havn. Da Vinden friskede til Storm og Forsejlene havarerede, ændredes Kursen mod Grenaa og senere mod Sundet. D.^{28/4} ankredes op ved Julebæk, hvorfra Skibet bugseredes til Helsingør.

b) Grundstødt d. ^{30/4} 47 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforklaring i Gøteborg d. ^{14/5} 47.

Kl. 13³⁰ passerede G.H. Kullen hvorefter der styredes N. t. V. ^{1/2}, V. Da G.H. befandt sig i Nærheden af Nidingen, friskede Vinden fra Ø., og der holdtes ind mod Land for at faa Læ. Kl. 22³⁰ saas et Skib, der tilsyneladende laa til Ankers under Land, og der holdtes ned mod Skibet. Da G.H. nærmede sig dette, viste det sig at være et Vrag, og umiddelbart efter tog G. H. Grunden og blev staaende. G.H. kom kort efter flot ved egen Hjælp, men kort efter tog Skibet atter Grunden og blev staaende. D. ^{1/5} Kl. 11⁰⁰ kom G.H. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at 21 Tons af Ladningen var kastet over Bord. En Dykkerundersøgelse viste, at Skibet var tæt.

c) Grundstødt d. ^{2/5} 47 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforklaring i Gøteborg d. $14\frac{1}{5}$ 47.

Kl. 23¹⁵ passerede G.H. Gäveskär, hvorefter der styredes V.t.S. Farten var 3—4 Knob. Kl. 23³⁰, da G.H. befandt sig Ø. for Brandnäsbottnen, antoges dette Fyr for Hulkebådan Lt., og Kursen sattes S. om Fyret, idet de røde Ledefyr paa Vinga holdtes overet. Kort efter tog Skibet Grunden og blev staaende. G.H. blev næste Dag bragt flot af en Bjærgningsbaad efter at $14\frac{1}{2}$ Tons af Ladningen var kastet overbord. Under Flottagningen opstod en Del Skade paa det opstaaende paa Agterdækket. En Dykkerundersøgelse viste, at Skibet var tæt.

131. Ff. **Gert** af Esbjerg, 24 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Esbjerg til Bridlington med Fisk.

Grundstødt d. $28\frac{1}{6}$ 47 ved Englands Ø.-Kyst.

Indberetning fra Ministry of Transport dat. $30\frac{1}{6}$ 47.

Kl. ca. 3³⁰, da G. i tæt Taage befandt sig ud for Flamborough, viste et Lodskud 7—8 Fv. Vand, hvorefter Fartøjet opankredes for 100 Fv. Ankertov. Ankeret holdt imidlertid ikke, og G. drev ind paa Grunden ved Green Stacks Rocks og blev staaende. Kl. ca. 14⁰⁰ kom G. flot ved egen Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

132. 3^m M/Sk. **Glyvursnes** af Thorshavn, 321 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Warnemünde til Svendborg med Brunkulsbriketter.

Grundstødt d. $17\frac{1}{1}$ 47 ved Fyns S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $9\frac{1}{4}$ 47.

Kl. 16⁰⁰ afsejlede G. fra Nyborg og styrede S.-paa i en brudt Rende i Isen. Ved »Grønne Odde« S. for Thurø mødtes Fastis, som G. ikke kunde forcere. Med Isen drev G. ind paa Kidholm Flak, hvor Skibet tog Grunden og blev staaende. D. $18\frac{1}{1}$ Kl. 8³⁰ kom G. flot ved Hjælp af Isbryder tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

133. M/GI. **Goldi** af Neksø, 40 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Kalundborg til Allinge med Superfosfat.

Brændt og forlist Natten mellem d. $6\frac{1}{8}$ og $7\frac{1}{8}$, 47 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Neksø d. $12\frac{1}{8}$ 47. Forlisanmeldelse dat. Neksø d. $25\frac{1}{10}$ 47.

D. $6\frac{1}{8}$, Kl. ca. 23³⁰ befandt G. sig i stille Vejr tværs af Kaaseberga i en Afstand af 6—7 Sm. Kl. ca. 24⁰⁰ opdagedes det, at det brændte i et Skab i Kabysen. Det forsøgtes forgæves at slukke Ilden, der hurtigt havde bredt sig ind mellem Tankene og Garneringen, med Skumslukkere fra Kabysen og Motorrummet. Da Skumslukkerne var tømt, blev der afgivet Nødssignal, uden at det lykkedes at tilkalde Hjælp fra forbi-passerende Skibe. Noget senere, da Styrehuset stod i Flamme, og Ilden slog op over Mesanmasten, gik Besætningen, der frygtede, at Olietankene skulde eksplodere, i Jollen, og blev d. $7\frac{1}{8}$ Kl. ca. 1⁰⁰ optaget af et andet Skib. Det antages, at G. senere er sunket paa ca. $55^{\circ}12' N$. Brd. $14^{\circ}02'5 \text{ } \text{Ø}$. Lgd.

Anm. Ministeriet maa antage, at Aarsagen til Branden skyldes, at noget brændende Sprit fra et Primusapparat ved Skibets Arbejden i Søen er løbet ud paa Kabysbordet, hvor Træværket antændtes.

134. S/S **Grenaa** af København, 1262 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Emden i Ballast.

Mistet Anker og Kæde d. $7\frac{1}{3}$ 47 i Nordsøen.

Søforklaring i Esbjerg d. $29\frac{1}{3}$ 47.

Kl. 6³⁰, da G. under en stiv NØ.-lig Kuling med svær Dønning var i Færd med at lette fra en Ankerplads ved Hubert Gat, knustes Stb.s Kabilarhjul paa Ankerspillet, hvorved Kæden rovsede ud. Da der var overhængende Fare for svær Isdrift, sattes en Bøje paa Kæden, som sjæklede ud ved 90 Fv., hvorefter Skibet fortsatte Rejsen.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

135. M/S **Grenen** af København, 331 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

Kollideret d. $9\frac{1}{4}$ 47 i Københavns Havn.

Søforklaring i Kalundborg d. $29\frac{1}{4}$ 47.

Kl. ca. 16³⁰, da G. under en frisk NV.-lig Brise med stærke Vindstød skulde gaa til Kaj ved Ndr. Toldbod og befandt sig N. for Bomløbet med Kurs ret ind mod Kajen, maatte G. stoppe for at lade et Skib for udgaende i Bomløbet passere. Herunder drev G. nordefter hen imod et Skib — S/S »Alice« af København — der var ved at fortøje i Bøje Nr. 1. Da det andet Skib var passeret, blev G.s Motor beordret Frem; men umiddelbart efter tørnede G. med Stb.s Laaring imod A.s Stævn, hvorved G. fik Skibssiden lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

136. M/GI. **Grethe** af Aarhus, 53 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra København til Aalborg med Gammelt Jern.

Sprunget læk og sunket d. $21\frac{1}{4}$ 47 ud for Mariager Fjord.

Strandingsindberetning dat. $22\frac{1}{4}$ 47. Søforhør i Aarhus d. $28\frac{1}{4}$ 47.

Kl. 10³⁰ passerede G. Gjerrild, hvorfra der styredes NV.t.N. $1\frac{1}{2}N$. mod Hals Barre Fyr. Kl. 12³⁰, under en opfriskende V.-lig Kuling, sprængtes Stagfokkeskødet, og samtidig mærkedes nogle Stød i Skibet. Kl. 13³⁰ gik Motoren ned i Omdrejninger, og en Undersøgelse viste, at der stod ca. 1 Tomme Vand over Dørken i Motorrummet. Det besluttedes at styre mod Land. Ca. 5 Minutter senere stoppede Motoren, hvorpaa G. blev opankret i 8 m Vand ca. 7 Sm. Ø.t.N. af Als Kirke. Det forsøgtes derefter at lænse Skibet

med Pøse, men da Vandet stadig steg, og da det ikke lykkedes at tilkalde Assistance, forlod Besætningen — 2 Mand — Kl. 16⁰⁰ G. i Skibets Jolle og naaede Land efter at have roet i 5^{1/2} Time. D.22/4 Kl. 5⁰⁰ fandtes G. sunket. Skibet er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.

137. S/S **Grim** af Stockholm, 1329 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

Paasejlet d. ⁴/₂, 47 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. ¹¹/₂ 47.

Se Nr. 110.

138. Ff. **Gudrun** af Skagen, 7 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

En Mand faldet over Bord og druknet d. ¹⁹/₁ 47 i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d. ¹⁷/₃ 47.

Kl. ca. 13³⁰, medens G. drev Fiskeri med Trawl, fik Fartøjets Fører Fisker Christian Immanuel Richardsen af Skagen det ene Ben ind i en Bugt af Tovene og blev trukket over Bord. Det lykkedes den anden ombordværende, en 15-aarig Dreng, der var ukendt med Motorens Betjenings, at stoppe Motoren. Kort efter saas den overbordfaldne at komme fri af Tovene, men efter nogle faa Svømmetag hen imod Baaden forsvandt han og kom ikke mere til Syne.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

139. S/S **Gudrun** af København, 1498 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Masnedø til Aarhus i Ballast.

Grundstødt d. ⁶/₁₁ 47 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁰/₁₁ 47. Søforhør i Aarhus d. ¹¹/₁₁ 47.

Kl. 18¹⁰ passerede G. under en let NØ.-lig Brise i klart Vejr Boje 13 i Rute 28. Kl. 18²⁵ passeredes Halskov Rev Fskb. Der styredes retv. N. 6° Ø. Kl. ca. 18³⁰ saas forude om Stb. et Fyrblink, der antoges at hidrøre fra Bøje 14 i Rute 28. Kl. 19²⁵, da den formodede Bøje endnu ikke var tværs, blev Roret lagt haardt Bb., hvorefter Føreren varskoedes. Føreren, der straks kom paa Broen, beordrede da et hvidt Fyrblink, der saas tværs om Stb., antoges for at være Bøje 16 i Rute 28, Roret lagt Stb. Umiddelbart efter, Kl. 19³⁰, tog G. Grunden flere Gange paa Stenrevet V. for Reersø Fyr og blev staaende. D. ⁸/₁₁ Kl. 7³⁰ kom G. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes skødesløs Navigering og Pligtforsømmelse.

Anm. 2. Føreren af G. og den vagthavende Styrmand har d. ²⁰/₉ 48 ved Sø- og Handelsretten vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af henholdsvis 125 Kr. og 250 Kr. for Overtrædelse af henholdsvis Sølovens § 293 og Sømandslovens § 84.

140. 3^m M/Sk. **Gunmar** af Drammen, 115 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Porsgrund til Nykøbing S. med Salpeter.

Grundstødt d. ³/₅ 47 ved Anholt.

Strandingsindberetning dat. ⁶/₅ 47.

Kl. 9⁰⁰ grundstødte G. under en NØ.-lig Brise paa Anholt Nordvestrev. D. ⁴/₅ Kl. 5⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Farvandsafmærkningen paa Grund af Is var i Uorden.

141. M/S **Gustaf** af Pori.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ²²/₇ 47 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ²²/₇ 47.

Kl. 9²⁵, da G. laa ved Islands Brygge og lossede Bjælker, gled Krogen ud at Lossewiren, der var slaet en Gang rundt om en Bjælke, som var under Ophivning, hvorefter Bjælken faldt ned og ramte en Mand af Besætningen paa venstre Skulder, hvorved Skulderbladet brækkede. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar at det ovenfor anførte.

142. M/Sk. **Gøte** af København, 99 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Warne-
münde til Helsingør med Briketter.

Kollideret d. ¹²/₅ 47 i Helsingør Havn.

Søforklaring og Søforkør i Helsingør d. ¹³/₅ 47.

Kl. 9⁰⁰ da G. for indgaaende i Helsingør Havn befandt sig lige inden for Indløbet, blev Motoren beordret Fuld Kraft Bak, og Roret lagt, haardt Bb. Herunder stoppede Motoren, og kort efter tømmede G. med Stævnen imod M/S »Hans Broge« af Aarhus, der laa fortøjet i Havnen. Ved Kollisionen fik G. den øverste Del af Stævnen og Svineryggen beskadiget.

Anm. Søforklaring fra H.B. foreligger ikke.

143. M/B **H. M. F. II** af København.

Kollideret d. ¹³/₈ 47 i Københavns Havn.

Politirapport dat. ¹³/₈, 47. Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ²⁷/₈ 47.

Kl. ca. 17³⁰, da H.M.F. II, der var for N.-gaaende, skulde lægge til ved Nyhavns Hoved, paasejledes en Kaproningsbaad, der var for S.-gaaende, og som ikke tidligere var blevet observeret.

Af den af Kuproningsbaadens Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj befandt sig for S.-gaaende ca. 10 m fra Kajen ud for Nyhavns Hoved, saas en modgaaende Motorbaad — H.M.F. II —

forude lidt om Bb. Pludselig drejede H.M.F.II til Bb. uden at afgive Signaler. Kaproningsbaaden forsøgte ved Drejning til Stb. at komme foran om H.M.F. II, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen brækkede Kaproningsbaaden midt over. De ombordværende 5 Mand blev taget om Bord i en Motorbaad, der befandt sig i Nærheden.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der ikke om Bord i H.M.F.II blev holdt behørigt Udkig.

Aum. 2. Føreren af H.M.F. II., mod hvem der var rejst Tiltale for ved Undladelse af at holde behørigt Udkig at have foranlediget Kollisionen, er under d. $\frac{7}{3}$ 48 ved Sø- og Handelsretten frifundet for Tiltale.

144. Ff. **H. N. Munk** af Østerby Havn, 8 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hirtshals til Skagen i Ballast Tørnet Isflage d. $\frac{12}{3}$ 47 i Skagerrak; sunket.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{29}{3}$ 47.

Kl. ca. 18⁰⁰, da H.N.M. under en frisk V.-lig Brise sejlede langs med en Drivissamling N.t.V. af Skagens Fyr, tørnede Fartøjet imod en Isflage med Bb.s Bov, hvorved der opstod en stor Lækage. H.N.M. begyndte straks at synke, hvorfor der blussedes efter Hjælp. Nogle Minutter senere sprang Besætningen — 3 Mand — over Bord forsynet med forskellige Redningsmidler og blev kort efter optaget af 2 andre Fiskefartøjer.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenførte.

145. Ff. **Haabet** af Skagen, 20 Reg. T. Br. Bygget 1932.

Brand om Bord d. $\frac{15}{2}$ 47 i Hirtshals Havn.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{17}{3}$ 47.

Kl. ca. 19⁰⁰, medens H. laa fortøjet i Hirtshals Havn, blev der fyret paa Kakkelovnen i Lukafet, hvorefter Besætningen forlod Fartøjet. Kl. ca. 24⁰⁰ opdagedes det, at der var Ild i Lukafet, hvorfor der tilkaldtes Brandvæsen fra Land, som hurtigt kom til Stede og slukkede Ilden.

Anm. Ministeriet maa antage, at en Glød er faldet ud af Kakkelovnen, da denne blev tilset Kl. 19⁰⁰, og har antændt Dørken.

146. M/S **Hafnia** af Aarhus, 95 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til København med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{24}{9}$ 47 i Aarhus Havn.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{27}{9}$ 47.

Kl. ca. 11⁰⁰ afgik H., der laa med Stævnen N. i, fra Kajplads 15 i Bassin I, og der holdtes for Langsom Fart ud mod Bassinets Midte for at faa Plads til Drejning Bb. over. Kort efter saas over Midtermolen Bugsermotorbaad »Ingrid« af Aarhus med en Pram paa Siden med Kurs mod Bassin I. Da Afstanden mellem Skibene var ca. 50 m, blev Roret lagt haardt Stb., hvilket tilkendegaves ved en kort Tone med Luftfløjten. Da Afstanden mellem Skibene var ca. 20 m, blev H.s Motor kastet Fuld Kraft Bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte Toner med Luftfløjten. Umiddelbart efter tørnede H. med Stævnen imod Pram-mens Stb.s Bov, og I. tørnede med Stævnen imod H.s Bb.s Bov ca. 1 m fra Stævnen. Ved Kollisionen fik H. en Plade trykket ind, og I. fik Skanddækket beskadiget, medens Prammen fik et Par Bord ved Vandlinien trykket ind.

Af den af I.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj, der havde en Pram fortøjet paa Bb.s Side, med ca. 3 Knobs Fart befandt sig ud for Midtermolen med Kurs mod Aahavn, saas H. i en Afstand af ca. 100 m nærme sig for udgaaende med 6—7 Knobs Fart med Kurs langs med Midtermolen i 15—20 m.s Afstand fra denne. Da en Kollision syntes uundgaaelig, hørtes 2 korte Toner fra H., og I.s Motor blev kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter skete Kollisionen, som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at H., som styrede over Havneløbet, ikke holdt tilbage for I., som styrede langs i Løbet.

147. M/S **Hammershus** af Rønne, 1775 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Rønne med Passagerer og Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{21}{5}$ 47 ved Sveriges S.-Kyst.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{21}{5}$ 47.

Kl. 1⁰⁵ tog H. Grunden med langsom Fart ved Indsejlingen til Falsterbokanalen og blev staaende. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp. Ved Grundstødningen opstod 2 mindre Buler i Stb.s Side.

b) Paa Rejse fra Rønne til København med Passagerer.

Paasejlet d. $\frac{10}{10}$ 47 i Sundet.

Søforhør i København d. $\frac{16}{10}$ 47.

Kl. 5²⁵ passerede H. paa Kurs misv. N. $\frac{1}{2}$ V. med langsom Fart i stille, taaget Vejr med N.-gaaende Strøm under Afgivelse af Taagesignal Bøje 13 i Rute 32 om Bb. Kl. 5²⁸ stoppedes. Kl. 5³⁰ blev det tæt Taage, hvorefter der ankredes Kl. 5³⁴, og forskriftsmæssigt Taagesignal med Klokker blev afgivet. Lodskud viste 10,5 m midtskibs og 11 m agter. Kl. 5⁴⁰ pejledes Dragør Fyr i dev. SV.t.V. $\frac{1}{4}$ V. Kl. 6¹⁴ pejledes Bøje 15 i dev. N. $\frac{1}{4}$ V. og Bøje 14 i dev. SSØ. Kl. 7⁰⁸ hørtes Taagesignal agterude og samtidig saas Omridset af et Skib. Der blev straks afgivet Taagesignal med Klokker samt afgivet en Række korte Toner med Taagehornet; men umiddelbart, efter tørnede det andet Skib, der viste sig at være S/S »Petsamo« af Lovisa med Stævnen mod H.s Agterstævn. Ved Kollisionen opstod der betydelig Skade paa Hækken, der blev trykket ind fra øverste Dæk til under Vandlinien, hvorved Agterpeaken og Styremaskinrummet blev læk. Kl. 8⁵⁸ lettede H. fra Ankerpladsen og fortsatte Rejsen.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

148. S/S **Hanne Skou** af København, 1260 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

a) Paa Rejse fra Mäntyluo to til Barry.

Mistet Ankeret d. $\frac{8}{2}$ 47 i Østersøen.

Søforhør i København d. $\frac{20}{3}$ 47.

Kl. 9³⁰, da H.S. var i Drift V. over med Isen Ø. for Trelleborg, forsøgtes det at opankre Skibet for Bb.s Anker med 30 Fv. Kæde. Kl. 10¹⁵ blev der stukket paa Kæden til 70 Fv. og Kl. 10⁵⁰ til 90 Fv., idet Ankeret ikke holdt. Kl. 15¹⁰ blev Stb.s Anker stukket ud med 60 Fv. Kæde, idet der samtidig blev hevet ind paa Bb.s Kæde. Herunder viste det sig, at Bb.s Anker med 65—70 Fv. Kæde var mistet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Isforholdene.

b) Kollideret d. $\frac{12}{2}$ 47 og havareret i Isen d. $\frac{12}{2}$ — $\frac{14}{2}$ 47 i Østersøen.

Søforhør i København d. $\frac{20}{3}$ 47.

D. $\frac{12}{2}$ Kl. ca. 18¹⁰, da H.S., der blev bugseret af Isbryderen »Atle«, befandt sig i svær Is ca. 1 Sm. S. for Indsejlingen til Falsterbokanalen, blev der fra A. givet Signal til at lade Slæberen gaa. H.S.s Maskine beordredes straks Fuld Kraft Bak; men inden Farten kunde tages af H.S., tørnede H.S. med Stævnen imod A.s Agterende, hvorved H.S. fik Stævnen en Del beskadiget. Ved Skibets Ankomst til Malmø d. $\frac{14}{2}$ viste det sig, at Spanterne i Boven var bøjede og mange Plader var bulede af Sejladsen gennem Isen.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

c) Havareret i Isen d. $\frac{7}{3}$ 47 i Sundet; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. $\frac{20}{3}$ 47.

Kl. ca. 8⁴⁰, da H.S. med Isbryderassistance i svær Is arbejdede sig N. efter i den Ø.-lige Del af Sundet, opdagedes det, at Roret var bøjet. Det besluttedes at søge ind til Malmø for Reparation. En Undersøgelse her viste, at Rorbladet var drejet ca. 45°, at Rorkæderne var forstrakte, og at Styremaskine m. m. var beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Isforholdene.

149. M/Gl. **Hans** af Svendborg, 62 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Svendborg til København med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{24}{8}$ 47 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforklaring d. $\frac{29}{8}$ 47 i Sønderborg.

Kl. 21³⁰ passerede H. under en frisk NV.-lig Kuling med Regndis Storstrømsbroen, hvorefter Kursen sattes mod den røde 3-Kost paa Farø-Jord. Kl. 21⁵⁵ gjordes Ankeret klart, og Motoren stoppedes. Umiddelbart efter tog H. Grunden lidt Ø. for Farø-Jord røde 3-Kost og blev staaende. D. $\frac{25}{8}$ Kl. 23⁰⁰ kom H. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strøm og usigtbart Vejr.

150. M/S **Hans Broge** af Aarhus, 2013 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Staal.

Paasejlet d. $\frac{12}{5}$ 47 i Helsingør Havn.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $\frac{13}{5}$ 47.

Se Nr. 142.

151. M/S **Hans Egede** af Svendborg, 295 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Larvik til København med Papirmasse.

Mistet Dækslast d. $\frac{24}{11}$ 47 i Kattegat.

Søforhør i København d. $\frac{27}{11}$ 47.

Om Morgenens, da H.E. under en V.-lig Storm med svær Sø befandt sig i Farvandet mellem Læsø Trindel og Anholt Knob arbejdede Skibet haardt i Søen og tog meget Vand over Dækket, hvorved ca. 80 Baller af Dækslasten blev skyllet over Bord.

Anm. Aarsagen til det passerede fremgaar af det ovenfor anførte.

152. M/Jt. **Hans Olaf** af Aarhus, 118 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Horsens til København med Brunkul.

Tørnet Stenmole d. $\frac{30}{11}$ 47 i Snaptun Havn.

Søforklaring og Søforhør i Horsens d. $\frac{8}{12}$ 47.

Kl. 8³⁰ afsejlede H.O. fra Horsens. Da H.O. var kommet ud af Havnen, begyndte Motoren at arbejde tungt, og en Undersøgelse viste, at en Trosse var kommet i Skruen. Der fortsattes for langsom Motor. Ud for Snaptun Havn begyndte Motoren at banke meget haardt, hvorfor den straks stoppedes. Da Ankeret, som det forsøgtes at stikke i Bund, satte sig fast i Klydset, blev en Trosse ført i Land ved Stenmolen i Snaptun Havn og H.O. tørnedes op i Trossen. Herunder tørnede Skibet imod Stenmolen, hvorved Ankerstokken trængte igennem Boven, og Forskibet fyldtes med Vand. Samme Dag blev H.O. af en Bugserbaad slæbt tilbage til Horsens.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

153. Ff. **Hanstholm** af Esbjerg, 18 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Borteblevet i September 47 i Nordsøen; 3 Omkomne

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{10}{10}$ og $\frac{11}{10}$ 47.

D. $\frac{9}{9}$ saas H. under Fiskeri paa en Fiskeplads ca. 130 Sm misv. SV.t.V. $\frac{1}{2}$ V. af Graadyb. D. $\frac{16}{10}$ om Formiddagen fandtes paa Stranden ved Ho 2 Redningskranse mærket »Hanstholm« E. 537 samt en Del Vraggods, der mentes at hidrøre fra H. Da der iøvrigt siden intet er hørt eller set til H., maa Fartøjet antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskeskipper Mads Sigfred Christensen, Bedstemand Johannes Ludvig Larsen samt Kok Kaj Oluf Anton Jensen, alle af Esbjerg.

Anm. 2. Ministeriet kan ikke anse det for udelukket, at Forliset skyldes en Minesprængning.

154. M/Gl. **Hardi** af Marstal, 91 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Jern. Paa Rejse fra København til Odense med Oliekager.

Tørnet Undervandshindring d. $\frac{15}{4}$ 47 i Kattegat.

Søforklaring i Odense d. $\frac{18}{4}$ 47.

Kl. 3³⁰, da H. befandt sig i Farvandet mellem Hesselø og Sjællands Rev, mærkedes en Rystelse i Skibet og nogle Stød i Bunden. Da en Undersøgelse viste, at H. var tæt, fortsattes Rejsen.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

155. M/Jt. **Hathershus** af Haderslev, 149 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal.

Brand om Bord d. 31/1 47 i Haderslev Havn.

Søforhør i Haderslev d. 19/3 47.

Kl. ca. 14⁰⁰ blev der fyret paa Kakkelovnen i Kahytten, hvorefter den paagældende forlod Kahytten og aflaaede Kahyttdøren. Kl. ca. 14³⁰ opdagedes det, at der var Ild i Kahytten. Det forsøgtes forgæves at slukke Ilden ved at pøse Vand paa, hvorfor Brandvæsen fra Land alarmeredes. Brandvæsenet fik paa kort Tid Ilden under Kontrol.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes Overophedning af Kakkelovnen.

156. Ff. **Havlykke** af Aalborg, 8 Reg. T. Br. Paa Fiskeri ved Jyllands Ø.-Kyst.

Sprunget læk og forlist d. 6/4 47 i Ebeltoft Vig.

Søforklaring i Ebeltoft d. 19/4 47.

Kl. ca. 3⁰⁰, da H. under en haard SV.-lig Kuling med Regntykning laa opankret ved Helgenæs, sprang Vinden om i S. Da der noget senere saas Drivis i umiddelbar Nærhed af H., blev et andet Fartøj, der i det samme passerede forbi, anmodet om at tage H., der ikke havde faaet Motoren i Gang, paa Slæb. En Trosse førtes over, men da det andet Fartøj kort efter løb fast i Isen, førtes begge Fartøjer imod den faste Iskant, hvorved H. blev slaaet læk og sank i Løbet af faa Minutter. Besætningen — 2 Mand — blev taget om Bord i det andet Fartøj.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Isforholdene.

157. S/S **Havørnen** af København, 144 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal.

Havareret d. 23/1 47 i Frederikshavns Havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. 4/2 47.

Kl. ca. 1⁰⁰, da H. laa fortøjet ved Kulkajen, skulde M/S »Dansborg«, der laa fortøjet foran for H., afsejle. Da D., der stod lidt i Grunden langs Kajen med Stb.s Side, rørte Skruerne Langsomt Frem, sprængtes Agterfortøjningen paa et uden paa H. fortøjet Fiskefartøj, hvorved dette førtes ud i Havnen. Da Fortøjtningen tottede op, tørnede Fartøjet mod H., hvorved en Stormventil i Rendestenen knækkede. Fiskefartøjet fortøjedes atter langs Siden af H., hvorefter der rørtes Langsomt Frem om Bord i D. Her-ved sprængtes Fiskefartøjets Agterfortøjning paany, og dette førtes atter ud i Havnebassinet indtil Fortøjningen tottedes, hvorefter det med stor Kraft tørnede mod H., der led nogen ovenbords Skade.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

158. M/Gl. **Hazel** af København, 74 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Fyr og Staal. Paa Rejse fra Sax-købing til Frederiksstad med Byg.

Motoren havareret d. 15/11 47 ved Sverigs V.-Kyst.

Søforklaring i Frederiksstad d. 2/12 47.

Kl. ca. 1³⁰, da H. under en NV.-lig Kuling befandt sig ud for Måseskär Fyr, hørtes Banken i en af Motorens Cyindre. Kursen blev sat mod Kjerringø, hvor H. Kl. 3⁰⁰ blev opankret. En Undersøgelse viste, at der var sket Brud paa Kamakslen. Skibet blev senere bugseret til Frederiksstad

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Havariet.

159. M/S **Helvig** af København, 2252 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Staal. Paa Rejse fra Gibraltar til New York.

Paasejlet d. 17/10 47 ved Nordamerikas Ø.-Kyst.

Søforklaring i New York d. 23/10 47.

Kl. 7¹⁰ ankredes i tæt Taage i 19 Fv. Vand ca. 1,5 Sm. retv. 335° fra Ambrose Fskb., hvorefter der blev afgivet forskriftsmæssigt Taagesignal med Klokkeren. Kl. 11¹⁰ hørtes Taagesignal fra en Dampertværs om Stb. Da Dampertværsen tilsyneladende hurtigt nærmede sig, blev der givet Ordre til at ringe uafbrudt med Klokkeren. Kl. ca. 11¹⁸ saas det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Georg Ulster« af New York, nærme sig med ret stor Fart med Kurs mod H.s Stb.s Side i en Afstand af ca. 2 Skibslængder tværs om Stb. Kl. 11²⁰ tørnede G. U. med stor Kraft med Stævnen mod H.s Stb.s Bov, der blev stærkt beskadiget.

Anm. Søforklaring fra G. U. foreligger ikke.

160. S/S **Hertha** af Sønderborg, 126 Reg. T. Br. Bygget 1877 af Jern. Paa Rejse fra Læsø til Frederikshavn med Passagerer og Stykgods.

Tørnet Kaj d. 9/5 47 i Frederikshavns Havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. 3/6 47.

Kl. ca. 10⁰⁰, da H. for indgaaende i Frederikshavns Havn passerede Ydermolerne, blev Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, beordret Langsomt Frem. Da H. naaede ind i Inderhavnen, blev Maskinen beordret Ganske Langsomt Frem og kort efter stoppet. Kl. 10¹⁰, da H. var ved at lægge til Kajen, beordredes Maskinen Fuld Kraft Bak; men Maskinen gik ikke, i Gang, og H. tørnede umiddelbart efter med Stævnen imod Kajen, hvorved Kajens Fenderliste blev beskadiget.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

161. S/P **Hessele** af København, 220 Reg. T. Br. Bygget 1907/14 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 3/7 47 i Københavns Havn.

Politirapport dat. 3/7 47.

Kl. 7¹⁰, da H. laa i Slusen i Kalveboderne, var Besætningen beskæftiget med at flytte Grabben fra

Agterkant af Lugen til dennes Forkant. Herunder fik en Mand af Besætningen, der betjente Ankerspillet, og som havde taget Tørn om Spilkoppen med Trossen, der anvendtes til at hive Grabben forefter, venstre Haand i Bekneb mellem Trossen og Spilkoppen. Inden Spillet blev stoppet, blev den paagældende slynget flere Gange rundt om Spilkoppen, hvorved han brækkede den venstre Arm flere Steder. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

162. M/Gl. **Hilda** af Hadsund, 37 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Vejle til Frederikssund med Brunkul.

Grundstød d. $11\frac{1}{12}$ 47 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Grenaa d. $15\frac{1}{12}$ 47.

Kl. 0¹⁵ afgik H. fra Ballen under en svag NV.-lig Brise og ringe Sø. Der styredes ØNØ. Kl. ca. 1³⁰ tog Skibet Grunden og blev staaende paa Hatter-Rev. Kl. ca. 9⁰⁰ kom H. flot ved fremmed Hjælp. Da H. var blevet læk ved Grundstødningen, søgtes ind til Grenaa. hvor en Undersøgelse viste at Straakølen var revet af.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

163. S/S **Hindsholm** af Aalborg, 1512 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Casablanca.

Havareret i Februar Maaned 1947 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Casablanca d. $11\frac{1}{2}$ 47.

D. $6\frac{1}{2}$ ankom H., der under haardt Vejr paa Rejsen havde arbejdet haardt i Søen, til Casablanca, og det opdagedes da, at den øverste Rortop manglede. En Dykkerundersøgelse viste, at alle Rortappe manglede.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene paa Rejsen.

164. S/S **Hjortholm** af København, 1730 Reg. T. Br. Bygget 1944 af Staal. Paa Rejse fra Lissabon til København med Stykgods.

Kollideret d. $18\frac{1}{2}$ 47 i Kattegat.

Søforhør i København d. $21\frac{1}{2}$ 47.

Kl. 10³¹, da H. i stille Vejr og Taage med en Fart af 2—3 Knob befandt sig i en Is-Konvoj i svær Is afgivende forskriftsmæssigt Signal bestaaende af 1 lang Tone med Dampbiben, saa Udkigsmanden paa Bakken i en Afstand af ca. 50 m agterenden af det foranliggende Skib — M/S »Nordfarer« af København — og varskoede straks. H.s Maskine, der gik Halv Kraft Frem, blev straks kastet Fuld Kratt Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampbiben; men umiddelbart efter, Kl. 10³², tørnede H. med Stævnen imod N.s Hæk. Ved Kollisionen fik H. en Bule i Stævnladden, og N. fik Lønningen og Skanseklædningen trykket ind.

Af den af N.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib, der fulgte efter Stats-Isbryderen »Storebjørn«, Kl. ca. 10³⁰ kom ind i svær Is, mindskedes Farten, hvilket blev tilkendegivet ved 1 lang og 1 kort Tone med Sirenen. Kort efter saas H. agterude i kort Afstand, og da Farten stadig mindskedes, afgaves en Række korte Toner; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Isforholdene.

165. M/Sk. **Hjordis** af Fugle fjord, 199 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg. Paa Rejse fra Aalesund til Fugle fjord i Ballast.

Grundstød d. $10\frac{1}{2}$ 47 ved Norges V.-Kyst.

Søforklaring i Aalesund d. $14\frac{1}{2}$ 47.

Kl. ca. 2⁰⁰ afsejlede H. fra Aalesund med langsom Fart. Der styredes NV.t.N. Ca. 5 Minutter senere varskoedes der gentagne Gange fra Bakken om at bakke, og Motoren blev derefter sat paa Bak; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden ved Olskjer Varde og blev staaende. H. kom flot samme Dag ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Førerens Ukendskab til Besejlingsforholdene i Forbindelse med Mørket.

166. S/S **Hroar** af København, 1401 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

a) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $4\frac{1}{6}$ 47 i Københavns Havn.

Politirapport dat. $16\frac{1}{6}$ 47.

Kl. ca. 15⁰⁰, da H. laa ved Larsens Plads og lossede Papir i Baller, skulde Lossebommen ved 2-Lugen svinges ud over Skibssiden ved Hjælp af en Gert, hvis Taljeløber havde Tørn om en Spilkop paa 1-Spillet. Herunder blev Bommen hevet haardt an imod Rigningen, hvorved Gertens Taljeløber sprængtes, og Lossebommen, der bar en Længe paa 5 Baller à 50 kg, svingede tilbage over Lugen og ramte Lugekarmen, hvorved Ballerne faldt ned i Lasten. En af Papirballerne ramte en Havnearbejder, der paadrog sig en Hjernerytelse. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra København til Helsingfors med Passagerer og Stykgods.

Kollideret d. $5\frac{1}{7}$ 47 i Sundet.

Søforklaring i Helsingfors d. $10\frac{1}{7}$ 47.

Kl. ca. 15⁴⁰, da H. under en let S.-lig Brise med langsom Fart befandt sig i Vestsiden af den gravede Rende N. for Falsterbokanalen, saas et modgaende Skib — S/S »Tom« af Stockholm — nærme sig. Da T. var ca. 1 Skibslængde fra H., blev der fra T. afgivet 4 korte Toner med Dampfløjten. Om Bord i H. blev Maskinen, der gik Langsomt Frem, beordret Fuld Kraft Frem, og Roret lagt haardt Stb. og derefter haardt Bb. Om Bord i T. blev Stb.s Anker stukket i Bund, men umiddelbart efter — Kl. 15⁴⁵ — tørnede

T. med Bb.s Bov imod H.s Bb.s Side agten for midtskibs, hvorved H. fik Gelænder og Skanseklædning beskadiget i ca. 2 m.s Længde, hvorimod T. ikke syntes at have taget Skade.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

167. Ff. Humber af Skagen, 26 Reg. T. Br. Bygget 1946 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Haugesund.

Grundstødt og forlist d.^{23/8} 47 ved Norges V.-Kyst.

Søforklaring i Haugesund d.^{26/8} 47. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d.^{21/11} 47.

Kl. 2³⁰, nogen Tid efter at Kursen, da Utsire Fyr kom i Sigte foran for tværs, var ændret til misv. NNØ., blev det Taage, hvorefter Motoren blev sat paa Halv Kraft Frem. Kl. ca. 4⁰⁰, da det antoges, at H. nærmede sig Land, stoppedes, hvorefter der fortsattes med langsom Fart. Kl. 4¹⁵, da et foransejlede Fartøj saas bakke, blev Motoren kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter grundstødte H. paa V.-Siden af Buholmen ved Røvær uden at blive staaende. En Trosse førtes over i en Jolle, der fra Land var kommet ud til H., og denne begyndte efter at have faaet H.s Besætning om Bord at slæbe H. ind paa grundt Vand; men Skibet fyldtes med Vand og sank ca. 15 Minutter senere.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at man undlod at bestemme Fartøjets Plads Kl. 1⁰⁰, og at Fartøjet ikke var forsynet med fornødne Specialkort, samt at Loddet ikke blev benyttet.

Anm. 2. Føreren af H. har d.^{23/7} 48 ved Søretten i Skagen vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 200 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 293.

168. S/S Hunter Victory af San Francisco, 7607 Reg. T. Br. Bygget 1945 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.^{15/7} 47 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ^{15/7} 47.

Kl. 9⁵⁵, da H.V. laa ved Frihavnens Vestkaj og lossede Stangjern i Bundter, knækkede et Led i en Hanefod, der bestod af 2 Kædestropper, hvormed nogle Bundter Stangjern, der var under Ophivning, var slinget an. Herved faldt Jernstængerne ned og ramte en Havnearbejder, der var beskæftiget i Lasten, i Ansigtet og paa venstre Skulder. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at det paagældende Led, der havde et gammelt Brud, var daarligt svejset.

169. M/S Hylleholt af Fakse Ladeplads, 81 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra København til Rønne i Ballast.

Kollideret d.^{5/16} 47 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.^{9/12} 47. Søforklaring og Søforhør i Store-Heddinge d.^{5/1} 48.

Kl. ca. 17²⁰ afsejlede H. i stille, fyrklart Vejr fra Teglværkshavnen. Da H. paa N.-lig Kurs befandt sig i Teglværksløbet, observeredes forude om Stb. den grønne Lanterne fra et modgaaende Skib, der senere viste sig at være M/S »Vesta« af Aalborg. Da V. pludselig syntes at dreje til Stb., saa den røde Lanterne kunde ses, og Afstanden mellem Skibene var 40—50 m, blev Motoren kastet Fuld Kraft Bak, men H.s Bovsryd ramte V.s Rig og brækkede.

Af den af V.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar det, at da Soyakagefabriken var passeret, holdtes Kursen i den røde Fyrlinie i Stb.s Side af Løbet, hvor H.s grønne Lanterne observeredes forude. V. afgav en kort Tone med Sirenen samtidig med, at Roret blev lagt Stb. og Motoren sat paa Langsomt Frem. Lidt senere blev Motoren kastet Fuld Kraft Bak, og der blev afgivet 3 korte Toner. Da V. laa omtrent stille, skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at H. ikke holdt tilstrækkeligt ud i Stb.s Side af Farvandet.

170. Færgebaad MB 35 af København.

Kollideret d.^{22/5} 47 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.^{9/6} 47.

Kl. 9¹⁵ bakkede MB 35 ud fra Toldbodens S.-Side. Pludseligt saas et Fiskefartøj — »Nordlyset« af København — for udgaaende i Bb.s Side af Sejløbet. Motoren stillede straks paa Fuld Kraft Frem; men umiddelbart efter tømmede M B 35 med Bb.s Fenderliste imod N.s Bb.s Bov. Ved Kollisionen fik N. 2 Bord trykket ind, medens MB 35 ikke led Skade.

Af den af N.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj for langsom Fart skulde lægge til ved Toldboden, saas MB 35 pludselig bakke ud fra Toldboden, hvorefter Kollisionen indtraf som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes manglende Agtpaagivenhed hos Baadføreren.

171. S/S I. C Jacobsen af København, 1221 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til København med Stykods.

Forlist d.^{4/2} 47 i Nordsøen; 2 Omkomne.

Søforhør i København d.^{11/2} 47. Forlisanmeldelse dat. København d.^{17/2} 47.

Kl. ca. 1³⁰, da I. C. J. under en Ø.-lig Storm med høj Sø befandt sig 3 Sm. NØ. af Pit Fskb., sprængtes Rorledningens Skildpaddeblok i Bb.s Side paa Broen, hvorved Rorledningen blev gjort ubrugelig. Maskinen blev straks stoppet, og Haandstyreapparatet agter koblet, til. Kl. ca. 2⁰⁰ blev Maskinen sat paa Halv Kraft Frem og Skibet drejet under. I Løbet af Natten blev 3 Rorgængere kvæstet og en Del opstaaende blev slaet løs af Braadsøer; Kl. 7⁰⁰ opdagedes det, at Skibet var læk, og at Vandet i Rendestenene steg trods stadig Pumpning, og en Undersøgelse syntes at vise, at der var opstaaet en Lækage ved Bb.s Bunkerrum. Skibet havde efterhaanden faaet megen Slagside, og da Vandet i Rendestenene stadig steg, tilkaldtes Hjælp pr. Radio. Kursen blev derefter sat mod Pit Fskb. og Maskinen sat paa Fuld Kraft Frem, og Kt.

ca. 11⁰⁰ saas S/S »A. P. Bernstorff« af Esbjerg, der var blevet anmodet om at gaa til Assistance. Kort forinden var Bb.s Redningsbaad blevet slaet over Bord, og I. C. J.s Besætning, ialt 21 Mand, forlod Kl. 12³⁰ Skibet i Stb.s Redningsbaad. Da Baaden nærmede sig A. P. B., rejste et Par Mand af Besætningen sig for at holde Baaden klar af Skibssiden, men herved kæntrade Baaden, og de ombordværende faldt i Vandet. Fra A. P. B. blev der kastet Liner ud, og det lykkedes at redde 19 Mand af Besætningen, medens de øvrige 2 druknede. Kl. 13³⁰ sank I. C. J.

Anm. 1. De omkomne var: Kaptajn Otto Peter Vestholdt og 1. Maskinmester Thor Frode Valentin, begge af København.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.

172. M/S **India** af København, 8813 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra St. Vincent til Southampton med Foderstoffer.

Brand om Bord i Dage 15^{1/2}—19^{1/2} 47 i Southampton.

Søforhør i København d. 20^{3/3} 47.

D. 15^{1/2}, da I. befandt sig i Kanalen, mærkedes der stærk Varme over Stb.s Tunnel. Der skalkedes ned, og Rejsen fortsattes til Southampton, hvortil Skibet ankom Kl. 14⁴⁰. Straks efter Ankomsten blev der, da Ilden syntes at have bredt sig, boret Huller i Tunnellen, hvorefter det forsøgtes at slukke Ilden ved Hjælp af Kulsyre. Der anvendtes i Løbet af Natten 23 Flasker Kulsyre fra Skibets Beholdning samt 6 Flasker fra Land. D. 16^{1/2}, da det viste sig, at Varmen langs Tunnellen havde bredt sig, boredes der 2 Huller i Maskinrecessen lidt over Tunnelhøjde, og Slukning fortsattes med Vand. Da Temperaturen noget senere aftog, ophørtes det med at slukke; men da Varmen over Tunnellen atter tiltog, fortsattes Slukningen. D. 17^{1/2} Kl. 8⁰⁰ paabegyndtes Losning fra 4-Lugen, hvorfra der lossedes indtil Kl. 18³⁰, da Arbejdet paa Grund af stærk Røgudvikling maatte indstilles. Kl. 20⁴⁵, da der mærkedes stærk Varme i Stb.s Tunnel under 5 Lugen, førtes 2 Slinger ned i Underlasten, og da der samtidig observeredes Røg fra en Ventil paa Agterkant om Stb., førtes der ogsaa 2 Slinger gennem denne ned i Underlasten, og det besluttedes at oversvømme Lastrum Nr. 3. D. 18^{1/2} Kl. 2³⁰, da det observeredes, at der slog Gnister ud af et Luftrør paa Agterkant om Stb., besluttedes det at aabne 5-Lugen og føre 2 Slinger ind paa Nr. 5 Mellemdæk. Losning paabegyndtes derefter fra 5-Lugen, hvor det brændte kraftigt, for at naa ned til Ildens Arnested. Kl. 4⁰⁰, da Pejlinger viste, at Vandet steg stærkt, paabegyndtes Lænsning fra Lastrum Nr. 4. Kl. ca. 10⁰⁰, da Underlasten efterhaanden var pumpet fuld af Vand, og Røgen var aftaget, kunde Losning fortsættes fra 4-Lugen og Mellemdækket. Da Ilden under Losningsarbejdet ved Lastrum Nr. 5 gentagne Gange slog op fra Lugen, blev det nødvendigt at pumpe store Mængder Vand ned i Lastrummet. D. 19^{1/2} Kl. 7⁰⁰ viste Pejlinger, at der var ca. 10 m Vand i Lastrum Nr. 3. Kl. 8⁰⁰ blev der, da Skoddet paa Agterkant om Bb. var begyndt at bulne ud, paabegyndt Lænsning fra Lastrum Nr. 3. En Undersøgelse Kl. 9⁰⁰ viste, at Kollisionsskoddet paa Agterkant om Bb. i Motorrummet var sat ind forneden og Dørkpladen forskubbet, samt at flere Knæ paa Skoddet lækkede. Endvidere konstateredes det, at begge Tunneller lækkede flere Steder, og at 4 Skærstokke fra Mellemdækket i 5-Lugen var blevet bøjet af Ilden. Kl. 17⁰⁰ inspiceredes Brandstedet af Myndighederne fra Land, hvorefter Branden blev erklæret for slukket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes Selvantændelse.

173. Ff. **Inga** af Grenaa, 15 Reg. T. Br. Paa Rejse fra København til Bønnerup Strand i Ballast.

Kollideret og sunket d. 9^{1/7} 47 i Sundet.

Se Nr. 27.

174. M/Jt. **Inger** af Femø, 20 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Nakskov til København med Korn.

Grundstød d. 8^{1/5} 47 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforklaring i Maribo d. 12^{1/6} 47.

Kl. ca. 10⁰⁰, da I. under en svag Ø.-lig Brise med svag V.-gaaende Strøm befandt sig i Langø Vrid, tog Skibet Grunden og blev staaende. Fartøjet kom samme Dag flot ved fremmed Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Farvandsafmærkningen ikke var i Orden.

175. Lystfartøj **Inger** af København.

Kollideret d. 26^{1/6} 47 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. 8^{1/7} 47.

Se Nr. 73.

176. S/S **Inger Lau** af Esbjerg, 1208 Reg. T.Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Kotka til Northfleet med Woodpulp.

Kollideret d. 14^{1/10} 47 i Kielerkanalen.

Søforhør i København d. 1^{1/11} 47.

Kl. ca. 11⁵⁷, da I. L., der havde Lods og Kanalstyrer om Bord, befandt sig ved 34 km Stenen i Kielerkanalen, passeredes en anden Damper om Bb., hvorefter »Inger Lau« begyndte at gire langsomt til Bb. Roret beordrede haardt Stb. og Maskinen, der gik Langsomt Frem. Fuld Kraft Frem. Kort efter opdagedes det, at Roret kun kunde drejes ca. 30°, og »Inger Lau« fortsatte med at dreje til Bb. Forude i ca. 800 m Afstand saas en modgaaende Damper, som senere viste sig at være S S »Inger Lise« af Oslo. Der afgaves 2 korte Toner med Dampbiben, kort efter atter 2 korte Toner. Da »Inger Lise« ikke syntes at ændre Kurs, kastedes Maskinen Kl. 12⁰⁵ Fuld Kraft Bak og Bb. Anker blev stukket i Bund med 15 Fv. Kæde. Kl. 12¹⁰ tørnede »Inger Lise« med Bb.s Side imod »Inger Lau«s Bb.s Bov under en Vinkel paa ca. 20°.

Ved Kollisionen revnede to Plader i »Inger Lau«s Side, Spanter og Dæksbjælker i Bakken om Bb. bøjedes, og Mandkabsaptingen beskadigedes.

Anm. Søforklaring fra »Inger Lise«s Besætning foreligger ikke.

177. Bugserbaad **Ingrid** af Aarhus.

Kollideret d.²⁴/₉ 47 i Aarhus Havn.

Søforhør i Aarhus d.²⁷/₉ 47.

Se Nr. 146.

178. M/S **Irene I** af Tønsberg, 74 Reg. T. Br. Bygget 1911. Paa Rejse fra Frederiksstad til Frederikshavn med Træ.

Tørnet Vrag d.²/₈ 47 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d.⁹/₈ 47.

D. ¹/₈ Kl. 23⁵⁰ passerede I. 1 under en svag V.-lig Brise Hirsholm Fyr. D. ²/₈ Kl. 0³⁰ passeredes Lys- og Fløjtetønden ud for Frederikshavns Havn, hvorefter der styredes ind mod Havnen i Ledefyrlinien. Kort efter, da en Lystønde med grønt Lys saas forud om Bb., mindskedes Farten. Det besluttedes at holde S. om Bøjen, men umiddelbart efter tørnede I. 1 mod et Vrag. Da det viste sig, at Skibet var blevet læk, paabegyndtes Lænsning med Motorpumpen og Haandpumpen. Kl. 0⁴⁵ ankom I. 1 til Frederikshavn.

Anm. Ministeriet maa antage, at Paasejlingen skyldes Ukendskab til Farvandet.

179. M/Gl. **Iris** af Aalborg, 81 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Aalborg med Lervarer.

Forlist d.³⁰/₁₂ 47 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d.²/₁ 48.

Kl. 9⁰⁰ afsejlede I. i stille Vejr med V.-lig Dønning fra Rønne. Der styredes V.t.N.¹/₂ N. I Løbet af Formiddagen friskede Vinden fra N. til haard Kuling med svær SØ. Kl. ca. 11³⁰ blev det besluttet at vende om og søge tilbage til Rønne. Kl. 12³⁰ begyndte Motoren at gaa ujævnt, og en Undersøgelse viste, at der stod Vand op paa Svinghjulet i Motorrummet. Der pumpedes med Haandpumpen og Motorpumpen, men Kl. ca. 14³⁰ var Vandet i Motorrummet steget saa højt, at Motoren gik i Staa. I. var naaet frem til ca. 1 Sm. V. for Rønne Lystønde og Skibet blev nu lagt til Vinden og Nødsignal blev afgivet. Kl. ca. 17⁰⁰ kom Lodskutteren fra Rønne til Hjælp, og da I. nu laa med Dækket under Vand, blev Besætningen taget om Bord i Lodskutteren og landsat i Rønne. I. sank.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.

180. Ff. **Irma** af Køge, 10 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Rødvig til Køge.

Tørnet Undervandshindring og sat paa Grund d.¹⁸/₅ 47 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Store-Heddinge d.⁴/₇ 47.

Kl. ca. 24⁰⁰ Natten mellem d. ¹⁷/₅ og ¹⁸/₅ passerede I. under en svag SV.-lig Brise i klart Vejr Mandehoved. Kort efter mærkedes et kraftigt Stød i Fartøjet, der blev læk. Det forsøgtes at holde I. læns ved Hjælp af Haandpumpen; men da Vandet stadig steg, besluttedes det at sætte Kursen mod Land. Ca. 15 Minutter senere blev Fartøjet sat paa Grund ved Kalkgrunden. Kl. ca. 6⁰⁰ forlod Besætningen I. Fartøjet er senere blevet kondemneret.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

181. S/S **Jakob Mærsk** af Aalborg, 2245 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Rouen til Casablanca med Korn.

Sprunget læk d.²²/₃ 47 i Biscayabugten.

Søforklaring i Casablanca d.³/₄ 47.

Kl. 12⁰⁰ befandt J. M. sig under en SV.-lig Storm med Maskinen gaende Halv Kraft Frem paa 46°25' N. Brd. 7°57' V. Lgd. I Løbet af Dagen viste det sig, at der stod Vand i Rendestenene forude om Bb., hvorfor Lænsepumpen blev holdt gaende og Rendestenene hyppigt pejlet. D. ²³/₃ Kl. 11⁴⁵, da Vandet var steget til op mod 30 Tommer og Stormen var aftagende, blev Maskinen sat paa Fuld Kraft Frem og Skibet drejet af for Søen, og Kl. 12³⁵ blev Maskinen sat paa Langsomt Frem. En Undersøgelse viste, at der i Bb.s Side af Nr. 1-Lastrum fandtes 2 mindre Huller i Skibssiden, hvilke blev tætnede med Træpropper og Cementkasser. Af og til fyldtes Lænserørens Sugekasser med Korn, men det syntes, som om Skibet holdtes læns. D. ¹/₄ ankom J. M. til Casablanca.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.

182. M/S **Jane Lolk** af Sakskøbing, 318 Reg. T. Br. Bygget 1944 af Træ. Paa Rejse fra Grunnafjord til England med Fisk.

Motorhavari d. ⁶/₆ 47 i Grunnafjord.

Søprotest i Reykjavik d. ¹⁰/₆ 47.

Kl. 3¹², da J. L. laa til Ankers i Grunnafjord, hørtes pludselig en kraftig Banken fra Kompressoren, og kort efter slyngedes Ammoniak og Olie ud fra denne. En Undersøgelse viste, at Krumtaphuset var slaaet i Stykker, og Stempel og Plejlstang fra den Bb.s Cylinder var slynget ud paa Dørken og slaaet i Stykker.

183. B/B **Jarl** af København, 147 Reg. T. Br. Bygget 1945 af Staal.

Kollideret d.¹¹/₈ 47 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. ¹³/₈ 47.

Se Nr. 43.

184. M/Gl. **Jens Kirk** af Thyborøn, 36 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i i Nordsøen til Thyborøn med Fisk.

Grundstødt d. ²⁰/₁₁ 47 paa Jyllands V-kyst.

Søforhør i Lemvig d. ¹²/₁₂ 47 og d. ¹³/₁ 48.

Kl. 15³⁰ afgik J. K. under en haard SØ-lig Kuling med diset Vejr og høj Sø fra Fiskeplads i Nordsøen. Der styredes NØ. ¹/₂ Ø. Kl. 20⁰⁰ loddedes 15 Fv. og Kl. 20¹⁵ 13 Fv. Da der igen Kl. 20³⁰ skulde loddes, tog Skibet Grunden ca. ¹/₂ Sm. N. for Vrist. Roret blev lagt Bb. og Motoren sat paa Fuld Kraft Frem, men faa Minutter efter gik Motoren i Staa. J. K. drev over Revlen og blev staaende ca. 10 m fra Land. Føreren blev om Bord; men Mandskabet blev reddet i Land i Redningsstol.

Den ²³/₁₁ 47 blev J. K. bragt flot af 4 Fiskekuttere, men under Bugsering mod Thyborøn brækkede Slæberen, og Skibet drev igen paa Grund.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

185. M/Gl. **Jeko** af Nørre Sundby, 105 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal.

Kollideret d. ¹⁰/₆ 47 i Neksø Havn.

Søforklaring og Søforhør i Neksø d. ¹⁰/₆ 47.

Kl. 11³⁰, da J., under Forhaling for langsom Fart til Dampskibskajen skulde bakke, svigtede Koblingen. Umiddelbart efter tørnede J. med Sprydet mod M/Gl. »Dannevirke«, der laa fortøjet uden paa et andet Skib ved Østkajen. Da J. var kommet klar af D., blev Motoren sat paa Frem. Koblingen svigtede atter, og Skibet tørnede mod Kajen. Ved Kollisionen led D. en Del ovenbords Skade, medens J.s Vaterstag sprængtes.

Anm. Søforklaring fra D. foreligger ikke.

186. M/Jt. **Jep** af Rønne, 38 Reg. T. Br. Bygget 1846 af Eg.

Beskadiget ved Eksplosion d. ²¹/₉ 47 i Rønne Havn; 3 Omkomne.

Forhør i Rønne d. ²⁰/₁₀ 47.

Kl. 13³⁵ skulde Motoren om Bord i J., der i længere Tid havde ligget under Reparation i Rønne Havn, startes. Da Startluften var opbrugt og ny ikke kunde fremskaffes, anvendtes Ilt i Stedet. Herved indtraf en voldsom Eksplosion, hvorved store Dele af Dækket blev revet op og sammen med Styrehuset slynget langt bort, medens 3 Personer dræbtes og en saaredes. Den saarede blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. De omkomne var: Maskinarbejder Otto Emil Rømer Engel, Arbejdsmand Hans Pedersen og dennes Datter, Ingrid Volder Pedersen, alle af Rønne.

187. M/S **Johannes Mærsk** af Kalundborg, 5180 Reg. T. Br. Bygget 1944 af Staal. Paa Rejse fra Baltimore til Esbjerg med Kul.

Grundstødt d. ³/₅ 47 ved Jyllands V-Kyst.

Søforklaring i Esbjerg d. ⁷/₅ 47.

D. ²/₅ Kl. 23³⁰ lettede J. M., der havde Lods om Bord, under en svag Ø-lig Brise fra en Ankerplads ved Graadyb Barre, hvorefter Rejsen fortsattes. D. ³/₅ Kl. ca. 1⁰⁰, da J. M. befandt sig i Renden ca. 300 m fra Trafikhavnen, tog Skibet Grunden og blev staaende. D. ⁴/₅ ved Højvande Kl. 1³⁰ kom J. M. flot ved egen Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes en opstaaet Pulle i Sejløbet.

188. M/Gl. **Johanne** af Aalborg, 57 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Aalborg til Roskilde med Cement.

Kollideret d. ³/₁₀ 47 i Kattegat.

Søforklaring i Grenaa d. ⁴/₁₀ 47.

Kl. ca. 1²⁰, da J. under en VNV-lig Brise befandt sig ca. 2 Sm. NØ. for Naveren styrende SSØ., saas 3 Str. om Stb. i en Afstand af ca. 150 m den røde Lanterne paa et Skib, der viste sig at være Ff. »Lillian Mygind« af Grenaa. Om Bord i J. blev Roret straks lagt Stb., hvorved Retningen til L. M. ændredes til 2 Str. om Bb. Umiddelbart efter drejede L. M. til Bb., hvorved L. M.s grønne Sidelanterne kom til Syne. og kort efter tørnede L. M. med Stævnen imod J.s Bb.s Side.

Af den af L. M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj Kl. ca. 1³⁰ styrede ØNØ., saas en klar og en grøn Lanterne ca. 4 Str. om Bb. Da Afstanden til det andet Skib, J., var ca. 100 m, blev Motoren om Bord i L. M., da der syntes Fare for Sammenstød, sat paa Langsomt. Umiddelbart efter drejede J. til Stb., og Kollisionen indtraf som ovenfor anført.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at J. for sent gik af Vejen for L. M. og undlod at tilkendegive sin Drejning ved Lydsignal.

Anm. 2. Føreren af J. har d. ⁴/₃ 48 ved Sørten i Grenaa vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 150 Kr.

189. S/S **John N. Maffitt** af Wilmington, 7176 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Staal. Paa Rejse fra Philadelphia til Kalundborg med Kul.

Grundstødt d. ⁴/₇ 47 ved Anholt.

Søforklaring i Kalundborg d. ¹⁴/₇ 47.

Kl. 19⁵³ havde J. N. M. Fladen Lb. tværs i en Afstand af 2¹/₂ Sm. Vejret var let diset, og det blæste en svag SØ-lig Brise Kl. 21⁰⁰ stilledes Urene 20 Minutter frem. Kl. 21³⁴ var en Lysbøje, der antoges for at være Lille-Middelgrund Lb., tværs. Kl. 21³⁶ pejledes Anholt Fyr i 211° paa Gyroskopkompasset, og fra Kl. 21³⁸ styredes 190°. Kl. 21⁴⁸ ændredes Kursen til 180° og Kl. 22⁰² grundstødte J. N. M. ved Anholt Osterrev og blev staaende. D. ⁷/₇ om Morgenen kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgning-damper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes uforsigtig Navigering.

190. S/S **Jolantha** af København, 714 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Jern. Paa Rejse fra Mariager til København med Cement.

Kollideret og sunket d. $\frac{4}{10}$ 47 i Sundet; 6 Omkomne.

Søforhør i København d. $\frac{7}{10}$ 47.

Kl. 23²⁵ passerede J. Lystønden paa 55°49'5 N. Brd. 12°42'4 Ø. Lgd. tæt om Bb., hvorefter Kursen ændredes til misv. S.t.V. Kl. ca. 23³⁰ saas omtrent ret for en Topplanterne og et grønt Sidelys fra et modgaaende Skib, der senere viste sig at være M/S »Troll« af Porsgrunn. Da Pejlingen af T. ikke ændrede sig, blev Roret om Bord i J. lagt Stb. Da J. havde drejet ca. $\frac{1}{2}$ Str., syntes T. betydeligt nærmere end først antaget, og Roret lagdes haardt Bb., hvilket tilkendegaves ved 2 korte Toner med Dampfløjten. Kort efter forsvandt T.s grønne Sidelys, og T.s røde Sidelys kom til Synne. Fra J. afgaves derpaa paany 2 korte Toner med Dampfløjten. T. vedblev at dreje Stb. over, og kort efter — Kl. 23⁵⁵ — tørnede T. med Stævnen imod J.s Stb.s Side lidt agten for Fokkeriggen. Ved Kollisionen blev J. læk og begyndte hurtigt at synke. Det lykkedes 10 Mand af Besætningen at holde sig fast ved Skorstenen og Masterne, som ragede op over Vandet, og de paagældende blev senere optaget af et andet Skib. Af den øvrige Besætning blev 3 Mand optaget af T.s Redningsbaad, medens 6 Mand omkom.

Af den af T.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib Kl. 23⁴⁵ under en frisk NV.-lig Brise passerede Lystønden paa 55°44'3 N. Brd. 12°41'3 Ø. Lgd. tæt om Stb., hvorefter der styredes retv. N. $\frac{1}{2}$ Ø. Samtidig saas ca. 7° om Stb. et modgaaende Dampskib, J., der viste grønt Sidelys. Da J. girede Stb. over og viste sit røde Sidelys, ændredes T.s Kurs til retv. N., hvorefter J. atter viste sit grønne Sidelys. 1—2 Minutter senere girede J. atter Stb. over, hvorved J.s røde Sidelys blev synligt. Om Bord i T. blev Roret straks lagt haardt Stb. J. drejede imidlertid atter Bb. over, hvilket tilkendegaves ved 2 korte Toner med Dampfløjten. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Motoren beordret Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Bb.s Redningsbaad blev sat paa Vandet og bemanded, og 3 Mand fra J. optoges. Det forsøgtes at sætte T. paa Grund, men forinden sank Skibet, efter at Stb.s Redningsbaad var sat paa Vandet, og den øvrige Besætning var gaaet i Baaden. Den ene Baad søgte ind til Middelgrundsfortet og den anden til København.

Anm. 1. De omkomne er: Hovmester Erik Villum Malleth Eriksen af København, Kok Svend Aage Egelund Petersen af Aarhus, Matroserne Svend Walther Peder Thrane af København og Helge Kaj Edvind Walther af Hellerup, Ungmand Hans Henrik Hansen Nissen af Esbjerg samt Fyrbøder Carl Emil Jensen af Aarhus.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, dels at T., der havde Vigepligten, søgte at gaa foran om J., dels at J. ikke holdt sin Kurs, og dels at ingen af Skibene afgav Manøresignal for deres første Drejning.

Anm. 3. Den vagthavende Styrmand om Bord i J., der var tiltalt principalt i Medfør af Sømandslovens § 84 for at have medvirket til Kollisionen, subsidiært i Medfør af § 7, jfr. § 6, i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse for Overtrædelse af Søvejsreglernes Art. 21 og 28, er d. $\frac{2}{6}$ 48 ved Sø- og Handelsretten frifundet for Tiltale.

191. S/S **Juliane** af Nordby, 1352 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Emden i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{24}{2}$ 47 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{11}{3}$ 47.

Kl. 5³⁰, da J. laa til Ankers for 30 Fv. Kæde ved Borkum, kom Skibet i Drift med en stor Isflage. Maskinen blev beordret Fuld Kraft Frem. Kl. 5⁴⁰ lettedes, og det viste sig da, at Skibet havde taget Grunden, og at Rorkæden var sprængt. Kl. 9⁰⁰ drev Skibet af Grunden ved stigende Vande tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

192. Ff. **Jørgen** af Frederikshavn, 17 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Anholt Havn med Fisk.

Grundstødt d. $\frac{9}{11}$ 47 ved Anholt.

Søforklaring d. $\frac{25}{11}$ 47 i Grenaa.

Kl. ca. 4¹⁵ afgik J. under en jævn SSØ.-lig Brise: med Regndis fra en Fiskeplads ca. 6 Sm. SØ. af Stensørekosten. Der styredes Kurser mellem NV.t.V. og V.N.V. Kl. ca. 4⁴⁵ tog Fartøjet Grunden og blev staaende paa S.-Kysten af Anholt. D. $\frac{10}{11}$ Kl. ca. 20⁰⁰ kom J. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

193. S/S **Jørgen** af København, 843 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.

a) Paa Rejse fra Gøteborg til London.

Maskinen havareret d. $\frac{2}{11}$ 47 i Nordsøen.

Søforklaring i Struer d. $\frac{19}{11}$ 47.

D. $\frac{4}{11}$, da J. ankom til London, opdagedes det, at Søventilen til Maskinens Cirkulationspumpe ikke kunde lukkes. En senere Undersøgelse viste, at Hovedet paa en Stift var knækket, hvorved Stiften satte sig i Klemme, saaledes at Ventilen ikke kunde bevæges.

Anm. Ministeriet maa antage, at Aarsagen til Havariet skyldes Overbelastning af Maskinen i haardt Vejr.

b) Paa Rejse fra Emden til Struer.

Grundstødt d. $\frac{15}{11}$ 47 i Kielerkanalen.

Søforklaring i Struer d. $\frac{19}{11}$ 47.

Kl. 4⁴⁰ afgik J., der havde Lods og Kanalstyrer om Bord fra Brunsbüttel. Det blæste en svag SV.-lig Brise, og Vejret var diset. Kl. 7⁰⁰ blev det tæt Taage hvorefter der fortsattes med langsom fart. Kl. 7¹⁵ tog J. Grunden i Stb.s Side at Kanalen og blev staaende. Kl. 8¹⁵ kom Skibet flot ved egen Hjalp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage.

194. S/S K. I. Luckenbach af New York.

1 Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d.²⁴/₇ 47 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ²⁴/₇ 47.

Kl. ca. 4⁰⁰, da K. I. L. under Losning laa fortøjet langs Ø.-Siden af Midtermolen i Frihavnen, fandtes en Havnearbejder, Henrik Hansen af København, der indtil Kl. ca. 3⁰⁰ havde arbejdet i 4-Lasten, liggende haardt kvæstet paa Bunden af 3-Lasten lige under Lugens Forkant. Ved Siden af den tilskadekomne laa et nedstyrtet Luggedæksel. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet, men var ved Ankomsten hertil afgaaet ved Døden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at et Luggedæksel, der hørte til Mellemdækket, fejlagtigt er blevet anvendt paa Hoveddækslugen, hvortil det var for kort, og at den forulykkede derfor er styrtet med Dækslet ned i Lasten.

195. M/Gl. K. J. V. Steenstrup af København, 42 Reg. T. Br. Bygget 1946/47 af Eg. Paa Rejse fra Korsør til København.

Grundstødt d.²¹/₆ 47 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforhør i København d.²⁶/₆ 47.

Kl. 8¹² passerede K. J. V. S. med svag Ø.-gaaende Strøm den røde 3-Kost paa Middelgrund ca. 75 m om Bb., hvorefter Farten mindskedes til ca. 5 Knob. Herfra sattes Kursen paa den røde 1-Kost paa Letten. Kl. 8³⁰ grundstødte K. J. V. S. paa V.-Siden af Letten og blev staaende. Kl. 17⁴⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, hvorefter det bugseredes til Masnedssund.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Ukendskab til Farvandet.

196. S/S Karen af København, 1203 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra København til Emden i Ballast.

Kollideret d. ³⁰/₁₂ 47 i Store-Bælt.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ¹⁰/₁ 48.

Kl. 7²⁰ passerede K. under en stiv NV.-lig Kuling med haard S.-gaaende Strøm Lysspirtønden paa 55°21'9 N. Brd. 11°02'8 Ø. Lgd., hvorefter der styredes mod Lystønden paa 55°18'7 N. Brd. 11°02'4 Ø. Lgd. Noget senere, da K. skulde til at passere Halskov Rev Fskb., bemærkedes det, at K. blev sat ned mod Fyrskibet. Roret blev straks lagt haardt. Stb.; men kort efter tørnede K. imod Fyrskibets Stb.s Bov. Ved Kollisionen fik Fyrskibet nogen ovenbords Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes uforsigtig Navigering.

197. M/Sk. Karl Johan af Hadsund, 69 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Holm til Aarhus med Kantsten.

Kollideret d. ²¹/₈ 47 i Skagerrak.

Søforhør i Aarhus d.²⁷/₈ 47.

Kl. ca. 19⁰⁰, da K. J., der sejlede med en Fart af ca. 5 Knob. i stille Vejr befandt sig ud for Rödskären, saas ret forude i en Afstand af ca. 30 m et mindre norsk Fiskefartøj, der laa til Ankers. Motoren blev straks sat paa Langsomt Frem og Roret lagt haardt Bb.; men umiddelbart efter tørnede K. J. med Stb.s Anker mod Fiskefartøjets Stævn. Ved Kollisionen led Fiskefartøjet nogen ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra Fiskefartøjet foreligger ikke.

198. S/S Karla af København, 1143 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Kabelarbejde i den finske Bugt.

Minesprængt og sunket d.¹/₁ 47; 16 Omkomne. 1 Mand saaret.

Søforhør i København d.¹⁰/₁ 47.

Kl. 10⁴⁵, da K., der med Bistand af 7 russiske Ministrygere var i Færd med at reparere Kablet Libau — Jollas, befandt sig paa 59°30' N. Brd. 23°08' Ø. Lgd., indtraf en voldsom Eksplosion under Skibet forude om Stb., hvorved Luger og Skærstokke blev blæst op af 1-Lugen, og Skibet begyndte at synke hurtigt. Kort efter mærkedes endnu en Eksplosion. Det lykkedes at faa firet Baad Nr. 3 i Vandet, men idet Skibet sank, kændrede Baaden, og 6 Mand af de ombordværende 20 forsvandt. Den øvrige Del af Skibets Besætning, der bestod af 44 Mand, sprang i Vandet eller gik til Redningsflaaderne. 28 Mand blev optaget af de tililende Ministrygere. Det viste sig, at 16 Mand af Besætningen savnedes, og at 1 Mand var blevet saaret. Efter at Farvandet forgæves var blevet eftersøgt i 2 Timer, blev de reddede sejlet til Tallinn.

Anm. De omkomne var: Kaptajn August Vilhelm Nickel, 1. Maskinmester Karl Th. Nissen og 3. Maskinmester Emanuel Pedersen, alle af København, Hovmester Poul Vilhelm Boas af Marstal. Baadsmændene Hans Einar Marinus Nielsen og Eduard Alfred Luhkin, Tømmermand Kristian Ørum og Matros Peter Nielsen, alle af København, Matros Helge Kasper Jensen af Holbæk, Ungmand Tage Svendsen og Dreng Kurt Arthur Jensen, begge af København, Storekeeper Peter Jørgensen af Buddinge, Fyrbøderne Albin Fabian Grøndahl og Niels Kristian Vilhelm Larsen samt Ungkok Arthur Nicolai Jensen, alle af København, og Tjener Kurt Thor Jensen af Stubbekøbing.

199. M/Gl. Kastor af Ligstør, 87 Reg. T. Br. Bygget 1906/45 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Allinge med Cement.

Tørnet Vrag d.⁵/₅ 47 i Kattegat.

Søforhør og Søforklaring i Aalborg d.⁷/₅ 47.

D.⁴/₅ Kl. 23³⁰ afseilede K. fra Aalborg. D.⁵/₅ Kl. 2³⁰ passeredes Hals Barre Fyr i en Afstand af ca. 1 Sm. Det blæste en svag SØ.-lig Brise, og der styredes SØ. Kl. 4⁰⁰, da K., der befandt sig ca. 8 Sm. SØ. af Hals Barre Fyr, havde en Bøje tværs om Stb. i en Afstand af ca. ¹/₄ Sm., tørnede Skibet mod et undersøisk Vrag. Motoren kastedes straks Bak, hvorefter K. gled af Vraget, og Rejsen fortsattes. Da det ca. 1 Time senere viste sig, at Skibet var læk, og Vandet trods Lænsning med Motorens Læsepumpe vedblev at stige,

besluttedes det at vende om. Kl. 11⁰⁰ ankom K. til Aalborg. En senere Undersøgelse viste, at Forstævnen var. beskadiget.

200. S/S **Katholm** af Aalborg, 1510 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Vesteraas til Cardiff med Jernmalm.

Tørnet Kaj d. ²⁰/₇ 47 i Cardiff.

Indberetning fra Ministry of Transport dat. ²¹/₇ 47.

Søforhør i København d. ²⁶/₈ 47.

Kl. 20⁵⁰, da K., der havde Lods om Bord, med langsom Fart under en frisk SSØ.-lig Kuling med Regnbyger ca. 2 Timer før Højvande befandt sig i Indsejlingen til Queen Alexandra Dock, nægtede Skibet at lystre Roret og begyndte at dreje til Stb. Maskinen blev beordret Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Bb., samtidig med at Bb.s Anker blev stukket i Bund. Da K. vedblev at dreje Stb. over, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, og Stb.s Anker stukket i Bund. Umiddelbart efter tørnede Skibet med Stævnen mod Kajmuren. Ved Paasejlingen fik K. Stævnen vredet og Bovpladerne bøjet og revet løs fra Stævnen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Paasejlingen skyldes, at Skibet mistede Styret paa Grund af den stærke indgaaende Strøm.

201. Sandpumper **Kay** af København, 307 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal.

a) Kollideret d. ⁸/₇ 47 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. ²²/₇ 47 og ¹³/₈ 47.

Se Nr. 2.

b) Kollideret d. ¹⁷/₁₂ 47 i Københavns Havn.

Søforklaring og Søforhør i København d. ²²/₁₂ 47.

Da K. befandt sig udfør Kølehuset paa Islands Brygge, styrende en N.-lig Kurs, saas forude en modgaaende Damper, der netop havde passeret Langebro, og som senere viste sig at være S/S »Oregon« af København. Da der ved Soyakagefabrikken laa et Dampskib med Flydekran paa Siden, gik K. med Langsom Fart for ikke at overhale et Sejlskib, der paa en N.-lig Kurs var under Bugsering. Fra O. hørtes en Tone og dette Skib syntes at fortsætte med stærk Fart paa S.-lig Kurs for derefter at afgive en lang Tone efterfulgt af 4 korte. K.s Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter blev K. af O. trykket ind mod Flydekranen.

Af den af O.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da O. paa S.-lig Kurs med ringe Fart befandt sig ud for Soyakagefabrikken ved Islands Brygge, hvor et Dampskib med Flydekran paa Siden laa forløjet, afgav O., der førte det internationale Signalfalg D, en lang Tone efterfulgt af 4 korte, dels af Hensyn til et modgaaende Sejlskib, der var under Bugsering, og dels af Hensyn til K., som under Forsøg paa at forcere Løbet mellem Flydekranen og O, blev ramt af O.s Bb.s Side.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at K. ikke har respekteret O.s Vigesignal.

202. S/S **Kentucky** af København, 2136 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.

a) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ²⁸/₂ 47 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ¹/₃ 47.

Kl. 11⁴⁵, medens K. laa forløjet i Frihavnen, skulde 1-Lugens forreste Halvdel tildækkes. Herunder gled den langskibs Midter-Skærstok ud af Lugebeslaget og faldt med Luge dækslerne og 2 Havnearbejdere, der befandt sig paa Lugen, ca. 3 m ned i Lasten. Den ene af Havnearbejderen blev saa forslaaet, at han i en tilkaldt Ambulance maatte køres til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at Lugekammene ikke var rette, og at Skærstokkenes Bæring ikke var i fyldestgørende Stand.

b) Paa Rejse fra Västerås til Cardiff.

1 Mand forsvundet d. ¹/₁₀ 47 i Kanalen.

Søforhør i København d. ⁷/₁₁ 47.

Kl. 22⁵⁰ passerede K. Berry Head i 17 Sm.s Afstand. Kl. 23²⁰ savnedes Matros Børge Willy Pedersen af København, som sidst var blevet set Kl. ca. 22⁰⁰. K. lagdes paa modsat Kurs, Besætningen purrede ud, og en gennemgribende Undersøgelse iværksattes. D. ²/₁₀ Kl. 0⁴⁵ blev Eftersøgningen opgivet og Rejsen fortsat.

Anm. Ministeriet maa antage, at den forulykkede er faldet over Bord under Skibets Slingren i Søen.

203. M/Jt. **Ketta** af Svendborg, 84 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Jern. Paa Rejse fra Lindholm til Svendborg med Cement.

Sprunget læk d. ³/₅ 47 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ²⁶/₇ 47.

Kl. ca. 12⁴⁵, da K. under en frisk ØSØ.-lig Brise befandt sig omtrent tværs af Gjerrild, pejledes ca. 1 Fod Vand i Lastrummet. Kursen sattes straks imod Grenaa Havn, hvortil K. ankom Kl. ca. 17⁰⁰. Efter at Ladningen var oplossen, viste det sig, at en Nagle i Bunden havde begivet sig.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet, har arbejdet sig læk i Søen.

204. 3^m M/Sk. **Kimta** af København, 230 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg.

a) Paa Rejse fra Grenaa til København med Brunkul.

Grundstødt d. ¹⁰/₄ 47 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹¹/₄ 47. Søforhør i København d. ¹⁴/₄ 47.

Kl. 15⁰⁰ afsejlede K. under en NV.-lig Brise med klart Vejr fra Grenaa Havn. Da Skibet var kommet ud af Havnen, styredes mod en hvid-Kost, som Kl. ca. 15³⁰ passeredes tæt om Std., hvorefter Roret blev lagt haardt Stb. Kort efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Det viste sig, at K. var grundstødt paa V.-Siden af Kalkgrunden. D. ¹¹/₄ Kl. 10³⁰ kom Skibet flot ved Hjul af en Bjergningsdamper.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes skødesløs Navigering.

Anm. 2. Føreren af K. har d. $\frac{4}{8}$ 48 ved Sø- og Handelsretten vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 200 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 293.

b) Brand om Bord d. $\frac{17}{7}$ 47 i Kalundborg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. $\frac{22}{7}$ 47.

Kl. ca. 21¹⁰, da K. laa fortøjet i Kalundborg Havn, opdagedes Røg fra Kahytten. Alle Lultilgange tilstoppedes, og Brandvæsenet alarmeredes. I Løbet af $\frac{1}{2}$ Time var Ilden under Kontrol. Ved Branden blev Kahytten stærkt beskadiget. Ved en Undersøgelse af den elektriske Lysinstallation fandtes Mærker efter Kortslutning.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes Fejl ved den elektriske Installation.

c) Paa Rejse fra Næstved til Rostock i Ballast.

Motorhavari, grundstødt d. $\frac{23}{8}$ 47 ved Møns S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{24}{8}$ 47. Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $\frac{4}{9}$ 47.

Kl. 21⁰⁵, da K. under en ØNØ.-lig Brise befandt sig i Tolke-Dyb grønne Fyrlinie, stoppede Motoren pludseligt. Stb.s Anker blev stukket i Bund med 15 Fv. Kæde. Et Fartøj, der befandt sig i Nærheden, anmodedes om at slæbe K. længere væk fra Grunden; men inden Ankeret var hevet hjem, lod Fartøjet Slæberen gaa. Der blev straks stukket paa Ankerkæden igen, men inden Ankeret fik Hold, huggede K. med Stævnen i Grunden. D. $\frac{25}{8}$ Kl. 15³⁰ kom K. flot ved Hjælp af Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

205. M/S **Kina** af København, 9126 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Staal. Paa Rejse fra Tabaco til Calbayog, Filippinerne, med Kopra og Passagerer.

Tørnet undersøisk Skær, forlist d. $\frac{25}{12}$ 47 ved Filippinerne, 34 Omkomne.

Søforklaring i Manilla d. $\frac{7}{1}$ og $\frac{8}{1}$ 48. Søforhør i København d. $\frac{20}{2}$ 48. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{9}{3}$ 48.

Kl. ca. 16⁰⁰, da K., der havde Lods om Bord, under en stormende NV.-lig Kuling med Regntykning var ved at anduve Calbayog Red, havarerede Ekkoloddet. Da Vejmeldingen varslede Taifun, og Vinden friskede med voksende Sø, blev det opgivet at ankre, og Kursen ændredes til V., senere til VSV. og endelig til NV. for at søge ud i aabent Farvand. Der loddedes med Dybdeloddet agter hvert 15. Minut. Lodskudene viste ca. 50 Fv. Vand. Vinden var nu frisket til orkanagtig Storm, og Sigtbarheden var 10—20 m. Kl. 18¹⁰ ændredes Kursen til VNV. og Kl. ca. 18³⁰ til V. Farten var 2—3 Knob. Kl. ca. 19¹⁵, da det blæste en Orkan, mærkedes et Stød i Skibet og samtidig saas en mørk Skygge i Søen om Stb.; et Lodskud umiddelbart efter viste 53 Fv. Kort efter begyndte K. at faa Stb.s Slagside, og der strømmede Vand ud af Luft-røret til Stb.s 2-Tank. Der blev straks givet Ordre til Udsendelse af radiotelegrafiske Nødsignaler, og Baadene blev gjort klare. De Bb.s Redningsbaade kunde ikke benyttes paa Grund af Skibets Slagside. Baad Nr. 1 blev sat paa Vandet med 11 Passagerer og 3 Mand af Besætningen, som bestod af 48 Mand, og landede d. $\frac{26}{12}$ Kl. 5³⁰ efter en vanskelig Sejlads i den høje Sø lidt S. for San Joaquin paa Samar Øen. Baad Nr. 3 sattes derefter paa Vandet bemanded med de resterende 2 Passagerer, 3 Filippinere samt ca. 25 Mand af Besætningen. Imidlertid blev Banden af en Sø slaet ind paa 8-Dækket, hvor den kæntrade og knustes. En Del af de ombordværende blev slynget ned i Nr. 3 Last, hvis Luger var slaet bort. Forskibet sank nu hurtigt, hvorfor 15—20 af de ombordværende søgte hen agter og udløste Redningsflaaderne. Kl. ca. 20¹⁵ sank K. paa 11°58' N. Brd. 124°20' Ø. Lgd. ved SØ.-Kysten af Camandag-Øen. 4 Mand bjergede sig om Bord i Malerprammen og naaede i Land ved Binalio Point d. $\frac{26}{12}$ Kl. ca. 2⁰⁰. 7 Mand bjergede sig paa en af Redningsflaaderne. 2 af de 7 Mand forlod Kl. 22⁴⁰ Flaaden og svømmede til Land, der var i Sigte. Ca. en Time senere skiltes Flaaden i 2 Dele i den høje Sø, med 3 Mand paa den ene Del og 2 Mand paa den anden. De 3 Mand naaede d. $\frac{26}{12}$ Kl. ca. 10⁰⁰ i Land ca. 40 km N. for Calbayog. Den ene af de 2 Mand paa den anden Del af Flaaden forsvandt, medens den anden d. $\frac{28}{12}$ Kl. ca. 16 kom i Land paa Øen Capul. 1 Mand reddede sig i Land d. $\frac{26}{12}$ Kl. 5³⁰ paa et Stykke Vraggods. 2 Mand — hvoraf 1 var Passager — reddede sig d. $\frac{26}{12}$ Kl. ca. 6⁰⁰ i Land paa en Redningsflaade N. for Calbayog. 1 Mand af Besætningen — Maskinassistent Henning Weywadt — blev d. $\frac{26}{12}$ fundet død paa Kysten at Samar Island.

Anm. 1 De savnede danske er: Kaptajn Aage Valdemar Hjernum af København, 2. Styrmand Henry Karl Herman Weber og 1. Maskinmester Knud Helvig Jensen, begge af Gentofte, 2. Maskinmester Karl Josef Kudara af København, 3. Maskinmester Jens Gunnar Brøste af Randers, 4. Maskinmester Alf Møller Vestermark af Hirtshals, Elektriker Henning Buch Madsen af Hellerup, Maskinassistenterne John Mc. Laury Jensen, Henning V. Johansen og Elias Grubin, alle af København, samt Jørgen Erhard Jensen af Snekkersten, Telegrafist Ingvar dt Gulbøl af København, Tømmermand Johs. Mogens Chr. Larsen af Søborg, Letmatroserne Henning Bønnelykke af København og Peder Mose Pedersen at Esbjerg, Matros-elev Povl Rich. Emil Larsen af Korsør. Smørerne Carl August Nielsen af Silkeborg og Evald Peter Rasmussen af København, Hovmester Julius B. Thorsøe Nielsen af København, Ungkok Per Mikkelsen af Horsens, Koksmath Aksel Marinus Nielsen af København, Bager Ejvin Nielsen af Rudkøbing, Hovmestermedhjælper Hans R. Bøge Frederiksen af Køge, Ungtjener Egon Bak Jensen af København og Dæksdreng Knud Henning Christensen, begge af København, Messedreng Tage Bøgild Rasmussen af Holbæk, Kammerdrengene Svend Hallenberg Olsen af København og Jens Robert Bonnesen af Gentofte samt Kahytsdreng Bjarne Kalstrup af Aalborg.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.

206. S/S **Kirsten Skou** af København, 2776 Reg. T. Br. Bygget 1947 af Staal. Paa Rejse fra London til Hull i Ballast.

Kollideret d. $\frac{28}{11}$ 47 i Nordsøen; sat paa Grund.

Søforklaring i Hull d. $\frac{4}{12}$ 47. Søforhør i København d. $\frac{29}{12}$ 47.

Kl. 17¹⁰ passerede K. S. Humber Fskb. om Stb. Umiddelbart efter saas 4 Str. om Bb. i ca. 2 Sm.s Afstand Toplysene og det grønne Sidelys fra et Skib, der senere viste sig at være engelsk S/S »Kaupo«.

Da Afstanden mellem Skibene var ca. $\frac{1}{4}$ Sm., blev der fra K. S. afgivet en lang Tone med Damppipen som Opmærksomhedssignal, hvorefter K. afgav en kort Tone. K. S. afgav derefter en kort Tone samtidig med, at Roret lagdes Stb. Afstanden mellem Skibene var da ca. 200 m. K. syntes imidlertid at holde sin Kurs og afgav kort efter 2 korte Toner med Damppipen. K. S. afgav 1 kort Tone med Damppipen og fortsatte Drejningen Stb. over. K. afgav nu 3 korte Toner og K. S. atter 1 kort Tone, men umiddelbart efter, Kl. 17¹⁷, tørnede K. med Stævnen imod K. S.s Bb.s Side ud for Nr. 2 Last. K. S.s Ror lagdes nu haardt Bb. og efter at have hugget flere Gange imod hinanden, gled Skibene fra hinanden. Kl. 18⁴⁰ kom Lods m. Bord og kort efter blev K. S., der var blevet læk, sat paa Grund inden for Spurn. D. ²⁹/₁₁ Kl. 5⁰⁰ kom K S. flot ved egen Hjælp.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

207. Ff. **Kiss Ina** af Skagen, 38 Reg. T. Br. Bygget 1945. Paa Rejse fra Fiskeplads i Østersøen til Skagen med Fisk.

Grundstødt d. ²⁷/₅ 47 ved Saltholm.

Søforklaring i Skagen d. ³/₇ 47.

D. ²⁶/₅ om Aftenen, da K. I. under en svag SØ-lig Brise med tæt Taage befandt sig i den gravede Rende N. for Falsterbokanalen, passeredes en Lystønde, der antoges for den næstnordligste af Bøjerne i Renden. Noget senere, da Fartøjet antoges at være paa Højde med den N.-ligste af Lystønderne, stoppedes. Da et Lodskud gav 3 Fv. Vand, fortsattes med langsom Fart paa samme Kurs, men umiddelbart efter, d. ²⁷/₅ Kl. 0³⁰, grundstødte K. I. ved Sydenden af Saltholm og blev staaende. Kl. 16³⁰ kom Fartøjet flot ved Hjælp af en Bugserbaad.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Farvandsafmærkningen i Forbindelse med usigtbart Vejr.

208. S/S **Kjøbenhavn** af Aalborg, 1668 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Frederikshavn med Passagerer og Stykgods.

Tørnet Undervandshindring d. ³⁰/₃ 47 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. ²/₄ 47.

Kl. 18¹⁰ havde K. Morup Tånge Fyr tværs om Stb. i en Afstand af 1 Sm. Det blæste en let S.-lig Brise, og Vejret var diset. Derfra styredes mod Tistlarne, idet der jævnlig loddedes. Kl. 22⁵² hørtes Taagesignal fra Tistlarna Fyr tværs om Stb., og da Afstanden til Fyret antoges at være ca. $1\frac{1}{2}$ Sm., blev Roret lagt haardt Bb. og Kursen ændret til N.t.V. $\frac{1}{2}$ V. Kl. 23⁰⁸ mærkedes et haardt Stød i Skibet, der krængede ca. 5° Bb. over. K.s Maskine blev straks stoppet og derefter beordret Bak, indtil Skibet laa stille. En Undersøgelse viste, at K. var læk i Nr. 3 Bundtank om Bb. Kl. 23³⁰ fortsattes Rejsen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med Strøm-sætning.

b) Paa Rejse fra Aalborg til København med Stykgods og Passagerer.

Kollideret d. ²⁷/₆ 47 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. ²/₇ og ⁴/₇ 47.

Kl. 7²⁵ passerede K. i tæt Taage Kronborg, hvorefter Kursen ændredes til misv. S. ⁷/₈ V. Farten var ca. 12 Knob, og der afgaves med korte Mellemlum Taagesignal med Dampfløjten. Samtidig hørtes omtrent ret forude Taagesignal fra et Dampskib, som antoges for medgaaende, og kort efter ændredes Kursen til misv. S. Straks efter saas det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Mette Skou« af København, forude lidt om Stb. i en Afstand af 50—60 m. Maskinen beordredes straks Fuld Kraft Bak, og Roret blev lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter — Kl. 7³⁴ — tørnede K. med Stævnen imod M. S.s Bb.s Bov. Ved Kollisionen borede K.s Stævn sig ind i M. S. Da sidstnævnte Skib sank med Forskibet, saa der var Fare for, at det Hul, K. havde faaet i Stævnen, skulde komme under Vandet, blev K. bakket fri af det andet Skib. Ved Kollisionen kom nogle Passagerer lettere til Skade.

Af den af M. S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib Kl. 6⁴⁵ passerede Lystønden paa 55°55'3 N. Brd. 12°36'9 Ø. Lgd., hvorefter der styredes retv. N. 10° Ø. Vejret var taaget, og der afgaves Taagesignal hvert Minut. Kl. 7¹⁵ ændredes Kursen til retv. N. 21° Ø. Kl. 7²⁰ hørtes Taagesignaler forude om Bb. fra flere Skibe, der alle trak Bb. over, og Farten mindskedes til Langsomt. Kl. 7³⁴ saas pludselig 3 Str. om Bb. i en Afstand af ca. 1 Skibslængde et Skib, som nærmede sig med stærk Fart. M. S.s Maskine beordredes straks Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter skete Kollisionen med K. som ovenfor anført. M. S. begyndte straks at synke med Forskibet og tog kort efter Grunden. Ved Kollisionen blev Fyrbøder Edmund Helmuth Holst af Bunderup Sogn, der laa i sin Køje, dræbt, medens 2 Mand af Besætningen kom lettere til Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Taagen i Forbindelse med den Omstændighed, at K. ikke gik med moderat Fart, samt at ingen af Skibene stoppede Maskinen, da Taagesignalet fra det andet Skib hørtes forude.

209. M/S **Kløversund** af Oslo, 462 Reg. T. Br. Bygget 1941 af Staal.

Brand om Bord d. ³⁰/₈ 47 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ³⁰/₈ 47.

Kl. ca. 12³⁰, da K. laa fortøjet ved Redmolen, udbrød der Brand i Spildeolien under Kedlen, der var under Opfyring. Det forsøgtes forgæves at slukke Branden med Skibets Brandslukningsmidler, hvorfor Brandvæsenet blev tilkaldt, hvorefter Ilden hurtigt blev slukket. En Undersøgelse viste, at Murværket ved en af Renselemmene i Forbrændingskammeret var beskadiget, saaledes at Flammen fra Fyret slog ud igennem Utæthederne i Murværket.

Anm. Aarsagen til Brandens Opstaaen fremgaar af det ovenfor anførte.

210. S/S **Koldinghus** af Vejle, 643 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra København til Vejle med Stykgods.

a) Tørnet Undervandshindring d. $17/4$ 47 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $22/4$ 47.

Om Morgen passerede K. i Taage Røsnæs Puller Fyr for langsom Maskine, hvorefter Kursen ændredes til 295° . Loddet holdtes gaaende. Da K. efter Bestikket skulde befinde sig i Nærheden af Falske Bolsaks, loddedes efterhaanden 13, $7\frac{1}{2}$ og $4\frac{1}{2}$ Fv. Vand. Umiddelbart efter det sidste Lodskud — Kl. 7^{15} — tørnede K. en Undervandshindring. Pejlinger viste, at Skibet var tæt.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra København til Randers med Stykgods og Passagerer.

Grundstødt d. $25/7$ 47 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $25/7$ 47. Søforklaring i Randers d. $26/7$ 47.

Kl. 1^{32} passerede K. under en jævn V.-lig Brise med haard N.-gaaende Strøm Punkt 31 i Rute 28 hvorefter der styredes V.-paa i Tvangsruten. Kl. 2^{07} pejlede Fornæs Fyr i dev. S., og kort efter saas et hvidt fast Fyr ret forude, der antoges at være Udbyhøj Fyr. Kl. 2^{42} grundstødte K. ved Stavnhoved og blev staaende. Kl. 16^{00} kom K. flot ved fremmed Hjælp.

c) Paa Rejse fra Horsens til København.

Kollideret d. $11/11$ 47 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $14/11$ 47.

Se Nr. 110.

211. Ff. **Kolibri** af Dragør, 14 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Arkona til Trelleborg.

Havareret d. $10/2$ og forlist d. $11/2$ 47 i Østersøen.

Søforhør i København d. $18/2$ 47.

D. $10/2$ om Eftermiddagen fik K., der sad fast i Isen ca. 2 Sm. fra Trelleborg, Assistance af den svenske Isbryder »Ymer«. K. blev taget paa Slæb af Y., men efter 15 Minutters Bugsering, blev en Planke i Stb.s Bov slaaet ind af Isen, hvorefter Bugseringen maatte indstilles. D. $11/2$ Kl. 16^{00} ankom den svenske Isbryder »Atle« til K. Under A.s Manøvrer for at komme hen til K., blev en Isflage trykket haardt ind mod K., som blev læk og hurtigt sank paa $55^\circ 20'$ N. Brd. $13^\circ 0' 5''$ Ø. Lgd. i 18 m Vand.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

212. M/S **Koll** af Oslo, 9786 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Port Arthur til København med Olie.

Grundstødt d. $25/4$ 47 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $26/4$ 47.

Kl. 9^{25} grundstødte K. under en NV.-lig Brise og N.-gaaende Strøm paa Disken og blev staaende. D. $26/4$ Kl. 13^{30} kom Skibet flot ved egen Hjælp, efter at ca. 1200 Tons af Lasten var blevet lægtret.

213. S/S **Kross-steinur** af Fuglefjord, 351 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

Kollideret d. $23/4$ 47 i Aberdeen Havn.

Søforklaring i Fuglefjord d. $7/5$ 47. Indberetning fra Ministry of Transport dat. $28/5$ 47.

Kl. 21^{15} , da K-s., der havde Lods om Bord, i stille, klart Vejr med langsom Fart skulde lægge til langs Siden af britisk S/S »Eveline Nutten«, tørnede K-s. med Stævnen imod E. N.s Bb.s Laaring, hvorved E. N. fik Skanseklædningen trykket ind.

Anm. Søforklaring fra E. N. foreligger ikke.

214. M/S **Laura Mærsk** af København, 6599 Reg. T. Br. Bygget 1938/39 af Staal.

Brand om Bord d. $5/2$ 47 i Marseille Havn.

Søforklaring i Marseille d. $13/2$ 47.

Kl. 21^{40} , da L.M. laa i Marseille Havn og lossede Copramel i Sække, opdagedes det, at der var Brand i Lasten paa Mellemdækket i Bb.s Side af 5-Lugen. Slukningsarbejdet paabegyndtes straks af Skibets Besætning med Skumslukker og Vand, og Brandvæsen fra Land kom kort efter til Stede. Efter at en Del Sække i Bb.s Side var blevet flyttet, kunde Brandstedet naas med Vand. D. $6/2$ Kl. 2^{20} var Ilden slukket. Ved Branden blev Ladningen en Del beskadiget af Ild og Vand.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes Selvantændelse i Ladningen.

215. Ff. **Lavos** af Skagen, 16 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Skagen til Fiskeplads i Kattegat i Ballast.

Kollideret d. $14/10$ 47 i Skagens Havn.

Søforklaring i Skagen d. $13/11$ 47.

Kl. ca. 5^{00} afgik fra Kajen i østre Inderhavsbassin Og bakkede langsomt ud i Bassinet tværs paa Kajen. Under Bakningen saas en Kutter — Ff. »Vinny« af Vestero. Læsø — agterude for indgaaende i Havnebassinet. Skruen blev straks koblet til for Frem, men umiddelbart efter tørnede L. med Agterenden imod V.s Bb.s Side lige foran for Vantet.

Af den af V.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj Kl. ca. 4^{30} var for indgaaende i Havnebassinet, saas L. forude om Bb. under Bakning i Havnen fra Kajen ud for Sømands-hjemmet. Da L. hurtigt nærmede sig, drejede V. Stb. over. Da en Kollision med L. syntes uundgaelig, blev Motoren kastet Bak; men umiddelbart efter indtraf Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen fik V. 3 Planker trykket ind og blev læk.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes manglende Udkig om Bord i L.

Anm. 2. Føreren af L. er d. $28/6$ 48 ved Søretten i Skagen blevet idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 100 Kr.

216. M/Jt. **Leda** af Nykøbing F., 54 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg. Paa Rejse fra København til Aarhus med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{9}{5}$ 47 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{11}{5}$ 47. Søforhør i København d. $\frac{17}{5}$ 47.

Kl. 2³⁰ passerede L. i stille Vejr den røde 2-Kost N. for Gilleleje, hvorefter der styredes V. Kl. 5⁰⁰ forsvandt Hesselø af Sigte i Morgendis, og da det Kl. 6³⁰ blev mere diset, blev der kaldt Mandskab paa Dæk for at holde ekstra Udkig. Kl. 7¹⁵ blev Motoren sat paa Langsomt. Et Lodskud viste 8 Fv. Vand. Kl. 7³⁰ tog Skibet Grunden og blev slaaende. Det viste sig senere, at L. var grundstødt lidt S. for Fyrbaaken paa Sjællands Rev. Kl. ca. 15³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret, og L. sejlede derefter ind til Odden Havn.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr og Strømsætning.

217. M/Gl. **Leif** af Aarhus, 155 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Gjerrild Bro med Ral. 1 Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $\frac{7}{7}$ 47 ved Gjerrild Bro.

Søforklaring og Søforhør i Grenaa d. $\frac{15}{7}$ 47.

Kl. ca. 19¹⁵ afsejlede L. fra Gjerrild Bro. 2 Mand af Besætningen beordredes til at sætte Korkfender mellem Broelene og L., som af Strømmen pressesedes ind imod Broelene, medens Skibet gled langsomt fremefter. Herunder kom Ungmand Preben Stoklund af Erritsø i Klemme imellem Skibets Broklædning og en Pæl og blev trukket over Bord. 2 Redningskranse blev kastet ud til den forulykkede, som hurtigt blev bjerget om Bord i L. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet, men var forinden Ankomst dertil afgaaet ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes manglende Agtpaaagivenhed hos den omkomne.

218. M/B **Lena** af Rødby Havn.

Havareret og sunket d. $\frac{23}{1}$ 47 i Rødby Havn.

Søforhør i Rødby d. $\frac{5}{2}$ 47.

Kl. 10³⁰, da L. laa fortøjet i Rødby Havn, tørnede en Isflage mod Baaden, der blev læk og sank. L. er senere hævet.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

219. 3^m M/Sk. **Lideborg** af Rauma, 397 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gdansk til Rudkøbing med Kul.

Grundstødt og forlist d. $\frac{6}{5}$ 47 ved Falsters Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{11}{5}$ 47.

Kl. 19⁰⁵ grundstødte L. under en NØ.-lig Brise paa Nye Tolk. Skibet er senere blevet Vrag.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være manglende Sømærker og Forveksling af Fyrene.

220. S/S **Lilian** af Esbjerg, 1507 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Fowey til Helsingfors med Porcelænsjord.

Grundstødt d. $\frac{11}{1}$ 47 ved Hollands V.-Kyst. 1 Mand kommet til Skade d. $\frac{12}{1}$ 47.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{11}{4}$ 47.

Kl. 17²³ passerede L. under en svag SØ.-lig Brise i diset Vejr Lystønden paa 52°42'12"N. Brd. 4° 31'48" Ø. Lgd. Der styredes retv. N. Kl. 18¹⁵ ændredes Kursen til retv. 355°. Kl. 19⁰⁰ tog L. Grunden paa Zuider Haaks og blev staaende. D. $\frac{12}{1}$ Kl. ca. 10⁰⁰, medens Maskinen gik fuld Kraft frem under Forsøg paa at bringe Skibet flot, sprængtes Hovedstopventilen, hvorved en Maskinmester skoldedes i Ansigtet og paa Hænderne af den udstrømmende Damp. Den tilskadekomne blev af en Redningsbaad fra Land bragt paa Hospitalet. D. $\frac{24}{1}$ Kl. ca. 10 kom L. flot ved egen Hjælp, efter at ca. 275 Tons af Ladningen var kastet over Bord. Ved Grundstødningen fik L. forskellige Bundskader.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes diset Vejr og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke er blevet benyttet som Kontrol for Bestikket.

221. S/S **Lilleborg** af København, 1452 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

Grundstødt d. $\frac{23}{10}$ 47 i Julianehaab Havn.

Søforhør i København d. $\frac{27}{11}$ 47.

Kl. 5³⁰, da L. under en SØ.-lig Storm med begge Ankre ude laa fortøjet i Julianehaab Havn med 4 Wirer agter og 2 Wirer for, sprængtes alle Wirerne, og L. drev ned mod Revet i Havnen og grundstødte med Stb.-Side paa Revet. Kl. 13⁰⁰ kom L. flot ved fremmed Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

222. Ff. **Lillian** af København, 10 Reg. T. Br. Paa Rejse fra København til Skagen.

Grundstødt og forlist d. $\frac{27}{5}$ 47 ved Anholt.

Søforhør i København d. $\frac{1}{7}$ 47.

D. $\frac{26}{5}$ Kl. ca. 16⁰⁰ passerede L. Lappegrunden Fskb., hvorefter der styredes misv. NV. D. $\frac{27}{5}$ Kl. ca. 0⁰⁰ saas et Fyr, der antoges for Anholt Blk. F., 2 Str. om Stb., hvorefter Kursen ændredes til SV. Vejret var efterhaanden blevet taaget, og der loddedes hvert 5. eller 10. Minut først uden Bund, derefter 12—15 m. Kl. ca. 1⁴⁵ loddedes 5 m. Kl. ca. 1⁵⁰ tog Fartøjet Grunden paa Anholt Østenes 2 Sm. fra Fyret og blev staaende. D. $\frac{28}{5}$ efter at Besætningen havde bjerget sig i Land, opdagedes det, at L. var forsvundet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Fyrafmærkningen i Forbindelse med usigtbart Vejr og Strømsætning.

223. Ff. **Lillian Mygind** af Grenaa, 17 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Grenaa til Fiskeplads i Kattegat.

Kollideret d. $\frac{3}{10}$ 47 i Kattegat.

Søforklaring i Grenaa d. $\frac{4}{10}$ 47.

Se Nr. 188.

224. M/Gl. **Lis** af Marstal, 116 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal.

Paasejlet og sunket d. $11/10$ 47 i Korsør Havn.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $13/10$ 47.

Kl. ca. 6^{45} , medens L. laa fortøjet i Korsør Havn ud for A/S Slagelse Kulkompagni, blev Skibet paasejlet af S/S »Marx« af København paa Stb.s Side foran for Mesanriggen, hvorved der fremkom et Hul. L. sank i Løbet af ca. 15 Minutter.

Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at M., der havde Lods om Bord, under en svag V.-lig Brise med meget haard indgaaende Strøm Kl. ca. 6^{15} var for indgaaende gennem Broen til Gasværkets Kaj, da Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak. Stb.s Anker blev stukket i Bund og en Wire manet i Land fra Stb.s Bov. Under forskellige Manøvrer for at komme langs Kaj, førte Strømmen pludselig M.s Agterende Bb. over. Maskinen kastedes Fuld Kraft Frem og Roret lagdes haardt Bb. Herunder tog M.s Stævn Grunden og tørnede en Duc d'Albe, medens Agterenden af Strømmen førtes over mod L., som tørnedes Kl. 6^{42} som ovenfor anført. Ved Kollisionen blev M.s Skruer stærkt beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

225. M/Jt. **Lisbeth** af Køge, 99 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal.

a) Kollideret d. $2/5$ 47 i Wismars Havn. Søforklaring i Køge d. $12/5$ 47.

Kl. ca. 20^{00} skulde L., der havde Lods om Bord, under en jævn Ø.-lig Brise gaa til Kaj i Wismars Havn med Stb.s Side til. Da L. under langsom Fart fremover befandt sig ca. 5 m fra Kajen, tog Vinden, der blæste fra Land, fat i Forskibet, der herved faldt ud fra Kajen. Roret blev straks lagt Bb., derefter Stb., og da L. befandt sig 1 m fra Kajen, sprang en Mand af Besætningen i Land for at fastgøre en Trosse, og Motoren blev kastet Fuld Kraft Bak. Det lykkedes ikke at faa Trossen fast i Land, og inden Farten var taget af Skibet, faldt Stævnen atter ud fra Kajen, hvorved Sprydet tørnede imod Hækjollen paa et foran for liggende Skib, og den ene Flig af Bb.s Anker, der laa paa Svineryggen, gik gennem Jollens Bund.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Vejrforholdene.

b) Paa Rejse fra Wismar til Køge.

Grundstødt d. $5/5$ 47 i Guldborgsund.

Søforklaring i Køge d. $12/5$ 47.

Om Morgenens lettede L., der havde en Dybgang paa $7\frac{1}{2}$ Fod, fra en Ankerplads ud for Gedsergaard, hvorefter Sejladsen fortsattes N. paa i Guldborgsund. Noget senere, da L. befandt sig i det smalle Løb over Pladen, tog Skibet Grunden og blev staaende. L. kom samme Dag flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Skibet paa Grund af en telefonisk Misforstaaelse ikke fik Lods om Bord.

c) Grundstødt d. $6/5$ 47 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforklaring i Køge d. $12/5$ 47.

Kl. 16^{15} passerede L. under en let ØNØ.-lig Brise Pedersværft, og kort efter, da Skibet havde passeret de 2 hvide 1-Koste N. for Nordre Stenkar, gik Føreren under Dæk for at smøre Motoren. Ca. 1 Minut senere grundstødte L. paa Nordre Stenkar og blev staaende. D. $7/5$ Kl. ca. 6^{00} kom L. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Afmærkningen ikke var i Orden.

226. M/S **Livø** af Livø, 17 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Løgstør til Livø.

Kollideret d. $22/12$ 46 i Limfjorden.

Søforhør i Løgstør d. $8/1$ 48.

Kl. 18^{05} afgik L. fra Løgstør. Vejret var diset, og det blæste en frisk S.-lig Brise. Kl. 18^{15} , da L., der med V.-lig Kurs i Stb.s Side af Farvandet med Motoren gaaende Halv Kraft Frem befandt sig ca. $\frac{1}{2}$ Sm. fra Løgstør, saas forude et Skib uden Lanterner. Motoren blev straks kastet Fuld Kraft Bak, men i det samme tørnede L. mod det andet Skib, der viste sig at være M/Jt. »Sonja« af Fur. Ved Kollisionen led L. ingen Skade.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. ca. 18^{00} med B/B »Bjørn« fortøjet langs Siden og Gravemaskinen »Limfjorden« paa Slæb, uden at noget at Skibene førte Lanterner, befandt sig ca. $\frac{1}{2}$ Sm. fra Løgstør Havn i Stb.s Side af Farvandet, blev S. pludselig paasejlet af L. med stor Kraft. Ved Kollisionen led S. en Del ovenbords Skade.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at S. ikke førte de reglementerede Skibsllys.

Anm. 2. Føreren af S. er d. $23/11$ 48 ved Søretten i Løgstør blevet idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 100 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 293. Samtidig vedtog Førerne af B. og Gravemaskinen hver en Statskassen tilfaldende Bøde af 100 Kr. for Overtrædelse af Art. 5 i De internationale Søvejsregler.

227. S/S **Lotta Dan** af Esbjerg, 1859 Reg. T. Br. Bygget 1944 af Staal.

a) Paa Rejse fra Philadelphia til Danmark med Kul.

En Passager forsvundet d. $9/8$ 47 i Atlanterhavet

Søforklaring i New York d. $8/9$ 47. Søforhør i København d. $29/12$ 47.

Kl. 22^{00} savnedes Maskinmester Eigil Nielsen at København, der sejlede med L. D. som Passager. Da en Eftersøgning i Skibet var forgæves, og ingen havde set den paagældende siden Kl. 21^{05} , og da Vejret var mørkt og taaget, besluttedes det efter Samraad med 1. Stvrmænd og 1. Maskinmester at fortsætte Rejsen.

Anm. Ministeriet maa antage, at den paagældende, der havde daarlige Nerver, i et Anfald af Sindsforvirring er faldet over Bord og druknet.

b) Paa Rejse fra Philadelphia til Danmark med Kul.

Kollideret d. $10/8$ 47 i Atlanterhavet.

Søforklaring i New York d. ⁴/₉ 47. Søforhør i København d. ²⁹/₁₂ 47.

Kl. ca. 8³⁰, da L. D. i let diset Vejr med svag Sø paa NØ.-lig Kurs befandt sig Ø. for New Foundlands Banke, hørtes et svagt Taagesignal om Stb., hvorfor forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet Umiddelbart efter saas S/S »William M. Rayburn« af Houston, Texas, ca. 1 Str. foran for tværs om Stb. i ca. ¹/₂ Sm. Afstand styrende en Kurs, der skar L. D.s Kurs. Roret blev lagt haardt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner, hvorefter Maskinen blev slaet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter ramte W. M. R. med Stævnen L. D.s Styrbords Bov. Ved Kollisionen blev L. D.s Stævn stærk beskadiget.

Søforklaring fra W. M. R. foreligger ikke.

228. M/S **Louisiana** af København, 6554 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ²¹/₂ 47 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ²¹/₂ 47.

Kl. 11³⁰, medens L. laa ved Østmolen i Frihavnen, skulde en Maskinassistent tænde op under den oliefyrede Varmekedel i Motorrummet. Herunder aabnedes for Olie og Damp uden samtidig Brug af Fakkell, og da Murværket i Fyret endnu var glødende, indtraf en mindre Eksplosion, hvorved den paagældende blev forbrændt i Ansigtet og paa Hænderne.

Anm. Ministeriet maa antage, at Uheldet skyldes, at Olien er antændt ved Berøring med det glødende Murværk, og en Eksplosion er opstaaet grundet paa for ringe Lufttilførsel, da Antændelsen fandt Sted.

229. Ff. **Lucretia** af Esbjerg, 46 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Hull med Fisk.

Havareret ved Eksplosion d. ²⁹/₁₀ 47 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. ¹²/₂ 48.

Kl. 16³⁰ mærkedes en kraftig Eksplosion i Nærheden af L., hvorefter Skruen kobledes fra. En Under søgelse viste, at der var opstaaet en mindre Lækage i Stævnen, men da Skibet næsten ikke trak Vand, fortsattes Rejsen til Hull, hvortil L. ankom næste Dag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes en Mine.

230. S/S **Lunsford Richardson** af Brunswich.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. ⁶/₅ 47 i Københavns Havn.

Politirapport dat. ⁶/₅ og ⁷/₅ 47.

Kl. ca. 10⁵⁰, da L. R. laa ved Teglholmen i Sydhavnen og lossede Kul, skulde en Havnearbejder, Anders Theodor Rasmussen, styre Grabben paa Plads i Lasten. Herunder snublede den paagældende, og da Grabben i det samme blev firet af, fik han denne over sig, hvorved han paadrog sig alvorlige Kvæstelser i Underlivet. Den tilskadede kom i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet, hvor han næste Morgen afgik ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

231. M/S **Læsø** af Vesterø, 148 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Vesterø, Læsø, til Frederikshavn med Stykgods og Passagerer.

Paasejlet Duc d'Albe d. ¹⁰/₁₂ 47 i Frederikshavns Havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. ²⁷/₁₂ 47.

Kl. 8³⁴ passerede L. med Motoren gaaende Langsomt Frem Molerne ved Indsejlingen til Frederikshavn. Kl. 8³⁵ beordredes Motoren Stop og Kl. 8³⁶ Halv Kraft Bak. Motorens Gangskiftningsmekanisme nægtede imidlertid under Bakmanøvren at fungere, og Skibet vedblev at gaa frem. Roret lagdes haardt Stb. for at afværge Paasejling af en Ophalerbedding; men derved tørnede Skibet en Duc d'Albe, som knækkede, og fortsatte gennem en Løbebro og stoppede.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

232. Patrouillefartøj **MSK I.**

Kollideret d. ²/₁₀ 47 ved Falsters Ø.-Kyst.

Søforklaring i Store-Heddinge d. ⁸/₁₀ 47.

Kl. ca. 17⁵⁵, da MSK I under en frisk N.-lig Brise skulde gaa paa Siden af M/Gl. »Sesam« af Fakse Ladeplads, der bugserede M/Gl. »Sylvia« af Aarhus, for at sætte Føreren om Bord, tog Fartøjet en Overhaling, hvorved MSK I's Stævn tørnede mod »Sesam«s Bb.s Lønning. Ved Kollisionen fik »Sesam« en Bule i B.s Skanseklædning

Af den af »Sesam«s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. ca. 17⁵⁵ under en frisk N.-lig Brise med M/Gl. »Sylvia« paa Slæb befandt sig N. for Gedser Fyr, skulde Patrouillefartøj MSK I lægge til langs Siden. Herunder tørnede MSK I med Stævnen mod S.s Bb.s Lønning, hvorved der fremkom en Bule i Skanseklædningen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Vejrforholdene.

233. M/B **Maagen** af Kerteminde. Paa Rejse fra Nyborg til Kerteminde.

Grundstødt d. ¹⁰/₈ 47 ved Sprogø.

Strandingsindberetning dat. ¹¹/₈ 47. Søforhør i Kerteminde d. ⁸/₁₂ 47.

Kl. 18³⁰ tog M. i klart Vejr Grunden paa Sprogø Ø.-Rev ca. 100 m fra Land og blev staaende. Fartøjet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Ukendskab til Farvandet.

234. S/S **Madie** af Egernsund, 294 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal. Paa Rejse fra Rostock til Kolding med Briketter.

Grundstødt d. ¹⁰/₁₀ 47 ved Als Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{10}/_{10}$ 47. Søforhør i Kolding d. $^{13}/_{10}$ 47.

D. $^9/_{10}$ Kl. 22²⁹ passerede M. i diset Vejr Lystønden paa $54^{\circ}50'0$ N. Brd. $10^{\circ}09'8$ Ø. Lgd. Herfra styredes mod Lystønden paa $54^{\circ}54'5$ N. Brd. $10^{\circ}09'1$ Ø. Lgd., og da Distancen dertil var udløbet, uden at Lystønden var observeret, ændredes Kursen mod Lystønden paa $54^{\circ}57'8$ N. Brd. $10^{\circ}05'7$ Ø. Lgd. Kl. 23²⁶ pejledes Skjoldnæs Fyr i misv. Ø.t.N. $^{3}/_4$ N., og Kursen ændredes til misv. NV.t.N. $^{1}/_2$ N. Efter en udsejlet Distance paa 4,5 Sm. ændredes Kursen d. $^{10}/_{10}$ Kl. 0¹⁰ til misv. V.t.N.V $^{1}/_2$ N. Kl. 0¹³ blev det tæt Taage, Maskinen stoppedes, og der loddedes 33 m. Det besluttedes nu at søge Ankerplads, og Kursen ændredes til misv. SV. samtidig med, at Maskinen beordredes Langsomt Frem. Kl. 0³⁰ loddedes 33 m, Kl. 0⁴⁵ 35 m, Kl. 1⁰⁰ 37 m og Kl. 1¹⁵ 37 m. Kl. 1²² tog Skibet Grunden og blev staaende ca. $^{1}/_2$ Sm N. for Taksensand Fyr. D. $^{11}/_{10}$ Kl. 17⁰⁰ kom M. flot ved fremmed Hjælp, efter at ca. 35 Tons af Ladningen var bleven lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke holdtes gaende under Anduvning af Ankerpladsen.

235. M/Gl. **Magda** af Aalborg, 67 Reg. T. Br. Bygget 1877/89/1935 af Jern og Staal. Paa Rejse fra Fur til Aalborg med Moler.

Kollideret d. $^3/8$ 47 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $^1/9$ 47.

Se Nr. 89.

236. M/S **Maj** af Aalborg, 357 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Staal. Paa Rejse fra Skive til København med Brunkul.

Kollideret d. $^3/6$ 47 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $^{17}/_6$ 47.

Kl. 14¹⁰, da M. under langsom Fart befandt sig udfør Bølgebryderen for indgaaende i Kronløbet, saas forude et Skib — M/Gl. »Anna« af Skärhamn — der med stærk Fart kom ud fra Frihavnen. M. afgav en kort Tone med Sirenen og drejede til Stb. Straks efter blev der fra A. afgivet en kort Tone, hvorefter A. drejede til Bb. Fra M. blev der atter afgivet en kort Tone samtidig med, at Motoren stoppedes. Fra A. blev der atter afgivet en kort Tone, og kort efter tørnede A. med Klyverbommen imod M.s Bb.s Side. Ved Kollisionen fik M. Bb.s Redningsbaad knust og Skibssiden lettere beskadiget, medens A. fik Klyverbommen brækket.

Af den af A.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. ca. 14⁰⁰ var for udgaaende fra Frihavnen, saas M. for indgaaende i Kronløbet. Fra A. afgaves 2 korte Toner, hvilket Signal bevarede af M. A. drejede derefter langsomt til Bb., medens M. saas dreje haardt Stb. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev A.s Motor kastet Fuld Kraft Bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte Toner, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

237. M/Jt. **Maja** af Femø, 20 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Femø til Bandholm i Ballast.

Mistet Skruerblad d. $^{16}/_4$ 47 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring i Sønderborg d. $^{29}/_4$ 47.

Kl. ca. 10¹⁵, da M. befandt sig i Sejløbet ud fra Femø, mærkedes et haardt Stød i Skruen. En Undersøgelse viste, at det ene Skruerblad manglede.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes, at Skibet har tørnet en Undervandshindring.

238. M/S **Manchuria** af København, 8371 Reg. T. Br. Bygget 1945 af Staal. Paa Rejse fra Genua til Aarhus med Copra, Oliekager, Gummi, Bomuld og Spanskrør.

Brand om Bord d. $^{27}/_7$ 47.

Søforhør i Aarhus d. $^{12}/_8$ 47.

D. $^{27}/_7$ Kl. 5³⁰, da M. befandt sig i Middelhavet paa $40^{\circ}30'$ N. Brd. $2^{\circ}55'$ Ø. Lgd., sporedes Brandlugt fra 4-Lasten, og en Undersøgelse i Tunnellen viste, at Spanterum Nr. 49 var varmere end de tilgrænsende Spanterum. 4-Lugen skalkedes, og alle Lufttilgange til 4-Lasten lukkedes. Kl. 10⁰⁰ blev 50 Flasker Kulsyre tilført 4-Lasten, senere yderligere 20 Flasker. Kl. 10⁰³ begyndte en kraftig Røg at trænge op igennem 4-Lugens Presseninger. Lugen oversprøjtedes straks med Vand og der paalagdes nye Presseninger, hvorefter Røgdudviklingen syntes aftagende. Temperaturen i Tunneltoppen var da 74° . Kl. 18²⁵ tilførtes yderligere 10 Flasker Kulsyre. Resten af Rejsen blev 4-Lugen og Dækslasten agter holdt oversprøjtet med Vand. D. $^{28}/_7$ Kl. 17⁰⁰ var Temperaturen i Tunneltoppen faldet til 65° og d. $^{29}/_7$ Kl. 14⁰⁰ til 42° .

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes Selvantændelse i Ladningen.

239. Ff. **Margov** af Grenaa. 13 Reg. T. Br. Paa Fisken i Kattegat.

Paasejlet d. $^{20}/_{10}$ 47 i Kattegat.

Søforklaring i Grenaa d. $^{28}/_{10}$ 47.

Kl. ca. 2⁰⁰, da M. under en let SV.-lig Brise med stærk N.-gaaende Strøm laa opankret 2 Sm. misv. N.t.V. af Sjællands Rev Fyr, mærkedes et Ryk i Fartøjets Ankertov, og kort efter blev M. paasejlet af en Lægter. det senere viste sig at være Lægter »Harald« af København, som paa NØ.-lig Kurs bugseredes af B/B »Pluto« af Kohenhavn. Ved Kollisionen tørnede H. med Stb.s Side imod M.s Stævn og umiddelbart efter imod M.s Stb.s Bov, hvorved M. fik Fordækket forskubbet og Lønningen stærkt beskadiget P. og H. fortsatte Sejladsen, medens M., der ved Kollisionen mistede Ankeret, søgte ind til Grenaa Havn for Reparation.

Af den af P.s og H.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at disse Skibe Kl. 1³⁵ passerede Kattegat SV. Fskb. ca. 300 m om Bb., hvorefter Kursen blev sat imod Lystønden paa $56^{\circ}09'0$ N. Brd. $11^{\circ}15'1$ Ø. Lgd. Samtidig saas ca. 3 Str. om Bb. en klar Lanterne i et Skib, der senere viste sig at være M.

i ca. 2 Sm.s Afstand. Kl. ca. 2⁰⁰ havde P. M. tværs om Bb., og da M. saa ud til at være i Drift mod P., ændredes P.s Kurs ca. 3 Str. til Stb. M. drev imidlertid over H.s Slæber og passerede paa Stb.s Side af H. uden at tørne. P. og H. fortsatte Rejsen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Føreren af P. ikke har taget Strømmen, der var N.-gaaende, i Betragtning under Sejladsen forbi M., hvorved P. og H. af Strømmen er blevet sat ned mod M. og har passeret dette Fartøj henholdsvis om Bb. og om Stb. og saaledes, at Slæbetrossen mellem Skibene, som maa antages at have ligget i en Bugt under Vandoverfladen, har passeret under M. og sprængt dette Fartøjs Ankerrosse.

240. S/S **Maria Dan** af Esbjerg, 1369 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Esbjerg med Kali.

Kollideret d. $\frac{6}{2}$ 47 i Antwerpens Havn.

Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{12}{2}$ 47.

Kl. 13²⁰, da M. D., der havde Lods om Bord og sejlede efter S/S »Hedel« af s'Gravenhage, for udgaaende fra Antwerpen med stoppet Maskine afventede Aabning af en Sluse, saas det, at Afstanden mellem Skibene blev mindre. Da H. samtidig syntes at bakke, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet med 3 korte Toner med Dampriben, men umiddelbart efter tørnede M. D. med Bb.s Side af Stævnen let mod H.s Agterstævn. Ved Kollisionen fik H. en mindre Bule i Agterstævnen, medens M. D.s Bb.s Anker, der ikke var hevet klods for, blev trykket op i Klydset, hvorved dette blev sprængt, ligesom der fremkom en mindre Bule i Skibssiden.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

241. Ff. **Maritha** af Thyborøn, 28 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn med Fisk.

Grundstødt d. $\frac{20}{4}$ 47 ved Jyllands V.-Kyst.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{23}{4}$ 47. Søforhør i Lemvig d. $\frac{9}{9}$ 47.

Kl. ca. 5³⁰, da M. med Motoren gaaende Halv Kraft Frem i stille Vejr med tæt Taage og S.-gaaende Strøm styrende NØ. $\frac{1}{2}$ N. befandt sig ca. $\frac{1}{2}$ Sm. S. for Thorsminde, grundstødte Skibet. Umiddelbart efter kom M. flot ved egen Hjælp; men da Roret ved Grundstødningen var blevet ødelagt og havde beskadiget Skruen, var Skibet manøvreydygtigt og drev mod Land. Kort efter grundstødte M. paany og blev staaende. Kl. ca. 16⁰⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

Anm. 2. M.s Fører har d. $\frac{19}{2}$ 48 vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 60 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 293.

242. 3^m M/Sk. **Mars** af Aalborg, 227 Reg. T. Br. Bygget 1915/45 af Staal. Paa Rejse fra Struer til København med Brunkul.

Grundstødt d. $\frac{17}{7}$ 47 i Limfjorden.

Søforhør i København d. $\frac{22}{7}$ 47.

Kl. 4³⁰ passerede M. i stille, klart Vejr Stagen ved Askær Odde. Kl. 5⁰⁰, da M. befandt sig ud for Venø Havn, ændredes Kursen til misv. NØ.t.N. $\frac{1}{2}$ N. Afstanden til Venø gissedes til $\frac{1}{2}$ Sm. Kl. 5²⁰ grundstødte M. ud for Rønkjær Odde og blev staaende. D. $\frac{18}{7}$ Kl. 15³⁰ kom M. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Afstanden til Land er bedømt forkert.

243. Ff. **Martha** af Esbjerg, 41 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Tørnet Vrag d. $\frac{29}{3}$ 47 i Nordsøen.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{8}{4}$ 47. Søforhør i Esbjerg d. $\frac{27}{9}$ 47.

Kl. 2⁰⁰, da M. i tæt Taage befandt sig SV. af Tuxen, 22 Sm. fra Graadyb Barre med et andet Fiskefartøj paa Slæb, tørnede M. mod en Undervandshindring og blev staaende. Et Lodskud viste 3 Fv. Vand. Kl. ca. 3⁰⁰ kom Fartøjet flot ved egen Hjælp. M. blev en Del beskadiget i Bunden.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

244. M/Gl. **Martin** af Kragenæs, 31 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg. Paa Rejse fra Bandholm til København med Sukker.

Grundstødt d. $\frac{5}{7}$ 47 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforklaring i Maribo d. $\frac{16}{7}$ 47.

Kl. 17⁰⁰ passerede M. under en frisk V.-lig Kuling med Ø.-gaaende Strøm Storstrømsbroen. Herfra styredes der mod Afmærkningen paa Farø Jord. Kl. ca. 18⁰⁰ opdagedes det, at M. var kommet for langt frem, hvorefter Roret blev lagt Bb., men umiddelbart efter grundstødte Skibet paa V.-Siden af Letten og blev staaende. D. $\frac{8}{7}$ Kl. 5⁰⁰ kom M. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Farvandsafmærkningen.

245. S/S **Marx** af København. 1259 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

Kollideret d. $\frac{11}{10}$ 47 i Korsør Havn.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $\frac{13}{10}$ 47.

Se Nr. 224.

246. M/Jt. **Mary** af Rømø, 20 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Højer til Rømø med Tørv.

Grundstødt d. $\frac{30}{7}$ 47 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{8}$ 47.

Kl. ca. 13⁰⁰ tog M., der havde Motorstop, Grunden paa Sv.-Siden af Jordsand og blev staaende. D. ²/₈ kom M. flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Motorhavari.

247. M/Gl. **Mary Ann** af Tuborg Havn, 97 Reg. T. Br. Bygget 1925/42 af Staal.

a) Paa Rejse fra Warnemünde til Skive med Briketter.

Tørnet Kaj d. ⁷/₉ 47 i Aalborg.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ¹²/₉ 47; Søforhør i København d. ²⁵/₁₁ 47.

Kl. 3⁴⁰ passerede M. A. Hals. Da Motoren med kortere og kortere Mellemrum paa Rejsen bankede og stoppede, besluttedes det at gaa ind til Cementfabriken Nordens Kaj for Reparation. Under en Bakmanøvre for at gaa langs Kajen stoppede Motoren atter, og Skibet tømmede haardt med Stb.s Bov mod Kajen, hvorved Klyds og Klydspladen trykkes ind, og M. A. blev læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Loddet ikke har været benyttet som Kontrol for Bestikket.

b) Paa Rejse fra Warnemünde til Gefle med Briketter.

Grundstødt d. ¹⁵/₁₀ 47 ved Ølands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. ²⁵/₁₁ 47.

D. ¹⁴/₁₀ Kl. 19⁰⁰ passerede M. A. Hammerodde. Kl. 21⁰⁰ blev det Taage. Da Ølands Södra Udde Lynfyur skimtedes ca. 4 Str. om Bb. i ca. 1½, Sm. Afstand, ændredes Kursen til Ø., og der udsejledes ca. 3½ Sm., hvorefter Kursen ændredes til N.t.Ø. ½Ø. D. ¹⁵/₁₀ Kl. 9³⁰ tog M. A. Grunden paa Østbygrunden. Kl. 12⁰⁰ kom Skibet flot, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage i Forbindelse med Ukendskab til Kompassets Deviation.

248. S/S **Mary Ston** af København, 642 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

a) Paa Rejse fra London til Stockholm med Beg.

Grundstødt d. ²¹/₅ 47 ved Hollands N.-Kyst.

Søforhør i København d. ⁷/₆ 47.

Kl. 4⁴⁰ passerede M. S. Lystønden paa 53°24'48" N. Brd. 5°01'58" Ø. Lgd. Der styredes retv. 53°. Kl. 4⁴⁵ blev det taaget, og Farten mindskedes til ca. 7 Knob. Kl. 6⁰⁰ ændredes Kursen til retv. 75°. Kl. 6⁴⁵ saas, at Bovvandet hvirvlede Sand op. Maskinen blev straks beordret Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. En senere Krydspejling viste, at Skibet stod ca. 2 Sm. i Retningen misv. NV.t.V. ½V. af Ameland Fyr. Kl. 21⁰⁰ kom M. S. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr og Strømsætning i Forbindelsen med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

Anm. 2. Føreren af M.S. har d. ⁴/₁₂ 48 ved Sø- og Handelsretten vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 500 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 293.

b) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ²⁵/₈ 47 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ²⁶/₈ 47.

Kl. ca. 14³⁰, da M.S. laa ved Sydhavnsværftet, var en Arbejder beskæftiget med Maling af et Skod i Agerkant af Forlugen. Under Arbejdet hermed faldt den paagældende fra et Stillads ned i Bunden af Lastrummet og paadrog sig en Hjernerystelse samt kvæstede Ryggen. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at den paagældende, der var en ældre Mand og arbejdede i stærkt Solskin, har mistet Bevidstheden paa Grund af Uddunstninger fra Malingen.

249. M/S **Meonia** af København, 5218 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Middlesborough med Passagerer og Stykgods.

Havareret d. ²⁸/₃ 47 i Kattegat.

Indberetning fra Ministry of Transport dat. ¹/₄ 47. Søforhør i København d. ²⁵/₉ 47.

Kl. ca. 18⁰⁰ befandt M. sig i stille, diset Vejr under Sejlads i Kattegat i svær Drivis. Efter Ankomsten til Middlesborough viste det sig, at Skruebladene paa Stb.s Skrue var brækket af ca. 18 Tommer fra Bladtippene og Bladene paa Bb.s Skrue bøjet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Isforholdene.

b) En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. ¹/₆ 47 i Madras.

Søforhør i København d. ²⁵/₉ 47.

Kl. ca. 8³⁰, da M. laa fortøjet i Havnen i Madras, blev en Staalcyliner paa 5½ Tons landet paa Kajen ved Hjælp af Skibets Lossebom. Herunder blev Skibet løftet af Dønningen i Havnen, hvorved Hangeren, der var dobbeltskaaret, blev saa haardt belastet, at Nakken paa Hangerens Fodblok knækkede. Letmatros Leivur Hentze af Trangisvaag, der arbejdede i Nærheden, blev med stor Kraft ramt i Baghovedet af Blokken. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance ledsaget af Skibets Læge bragt paa Hospitalet, men var ved Ankomsten hertil afgaaet ved Døden af sine Kvæstelser.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes en ukendt Fabrikationsfejl i Fodblokken.

250. S/S **Mercur** af Esbjerg, 791 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal.

a) Paa Rejse fra Esbjerg til Antwerpen med Kreaturer.

Grundstødt d. ⁵/₃ 47 paa Schelde Floden.

Søforklaring i Esbjerg d. ¹⁸/₃ 47.

Kl. 7⁰⁵ passerede M., der havde Lods om Bord, under en Ø.-lig Kuling med Dis Kalloo Bøje ca. ¼ Sm. om Bb. Kl. 7³⁰ tog Skibet Grunden paa Hassen V. for Walchern. Bb.s Anker med 20 Fv. Kæde blev stukket ud, og der loddedes 2 Fv. Vand rundt hele Skibet, der flere Gange huggede i Grunden. En Undersøgelse

viste, at M. var tæt. Kl. 8⁴⁵, da Vandet var steget, var Skibet flot, og Ankret blev hevet hjem. Maskinen blev sat paa Langsomt Frem og M. lagt paa Kurs Ø., men Kl. ca. 9⁰⁰ tog Skibet atter Grunden, hvorfor Stb.s Anker blev stukket ud, men kort efter brækkede Ankerkæden, og M. drev med Tidevandet i SSV.-lig Retning. Kl. 9³⁰ loddedes 2¹/₂ Fv. Vand, og Maskinen sattes paa Langsomt Frem, medens Loddet blev holdt gaende. Da der loddedes 5 Fv., ankredes for Bb.s Anker. Kl. 11⁴⁵, da Vejret var klaret, fortsattes Rejsen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

b) Paa Rejse fra Esbjerg til Amsterdam med Kreaturer.

2 Mand kommet til Skade, Ladningen beskadiget d. ⁶/₁ 47 i Nordsøen.

Søforklaring i Esbjerg d. ¹³/₁ 47.

D. ⁴/₁ Kl. 23⁰⁰ passerede M. under en stiv SØ.-lig Kuling Vyl Fskb. D. ⁵/₁ Kl. 1⁰⁰, da Søen var tiltaget, blev Skibet bragt nærmere til Vinden paa Kurs misv. SV.t.S.¹/₂S. Kl. ca. 1³⁰ kom en Kreaturpasser i Klemme i Lasten mellem en Tyr og en Bom, hvorved han beskadigede Ryggen og maatte gaa til Køjs. Kl. 8⁰⁰ pejledes Bøje PH 7 i VSV., og Kursen ændredes til misv. S.¹/₂Ø. Kl. 22¹⁵, da Vind og Sø var tiltaget yderligere, blev Skibet drejet til Vinden. Kl. ca. 22⁴⁵ viste det sig, at Roret ikke kunde dreje. M. faldt tværs i Søen og tog svære Overhalinger, hvorved flere Bomme og Støtter i Stb.s Side af For- og Agterlasten brød sammen under Kreaturerne Tryk. Da Kreaturerne, der var meget udmattede, rovsede over i Stb.s Side, lagde Skibet sig over med ca. 35° Slagside, og Stb.s Ladeport blev slaaet op. Besætningen blev sat til at stuve Kreaturerne, hvoraf flere var døde, om, og d. ⁶/₁ Kl. 5⁵⁰ blev Kursen ændret til misv. SØ.t.S.¹/₂S. for at komme i Læ af Landet. Under Arbejdet med at stuve Kreaturerne om, forstuvende en Mand af Besætningen den ene Fod. D. ⁷/₁ Kl. ca. 12²⁰ ankom M. til Ymuiden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne skyldes Vejrforholdene.

c) 1 Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. ¹⁸/₁₁ 47 i Antwerpen.

Søforklaring i Esbjerg d. ²⁰/₁₁ 47.

Kl. 0⁰⁰, da M. laa klar til Afgang i Antwerpen Havn, var Letmatros Svend Aage Kristensen beskæftiget med at bjærge Lodslejderen. Herunder snubledes den paagældende over Spuleledningen og styrtede bagover fra Dækket ned paa Stenkajen. Den tilskadekomne, der var bevidstløs, blev efter at være tilset af en Læge i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet, hvor han samme Dag afgik ved Døden.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

251. S/S *Mercurius* af Karlstad, 567 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Karlstad til Antwerpen med Stykgods.

Strandet d. ²⁵/₁₁ 47 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁵/₁₁ 47. Søforhør i Blokhus d. ²⁶/₁₁ 47.

D. ²³/₁₁ Kl. ca. 10³⁰ passerede M. Skagen i stille Vejr med Taage. Kl. ca. 23⁰⁰ saas Hanstholm Fyr i SSØ.-lig Retning i en Afstand af ca. 10 Sm. D. ²⁴/₁₁ Kl. ca. 0³⁰ blev M. underdrejet under en haard SV.-lig Kuling. Kl. 2³⁰ fik Skibet Bb.s Slagside, hvorefter 2-Tanken om Stb. blev fyldt. Noget senere konstateredes det, at 2- og 3-Tanken om Bb. var læk, og da det viste sig, at M. havde mistet Styret, blev Maskinen stoppet, hvorefter der blev afgivet Nødsignal, og Besætningen blev forsynet med Redningsveste. Kl. ca. 9⁰⁰ blev 2 Redningsbaade gjort klar. I Løbet af Formiddagen drejede Vinden om i NV. og friskede op til Storm. Maskinen blev sat i Gang, og det forsøgtes at faa Styr paa Skibet, der drev i SØ.-lig Retning. Sent om Eftermiddagen pejledes Hanstholm Fyr i SV.-lig Retning i en Afstand af ca. 15 Sm. Det forsøgtes at holde M., der stadig faldt af, op mod Søen. Kl. ca. 18⁰⁰ pejledes Rubjerg-Knude Fyr i NØ.-lig Retning. Kl. ca. 19⁰⁰ maatte Maskinen standses paa Grund af indtrængende Vand, og Skiltet drev hjælpeløst mod Land med tiltagende Bb.s Slagside. D. ²⁵/₁₁ Kl. ca. 0⁰⁵ tog M. Grunden første Gang. Kl. 0³⁰ blev Skibet staaende paa den anden Revle ca. 300 m fra Land lidt S. for Pirupshvarre. Kl. ca. 9³⁰ naaede Redningsbaaden fra Løkken ud til M. og optog Besætningen — 14 Mand — der landsattes Kl. ca. 11⁰⁰.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Vejrforholdene.

252. M/S *Merilokki* af Rauma, 348 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Halmstad til Stubbekøbing i Ballast.

Grundstødt d. ¹⁰/₁₀ 47 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹²/₁₀ 47.

Kl. 23³⁰ grundstødte M. i stille, taaget Vejr ved Gilbjerg Hoved. D. ¹¹/₁₀ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage og Strømsætning.

253. Ff. *Merry* af Esbjerg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Brand om Bord d. ¹¹/₈ 47 i Nordsøen.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ⁶/₉ 47. Søforhør i Esbjerg d. ¹⁰/₁₀ 47.

Kl. ca. 13⁰⁰, da M. laa opankret ca. 35 Sm. NV.¹/₂V. af Slugen, paabegyndtes Ophivning af Ankeret. Herunder gik Motoren i Staa, og samtidig opdagedes det, at det brændte i Motorrummet. Du Ilden trods Forsøg paa Slukning hurtigt bredte sig, gik Besætningen — 4 Mand — i Julen og blev kort efter optaget af et tililende Fiskefartøj. M. blev taget paa Slæb til Esbjerg. M., der var brændt ned til Vandlinien, er senere blevet kondemneret.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Brandens Opstaaen.

254. S/S *Mette Skou* af København, 1909 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

a) Paa Rejse fra Gdansk til Kolding i Ballast.

Kollideret og sat paa Grund d. ²⁷/₆ 47 i Sundet; 1 Mand omkommet.

Strandingsindberetning dat. ²⁸/₆ 47. Søforklaring og Søforhør i Helsingør D. ⁴/₇ 47.

Se Nr. 208.

b) Paa Rejse fra Esbjerg til Antwerpen med Kreaturer.

Grundstødt d. ²⁰/₁₁ 47 ved Hollands N.-kyst.

Søforhør i København d. $\frac{6}{12}$ 47.

Kl. 7¹⁵, da M. S., der havde Lods om Bord, efter dennes Anvisning styrede langs Lollenplaat Sandbanke, passeredes Bøje Nr. 8 i sigtbart Vejr. Ca. 10 Minutter senere ankredes paa Grund af Taage. Da Lodsens frygtede, at der paa Ankerpladsen ikke vilde være tilstrækkelig Vanddybde ved Lavvande, lededes nogle Minutter senere, og Roret blev lagt haardt Bb. for at komme længere bort fra Sandbanken. Umiddelbart efter tog M. S. Grunden og blev staaende. Kl. 16⁵⁹ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning.

255. Lystfartøj **Mia Lisa** af København. Paa Rejse fra Helsingør til København.

2 Mand kuloforgiftede d. $\frac{2}{6}$ 47 i Sundet.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{25}{6}$ 47.

Kl. ca. 2⁰⁰, da M. L., der gik for Motor, befandt sig ca. 2 Sm. N. for Københavns Havn, bemærkedes det, at 2 Passagerer, der var gaaet til Køjs i Kahytten, var bevidstløse. De paagældende blev bragt op paa Dækket og efter Fartøjets Ankomst til Københavns Lystbaadehavn i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at de paagældende er blevet kuloforgiftede paa Grund af, at Pakningen ved Motorens Udstødsrør, der gik gennem Kahytten, var utæt.

256. Ff. **Michigan** af Skagen, 46 Reg. T. Br. Bygget 1945 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Skagen til Fiskeplads.

Kollideret d. $\frac{2}{12}$ 47 i Skagerak.

Søforklaring i Skagen d. 11/12 47.

Se Nr. 78.

257. Minestryger **MR. 242**, 140 Reg. T. Br.

Kollideret d. $\frac{9}{7}$ 47 i Rønne Havn.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $\frac{19}{7}$ og $\frac{28}{7}$ 47.

Kl. ca. 13⁴⁰, da MR. 242 i stille klart Vejr under Drejning til Stb. befandt sig i Indsejlingen til den indre Havn, saas et andet Skib, der senere viste sig at være M/Gl. »Resolut« af Rønne, for udgaaende fra den indre Havns Ø.-lige Bassin. Der blev afgivet 2 korte Toner med Fløjten, hvorpaa Roret blev lagt Midtskibs. Da MR. 242 befandt sig ca. 10 m fra Kajen, hvor der skulde fortøjes, blev Bb.s Motor beordret Halv Kraft Bak, og kort efter, da Skibet laa stille, stoppet. Umiddelbart efter, Kl. 13⁴², tørnede R. med Stævnen mod MR. 242s Stb.s Side ved agterste David. Ved Kollisionen fik MR. 242 Daviden bøjet samt Dækket lettere beskadiget.

Af den af R.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib for udgaaende fra den indre Havn med Motoren gaaende Langsomt Frem befandt sig ca. 1 Skibslængde fra Vindriverkajen, saas MR. 242 for indgaaende, hvorefter Motoren blev koblet fra. Da der kort efter hørtes 2 korte Toner fra MR. 242, blev Motoren sat paa Langsomt Frem og lidt senere, da M R. 242 stadig saas dreje til Stb.. blev Motoren kastet Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen led R. ubetydelig Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Uforsigtighed fra MR. 242s Side.

258. S/S **Mjølner** af Helsingør, 515 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal.

Tørnet Færgeleje d. $\frac{20}{1}$ 47 i Helsingør.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $\frac{23}{1}$ 47.

Kl. ca. 11⁰⁰, da M. for indgaaende i Helsingør Havn befandt sig lidt inden for Havnemolen, blev Maskinen, der gik Langsomt Frem, beordret Ganske Langsomt Frem og straks derefter stoppet. Da Skibet med Kurs mod det sydlige Færgeleje befandt sig ca. $1\frac{1}{2}$ Skibslængde fra Molehovedet mellem Færgelejerne, blev Roret lagt lidt Bb. Da M. var ca. 1 Skibslængde fra Molehovedet, drejede Stævnen pludselig Stb. over. Roret blev straks lagt haardt Bb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak; men forinden Maskinen var kommet i Gang, tørnede M. med Stævnen imod Molehovedet, hvorved Stævnen brækkede, og begge Ankerklyds forskubbedes. Efter Paasejlingen viste det sig, at der ved Kajen ud for Kulpladsen laa et Skib, der var ved at røre Skruen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes, at M. har mistet Styret paa Grund af Skruvandret fra det andet Skib.

259. M/S **Mogens S.** af Svendborg, 383 Reg. T. Br. Bygget 1940 af Staal.

2 Mand forsvundet d. $\frac{18}{9}$ 47 i Seydisfjord.

Søforklaring i Mariager d. $\frac{27}{9}$ 47.

Kl. ca. 20⁰⁰, da M. S. laa til Ankers i Seydisfjord. roede 2 Mand af Besætningen i Land i Skibets Pram. Senere paa Aftenen blæste det stærkt op. Kl. ca. 22³⁰ blev de 2 Mand set i Land. D. $\frac{19}{9}$ om Morgenen fandtes Prammen ilanddreven uden Aarer og halvt fyldt med Vand. Da der intet siden er hørt eller set til de paagældende, maa det formodes, at de er druknet.

Anm. De omkomne er: Ungmændene Hans Eigil Hansen af Ørebæk og Eigil Helveg Preben Crillesen af Lyngby.

260. Ff. **Munktel** af Hundested. 19 Reg. T. Br

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{23}{9}$ 47 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{23}{9}$ 47.

Kl. ca. 2⁰⁰, da M. laa ved Kajen i Havnegade, skulde en Mand af Besætningen opvarme Motorens Glødehoved ved Hjælp af en Blæselampe. Herunder indtraf en Eksplosion, hvorved den paagældende

blev stærkt forbrændt. Da der var gaaet Ild i hans Klæder, løb han op paa Dækket og sprang i Vandet. Den Tilskadekomne, der ved egen Hjælp atter kom om Bord, blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet. Ved Eksplosionen opstod en mindre Brand ved Skylygten til Motorrummet. Branden blev hurtigt slukket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at Blæselampen gik ud, hvorved der i Motorrummet har samlet sig eksplosive Gasarter, som derpaa er blevet antændt.

261. M/Gl. **Nauta** af Næstved, 83 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal. Paa Rejse fra Nysted til København med Gødningskalk.

Grundstødt d. ²⁵/₇ 47 ved Falsters S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁹/₇ 47. Søforhør i København d. ³⁰/₇, 47.

Kl. 19⁰⁰ afsejlede N. under en V.-lig Brise med SØ.-gaaende Strøm fra Nysted. Kl. 21¹⁵, da N. befandt sig ved Kroghage Pynt, kom Skibet ind i en haard Strømkæntring, hvorved det mistede Styret og tog Grunden og blev staaende paa Kroghage Pynt. D. ²⁶/₇ Kl. 17⁰⁰ kom N. flot, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

262. M/S **Napo** af Callao, 3805 Reg. T. Br. Bygget 1945 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Buenos Aires med Cement.

Paasejlet Bro og grundstødt d. ²⁴/₁₂ 47 i Limfjorden.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ⁴/₁ 48.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. ²⁹/₁₂ 47 og ⁷/₁ 48.

Kl. 10¹⁵ passerede N., der havde Lods om Bord, assisteret af 2 Slæbebaade For under en frisk NV.-lig Kuling med taaget Vejr og kraftig Ø.-gaaende Strøm Jernbanebroen med langsomt Frem, hvorefter der blev givet Signal for Aabning af Limfjordsbroen, der umiddelbart efter satte Signal for Gennemsejling. Kl. 10¹³ blev Motoren, der gik Halv Kraft Frem, beordret Langsomt Frem og Kl. 10¹⁴ Stop, hvorefter der udførtes forskellige Frem- og Bakmanøvrer for at faa Kurs mod Gennemsejlingsaabningen. Kl. 10¹⁸ blev Motoren, da N.s Stævne var 100—150 m fra Broen, beordret Fuld Kraft Bak, og Slæbebaadene fik Ordre til at trække Bb. over; men kort efter blev N.s Stævne af Strømmen ført ind under Broen S. for Gennemsejlingsaabningen. Kl. 10²⁰ tørnede Fokkemasten mod Broen og brækkede, hvorefter Skibet faldt tværs i Strømmen og tørnede med Bb.s Side mod Bropillerne og grundstødte med Agterstævnen. Kl. ca. 15³⁰ kom N. flot ved Hjælp af 4 Bugserbaade. Ved Paasejlingen fik N. nogle Buler i Yderklædningen i Bb.s Side, det opstaaende noget beskadiget, samt en Læk i Bb.s Side af Nr. 3-Lastrum.

Anm. Ministeriet maa antage, at Paasejlingen og Grundstødningen skyldes Strømf forholdene.

263. M/Gl. **National** af Middelfart, 61 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. ⁷/₈ 47 i Middelfart.

Søforklaring og Søforhør i Middelfart d. ⁸/₈ 47.

Kl. ca. 7⁰⁰, da N. laa losseklar i Middelfart Havn, fjernedes et 2 m langt Wirestykke, der var paa sjækket Lossebommens Hanger som Forlængelse og fastsjækket til en Vantskrue, og erstattedes med Tampen af Stagfokkefaldet, Ved første Ophivning af en Længe, knækkede Tampen af Stagfokkefaldet, og Lossebommen faldt ned og ramte Havnearbejder Aage Hansen af Middelfart. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet, men afgik senere ved Døden paa Grund af sine Kvæstelser.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at Wirestykket erstattedes af Tampen af Stagfokkefaldet.

264. M/Gl. **Nette** af Svendborg, 47 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg.

Sprunget læk d. ¹⁸/₇ 47 i Bandholm.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ²⁶/₇ 47.

Efter et Eftersyn af Motoren skulde denne startes. Umiddelbart efter Igangsætningen løb Motoren løbsk, og ved de kraftige Rystelser, der herved opstod i Skibet, blev dette læk.

Anm. Aarsagen til, at Motoren løb løbsk, er ikke opklaret.

265. Ff. **Nordcap** af Sønderborg, 20 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Fyr. Paa Fiskeri i Lillebælt.

Brand om Bord d. ¹⁸/₁₁ 47 i Lillebælt.

Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d. ²¹/₁₁ 47. Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ²⁴/₁₁ 47.

Kl. ca. 8⁰⁰ ankom N. under en SSØ.-lig Brise til 3-Kosten ved Tranesand, hvor Trawlet blev sat, og der styredes mod 1-Kosten ved Traveodde. Kl. 10⁰⁰, da Trækket var afsluttet, mærkede Føreren Brandlugt, og kort efter saas Flammer fra Motorrummet. Da det viste sig umuligt at slukke Ilden, blev Besætningen taget om Bord i et Skib, der befandt sig i Nærheden. Det lykkedes derefter at faa Ilden under Kontrol, hvorefter N. blev bugseret til Sønderborg. Fartøjet er senere blevet kondemneret.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Branden.

266. M/S **Norden** af København, 4685 Reg. T. Br. Bygget 1946 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ²⁹/₅ 47 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ²⁹/₅ 47.

Kl. 7³⁰, da N. laa i Frihavnen, forsøgte en Havnearbejder ved Hjælp af en Gerd, der var ført til det elektriske Ankerspil, at svinge Sværvægtshommen, der var toppet til en Vinkel af ca. 30° fra Fokkemasten, ud til Stb.s Side. Herunder opstod saa stort Træk i Gerden, der viste omtrent lodret at Sjaklen til Fodblokken paa Bakken brækkede, og Blokken og Wiren ramte den paagældende Havnearbejder over Benene, der brækkede. Den tilskadekomne bragtes i en tilkaldt Ambulance til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

267. M/S **Nordfarer** af København, 4605 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Staal. Paa Rejse fra Newport News til København med Kul.

Kollideret d.¹⁸/₂ 47 i Kattegat.

Søforhør i København d.⁵/₃ og ¹³/₅ 47.

Kl. 11⁵⁰, da N. befandt sig i Konvoj efter Statsisbryderen »Storebjørn«, løb Skibet fast i Isen. Der blev fra N. afgivet Signal herfor, hvorefter S. bakkede ned mod N. for at fastgøre Slæbetrosse. Herunder tørnede S. mod N.s Bb.s Bov, hvorved N. fik en Pladerang lettere beskadiget.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib i tæt Taage assisterede N. gennem Isen i Kattegat. Kl. 11⁵⁰ tilkendegav N. ved Signal, at Skibet var løbet fast i Isen. S.s Maskine blev beordret Bak, hvorefter der bakkedes ned mod N. for at fastgøre Slæbetrosse, hvilket meddeltes N. gennem Højttaler. Kort efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Vejr- og Isforholdene.

268. Ff. **Nordsøen** af Frederikshavn, 34 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Eg.

Sunket d.¹⁶/₉ 47 i Frederikshavns Havn.

Søforklaring i Frederikshavn d.⁸/₁₁ 47.

Om Morgenen blev Fartøjet, der havde været oplagt i længere Tid, og som var læk, fundet sunket.

269. M/Gl. **Norma Sørensen** af Kerteminde, 108 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra København til Odense med Jern.

Grundstødt d.²⁰/₅ 47 i Odense Fjord.

Søforhør i Odense d.²³/₅ 47.

Kl. ca. 12⁰⁰ passerede N. S. Gabet, hvorefter der styredes i den afmærkede Rende. Kort efter, at den hvide 1-Kost N. for Nørreholm var passeret, grundstødte N. S. og blev staaende. D. ²³/₅ Kl. 0³⁰ kom N. S. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Føreren er blevet blændet af Sollyset og derved har taget Fejl af den V. for Nørreholm udlagte Afmærkning.

270. Ff. **Nova Stella** af Esbjerg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Mistet Anker og Ankerkæde d.⁶/₁₁ 47 i Nordsøen.

Indberetning fra Ministry of Transport dat. ⁸/₁₁ 47.

Omkring Midnat, da N. S. under en frisk V.-lig Kuling med høj Sø og diset Vejr laa opankret ca. 30 Sm. NNV. af Terschelling Fyr med Ankerlys tændt, kom Trawlet fra en Trawler, der fiskede i Nærheden, uklar af N. S.s Ankerkæde. For at undgaa en Kollision blev Ankerkæden kastet los, hvorved Anker og Kæde mistedes.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

271. Ff. **Nyholmstrand** af Frederikshavn, 27 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg.

Sunket d.¹⁶/₉ 47 i Frederikshavns Havn.

Søforklaring i Frederikshavn d.⁸/₁₁ 47.

D. ¹⁵/₉, da N. laa forføjet i Pæle ved Værft i Frederikshavn uden Besætning, opdagedes det, at en Kutter, der laa forføjet paa Siden af N. mod Fortøjningerne gaaende hen over N., var sunket. D. ¹⁶/₉ om Morgenen fandtes N. sunket. N. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at N. er kæntrret og vandfyldt som Følge af indtruffet Højvande.

272. M/S **Olga S.** af København, 4479 Reg. T. Br. Bygget 1946 af Staal. Paa Rejse fra Sydamerika til Nørresundby med Foderstoffer.

Rørt Grunden d.⁹/₁ 47 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Nørresundby d.¹³/₁ 47.

Kl. 13²⁰, da O. S. under en SSØ.-lig Storm med Motoren gaaende Bak befandt sig ca. 750 m Ø.t.S. for Hals Barre Fyr, tog Skibet under Manøvrer for at tage Lods om Bord Grunden ret haardt nogle Gange. Da Lodsens var kommet om Bord. lagdes O. S. atter paa Kurs. Kl. 13³⁰ rørte Skibet igen Grunden i Løbet ved Hals. Pejlinger viste, at Skibet var tæt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningerne skyldes Lavvande i Forbindelse med Vejrforholdene.

273. M/S **Olympia** af Marstal, 47 Reg. T. Br. Bygget 1893/34 af Staal. Paa Hejse fra København til Aalborg med Rapsskraa.

Minesprængt d.¹⁷/₇ 47 i Kattegat; 1 Mand omkommet.

Søforhør i København d.²²/₇ 47. Forlisanmeldelse dat. Nykøbing F. d.²⁴/₁₁ 47.

Kl. ca. 0⁴⁵ befandt O. sig ca. 3 Sm. N. for Hesselø Fyr. Herfra styredes NV.³/₄V. Kl. 5³⁰ ændredes Kursen til V. Kl. ca. 8⁰⁰ saas Aalborg Bugt Fskb. 3—4 Str. om Stb., hvorefter Kursen ændredes imod Fyrskibet. Noget efter indtraf en Eksplosion, hvorved O. blev stærkt havareret og begyndte at synke. Besætningen — 3 Mand — sprang i Vandet for at svømme hen til Redningsbaaden, der var gledet over Bord. Herunder forsvandt Ungmand Ejvind Andersen af Nykøbing M. og kom ikke mere til Syne. Kl. 8⁴⁵ sank O.

274. S/S Oregon af København.

a) Paa Rejse fra København til Hampton Road i Ballast.

Kollideret d. 3/6 47 i Atlanterhavet.

Søforhør i København d. 28/6 47.

Kl. 9⁵⁰ da O. i tæt Taage med Maskinen gaaende Halv Kraft Frem under Afgivelse af Taagesignaler befandt sig ca. 400 Sm. ØNØ. for Cape Race, hørtes forude et svagt Taagesignal afgivet med Taagehorn. Maskinen stoppedes straks. Kl. 9⁵⁷, da Skibet havde mistet Styrefarten, beordredes Maskinen Langsomt Frem, og Roret blev lagt haardt Stb. Umiddelbart efter saas en Fiskeskonnert, der senere viste sig at være »Clarice Andrews« af Buffett Harbour, i en Afstand af 100—125 m 1 Str. om Stb. Roret blev straks lagt haardt Bb., og Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak. Under Bakmanøvren førtes O.s Forskib hen imod C. A., der laa til Ankers, og O. tørnede nogle Gange imod C. A.s Bb.s Side, hvorefter O. hurtigt kom klar af C. A. Ved Kollisionen fik C. A. 11 Støtter i Skanseklædningen brækket og 6 lette Fiskebaade beskadiget eller ødelagt. Kl. 11⁵⁷, da det havde vist sig, at C. A. var i sødygtig Stand, fortsatte O. Rejsen.

Anm. Søforklaring fra C. A. foreligger ikke.

b) Kollideret d. 17/12 47 i Københavns Havn.

Søforklaring og Søforhør i København d. 22/12 47.

Se Nr. 201.

275. S/S Orion af København, 2422 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Gdansk til Amsterdam med Kul.

Grundstødt d. 17/5 47 i Kielerkanalen.

Søforklaring i Amsterdam d. 28/5 47.

Kl. 7⁴⁵ lettede O. fra en Ankerplads paa Holtenau Red med Lods om Bord for at foretage Afmagnetisering. Kl. ca. 8¹⁰ tog Skibet Grunden under langsomt Fart ved Stichkenhörn Mole Bøjen og blev staaende. D. 22/5 Kl. 19⁰⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Stichkenhörn Mole Bøje var flyttet.

276. S S Otto Petersen af København, 2832 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Port Arthur til Odense med Kul.

Brand om Bord i Juli Maaned 47 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. 21/7 47.

D. 14/7 opdagedes det, at det røg stærkt op af Luftventilerne. En Undersøgelse viste, at der var Ild i Ladningen i Nr. 2-Lastrum, hvorefter alle Luftveje til Lastrummet tildækkedes. D. 17/7 Kl. 22⁰⁰, da O. P. lossede i Odense, brød Ilden frem i klar Lue, men blev hurtigt slukket af Brandvæsenet fra Land.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes Selvantændelse i Ladningen.

277. S/S Pan af København.

Kollideret d. 15/4 47 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. 7/6 47.

Se Nr. 3.

278. Lystfartøj Panther af Vordingborg. Bygget 1946 af Eg og Fyr.

Kæntret d. 18/5 47 ved Sjællands S.-Kyst; 1 Mand omkommet.

Forhør i Vordingborg d. 27/6 47.

Kl. 17⁰⁵, da P. under en ØSØ.-lig Kuling befandt sig lidt Ø. for Indsejlingen til den afmærkede Rende i Vordingborg Fjord med Vinden ca. 4 Str. agten for tværs om Bb., bommede Storsejlet under et kraftigt Vindstød fra Stb. Roret lagdes straks haardt Stb. Fartøjet lystrede imidlertid ikke Roret og krængede haardt over, bordfyldte og sank. Af de 5 ombordværende, blev 3 Personer straks reddet af et Fartøj, der befandt sig i Nærheden, medens 2 forsøgte at svømme i Land. Herunder gik den ene — Børge Valdemar Madsen af Vordingborg — til Bunds og druknede, medens den sidste senere blev bjærgt af et tililende Fartøj. P. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kæntringen skyldes Vejrforholdene.

279. S/S Paris af København, 2367 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Staal. Paa Rejse fra Aabenraa til Narvik i Ballast.

En Mand forsvundet d. 14/1 47 i Kattegat.

Søforklaring i Narvik d. 18/1 47 og i København d. 18/2 47.

Kl. 0³⁰ gik Maskinassistent Victor Jacob Salomon af København af Vagt. Kl. 7²⁰, da P. under en SSV.-lig Kuling med Taage befandt sig lidt N. for Læsø N. Fskb., savnedes den paagældende, og en Undersøgelse viste, at han ikke var om Bord, samt at hans Køje stod urørt. Endvidere fandtes et Fodspor i Sneen paa Dækket samt Opkastninger paa Skibssiden om Stb. ud for Agterkant af Overbygningen.

Anm. Ministeriet maa antage, at den paagældende har faaet et Ildebefindende og er faldet over Bord og druknet.

280. M/S Parkeston af Esbjerg, 2763 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Helsingør til Esbjerg i Ballast.

Beskadiget ved Eksplosion d. 1/5 47 i Nordsøen.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. 10/5 47. Søforklaring i Esbjerg d. 8/5 47.

Kl. 19³⁵, da P. efter Kl. 19²⁰ under en jævn NNØ.-lig Brise at have passeret Vyl Fskb. i en Afstand af ca. 25 m, befandt sig i Tvangsruten ca. 800 m V. for Bøje 6, mærkedes en kraftig Rystelse i Skibet efterfulgt af en Eksplosion tæt ved Stb.s Side ud for Stormasten. Motoren blev straks stoppet, og Rednings-

baadene blev svinget ud. Da Farten var gaaet af Skibet, ankredes der i Ruten; men da det viste sig, at P. var tæt, fortsattes Kl. 21³⁰ for langsom Motor til Esbjerg, hvortil P. ankom d.^{2/5}. Kl. 3⁰⁵. Ved Eksplosionen fik P. Hoved- og Hjælpe-motorerne beskadiget, ligesom der skete en Del Skade paa Apterengen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes en Mine.

281. M/S **Pax** af København, 15 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Jern. Paa Rejse fra København til Aalborg i Ballast.

En Mand omkommet og en Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.^{13/4} 47 Kattegat.

Søforhør i Helsingør d.^{11/6}, 47. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d.^{23/6} 47.

Kl. ca. 6⁰⁰ afgang P. fra Helsingør med 2 Mand om Bord. Kl. ca. 7³⁰ opdagede Føreren, at Rorsmanden — Johannes Richart Jensen af Aalborg — sad bevidstløs i Styrehuset. Under Forsøg paa at bringe den bevidstløse ud i fri Luft snublede Føreren og faldt baglæns ned ad en Trappe til Kahytten, hvorved han slog sig bevidstløs og blev liggende paa Trappen med Hovedet nedad. Kl. ca. 14³⁰ blev P. fundet drivende ud for Hulerød. Føreren var da stadig uden Bevidsthed, og Rorsmanden var afgaaet ved Døden. P. bragtes ind til Gilleleje. En Undersøgelse viste, at Døden skyldtes Kulosforgiftning.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes Kulosforgiftning forårsaget af Brud paa Udstødsrøret.

282. Ff. **Pentland** af Skagen, 39 Reg. T. Br. Bygget 1946 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Hirtshals til Boulogne med Fisk.

Tørnet undersøisk Vrag d.^{17/8} 47 i Nordsøen.

Søforklaring i Skagen d.^{2/10} 47.

Kl. 4³⁰, da P. befandt sig 60 Sm. N.t.Ø. for Ostende, tørnede Fartøjet et undersøisk Vrag, hvorved Motorens Skrueaksel knækkede. Kl. 20³⁰ fik P. Forbindelse med en Trawler, som slæbte P. til Ostende, hvortil Fartøjet ankom d.^{18/8} Kl. 6⁰⁰.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

283. M/Jt. **Per** af Hirtshals, 57 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Nykøbing F. til Bandholm i Ballast.

Kollideret d.^{28/5} 47 i Nykøbing F. Havn.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d.^{4/6} 47.

Se Nr.60.

284. Lystfartøj **Pilen** af Sundby, 1 Reg. T. Br.

Kæntret d.^{27/5} 47 i Sundet; 2 Omkomne.

Politirapport dat. ^{27/5} 47. Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ^{18/6} 47.

Kl. ca. 21³⁰ saas et Fartøj, der senere viste sig at være Lystfartøj »Pilen«, kæntre ud for Restaurant »Strandpavillonen« paa Amager Strandvej ca. 1 km fra Land. Der blev straks sendt en Motorbaad til Assistance fra Land, men da denne naaede frem til Ulykkestedet, var Besætningen, 2 Mand, forsvundet. De omkomnes Lig er senere blevet fundet, og Fartøjet er senere blevet hævet.

Anm. De omkomne var: Stig Helmer Jensen og Ib Helmer Jensen, begge af København.

285. M/Gl. **Poseidon** af Rønne, 99 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg og Alm.

a) Paa Rejse fra Stevns Ladebro til Hadsund med Jordbrugskalk.

Grundstødt d. ^{22/12} 47 i Mariagerfjord.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. ^{31/12} 47.

Kl. 17⁴⁵ afsejlede P. fra Stevns Ladebro. Kort efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. ^{25/12} Kl. ca. 20⁰⁰ kom P. flot ved egen Hjælp. Under Arbejdet med at løfte Varpankeret tog Skibet atter Grunden, hvorefter der paany førtes Varpe ud. Kort efter blev P. hevet af Grunden, men straks efter kom Varpetrossen i Skruen. P. blev nu af Vind og Strøm fort ind mod den modsatte Bred. Stb.s Anker blev stukket i Bund; men umiddelbart efter tog P. atter Grunden med Hælen og blev staaende. D. ^{26/12} Kl. ca. 13⁰⁰ kom P. flot ved fremmed Hjælp og bugseredes til Hadsund, hvor Skruen blev klareret. P. havde tilsyneladende ikke taget Skade ved Grundstødningerne.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Farvandets Beskaffenhed.

b) Paa Rejse fra Hadsund til Allinge.

Sprunget læk, forladt af Besætningen d. ^{29/12} 47.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. ^{31/12} 47 i Kattegat.

Kl. 9²⁰ afsejlede P. fra Hadsund. Kl. ca. 19⁰⁰, da Vinden var frisket fra NØ., viste det sig, at Vandet stod ca. 8 Tommer over Kølsvinet. Motoren blev sat paa Langsomt, og Motorpumpen holdtes gaaende. Kort efter blev Pumpen forstoppet af Kridtslam. Motoren blev nu beordret Fuld Kraft Frem, og Kursen sattes mod Hundested, samtidig med at der lænsedes fra Lukafet med Pøse. Da Vandet i Skibet imidlertid fortsat steg, blussedes Kl. 20⁴⁰ efter Hjælp. Et skib, der befandt sig i Nærheden, kom til Assistance, hvorefter Sejlene blev firet og Baaden sat paa Vandet. Fanglinien sprængtes imidlertid, og Baaden drev bort. Kl. 21¹⁵ blev Besætningen taget om Bord i det andet Skib, og P. blev forladt synkende paa 56°28'. Brd. 11°44' Ø. Lgd.

Anm. 1. P. er senere fundet, sunket paa 56°20'12" N. Brd. 11° 07' Ø. Lgd.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.

386. Pram **23** af København.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ^{16/12} 47 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ^{16/12} 47.

Kl. 13²⁵, da Pram 23 laa fortøjet paa Siden af et Skib i Frihavnen, vilde en Havnearbejder gaa ned

ad en Stige, der var stillet fra Prammens Dæk til Skibets Lønning. Herunder væltede Stigen, der ikke var surret, og den paagældende faldt med Stigen ned i Bunden af Prammens Last, hvorved han paadrog sig Kvæstelser af Ryggen. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

287. Ff. **Prøven** af Glyngøre, 3 Reg. T.

Grundstødt d.^{9/12} 47 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Skive d.^{16/3} 48.

Kl. ca. 17³⁰ grundstødte P., der var for indgaaende i Limfjorden, under en frisk NØ.-lig Kuling ved Nordmands Hage og blev staaende. Redningsbaaden fra Hals gik ud og bjergede de ombordværende. Ved Grundstødningen blev P. læk, og Styrehus samt Motorhus blev skyllet over Bord. P. er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Førerens Ukendskab til Farvandet.

388. M/Sk. **Rental** af Aarhus, 169 Reg. T. Br. Bygget 1914/44 af Staal. Paa Rejse fra Kolding til København med Brunkul.

Grundstødt d.^{21/12} 47 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforhør i Aarhus d.^{3/1} 48.

Kl. 2²⁵ passerede R. under en frisk NV.-lig Kuling Omø Sund. Herfra styredes i Omø Fyrs hvide Fyr-vinkel misv. SØ.t.Ø. Kl. 3²⁵, da Vejro Fyr viste fast Lys, ændredes Kursen til misv. ØSØ. Kl. ca. 4⁰⁰ saas ca. ^{1/2} Str. om Bb. et klart Fyr, som antoges at være Ore Fyr, og der styredes ret imod Fyret. Kl. 4⁵⁵ tog R. Grunden paa Knudskov Rev og blev staaende. En Undersøgelse viste, at Stuby Luftfyr var blevet forvekslet med Ore Fyr. Kl. 12³⁰ kom Skibet flot, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

289. S/S **Renald Fernald** af Portland, 7176 Reg. T. Br. Bygget 1944 af Staal. Paa Rejse fra Norfolk til København med Kul.

Grundstødt d.^{22/1} 47 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ^{25/1} 47.

Kl. 4²⁹ grundstødte R. F. under en NØ.-lig Kuling paa Lappegrund. D. ^{24/1} Kl. 23⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning samt den Omstændighed, at Lappegrund Fskb. var inddraget paa Grund af Is.

290. M/Gl. **Resolut** af Rønne, 100 Reg. T. Br. Bygget 1942/44 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Rønne til Thisted med Granit,

Kollideret d.^{9/7} 47 i Rønne Havn.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d.^{19/7} og ^{28/7} 47.

Se Nr. 257.

291. M/Gl. **Retse** af Svendborg, 146 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Aalborg til København med Raajern.

Kollideret d.^{30/9} 47 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ^{2/10} 47. Søforhør i København d.^{3/10} 47.

Kl. ca. 19⁴⁰ passerede R. Knippelsbro med en Fart af 2—3 Knob, hvorefter Motoren, da der sattes Stopsignal paa Langebro, stoppedes. Noget senere, da Skibet befandt sig ud for Burmeister & Wains Maskinfabrik i Stb.s Side af Havnen, sattes Signal paa Langebro for at R. kunde passere, hvorefter Motoren blev sat paa Langsomt Frem. Kl. 19⁴⁹ hørtes 2 korte Toner fra et modgaaende Skib, der befandt sig i Broaabningen. Roret blev lagt haardt Bb. samtidig med, at der blev afgivet 2 korte Toner. Kort efter saas Toplanterne og den røde Lanterne fra det andet Skib i en Afstand af ca. 50 m. Motoren kastedes Fuld Kraft Bak samtidig med, at der blev afgivet 3 korte Toner; men umiddelbart efter tørnede det andet Skib, der senere viste sig at være M/S »Bernina« af Rotterdam, med Stævnen mod R.s Stb.s Side mellem Stævnen og Kranbjælken. Ved Kollisionen led R. en Del ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

292. Ff. **Rex** af Esbjerg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Paasejlet og forlist d.^{12/5} 47 i Nordsøen.

Søforklaring i Antwerpen d.^{14/5} og ^{16/5} 47. Søforhør i Esbjerg d.^{4/6} 47. Forlisanmeldels dat. Juli 47.

Kl. ca. 3⁰⁰, da R. i stille Vejr med tæt Taage laa til Ankers ca. 150 Sm. V.^{1/2} N. af Graadyb Barre, hørtes Taagesignaler fra et Dampskib, der nærmede sig. Taagesignalerne besvaredes fra R. med Klokkeringning. Pludselig saas det andet Skibs Lanterne, og umiddelbart efter blev R. paasejlet i Stb.s Side agten for Styrehuset. Ved Kollisionen blev R. læk og begyndte at synke. Besætningen gik i Jollen og blev ca. 1 Time senere optaget af det andet Skib, der viste sig at være M/S »Ferroland« af Gøteborg. R.s Besætning land-sattes i Antwerpen.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

293. S/S **Rikke Skou** af København, 1489 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Aabenraa til Antwerpen med Kreaturer.

Havareret i November 47 i Nordsøen.

Søforklaring i Esbjerg d.^{21/11} 47.

D.^{15/11} Kl. 19²⁵ passerede R.S. under en frisk NV.-lig Kuling Texel Fskb. Herefter friskede Vinden til Vindstyrke 9 med svære Haglbyger. Under Skibets svære Overhalinger i Søen, brød Sparkplanker og

Støtter sammen under Kreaturerne Pres, og Dyrene forskubbedes over i Læ. R. S. drejedes til Vinden, og Mandskabet arbejdede med at reparere Skaderne paa Støttebomme og Sparkplanker, indtil Skibet d. $17/_{11}$ Kl. 14^{14} , da Vinden atter fløvede, fortsatte Rejsen. Ved Ankomsten til Antwerpen d. $18/_{11}$ Kl. 9^{45} viste det sig, at 113 Kreaturer var døde.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

294. M/Gl. **Rio** af Aalborg, 100 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Korsør til Mariager i Ballast.

Grundstødt d. $20/_{4}$ 47 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforhør i Aarhus d. $3/_{5}$ 47.

Kl. 0^{15} passerede R. i stille Vejr med Taage Rønæs, Log 21, hvorefter Motoren blev sat paa Halv Kraft Frem og der styredes misv. NØ. Kl. 2^{50} , Log 39, ændredes Kursen til misv. N., og et Lodskud viste ingen Bund. Kl. 3^{30} tog Skibet Grunden paa V.-Siden af Sjællands Rev mellem Fyret og Baaken og blev staaende. Kl. ca. 13 kom R. flot ved fremmed Hjælp. Ved Grundstødningen fik Skibet en mindre Læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning.

295. M/S **Ronæs** af København, 227 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Staal. Paa Rejse fra København til Horsens i Ballast.

Kollideret d. $22/_{5}$ 47 i Sundet.

Søforhør i København d. $28/_{5}$ 47.

Kl. 14^{31} passerede R. Lysbøjen paa $55^{\circ}49'5$ N. Brd. $12^{\circ}42'4$ Ø. Lgd. ca. 1 Sm. om Stb., og Kursen ændredes til NV.t.N. $3/_{4}$ N. Kl. 15^{00} observeredes et modgaaende Skib. der senere viste sig at være amerikansk S/S »Moremackpine«, ca. 1 Str. om Bb. Kl. 15^{05} ændredes Kursen ca. 3 Str. til Stb. Samtidig med, at der afgaves 1 kort Tone med Sirenen. Kl. 15^{08} drejedes yderligere 1 Str. til Stb. og 1 kort Tone afgaves. Da Afstanden mellem Skibene var ca. 150 m. afgav M. 2 korte Toner med Dampbiben og drejede Bb. Om Bord i R. lagdes Roret haardt Stb., og Motoren kastedes Fuld Kraft Bak. Kort efter — Kl. ca. 15^{10} — tørnede M. imod R.s Bb.s Side ved Forkant af Nr. 2-Luge under en Vinkel paa 110° — 120° . Ved Kollisionen blev R. stærkt bebeskadiget.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

296. M/Gl. **Rota** af Aalborg, 99 Reg. T. Br. Bygget 1885/1936 af Jern og Staal. Paa Rejse fra Rønne til Aalborg med Skarver.

Minesprængt og sunket d. $23/_{5}$ 47 i Kattegat; 2 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $28/_{5}$ 47.

Kl. ca. 19^{15} , da R. befandt sig ca. 8 Sm. NV. for Lys- og Klokketønden paa $56^{\circ}41'7$ N. Brd. $11^{\circ}10'7$ Ø. Lgd. styrende NV. $1/_{4}$ N., indtraf en voldsom Eksplosion under Midten af Skibet, der straks begyndte at synke. 3 Mand af Skibets Besætning, der bestod af 4 Mand, sprang i Vandet. Den ene af de overbordsprungne gik straks til Bunds, medens de 2 andre reddede sig op paa Redningsflaaden, hvorfra de ca. 24 Timer senere blev optaget af et Fiskefartøj. Føreren, der opholdt sig under Dæk, gik ned med Skibet.

Anm. De omkomne var: Skibsfører Niels Peder Sørensen af Hadsund og Ungmand Henning Jensen af Vejgaard.

297. M/S **Rotna** af Rønne, 1836 Reg. T. Br. Bygget 1940 af Staal.

Paasejlet d. $7/_{7}$ 47 i Københavns Havn.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $16/_{7}$ 47.

Se Nr. 103.

298. Ff. **Ruth** af Aarhus, 4 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Sprunget læk og forlist d. $18/_{5}$ 47 ved Fyns N.-Kyst.

Søforhør i Aarhus d. $31/_{5}$ 47.

Kl. ca. 4^{00} , da R. under Fiskeri befandt sig paa Svanegrunden ved Samsø, stoppede Motoren. Det forsøgtes at starte Motoren, hvorved denne pludselig løb løbsk. Der blev straks standset for Tilførslen af Brændselolie, og Skruen blev koblet til. hvorefter Motoren standsede. Det opdagedes nu. at Fartøjet var blevet læk, og det forsøgtes forgæves med Pumpe og Pøse og ved at tætnes med Tæpper at faa Fartøjet læns, men kort efter maatte Besætningen, ialt 2 Mand. forlade R. i en Pram. R. sank paa 25 m Vand.

Anm. Aarsagen til Forliset Eremgaar af det ovenfor anførte.

299. Finsk 3^m M/Sk. **Saarenthehati**.

Strandet d. $7/_{1}$ 47 i Smaalandsfarvandet.

Indberetning gennem Marineministeriet dat. $7/_{1}$ 47.

Natten til den $7/_{1}$ blev S. af Isen drevet mod Land og strandede paa Positionen Om i 50° Afstand 2 Sm. Skibet kom senere flot ved Hjælp at en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

300. M/S **Sankt Ibb**, 626 Reg.T.Br. Bygget 1935 af Staal.

Paasejlet d. $28/_{6}$ 47 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $28/_{6}$ 47.

Se Nr. 34.

301. M/Gl. **Sautona** af Marstal, 136 Reg. T. Br. Bygget 1919/45 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Vejle til København.

Kollideret d.^{17/4} 47 i Kattegat.
Søforhør i København d.^{23/4} 47.
Se Nr. 123.

302. Motorlægger **Samson** af Mariager.

Sprunget læk og sunket d.^{17/10} 47 paa Mariager Fjord.
Søforklaring i Mariager d.^{8/11} 47.

Kl. 22³⁰ opdagedes det, at S., der laa fortøjet ved Kongsdal Bro, var sunket. Lægteren er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes, at Vandet er trængt ind gennem en Lækage paa Rorbrønden, fremkaldt ved at Lægteren under Lastning havde staaet paa Bunden.

303. S/S **Scandinavia** af Helsingfors, 2331 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra København til Gdynia i Ballast.

Grundstødt d.^{21/11} 47 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ^{21/11} 47.

Kl. 5³⁰ grundstødte S. under en frisk SV.-lig Kuling i Taage ca. 500 m N. for Vang Havn. D. ^{29/11} Kl. 8¹⁵ kom S. flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Vejr- og Strømforholdene.

304. M/S **Selandia** af København, 8482 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Staal.

a) Paa Rejse fra Melbourne til København med Stykgods.

Motorhavari d. ^{22/3} 47 i Stillehavet; søgt Nødhavn.

Indberetning gennem Udenrigsministeriet dat. ^{26/3} 47.

D. ^{22/3} afsejlede S. fra Melbourne. Kl. 21⁰⁵ mærkedes et voldsomt Stød i Agterskibet, og næsten samtidig hørtes et Brag fra Motorrummet. Motoren blev straks stoppet, og en Undersøgelse viste, at Nr. 5 Cylinders Stempelstang var knækket og Cylinderen beskadiget, hvorfor Cylinderen blev koblet fra. D. ^{23/3} Kl. 7³⁰ sattes Motoren i Gang igen, med nedsat Omdrejningstal, men Kl. 9⁵⁷ opdagedes det, at Hovedakselen slog, hvorfor det blev besluttet at sejle tilbage til Melbourne for Reparation.

b) Paa Rejse fra København til Genoa med Passagerer og Stykgods.

Brand om Bord d. ^{2/10} 47 i Middelhavet.

Søforhør i København d. ^{9/2} 48.

Kl. ca. 1³⁰ vaagnede en af Skibets Kahytsdrenge og opdagede, at der var Ild i det Tæppe, han havde over sig i Køjen. Et Køje blev straks aabnet for at faa luften ud i Rummet, der var fyldt med Røg. Kort efter opdagedes det, at Klædeskabet brændte kraftigt. Det forsøgtes forgæves at slukke Ilden med en Ildslukker, hvorefter der blev slaaet Alarm. Den kunstige Ventilation til Kammeret standsedes, og Kl. 2⁰⁵ blev Skibet stoppet, og da det paa Grund af Røg var umuligt at naa Brandstedet gennem Gangen, blev en Redningsbaad firet af til i Højde med Kammerets Køjer, hvorefter Branden bekæmpedes med Vand fra 3 Slang, der førtes ind gennem Køjerne. Kl. 2⁵⁰ var Ilden under Kontrol, og Kl. 3³⁷ fortsattes Rejsen. Ved Branden blev 2 Kamre og Restaurationsmessen ødelagt, Jerndækket ovenover samt den elektriske Installation beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Brandens Opstaaen skyldes uforsigtig Tobaksrygning.

c) Paa Rejse fra Aden til Colombo med Stykgods og Passagerer.

En Mand forsvundet d. ^{19/10} 47 i det indiske Hav.

Søforhør i København d. ^{9/2} 48.

D. ^{20/10} Kl. 6⁵⁰ opdagedes det, at Matros Poul Hansen af Vandborg, der sidst var set d. ^{19/10} Kl. ca. 23³⁰, da han forlod Matrosmessen, ikke var til at finde om Bord. Skibet vendtes straks paa modsat Kurs; men da en Undersøgelse viste, at to Mand af Besætningen Kl. ca. 23⁴⁵ havde hørt et langt Raab, som formodedes at have været fra den forsvundne, blev Eftersøgningen opgivet, og Skibets Position Kl. 23⁴⁵ — 7°43' N. Brd. 75°49' Ø. Lgd. — udsendtes pr. Radio til alle Skibe i Nærheden med Anmodning om Udkig efter den paagældende.

Anm. Ministeriet maa antage, at den paagældende er faldet over Bord og druknet.

305. M/Gl. **Selberg** af Sørvaag, 98 Reg. T. Br. Bygget 1947 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Færøerne til Aberdeen.

Mistet Roret d. ^{5/12} 47 i Atlanterhavet; tørnet Kaj i Aberdeen.

Søforhør i Sørvaag d. ^{26/1} 48.

Kl. 0³⁰ opdagedes det, at Roret var i Uorden, hvorefter et Nødrør riggedes til, og Rejsen fortsattes. Kl. 17⁰⁰, da S. befandt sig i Indsejlingen til Aberdeen Havn. tørnede Skibet haardt mod Kajen, hvorved Stævnen beskadigedes. En Undersøgelse viste, at Omstyringen var i Uorden, og at Roret var gaaet tabt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Paasejlingen skyldes, at Skibet ikke var manøvredygtigt.

306. M/Gl. **Sesam** af Fakse Ladeplads, 97 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

a) Paa Rejse fra Warnemünde til Præstø med Briketter.

Kollideret d. ^{2/10} 47 ved Falsters Ø.-Kyst.

Søforklaring i Store-Heddinge d. ^{8/10} 47.

Se Nr. 232.

b) 2 Mand kuloforgiftede d. ^{16/12} 47 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ^{16/12} 47.

Kl. ca. 5³⁰, da S. laa i Gasvarkshavnen, vaagnede 2 Mand af Besætningen, der sov i Lukafet forude, og følte sig utilpasse af Hovedpine og Svimmelhed. Det lykkedes den ene at komme op af Lukafet og tilkalde Hjælp, hvorefter den anden blev bragt paa Dækket. Kl. ca. 7⁰⁰ blev de paagældende i en tilkaldt

Ambulance kørt til Hospitalet. En Undersøgelse viste, at der var Ild i Kakkellovnen, og at Lufttilgangene til Lukafet var fuldstændig tillukkede.

Anm. Ministeriet maa antage, at de paagældende er blevet kulofsorgiftede paa Grund af manglende Ventilation i Lukafet.

307. Ff. **Signe** af Ebeltoft, 10 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeri i Kattegat til Hou med levende Fisk.

Grundstødt d. $22/1$ 47 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Ebeltoft d. $18/3$ 47.

Om Eftermiddagen afsejlede S. fra sin Fiskeplads ved Tunø. Der styredes imod Hou Havn, i Hou Fyrs hvide Fyrvinkel, der antoges for Ledefyr til Havnen, og der loddedes jævnlige ved Hjælp af en Stage. Kl. ca. 18⁰⁰ tog Fartøjet Grunden ca. 300 m N. for Hou Havn og blev staaende. Fartøjet er senere bragt flot.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes skødesløs Navigering, idet Føreren har undladt i Søkortet eller paa anden Maade at søge de fornødne Oplysninger om Hou Fyr.

308. S/S **Silkeborg** af København, 1806 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Gdynia til Esbjerg.

Kollideret d. $18/5$ 47 i Kielerkanalen.

Søforklaring i Esbjerg d. $22/5$ 47.

Kl. 2¹⁰, da S., der havde Lods om Bord, i tæt Taage med Maskinen gaaende Langsomt Frem befandt sig ved Rendsburg Højbro, hørtes Taagesignal fra en modgaaende Damp, der senere viste sig at være »Brittgol« af Stockholm. Kort efter — Kl. 2¹³ — saas B.s Lanterner ret for. Ombord i S. blev Roret straks lagt haardt Stb., da Skibet begyndte at dreje til Bb., og Maskinen beordredes Fuld Kraft Frem. Inden Manøvren kom til Udførelse, blev Maskinen beordret Stop og umiddelbart efter Fuld Kraft Bak samtidig med, at der blev afgivet 3 korte Toner med Damppipen og Stb.s Anker stukket i Bund. Umiddelbart efter tørnede B. imod S.s Stb.s Bov, hvorved der opstod en Del Skade. S. vendte tilbage til Holtenau.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

309. 3 m. M/Sk. **Sine** af Marstal, 299 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg. Paa Rejse fra Gibraltar til Saint Pierre et Miquelon med Salt.

Sprunget læk d. $19/12$ 47 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Horta, Azorerne, d. $17/1$ 48.

Den $13/12$ afsejlede S. fra Gibraltar. D. $18/12$ friskede Vinden til haard Kuling fra ØNØ., og Skibet arbejdede haardt i Søen. D. $19/12$ opdagedes det, at Skibet var læk. Der pumpedes med Haandpumpe og senere med Motorpumpen, uden at det lykkedes at lænse Skibet, hvorfor det besluttedes at søge Nødhavn i Horta, hvortil S. ankom d. $22/12$.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.

310. S/S **Skaane** af København, 1254 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Odense til Rotterdam i Ballast.

Grundstødt d. $21/12$ 47 i Kielerkanalen.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $8/1$ 48.

Kl. 21⁰⁰ afgik S., der havde Lods om Bord, under en stiv VNV.-lig Kuling med Byger fra Slusen i Brunsbüttel. Da Sluseporten var passeret, blev Skibet af et kraftigt Vindstød ført ind mod Pælerækken paa S.-Siden af Indsejlingen til Slusen, hvorfor Maskinen, der gik Kuld Kraft Frem, blev stoppet. Under Forsøg paa ved Hjælp af Anker og Maskine at komme klar af Pælene drev S. paa Grund. Kl. 23¹⁰ kom Skibet af Grunden ved Hjælp af en Bugserbaad.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

311. M/Gl. **Skibladner II** af Lohals, 41 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg. Paa Hejse fra Haderslev til København med Malt.

Grundstødt d. $1/6$ 47 ved Fyns S.-Kyst.

Søforhør i København d. $8/5$ 47.

Kl. 5⁰⁰ afsejlede S. under en jævn ØNØ.-lig Kuling med Regndis fra Faaborg, hvorefter der styredes mod Grydeløbet. Kl. 5³⁰ grundstødte S. ved Katterød Rev N. for Grydeløbet og blev staaende. Kl. 14⁰⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at ca. 10 Tons af Lasten var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at Farvandsafmærkningen ikke var udlagt.

312. M/S **Slesvig** af København. 3098 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Staal.

a) Paa Rejse fra Newport Mon til Newport News i Ballast.

Kollideret d. $27/5$ 47 i Atlanterhavet.

Søforhør i Odense d. $17/6$ 47.

Kl. 15¹⁸, da S. i tæt Taage og stille Vejr for langsom Motor afgivende forskriftsmæssige Taagesignaler befandt sig ca. 7 Sm. 259° af Cape Henry, hørtes Taagesignal forude om Bb. Motoren blev straks beordret Stop og kort efter Fuld Kraft Bak. Omtrent samtidig hørtes 2 korte Toner forude, hvilket Signal af S. besvarede ved 3 korte Toner med Luftfløjten. Kort efter kom Slæbebaaden til Syne om Stb. med en Lægter »Mamei« paa Slæb et Stykke ude om Bb., og kort efter tørnede S.s Stævn imod M., hvorved der opstod Brud paa S.s Stævn, medens M. tilsyneladende ikke tog Skade.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

b) 1 Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $29/9$ 47 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Baenos Aires d. $27/11$ 47.

Kl. 8⁰⁰, da S. befandt sig paa 60°06'5 N. Brd. 8°53' V. Lgd., savnedes Matros Thorvald Frederik Godtfredsen, der havde været beskæftiget i Nr. 4 Lastrum. Ved en Eftersøgning fandtes den paagældende liggende under Agterkanten af Lugen i Nr. 4 Underlastrum. Den paagældende, der syntes at have Brud paa Hjerneskillen, blev straks bragt op paa Dækket, hvor det viste sig, at Døden var indtraadt. Kursen sattes straks imod Cerk, hvor den omkomne blev bragt i Land.

Anm. Ministeriet maa antage, at den omkomne i et Øjeblik, hvor Lyset er gaaet ud i Lastrummene, er styrtet fra Mellemdæk ned i Underlasten.

313. M/Gl. **Solveig** af Aalborg, 99 Reg. T. Br. Bygget 1931/45 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Nr. Sundby til Haderslev med Cement.

Grundstødt d. $\frac{8}{8}$ 47 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Haderslev d. $\frac{9}{8}$ 47.

Kl. ca. 19¹⁵ passeredes Tunø Røn i stille Vejr med rolig Sø. Herfra styredes S.t.V. indtil Kl. ca. 20³⁰, da Bedstemanden, der havde Vagt, antog Gyllinge Næs for Endelave og ændrede Kursen til SV.t.S. Kl. 20⁴⁵ tog S. Grunden og blev staaende paa Ø-siden af Svanegrunden. Kl. ca. 21³⁰ kom S. flot ved fremmed Hjælp efter at ca. 40 Sække Cement var kastet over Bord.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Gyllinge Næs fejlagtigt blev antaget for Endelave og Kursen ændret i Overensstemmelse hermed.

314. M/Jt. **Sonja** af Fur.

Kollideret d. $\frac{22}{12}$ 46 i Limfjorden.

Søforhør i Løgstør d. $\frac{8}{1}$ 48.

Se Nr. 226.

315. S/S **Stal** af København, 2242 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Algier til Vlaaringen med Fosfat og Stykgods.

Kollideret d. $\frac{28}{6}$ 47 i Kanalen.

Søforklaring i Le Havre d. $\frac{20}{8}$ 47.

Kl. 6⁴⁵ passerede S., hvis Maskine gik Halv Kraft Frem, i tæt Taage Dungeness. Der styredes 64°. Nogen Tid efter hørtes Taagesignal ret forude. Maskinen blev straks stoppet. Taagesignalet, der nu bestod af 2 lange Toner, og som nu hørtes lidt om Bb., syntes at komme nærmere. S.s Ror blev lagt haardt Stb., og Maskinen beordredes Langsomt Frem. Umiddelbart efter hørtes først 2 korte Toner, derefter 2 lange Toner, og i det samme blev det andet Skib, der senere viste sig at være græsk S/S »Heron«, synlig i Taagen liggende tværs i Farvandet foran for S. S.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak, men kort efter tørnede S. med Stævnen imod H.s Bb.s Bov 4—5 m fra Stævnen, hvorved der fremkom en lang Revne i H.s Yderklædning. H. sank, medens Besætningen paa nær en Mand, der omkom, blev bjerget af et Skib, der befandt sig i Nærheden. S. fik kun en mindre Bule i Bb.s Bov.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

316. Statsisbryderen **Storebjørn** af København, 1393 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Isbrydning i Kattegat.

Kollideret d. $\frac{18}{2}$ 47 i Kattegat.

Søforhør i København d. $\frac{5}{3}$ 47.

Se Nr. 267.

317. S/S **Stevns** af København, 1293 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Gdynia til Leith med Kul.

Grundstødt d. $\frac{28}{11}$ 47 ved Englands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Edinburgh-Leith d. $\frac{5}{12}$ 47.

Kl. 7¹⁴ fik S. Lods om Bord ved Inchkeith, og Rejsen fortsattes efter Lodsens Anvisning. Det blæste en svag NV.-lig Brise med rolig Sø og let Dis. Dybgangen var 17 Fod og 6 Tommer og Farten ca. 7 Knob. Kl. 7³⁵ tog S. Grunden ved Gunnet Ledge og huggede flere Gange i Grunden uden at stoppe. En Undersøgelse viste, at S. var blevet læk i Bb.s Side i Maskintanken og Maskinrendestenen. Kl. 13³⁰ ankom S. til Leith.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

318. S/S **Sutherland** af London, 1330 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{16}{5}$ 47 i København« Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{16}{5}$ 47.

Kl. 15³⁰, da S. laa ved Kajen i Christiansgade og lastede med enkelt Bom, sprængtes den ene Gerd under Ombordhivning af Gods. Herved blev Løberen med stor Kraft ført gennem den øverste Gerdblok, og en Splejs, der ikke kunde passere gennem Mokken, sprængte Mokhuset. Et Stykke af Blokken ramte en Havnearbejder i Hovedet, hvorved der fremkom nogle Hudafskrabninger. Den tilskadede blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

319. M/Sk. **Svend Aage** af Nykøbing M., 63 Reg. T. Br. Bygget 1878 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Aalborg til Thyborøn med Molerement.

Kollideret d. $\frac{30}{10}$ 47 i Limfjorden.

Søforklaring i Lemvig d. $\frac{29}{11}$ 47.

Se Nr. 59.

320. S/S **Svend Pii** af København, 1868 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Emden til Esbjerg med Kul.

Havareret d. $\frac{8}{3}$ og $\frac{9}{3}$ 47 i Nordsøen.

Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{20}{3}$ 47.

D. $\frac{8}{3}$ Kl. 10⁰⁰ afsejlede S. P. fra Emden. Der styredes gennem en brudt Rende i Isen. Paa Rejsen sad S. P. ofte fast i Isen og maatte for at komme klar foretage kraftige Frem- og Bakmanøvrer. Efter Udlosning i Esbjerg viste det sig, at der var fremkommet flere Buler i Skibsskroget.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

321. M/GI. **Søsters Minde** af Aalborg, 58 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal.

a) Paa Rejse fra Tuborg Havn til Skive med Koks.

Grundstødt d. $\frac{21}{6}$ 47 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{21}{6}$ 47. Søforhør i København d. $\frac{3}{7}$ 47.

Kl. 10⁰⁰ lettede S. M. fra en Ankerplads NØ. af Muldbjergene ca. $1\frac{1}{2}$ Sm. fra Land, og Sejladsen fortsattes imod Hals Barre Fyr, hvis Taagesignal hørtes i NØ.-lig Retning. Vejret var diset. Ca. 10 Minutter senere tog Skibet Grunden og blev staaende paa N.-Siden af Muldbjerg Krog ca. 2 Sm. fra Land. Kl. ca. 23³⁰ kom S. M. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, dels at Loddet ikke blev benyttet under Sejladsen mod Hals Barre, dels at Føreren satte Kursen direkte imod Hals Barre Fyr i Stedet for at søge ud fra Ankerpladsen paa en Ø.-lig Kurs, indtil Lodskud gav dybt Vand.

Anm. 2. S. M.s Fører er ved en af Aalborg Søret under $\frac{3}{4}$ 48 afsagt Dom idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 100 Kr. for ved Pligtforsømmelse — Undladelse af at bruge Loddet — at have foranlediget Grundstødningen.

b) Tørnet Molehoved d. $\frac{10}{10}$ 47 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{10}{10}$ 47.

Kl. ca. 9⁰⁰, da S. M., som var paa Vej fra Sdr. Frihavn til Redhavnen, med langsom Fart var for indgaaende til Nordhavnen, saas et Motorskib ligge forløjet paa den udvendige Side af Kajen Ø. for Indsejlingen til Redhavnen med Agterenden imod Indløbet og med Skruen gaaende Frem. S. M.s Skruer blev koblet fra, og der holdtes tæt til den Ø.-lige Side af Indløbet til Redhavnen. Da S. M.s Stævn var ud for det andet Skib, blev S. M. af Skruevandet sat Bb. over, og da der syntes Fare for, at S. M. vilde tørne Kajen, blev Skruen koblet til for Frem, og Roret blev last haardt Stb.; men umiddelbart efter tørnede S. M. med Bb.s Side mod det V.-lige Molehoved, hvorved der opstod. en Del Skade paa Klædningen udfor Agterkant af Storlugen og Styrehuset.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

322. Ff. **Suderilw** af Hamburg, 49 Reg. T. Br. Bygget 1935. Paa Rejse fra Fiskeplads i Østersøen til Hamburg med Fisk.

Grundstødt d. $\frac{18}{12}$ 47 ved Falsters Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{2}{1}$ 48. Søforhør i Nykøbing F. d. $\frac{23}{12}$ 47.

D. $\frac{17}{12}$ afsejlede S. fra en Fiskeplads S. for Bornholm. D. $\frac{18}{12}$ kort efter Midnat saas et Fyrblink forude, der blev antaget for at være Gedser Rev Fskb. Det blæste en NØ.-lig Kuling med Snebyger. Kl. 1⁰⁰ grundstødte S. $\frac{1}{2}$ Sm. NØ. for Gedser Fyr ca. 15 m fra Land og blev staaende. D. $\frac{30}{12}$ kom Fartøjet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at Ladningen var blevet kastet over Bord.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Gedser Fyr og Gedser Rev Fskb.

323. M/Sk **Teddy** af Haugesund.

Kollideret d. $\frac{5}{12}$ 47 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{9}{12}$, 47.

Se Nr. 342.

324. Jolle **Ternen** af Raageleje.

Kæntret d. $\frac{22}{6}$ 47 ved Sjællands N.-Kyst; 2 Omkomne.

Søforhør i Helsingør d. $\frac{10}{7}$ 47.

Kl. ca. 1³⁰, da T., der skulde benyttes ved en Landgangsovelse foranstaltet af Hjemmeværnsforeninger, befandt sig udfor Smidstrupsand ca. 500 m fra Land, lagde Jollen, som havde 1 Mand om Bord. til langs Siden af et Fiskefartøj — »Herluf Trolle« af Rørvig — som laa stille. 4 Personer, som deltog i Øvelsen, gik derpaa om Bord i Jollen, hvorefter H.T. gik langsomt frem. 2—3 Minutter senere slap en af Folkene, der stod forude i T., sit Tag i H.T., og Jollen, der ikke var forløjet med Fangeline, skar ud med Forenden og kæntrede, hvorved alle 5 Mand faldt i Vandet. Det lykkedes at redde 3 Mand, medens 2 Mand — Svend Aage Olsen og Carl Cillens Pedersen, begge af Helsingør, omkom.

325. M/S **Texas** af København, 2328 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykke d. $\frac{27}{12}$ 47 i Københavns Havn.

Politirapport dat. $\frac{27}{11}$ 47.

Kl. 14⁰⁰, da T. laa ved Enghave Brygge og lossede Jernbjælker, fik en Havnearbejder, der var beskæftiget med at støtte en Længe under Ophivning, et Skub af Længen, der var kommet i Svingning. Den paagældende, der traadte et Skridt baglæns, fik venstre Ben ned i en Aabning mellem Jernbjælkerne og snublede og slog Hovedet mod en Ujælke og brækkede venstre Ben. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

326. Lystfartøj **Therese**, 5 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Koge Bugt til København.

Havareret og drevet paa Grund d.^{12/7} 47 ved Amager; forlist.

Indberetning gennem Statens Skibstilsyn dat. ^{12/8} 47.

Da T. under en V.-lig Kuling befandt sig i Sorte Rende med Kurs mod Slusen i Kalveboderne, flængede Storsejlet. Der fortsattes for Motor, indtil Benzinbeholdningen var opbrugt, hvorefter Fartøjet opankredes. Ankeret holdt imidlertid ikke, og T. drev ind mod Dæmningen, tog Grunden og blev slaaet til Vrag.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

327. Statsisbryderen **Thor** af København, 510 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra København til Frederikshavn.

Kollideret d. ^{23/3} 47 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. ^{2/4} 47.

Kl. 9³⁰ befandt T. sig i tæt Taage i Isen ca. 4 Sm. V.f. for Nidingen. T., der fulgte efter Isbr. »Isbjørnen«, styrede en N.-lig Kurs. Kl. 9³⁶ sagtnede I. Farten og løb op langs Siden af norsk S/S »Kong Alf«, der laa fast i Isen. T.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak, men T.s Stævn blev af I.s Skruevand tvunget Stb. over og tørnede umiddelbart efter mod K. A.s Bb.s Laaring, der blev en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra K. A. foreligger ikke.

328. S/S **Thyra** af København, 828 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal.

Beskadiget ved Brand d. ^{27/7} 47 paa Kotka Red.

Søforhør i Aarhus d. ^{12/8} 47.

Kl. 11⁵⁰, da T., der havde lastet Træ fra Pramme, som var fortøjet langs Siden, under en frisk VSV.-lig Kuling laa forankret paa Kotka Red, udbrød der Brand om Bord i den forreste Pram om Bb., der var lastet med 10 Stds. Træ. Maskinen blev beordret Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Bb., hvorved Skibet blev drejet saa meget til Bb., at Ilden, der havde antændt den bagved liggende Pram samt T.s Forskib og Overbygning midtskibs, bar bort fra Skibet, Slukning af Branden om Bord paabegyndtes straks med Skibets Brandslukningsmidler, og da der kort efter ankom Slæbebaade, der bekæmpede Ilden i Pram-mene, lykkedes det at slukke Branden.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

329. S/S **Thyra** af Odense, 1096 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra North Shields til Hull med Stykgods.

Paasejlet d. ^{5/10} 47 paa Humber Floden.

Søforhør i København d. ^{22/10} 47.

Kl. ca. 7²⁵, da T. i tæt Taage laa opankret paa Humberfloden mellem Grimsby og Immingham ca. 0,2Sm. NV. for Upper Burcum Lb. afgivende forskriftsmæssigt Taagesignal med Klokken, saas ca. 3 Str. om Stb. over Taagen, der laa lavt, Mastetoppene af et Skib, der nærmede sig med Kurs mod T. Maskinen blev straks beordret klar, og der ringedes kraftigt med Klokken. Kort efter, da en Kollision syntes uund-gaaelig, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak, samtidig med at der blev givet Ordre til at slække paa Ankerkæden; men umiddelbart efter tørnede det andet Skib, der viste sig at være S/S »Hedja« af Höganäs, under en Vinkel paa ca. 45° med Stævnen imod T.s Stb.s Side ud for Midten af 1-Lugen. H. gled derefter langs T.s Stb.s Side og tørnede atter mod Stævnen mod T. ved Agterkunt af 2-Lugen. Ved Kollisionen blev T.s Stb.s Side stærkt beskadiget fra Midten af 1-Lugen til Forkant af Midtskibshuset, Dæksbjælker og Plader bøjet, og Skibet blev læk ud for Fokkevantet.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

330. M/GI. **Tilda** af Frederiksstad. Paa Rejse fra Frederiksværk til Aarhus i Ballast.

Grundstødt d. ^{11/10} 47 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ^{12/10} 47.

Kl. ca. 16⁰⁰ tog T. i tæt Taage Grunden ved Sjællands Rev og blev staaende. Strømmen var SV.-gaaende. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

331. S/S **Tomsk** af København, 1229 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ^{28/1} 47 i Københavns Havn.

Politirapport dat. ^{28/1} 47.

Kl. 14⁴⁵, medens T. laa ved Christiansgade og lastede Ostekasser, gled en Kasse under Nedfiring i Lasten ud af Længen og faldt ned og ramte en Havnearbejder i Ryggen, hvorved den paagældemle blev kastet omkuld. I Faldet brækkede han venstre Ben, som, kom i Klemme mellem 2 Kasser. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kort til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

332. M/S **Ton S.** af Rotterdam, 466 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Nørresundby til Nykøbing F. med Rug.

Grundstødt d. ^{25/4} 47 i Guldborgsund.

Strandingsindberetning dat. ^{25/4} 47.

Kl. 9³⁰ grundstødte T.S. under en frisk VNV.-lig Kuling med S.-gaaende Strøm ved Alstrup Klint. Skibet er senere kommet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Vejrforholdene i Forbindelse med Strømmen.

333. S/S **Tovelil** af Esbjerg, 2225 Rag. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Kyndby med Kul.

Grundstødt d. ^{11/11} 47 i Isefjorden.

Strandingsindberetning dat. ^{12/11} 47.

Kl. 6³⁰ grundstødte T. under en svag V.-lig Brise med S.-gaaende Strøm i den Ø.-lige Side af den gravede Rende over Lynæs Sand. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Farvandsafmærkningen ikke var paa Plads.

334. M/S Trein Mærsk af København, 6706 Reg. T. Br. Bygget 1945 af Staal. Paa Rejse fra Los Angeles til Shanghai med Stykgods.

Kollideret d.^{21/4} 47 paa Whangpoo Floden.

Søforklaring i Shanghai d. ^{25/4} 47.

Kl. 14⁰⁰ lettede T. M., der havde faaet Lods om Bord, fra Ankerplads paa Woosung Red, hvorefter Rejsen fortsattes til Shanghai. Ca. 1^{1/2} Time senere, da T. M., hvis Ror laa haardt Bb., med langsomt Fart og med stoppet Motor passerede en Bøje i Havneomraadet, begyndte Skibet at dreje til Stb. Motoren blev beordret Meget Langsomt Frem og kort efter, da Drejningen ophørte, stoppet. Noget senere, da T. M., hvis Ror nu laa haardt Stb., begyndte at dreje til Bb., blev Motoren atter beordret Meget Langsomt Frem, og kort efter, da Drejningen fortsatte, Langsomt Frem og umiddelbart efter Halv Kraft Frem. Da Skibet imidlertid fortsatte Drejningen til Bb., blev Motoren beordret Fuld Kraft Bak. Da Motoren nægtede at gaa i Gang, og T. M. havde Kurs mod S/S »Hai Huang«, der laa fortøjet i Bøjer, blev det ved Dobbelttrigning paa Maskintelegrafens varskoet, at der stævnedes mod Fare, hvorefter B.s Anker og kort efter Stb.s Anker blev stukket i Bund og Roret lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tørnede T. M. med Stb.s Side af Stævnen mod H. H.s Bb.s Laaring, hvorved Fortøjningerne sprængtes, og Skibet kom i Drift. Ved Kollisionen opstod der svære Skader paa T. M.s Stb.s Side, ligesom der fremkom Skader paa H. H.s Bb.s Laaring. H. H. blev derefter af Strømmen ført fremover og tørnede med Bb.s Side af Stævnen mod S/S »Lake Suma«s Bb.s Laaring, hvorefter H. H. opankredes for begge Ankre. Ved Kollisionen fremkom der mindre Skader paa H. H.s Stb.s og Bb.s Bov og L. S. fik 2 mindre Buler i Bb.s Laaring. Kort efter lykkedes det at faa T. M.s Motor i Gang, hvorefter Skibet fortøjedes. Efter at T. M. var blevet fortøjet, viste det sig, at Styremaskinens Forbindelsesstang havde løsnet sig fra Krydshovedet og var faldet ned i Krumtapsgraven. Efter at Styremaskinen var bragt i Orden, fortsattes med Bugserhjælp til anvist Fortøjningsplads.

Anm. Søforklaring fra H. H. foreligger ikke.

335. S/S Trio af København, 489 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Drammen til Næstved med Papir.

Sprunget læk d.^{7/1} 47 i Næstved Kanal.

Søforklaring og Søforhør i Næstved d. ^{8/1} 47.

Kl. ca. 11³⁰, da T., der havde Lods om Bord og fulgte en brudt Rende i Isen, befandt sig ved Indsejlingen til Næstved Havns Svajebassin, opdagedes det, at Skibet havde lidt Bb.s Slagside. En Pejling af Lasten viste 4 Tommer Vand i Bb.s Side. Under Manøvrerne for at komme langs Kaj øgedes Slagsiden, og Kl. 11⁵⁰, da T. var fortøjet, pejledes 23 Tommer Vand i Bb.s Side. En Undersøgelse viste, at en Plade i Bb.s Bov ud for 1-Lugen var revnet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Isen.

336. M/S Tunis af København, 1641 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Esbjerg.

En Mand forsvundet d. ^{5/3} 47 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. ^{8/3} 47.

Kl. 18³⁰, da T. under en frisk ØNØ-lig Kuling i usigtbart Vejr befandt sig udfør den hollandske Kyst, savnedes Motormand Aage Brinck Olesen af København, der sidst var set Kl. ca. 17⁴⁰ paa Dækket agten for Rorbænken kun iført Undertøj. En Undersøgelse efter den paagældende gav intet Resultat.

337. M/S Tunøy af Bergen, 106 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra Mariager til Kolby-Kaas med Gødningskalk.

Grundstødt d. ^{24/10} 47 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ^{26/10} 47.

Kl. 5³⁰ grundstødte T. under en frisk Ø.-lig Brise med S.-gaaende Strøm paa Tunø Røn. D. ^{25/10} Kl. 19³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærimgningsdamper. efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Vind- og Strømforholdene.

338. S/S Uranienborg af København. 3300 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

Brand om Bord d. ^{23/1} 47 i Helsingør Havn.

Politirapport dat. ^{23/1} 47.

Kl. ca. 19⁰⁰, medens U. laa under Reparation ved Helsingør Skibsværft, antændte nogle Gløder fra Svejsning en Presenning, der var lagt ud over Maskinen. Ilden blev hurtigt slukket af Brandvæsen fra Land. Ved Branden opstod nogen Skade paa Maskinen.

Anm. Aarsagen til Branden fremgaar af det ovenfor anførte.

339. MS Varnæs af København. 223 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Staal.

a) Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Grundstødt d. ^{7/10} 47 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. ^{15/10} 47.

Kl. 19⁰⁰ afgik V. fra Vejle. Da Skibet med en Fart af ca. 3 Knob befandt sig i den gravede Rende ca. 300 m udenfor Indløbet til Vejle Havn. mistede det Styret og drejede til Bb. Motoren blev straks kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Stb., men umiddelbart efter tog V. Grunden ved den røde Kost i Rendens N.-lige Side. D. ^{9/10} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Kollideret d. $^{24}/_6$ 47 i Københavns Havn.
Søforklaring og Søforhør i København d. $^{25}/_6$ 47.
Se Nr. 94.

340. M/Gl. **Venus** af Kolding, 94 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

Tørnet Kaj d. $^{11}/_9$ 47 i Kalundborg Havn.
Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $^3/_11$ 47.

Kl. ca. 11, da V. manøvrerede til Kaj i Kalundborg Havn, kobledes Skruen til for Bak; men Koblingen virkede imidlertid ikke, og V., der havde Fart fremover, tørnede umiddelbart efter med Stævnen imod Kajen, hvorved der skete en Del ovenbords Skade.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

341. M/Sk. **Vesta** af Fakse Ladeplads, 64 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra København til Assens med Kul.

Tørnet Undervandshindring d. $^{28}/_6$ 47 i Kattégat; søgt Nødhavn.
Søforhør i Kalundborg d. $^8/_7$ 47.

Kl. ca. 18⁰⁰ passerede V. Hatter-Barn. Kort efter mærkedes et let Stød i Skibet, og da en Undersøgelse viste, at V. var blevet læk, forsøgtes det at holde Skibet læns ved Hjælp af Haandpumpen. Da V. stadig trak Vand, besluttedes det at søge ind til Ballen, hvor Lasten efter Ankomsten blev opløst.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

342. M/Sk. **Vesta** af Aalborg, 124 Reg. T. Br. Bygget 1906/44 af Staal.

Kollideret d. $^5/_12$ 47 i Københavns Havn.
Søforhør i København d. $^9/_12$ 47.

Kl. 16³⁰ afsejlede V. fra Frihavnen. Ud for Kvæsthusbroen mindskedes Farten. Pludselig saas ret forude en rød Lanterne fra et Skib, der senere viste sig at være M/S »Teddy« af Haugesund, og som syntes at spærre Løbet ud for Nyhavn. V.s Motor kastedes Fuld Kraft Bak, og Roret lagdes let Bb. Koblingen var imidlertid ikke kommet helt i, hvorfor V. fortsatte med at gaa frem og drejede samtidig Bb. over. Umiddelbart efter tørnede T. med Stævnen imod V.s Stb.s Side midtskibs.

Af den af T.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at T. Kl. ca. 16⁴⁵ passerede Knippelsbro for N.-gaaende. Da T. befandt sig tværs af Grønlandske Handels Plads, saas Lanterne fra et modgaaende Skib, som senere viste sig at være V. T.s Motor beordredes Langsomt Frem, og Roret lagdes let Stb., hvilket blev tilkendegivet med 1 kort Tone med Fløjten. Kort efter saas V. dreje Bb. over. T.s Motor kastedes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

343. M/Gl. **Vigen** af Femø, 51 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Sælvig Anlægsbro til Maribo med Hvede.

Grundstødt d. $^4/_5$ 47 ved Samsøes V.-Kyst.
Søforklaring i Maribo d. $^9/_5$ 47.

Kl. 10⁰⁰ afsejlede V. under en Ø.-lig Kuling fra Sælvig Anlægsbro. Da V. befandt sig ca. 20 m fra Broen, huggede Fartøjet flere Gange i Grunden og blev derefter staaende. Ca. $^{1}/_2$ Time senere kom V. flot ved egen Hjælp. Det viste sig senere, at V. var blevet læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Lavvande.

344. Ff. **Vinny** af Vesterø Havn, 17 Reg. T. Br.

Kollideret d. $^{14}/_{10}$ 47 i Skagens Havn.
Søforklaring i Skagen d. $^{15}/_{11}$ 47.
Se Nr. 215.

345. S/S **Virginia** af København, 5343 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Natal til Recife med Oliekager.

Tørnet Havnemole og grundstødt d. $^1/_10$ 47 i Natal.

Indberetning fra Gesandtskabet i Rio de Janeiro dat. $^{1}/_{12}$ 47. Søforhør i Aarhus d. $^{22}/_{12}$ 47.

Kl. 16⁰⁰ afgik V., der havde Lods om Bord, under en frisk SØ.-lig Kuling fra Natal. Kl. 16⁵³, umiddelbart før Passage af Havnefyrene, da der skulde drejes til Stb., svigtede Styremaskinen, hvorefter Stb.s Anker blev stukket i Bund, og Maskinen beordret Fuld Kraft Bak. En Undersøgelse viste, at Roret laa Midtskibs, medens Rattet laa haardt Stb. Kl. 16⁵⁵ tørnede V. mod Havnemolen. Umiddelbart, efter lettedes Anker, og der styredes ud til Søs, hvor Styremaskinen undersøgtes og afprøvedes, hvorefter der styredes ind mod Havnen igen. Kl. 17⁵⁰, da Molerne atter passeredes, svigtede Styremaskinen paany, da der skulde drejes til Stb., hvorpaa Stb.s Anker paany blev stukket i Bund, og Maskinen beordret Fuld Kraft Bak. En Undersøgelse viste, at Roret laa 12—18° Stb., hvorimod Rattet laa haardt Stb. Kl. 17⁵³ tog V. Grunden i Bb.s Side af Sejlrenden og blev staaende. Da det ved Oplodning konstateredes, at Vandstanden var faldende, blev Bb.s Anker stukket i Bund, hvorefter Ankerlanterner og 2 røde Lanterner blev sat. Ved Pejling opdagedes det, at V. var blevet læk i Forpeaken. D. $^2/_10$. Kl. 5⁰⁰ kom Skibet at Grunden med stigende Vande, hvorpaa der lettedes og sejlede af Havnen. Kl. 6⁰⁰ ankredes paa Reden.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

346. M/S **Virgo** af Rotterdam, 1080 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Strømstad til Rotterdam med Props.

Grundstødt d. $28/9$ 47 ved Læses V.-Kyst.

Strandingsberetning dat. $28/9$ 46.

Kl. 10^{00} grundstødte V. under en stiv V.-lig Kuling med SV.-gaaende Strøm i klart Vejr ved Læsø NV. Rev. Kl. ca. 13^{00} kom V. flot ved egen Hjælp, efter at ca. Halvdelen af Dækslasten var blevet kastet over Bord.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

347. Ff. **Vrist** af Esbjerg, 39 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg med Fisk.

Kollideret d. $14/7$ 47 i Esbjerg Havn.

Søforhør i Esbjerg d. $30/7$ og $8/8$ 47.

Kl. ca. 6, da V. var for indgaaende i Esbjerg Fiskerihavn for Langsom Motor med Kurs mod Hyttefadene i Farvandets Bb.s Side, saas Ff. »Zippora« styrende ud fra 2. Bassin med temmelig stærk Fart lige imod V. Da en Kollision syntes uundgaaelig blev Skruen slaaet Bak; men umiddelbart efter tørnede V. med Stævnen mod Z. ca. 1 Fod fra Stævnen i Stb.s Side.

Af den af Z.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Fartøj den paagældende Dag Kl. ca. 6^{00} for langsom Motor var for udgaaende fra 2. Bassin, da V. saas for indgaaende. Z. holdtes saa tæt som muligt til Stb.s Side af Sejllobet, medens V. syntes at dreje Bb. over. Da Fartøjerne var ca. 1 Kutterlængde fra hinanden blev Skruen slaaet Bak, og V. begyndte at bakke omtrent samtidig; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor beskrevet.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at V. under Indsejlingen ikke blev holdt i Farvandets Stb.s Side.

Anm. 2. Føreren af V. har d. $1/4$ 48 ved Søretten i Esbjerg vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 500 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 293.

348. S/S **Ward Hunt** af Baltimore, 7191 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $26/2$ 47 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $27/2$ 47.

Kl. 8^{10} , da W. H. laa ved Langeliniemolen og lossede Kulsmuld i Spande, blev en Havnearbejder, der var beskæftiget med at fylde Kulsmuld i en tom Spand, ramt i Hovedet af en fyldt Spand, hvis Laasemekanisme, da Spanden under Ophivning tørnede mod den tomme Spand, bragtes til Udløsning. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

349. M/S **Westralia** af København, 4568 Reg. T. Br. Bygget 1936/37 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Nakskov i Ballast.

Minesprængt d. $15/4$ 47 i Storebælt.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $21/4$ 47.

Kl. 13^{28} passerede W., der havde Lods om Bord, en Spirtønde paa $56^{\circ}30'6$ N. Brd. $10^{\circ}52'5$ Ø. Lgd., hvorefter der fortsattes ad den ministrøgne Rute gennem Storebælt Vesterrende. Der styredes retv. 178° . Kl. 14^{32} blev Motorerne sat paa Langsomt Frem for at holde tilbage for et Skib om Stb. Kl. 14^{33} mærkedes en Eksplosion under Agterskibet, hvorved Styremaskinen og de elektriske Spil paa Agterdækket sprængtes. Motorerne blev straks stoppet, og Skibet opankredes i 6,5 Fv. Vand. Knudshoved Fyr pejledes i misv. 232° , Afstand 1,4 Sm., og Sprogø Fyr i misv. 67° . En Undersøgelse viste, at Skibet var tæt. D. $17/4$ Kl. 18^{15} ankom W. til Nakskov under Bugsering.

350. M/Gl. **Wletze** af Vegesack, 90 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Emden til Svendborg med Kul.

Grundstødt d. $20/11$ 47 ved Ærøs V.-Kyst.

Strandingsberetning dat. $24/11$ 47. Politirapport dat. $21/11$ 47.

Kl. 20^{00} strandede W. under en haard SØ.-lig Storm i diset Vejr med Hagelbyger og NV.-gaaende Strøm ca. 500 NV. for Bregninge Teglværk. D. $22/11$ Kl. 22^{00} kom W. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Vejrforholdene.

351. S/S **Wilh. Colding** af København, 1510 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra København til Ivigtut med Stykgods.

Kollideret, sat paa Grund d. $20/8$ 47 ved Skotlands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. $5/9$ 47.

Kl. 13^{50} passerede W. C. Buchan Ness Fyr i 4 Sm.s Afstand. Kl. 15^{00} blev det taaget, og der afgaves regelmæssigt Taagesignaler. Kl. 15^{20} saas ca. 5 Str. om Bb. i ca. 250 m Afstand et Skib, der senere viste sig at være islandsk Trawler »Maj«, nærme sig med stor Fart. Om Bord i W. C. blev Roret straks lagt haardt Stb., men kort efter — Kl. 15^{22} — tørnede M. under en Vinkel paa ca. 80° imod W. Cs Bb.s Side ud for Bunkerrummet. Ved Kollisionen blev W. C. læk. Da Skibet ikke kunde holdes læns ved Pumperne, besluttedes det at sætte Skibet paa Grund. Kursen sattes ret paa Land, og Kl. 16^{45} tog W. C. Grunden $2\frac{1}{2}$ Sm. S. for Rattray Fyr og blev staaende. D. $27/8$ Kl. 22^{00} kom W. C. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

352. S/S **Wm. Th. Mallig**, 1934 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Wismar til Esbjerg med Kali.

Grundstødt d. $6/11$ 47 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring i Esbjerg d. $12/11$ 47.

Kl. 18^{14} , da Wm. Th. M. der havde Lods om Bord og styrede N. 10° Ø., under en let N.-lig Brise med

klart Vejr skulde befinde sig i Hohen Wieschendorf Fyrlinie, mærkedes en Skurren under Bunden. Maskinen, der gik Langsomt Frem, blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa 54°00'12" N. Brd. 11°20'40" Ø. Lgd. og blev staaende. D. $\frac{7}{11}$ Kl. 1³⁵ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bugserbaad.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Fyrene.

353. Ff. **Yelva** af Frederikshavn, 31 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Fiskeri i Kattegat.

Borteblevet i April 47 i Kattegat; 4 Omkomne.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{19}{6}$ og $\frac{8}{11}$ 47.

D. $\frac{26}{4}$ Kl. ca. 1³⁰ afsejlede Y. fra Skagen Havn for at gaa paa Fiskeri i Kattegat. Nogle Dage senere blev der ved Gravarne paa Sveriges V.-Kyst fundet Vragrester, som hidrørte fra Y. Da der iøvrigt intet siden er hørt eller set til Y., maa Fartøjet antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Fiskeskipper Louis Løth Frederiksen, Fiskerne Lars Kristian Karred-Larsen og Knud Sørensen, alle af Frederikshavn, samt Werner Vandet Nielsen af Vittrup.

354. S/S **Ørneborg** af København, 1775 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Kalundborg til Aarhus med Superfosfat.

Grundstødt d. $\frac{27}{4}$ 47 ved Samsø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{29}{4}$ 47.

Kl. ca. 19⁰⁰ grundstødte Ø. under en V.-lig Brise paa Ringebjerg Sande. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

355. M/S **Østbornholm** af Neksø, 770 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Staal. Paa Rejse fra Allinge til København med Stykgods og Passagerer.

Kollideret d. $\frac{17}{8}$ 47 i Falsterbo-Kanalen.

Søforhør i København d. $\frac{20}{8}$ 47.

Se Nr. 122.

356. Ff. **Zipora** af Esbjerg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen i Ballast.

Kollideret d. $\frac{14}{7}$ 47 i Esbjerg Havn.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{30}{7}$ og $\frac{8}{8}$ 47.

Se Nr. 347.

357. Motorjolle uden Navn. Paa Rejse fra Sølager til Kulhus.

Kollideret d. $\frac{16}{7}$ 47 paa Isefjorden.

Søforhør i Hundested d. $\frac{7}{10}$ 47.

Kl. ca. 19³⁰ afsejlede Jollen fra Sølager. Da Jollen befandt sig i Kulhusrenden, stoppede Motoren, og det forsøgte forgæves at faa den i Gang igen. Herunder saas et Skib — M/Sk. »Laila« af Turkei — der havde ca. 15° Slagside, nærme sig med Kurs mod Jollen i ca. 1 Sm.s Afstand. Det forsøgte at padle Jollen bort, men umiddelbart efter tørnede L.s Stb.s Bov imod Jollens Bb.s Bov, hvorved Jollen blev læk.

Anm. L.s Besætning benægter, at Kollisionen har fundet Sted.

358. Kaproningsbaad uden Navn.

Kollideret d. $\frac{13}{8}$ 47 i Københavns Havn.

Politirapport dat. $\frac{13}{8}$ 47. Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{27}{8}$ 47.

Se Nr. 143.

Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1947 opførte Søulykker eller Søskader.

Søulykkens Art	Danske		Nor-ske		Sven-ske		Fin-ske		Tyske		Hol-land-ske		Engel-ske		Andre		Ialt	
	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp
Stranding med Forlis	6	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	1
Grundstødning	48	34	1	4	2	1	2	2	—	—	—	—	—	—	—	4	55	48
Kæntring	3	1	—	1	—	—	—	—	2	1	—	2	—	—	—	—	3	2
Sprunget læk i Søen	11	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	4
Forladt synkefærdig	12	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	2
Forskellig Søskade	32	26	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	27
Kollision	51	61	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51	63
Brand	6	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	14
Borteblevet	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
Overbordfald m. m.	10	38	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	4	10	45	
Krigsforlis	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1
Krigshavari	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	3
Ialt...	187	182	1	10	2	2	3	3	2	1	—	2	—	2	—	8	195	210

405

Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1947 indtrufne Forlis af danske Skibe.

Forlisets Art	Sejlskibe		Dampskibe		Tilsammen	
	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage
Stranding, Grundstødning m. m.	10	544	1	9126	11	9670
Kæntring	3	53	—	—	3	53
Forladt synkefærdig	9	497	1	1221	10	1718
Kollision	4	171	1	714	5	885
Krigsskade	4	244	2	1190	6	1434
Brand	1	40	—	—	1	40
Borteblevet	3	87	—	—	3	87
Skruet ned af Isen	1	10	—	—	1	10
Ialt...	35	1646	5	12251	40	13897

Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1947 opførte Søulykker og Søskader.

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, Forlis eller anden Søskade	15	44	59
Overbordfald	3	7	10
Krigsaarsager	4	16	20
Andre Ulykkestilfælde	7	13	20
Ialt...	29	80	109

Tabel D.

Danske og fremmede Skibes Strandinger m. m. i Aaret 1947 paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande.

Kyststrækninger og Inderfarvande	Danske Skibe					Fremmede Skibe					Ialt	Tab af Menneskeliv			
	Strandinger m. m.				Til- sam- men	Strandinger m. m.				Til- sam- men		Ialt	Danske	Fremmede	Ialt
	uden Forlis		med Forlis			uden Forlis		med Forlis							
	Sejl	Dp.	Sejl	Dp.		Sejl	Dp.	Sejl	Dp.						
Jyllands Vestkyst (til Hanstholm)	4	2	1	—	7	—	—	—	1	1	8	—	—	—	
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet).....	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	
Jyllands Østkyst.....	8	4	2	—	14	—	—	—	—	—	14	—	—	—	
Limfjorden.....	2	—	—	—	2	—	1	—	—	1	3	—	—	—	
Læsø.....	—	1	—	—	1	—	1	—	—	1	2	—	—	—	
Anholt.....	2	—	1	—	3	1	1	—	—	2	5	—	—	—	
Fyns Nordkyst (med Samsø). Fyns Vest- og Sydkyst (med Ærø).....	2	1	1	—	4	—	1	—	—	1	5	—	—	—	
Fyns Østkyst (med Langeland) Sjællands Nordkyst (med Hesselø).....	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø) Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet)	4	2	—	—	6	—	—	—	—	—	6	—	—	—	
Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst.....	8	1	—	—	9	3	2	—	1	6	15	—	—	—	
Møns Øst- og Sydkyst	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager).....	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Amager.....	1	—	—	—	1	—	1	—	—	1	2	—	—	—	
Saltholm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Middelgrund.....	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	
Øresundskysten (fra Kjøbenhavns Frihavn).....	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Bornholms Vestkyst	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	2	—	—	—	
Bornholms Østkyst	1	1	—	—	2	1	—	—	—	1	3	—	—	—	
I alt...	42	15	6	1	64	8	11	—	2	21	85	—	—	—	

Anmærkninger til Tabellerne.

De i Tabellerne under »Sejl« (Sejlskibe) opførte Skibe omfatter tillige Sejlskibe med Hjælpe-maskinkraft. De under »Damp« (Dampskibe) opførte Skibe omfatter tillige Motorskibe.

Ifølge Tabel A er Antallet af de opførte Søulykker — 405 — noget mindre end i 1946, hvor Tallet var 430, men større end i 1945, hvor Tallet var 390.

Forlis af danske Skibe.

Af danske Damp- og Motorskibe er i 1947 gaaet tabt 5 med en samlet Tonnage paa 12.251 Reg. Tons Brutto. I 1946 og 45 var Tabene henholdsvis 7 Skibe med 4.332 Reg. Tons Brutto og 16 Skibe med 29.908 Reg. Tons Brutto.

Tab af Sejlskibe med Hjælpe-maskinkraft udgjorde i 1947 35 Skibe med 1.646 Reg. Tons Brutto mod i 1946 34 Skibe med 1.619 Reg. Tons Brutto og i 1945 49 Skibe med 2.594 Reg. Tons Brutto.

Af de fornævnte forliste danske Skibe er ialt 6 Skibe med ialt 1.434 Reg. Tons Brutto gaaet tabt som Følge af Minesprængninger, nemlig 2 Fiskefartøjer og 2 Sejlskibe med Hjælpe-maskinkraft paa tilsammen 244 Reg. Tons Brutto (se Nr. 84, 105 og 296) og 2 Dampskibe paa tilsammen 1.190 Reg. Tons Brutto (se Nr. 198 og 273).

Brand.

I Aaret 1947 har der ialt været 20 Tilfælde af Brand i danske Skibe, nemlig 7 Tilfælde i Dampskibe, 7 Tilfælde i Motorskibe, 3 Tilfælde i Sejlskibe med Hjælpe-maskinkraft og 3 Tilfælde i Fiskefartøjer. Aarsagerne til Brandene er følgende: I Dampskibene i 2 Tilfælde Selvantændelse i Ladningen, i 1 Tilfælde uforsigtig Tobaksrygning, i 1 Tilfælde Gløder fra et Svejseapparat, i 1 Tilfælde en brændende Pram med Trælast, i 1 Tilfælde forkert Behandling af en Forvarmer og i 1 Tilfælde ukendt; i Motorskibene i 3 Tilfælde Selvantændelse i Ladningen, i 2 Tilfælde Fejl i den elektriske Installation, i 1 Tilfælde uforsigtig Tobaksrygning og i 1 Tilfælde Heden fra Udstødningsrøret; i Sejlskibe med Hjælpe-motor i 1 Tilfælde Heden fra Udstødningsrøret, i 1 Tilfælde en overhedet Kakkelovn og i 1 Tilfælde brændende Sprit fra et Primusapparat; i Fiskefartøjerne i 1 Tilfælde Gløder fra en Kakkelovn og i 2 Tilfælde ukendt.

Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald i 1947 indtruffet i 10 Tilfælde; i 1946 og 1945 var det tilsvarende Tab henholdsvis 11 og 10. *Som Følge af Minesprængninger er i 1947 ialt 20 Menneskeliv gaaet tabt ved Ulykker overgaaet danske Skibe.*

Af de ifølge Tabel C omkomne 109 Personer var 95 søfarende.

Danske Søretters Domme eller Udtalelser om Søulykker overgaaet danske Skibe i 1947, er afgivet i 16 Tilfælde.