



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

1952

UDGIVET AF
MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI OG SØFART

APRIL 1953

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.



FORORD

For året 1952 er der opført 370 søulykker, hvilket er noget mindre end i 1951 og 1950, hvor tallene var henholdsvis 448 og 494.

Af danske damp- eller motorskibe er i 1952 kun 1 skib på 1806 B. R. T. gået tabt. I 1951 og 1950 var tabene af danske damp- eller motorskibe henholdsvis 6 skibe på ialt 3.669 B. R. T. og 8 skibe på ialt 4.988 B. R. T.

Tab af sejlskibe med hjælpemaskinkraft udgjorde i 1952 16 skibe på ialt 405 B. R. T. I 1951 og 1950 var de tilsvarende tal henholdsvis 34 skibe på ialt 1.180 B. R. T. og 32 skibe på ialt 1.091 B. R. T.

Af de nævnte forliste danske skibe er 1 fiskefartøj på 11 B. R. T. gået tabt som følge af minesprængning.

(De forliste danske skibe er opført som nr. 8, 18, 61, 70, 75, 79, 103, 111, 248, 279, 283, 284, 287, 288, 290, 344 og 345).

I året 1952 har der været ialt 18 tilfælde af brand i danske skibe, nemlig 5 tilfælde i dampskibe, 7 tilfælde i motorskibe, 4 tilfælde i sejlskibe med hjælpemaskinkraft og 2 tilfælde i fiskefartøjer.

Brandårsagerne var følgende:

i dempskibene i 2 tilfælde selvantændelse, i 1 tilfælde betjeningsfejl ved antændelse af oliefyr, i 1 tilfælde unormal funktion af oliefyringsanlægget og i 1 tilfælde ukendt;

i motorskibene i 2 tilfælde selvantændelse, i 1 tilfælde mangelfuld tilspænding af en nyindsat oliefyrsbrænder, i 1 tilfælde fejl ved den elektriske installation, i 1 tilfælde utilstrækkelig isolation af et udstødningsrør, i 1 tilfælde unndladelse af at afbryde strømmen til et elektrisk strygejern efter brugen og i 1 tilfælde uforsigtighed efter benzinpåfyldning;

i sejlskibene med hjælpemaskinkraft i 1 tilfælde en overophedet kakkellovn, i 1 tilfælde uforsigtighed ved tobaksrygning, i 1 tilfælde antændelse af benzindampe afgivet af ladningen og i 1 tilfælde ukendt;

i fiskefartøjerne i 1 tilfælde gasansamling i maskinrummet og i 1 tilfælde var årsagen, at svinghjulet under motorens igangsætning har slynget olie op på blæselampe og tændhoved.

I året 1952 er 11 menneskeliv gået tabt ved overbordfald. I 1951 og 1950 var de tilsvarende tab henholdsvis 12 og 11.

Der er ialt omkommet 38 personer ved søulykker i 1952; heraf var de 34 søfarende.

I 1952 har danske søretter i 19 tilfælde afsagt domme eller afgivet udtalelser om søulykker overgået danske skibe.

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
Forord	3
Søulykker i 1952:	
Grundstødning	5
Kollision, påsejling o. 1	29
Tørnet undervandshindring	50
Kæntring	52
Sprunget læk	52
Maskinhavari	54
Andre havarier	57
Brand	60
Forsvundet	64
Minesprængning o. 1. krigsårsag	64
Overbordfald	64
Andre ulykkestilfælde	66
Danske søretters domme eller udtalelser i 1952 om søulykker overgået danske skibe	69
Tabeller indeholdende statistiske oplysninger vedrørende søulykker i 1952	71
Alfabetisk navregister	75

SØULYKKER I 1952

GRUNDSTØDNING

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

Grundstødt d. $\frac{3}{1}$ 52 ved Langelands V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Marstal d. $\frac{5}{1}$ 52.

Kl. 09¹³, da C, der gik med halv fart, under en svag S.-lig brise med stærk medgående strøm befandt sig ved stagen med kost og halmvisk umiddelbart S. for Rudkøbing havn, drejede skibet stb. over for at sejle gennem det nye løb. Under drejningen blev skibets agterende af strømmen tvunget bb. over og tog grunden i løbets østside, så at skibet blev stående. Ca. 2 timer senere kom G. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strøm.

2. SM. DAGNY af Kalundborg, 23 B. R. T. Bygget 1897 af eg. På rejse fra Egersund til Nakskov med drænrør og tagsten.

Grundstødt d. $\frac{4}{1}$ 52 i Nakskov Fjord.

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{1}$ 52. Søforhør i Rødby d. $\frac{4}{2}$ 52.

Kl. ca. 00⁰⁰, da D. under en jævn SV.-lig brise var for indgående i Nakskov Fjord, og der styredes mod et fyr, der viste klart lys, og som antoges at være »Malø Grund« lystønde på N.-spidsen af Malø Grund, tog skibet grunden på Malø Grund og blev stående. D. kom senere flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 7 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at lystønden »Malø Grund« var slukket.

3. M/S JAVA af København, 8684 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Norrköping til Hangö med stykgods.

Grundstødt d. $\frac{5}{1}$ 52 ved Sveriges Ø.-kyst.

Søforklaring i Göteborg d. $\frac{16}{1}$ 52.

Kl. 11³¹ afsejlede J. under en svag VSV.-lig brise med lods om bord og assisteret af slæbebåde for og agter fra Norrköping. Kl. 12⁰² kvitteredes slæbebåden for, og den agterste slæbebåd slæbte derefter for. Da J. nærmede sig Karlsro Varv, hvor sejlløbet, der er ca. 100 m bredt, drejer ca. 80° til stb., begyndte slæbebåden, hvis trosse var fastgjort om bb., at hale stb. over, og samtidig beordredes bb.s motor langsomt frem og stb.s motor fuld kraft bak. Da skibet befandt sig midt i drejningen, blev slæbetrossen skåret over af stævnens pladekanter. Stb.s anker blev straks stukket i bund og bb.s motor beordret stoppet, men umiddelbart efter, kl. 13¹⁵, tog J. grunden med stævnen ved kanten af sejlløbet og blev stående. D. $\frac{7}{1}$ kl. 23⁴⁰ blev J. bragt flot af en bjergningsdamper, efter at ca. 170 tons af ladningen og ca. 350 tons olie var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

4. S/S DELPHIN af Hamburg, 998 B. R. T. På rejse fra Emden til København med koks.

Grundstødt d. $\frac{7}{1}$ 52 ved Saltholms V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{8}{1}$ 52. Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{14}{1}$ 52.

Kl. 23⁰⁰ grundstødte D. i diset vejr med S.-gående strøm ved Smaagrundene. D. $\frac{10}{1}$ kl. ca. 23⁰⁰ kom skibet flot, efter at ca. 200 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

5. Ff. ERWIN af Kiel, 12 B. R. T. På fisken i Østersøen.
Grundstødt d. $\frac{7}{1}$ 52 ved Bornholms V.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{1}$ 52.
 Kl. 01⁰⁰ grundstødte E. under en let VSV.-lig brise med diset vejr ca. 200 m S. for Blykobbæens udløb. D. $\frac{23}{1}$ blev fartøjet bragt flot af en bjergningsdamper.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.
6. Ff. PLATESSA af Hvide Sande, 17 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Grenaa.
Grundstødt d. $\frac{8}{1}$ 52 ved Jyllands Ø.-kyst.
 Søforklaring i Grenaa d. $\frac{14}{1}$ 52.
 Kl. ca. 16¹⁵ passerede P. lysspirtønden på 56°09'4 N. 10°45'7 Ø. tæt om stb., hvorefter der styredes NØ. $\frac{1}{2}$ N. Ca. 10 minutter senere ændredes kursen til NØ. $\frac{1}{2}$ Ø. Det blæste en frisk SSV.-lig brise med tåge og hård N.-gående strøm. Kl. ca. 16⁵⁰ sås land forude. Roret blev straks beordret hårdt over men i det samme tog fartøjet grunden ud for Jernhatten og blev stående. P. kom senere flot ved egen hjælp. Da skruen var beskadiget, slæbtes fartøjet til Grenaa af et andet fiskefartøj. Ved en senere undersøgelse viste det sig, at kølen og flere planker i bb.s side var delvis ødelagt.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge og strømsætning.
7. S/S YDUN af Randers, 644 B. R. T. Bygget 1910 af stål. På rejse fra København til Randers med stykgods.
Grundstødt d. $\frac{11}{1}$ 52 ved Jyllands Ø.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. $\frac{15}{1}$ 52. Søforklaring og søforhør i Randers d. $\frac{15}{1}$ 52.
 Kl. 04²⁰ passerede Y. under en SV.-lig brise med indgående strøm Udbyhøj. Kort efter blev det snetykning, og maskinen, der gik fuld kraft frem, blev beordret langsomt frem. Kl. ca. 04³⁰, da Y. befandt sig i drejet ved Raaby Odde, tog skibet grunden i sejlløbets S.-side og blev stående. D. $\frac{14}{1}$ kl. 20³⁶ kom Y. flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 60 ts. af ladingen var blevet lægtret, tilsyneladende uden at have taget skade ved grundstødningen.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes snetykning.
8. SM. ANNI THOMSEN af Nykøbing F., 42 B. R. T. Bygget 1892 af eg. På rejse fra Wismar til Æbeltoft med kali.
Grundstødt d. $\frac{13}{1}$ 52 ved Tysklands N.-kyst; *forlist*.
 Forlisanmeldelse dat. Nykøbing F. d. $\frac{3}{4}$ 52. Søforklaring og søforhør i Nykøbing F. d. $\frac{12}{5}$ 52.
 Kl. 17¹⁰ afgik A.T., der havde lods om bord, fra Wismar. Kl. 18³⁵ gik lodsens fra borde, storsejlet blev sat, og der styredes N. t. V. Kl. 22¹⁵ tog skibet under en frisk VSV.-lig brise med meget svær sø og ringe sigtbarhed grunden i Liibeck Bugt og blev stående. Skibet er senere blevet vrage.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.
9. Ff. KAREN MARGRETHE af Aarhus, 13 B. R. T. På rejse fra Aarhus til Frederikshavn.
Grundstødt d. $\frac{14}{1}$ 52 ved Jyllands Ø.-kyst.
 Søforhør i Sæby d. $\frac{6}{3}$ 52.
 Kl. ca. 00⁰⁰, da K.M. befandt sig mellem Fornæs og Aalborg Bugt, drejede vinden fra SV. om i SSØ. og friskede. Senere blev det usigtbart på grund af regndis. Kl. ca. 05⁰⁰ tog fartøjet grunden ud for Voerså og blev stående. Ved grundstødningen blev K.M. læk. Besætningen — 2 mand — reddede sig i land. Fartøjet er senere kommet flot.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.
10. SM. MINNA CATHARINA af Hamburg, 138 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Virksund med Kali.
Grundstødt d. $\frac{14}{1}$ 52 ved Langelands V.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. $\frac{15}{1}$ 52.
 Kl. 02⁰⁰ grundstødte M.C. i diset vejr mellem Langholms Hoved og Ristinge. D. $\frac{19}{1}$ kl. ca. 12⁰⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.
11. SM. MARTHA af Odense, 15 B. R. T. På rejse fra Rudkøbing til Flensborg i ballast.
Grundstødt d. $\frac{19}{4}$ 52 ved Ærøes Ø.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. $\frac{22}{1}$ 52. Søforhør i Rudkøbing d. $\frac{6}{8}$ 52.
 Kl. ca. 17⁰⁰ afgik M. under en frisk N.-lig brise. Lidt senere friskede vinden til storm med snebyger. Kl. ca. 20⁰⁰ stoppede motoren, og umiddelbart efter tog fartøjet grunden på Eriks Hale og blev stående. D. $\frac{23}{4}$ kom M. flot ved fremmed hjælp.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes motorstop i forbindelse med vejrforholdene.

12. SM. INGE-ROSE af Sæby, 79 B. R. T. Bygget 1913 af eg. På rejse fra Kalundborg til Sæby med superphosfat.

Grundstødt d. $27/1$ 52 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring i Sæby d. $29/1$ 52.

Kl. ca. 08⁰⁰, da I.-R. under en let S.-lig brise med hård modgående strøm var for indgående til Sæby havn, tog skibet grunden på en sandbanke tæt ved den nordre havnemole og blev stående. Ca. $1\frac{1}{2}$ time senere kom skibet flot ved fremmed hjælp. Ved et senere beddingseftersyn viste det sig, at I.-R. havde lidt forskellig bundskade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes en kort forinden opstået dybdeforringelse i indsejlingen til havnen.

13. S/S HALFDAN af Middelfart, 1461 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Randers til Kolding.

Grundstødt d. $31/1$ 52 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforhør i Esbjerg d. $18/2$ 52.

Kl. 11¹⁵ afsejlede H. fra Randers med lods om bord. Kl. ca. 14²⁵, da skibet under en frisk SØ.-lig kuling med byger og udgående strøm befandt sig ved Melbank tværmærkefy, tabtes bagbåken i båkelinien af sigte i en byge. H. sejlede i den S.-lige side af den gravede rende med maskinen gående halv kraft frem. Afmærkningen var inddraget på grund af uddybningsarbejder. Da H. kom for tæt til den S.-lige side af renden, drejedes bb. og umiddelbart efter hårdt stb., men da skibet styrede dårligt, tog det grunden kl. ca. 14³⁰ ved N.-siden af renden og blev stående. D. $1/2$ kl. 09⁰⁵ kom H. flot ved hjælp af en bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

14. Tysk M/S HOCHMEISTER. På rejse fra Lübeck til Aalesund med salt.

Grundstødt d. $1/2$ 52 ved Langelands Ø.-kyst.

Politirapport dat. $1/2$ 52.

Natten mellem d. $31/1$ og $1/2$ grundstødte H. ud for Illebølle ca. 500 m fra land. D. $2/2$ kl. ca. 00⁰⁰ blev skibet bragt flot af et bjærgningsfartøj.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

15. M/S MADJOE af Vendam, 255 B. R. T. På rejse fra engelsk havn til Vejle med koksgrus.

Grundstødt d. $2/2$ 52 ved Ærøs V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $4/2$ 52.

Kl. 03⁰⁰ grundstødte M. under en jævn SV.-lig kuling med snebyger og N.-gående strøm ud for Vitsø. Skibet kom senere samme dag flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være forveksling mellem Gammel Pøl fyr og Skjoldnæs fyr.

16. SM. LIBELLE af Kolding, 100 B. R. T. Bygget 1936 af stål. På rejse fra Aarhus til Haderslev med kul.

Grundstødt d. $5/2$ 52 på Haderslev Fjord.

Søforklaring i Haderslev d. $9/2$ 52.

Kl. 17⁰⁰, da L. befandt sig ved indsejlingen til Haderslev havn, blev det snetykning, og farten mindskedes. Herunder kom skibet for langt over i bb.s side af sejllobet, og L. tog grunden og blev stående. D. $7/2$ kl. 18¹⁵ kom skibet flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

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

17. Ff. ESTER af Styrø, 31 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Østerby, Læsø.

Grundstødt og forlist d. $6/2$ 52 ved Læsøs N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $11/2$ 52.

Kl. 16⁵⁰ grundstødte E. under en frisk SV.-lig brise med tåge og hård N.-gående strøm ved Sukkerrevet ca. 3 sm. Ø. for Østerby havn. Besætningen — 5 mand — blev kl. 18³⁰ bjerget af redningsbåden fra Østerby. Fartøjet er senere blevet vrags.

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

18. Ff. ERIK af Nekso, 11 B. R. T. På rejse fra Fårösund til fiskeplads i Østersøen.

Grundstødt og forlist d. $8/2$ 52 ved Fårös V.-kyst; 3 omkomne.

Søforklaring i Nekso d. $5/3$ og $23/8$ 52 samt i Allinge d. $29/10$ 52.

Kl. 19⁰⁰ afsejlede E. fra Fårösund for at drive fiskeri ved Gotska Sandön. Kl. ca. 21¹⁵ så lodserne på Norra Gattøjs lodsstation blus fra søen i NV.-lig retning. Lods båden gik ud, og kl. ca. 22⁰⁰ sås et fartøj, der var strandet på Svingrund. Det blæste da en stiv NNØ.-lig kuling med snebyger og høj sø. Da lods båden på grund af sit dybgående ikke kunne komme i nærheden af havaristen, sejlede båden tilbage, og redningsbåden fra Skärsände alarmere-

des. Denne gik ud d. $\frac{9}{2}$ kl. ca. 00¹⁵, men kunne på grund af sit dybgående ikke komme det nøddestedte fortløj nærmere end 350—400 m. Redningsbåden sejlede derfor tilbage efter en jolle. Da en forøget redningsstyrke kl. ca. 05⁰⁰ ankom til ulykkesstedet, var havaristen sunket, og der var intet at se til eventuelle overlevende. D. $\frac{10}{2}$ om morgenen fandtes et kutterskrog mærket SE.66—E.s havne-kendingsnummer — ilanddrevet ved Lansaholm på Fårö. D. $\frac{11}{2}$ blev vraget, hvis motor, skrueaksel og skrue samt skibshund manglede, bragt ind til Fårösund.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskerne Leo Aage Hansen af Raageleje, Bruno Willmer Aakerman-Hansen af Tejn og Osvald Madsen af Allinge.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

19. M/S LILLEN af Bergen, 513 B. R. T. Bygget 1943 af stål. På rejse fra København til Odense med stykgods.

Grundstødt d. $\frac{8}{2}$ 52 ved Fyns N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{8}{2}$ 52. Søforklaring og søforhør i Odense d. $\frac{11}{2}$ 52.

Kl. 09⁵⁸ passerede L. under en svag V.-lig brise med S.-gående strøm lys- og fløjte-tønden på. 55° 39'3 N. 10°44'7 Ø. om bb. Derefter styredes rv. 274°, idet der regnedes med beh. kurs 279°. Fra kl. 10¹⁰ styredes rv. 292° med beh. kurs 281°. Kort efter blev det snetykning. Kl. 10²⁵ tog skibet grunden på Lillegrund og blev stående. Kl. 13²⁰ kom L. flot ved egen hjælp. Da det viste sig, at skibet var blevet læk, blev det kl. 14⁵³ sat på grund S. for Enebærøde fyr. Kl. 23⁰⁰ blev L. bragt flot af et bjergningsfartøj.

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

20. M/S. VANO S af Hamburg, 94 B. R. T. På rejse fra Rendsburg til Klintholm med superphosfat.

Grundstødt d. $\frac{8}{2}$ 52 ved Lollands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{13}{2}$ 52.

Kl. 20⁰⁰ grundstødte V.S. under en hård NV.-lig kuling med hård S.-gående strøm ved Venholm. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene i forbindelse med strømmen og den omstændighed, at skibet havde mistet begge ankre.

21. M/B. KOSMOPOLITAN af Kalundborg. På rejse fra Sæby til Kalundborg.

Grundstødt d. $\frac{10}{2}$ 52 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforhør i Grenaa d. $\frac{25}{2}$ og i Frederikshavn d. $\frac{22}{3}$ 52.

D. $\frac{9}{2}$ kl. ca. 06⁰⁰ afsejlede K. fra Sæby. Kl. ca. 06³⁰ satte motoren ud og gik i stå, hvorefter der fortsattes for storsejl og fok. Kl. ca. 24⁰⁰, da K. befandt sig ud for Als Odde, blæste det en stiv NØ.-lig kuling, hvorefter det besluttedes at sejle ind til Bønnerup havn. Da fartøjet befandt sig ud for Bønnerup havn, forsøgtes det at ankre, men ankerrossen sprængtes. Det lykkedes at få motoren i gang, hvorefter sejlene bjergedes, men da K. befandt sig ca. 10 m fra havneindløbet, gik motoren påny i stå, og umiddelbart efter grundstødte fartøjet. K. er senere kommet flot.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes motorhavari.

22. SM. ARNE af Marstal, 58 B. R. T. Bygget 1912 af jern og stål. På rejse fra Bandholm til Flensburg i ballast.

Grundstødt d. $\frac{11}{2}$ 52 ved Lollands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{14}{2}$ 52.

Natten mellem d. $\frac{10}{2}$ og $\frac{11}{2}$ grundstødte A. under en snestorm ved Eneøje. Fartøjet kom senere flot ved egen hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

23. M/S CORNELIS af Zwartliis, 288 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Vlaardingen til Aarhus med superfosfat.

Grundstødt d. $\frac{11}{2}$ 52 på Omø Stålgrunde.

Søforklaring i Næstved d. $\frac{15}{2}$ 52.

Kl. 08⁰⁰ tog C. under en kraftig snestorm grunden i farvandet mellem Omø og Lolland, men kom atter flot, hvorefter skibet opankredes. En undersøgelse viste, at roret var beskadiget, og at C. var blevet læk. Skibet blev senere slæbt ind til Næstved for reparation.

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

24. SM. DUEN af Aalborg, 50 B. R. T. Bygget 1908 af eg. På rejse fra Flensburg til Grenaa med koks.

Grundstødt d. $\frac{11}{2}$ 52 ved Als' V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{12}{2}$ 52. Søforklaring i Sønderborg d. $\frac{19}{2}$ 52.

D. $\frac{10}{2}$ kl. 18⁰⁰ blev D. opankret i ca. 3 $\frac{1}{2}$ m vand ved den røde 2-kost ud for Sottrupskov med 10—12 fv. kæde ude. Kl. ca. 21⁰⁰ gik besætningen til køjs. D. $\frac{11}{2}$ kl. 04⁰⁰ opdagedes det, at skibet drev for ankeret. Det blæste da en stærk VNV.-lig storm. Mo-

toren startedes, og ankeret blev hevet hjem. Herved faldt D. tværs i søen og tog grunden ved Stevning Næs og blev stående. D. $16\frac{1}{2}$ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejr- og strømforholdene i forbindelse med den omstændighed, at der ikke var vagt på dækket.

25. SM. FALKEN af Masnedsund, 20 B. R. T. Bygget 1902 af eg. På rejse fra Flensburg til Stege med koks.

Grundstødt d. $11\frac{1}{2}$ 52 ved Sjællands S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $19\frac{1}{2}$ 52. Søforhør i Vordingborg d. $27\frac{1}{2}$ og $7\frac{1}{3}$ 52.

D. $10\frac{1}{2}$ passerede F. Omø Sund, og kursen sattes mod Vejrø. I løbet af dagen friskede vinden fra SØ. med stærk snetykning, og der holdtes derfor ind mod Karrebæksminde. D. $11\frac{1}{2}$ kl. 02³⁰ knækkede rorpinden. Ankeret blev stukket i bund, og motoren arbejdede fuld kraft frem op mod vinden, men fartøjet gik alligevel i drift og tog kl. ca. 03⁰⁰ grunden på Glænø Vesterfod og blev stående. Besætningen — 4 mand — bjergedes i land. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene i forbindelse med havariet på rorgrejerne.

26. SM. FORTUNA af Nørresundby, 44 B. R. T. Bygget 1898 af eg. På rejse fra Nørresundby til Struer med kunstgødning.

Mistet ankeret, grundstødt d. $11\frac{1}{2}$ 52 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $15\frac{1}{2}$ 52. Søforhør i Skive d. $19\frac{1}{2}$ 52.

Kl. 04³⁰, medens F. lå opankret i ca. 8 m Vand ud for Kaas Skov med 15—20 fv. kæde ude, sprang vinden om i NØ. og friskede til orkanagtig styrke med snetykning. Skibet gik i drift med ankeret, faldt tværs i søen og tog meget vand over, hvorved der opstod en del ovenbords skade. Der blev stukket på ankerkæden, og det forsøgtes forgæves at starte motoren. Kl. ca. 05⁰⁰ sprængtes ankerkæden, og F. tog grunden på Kaas Sand og blev stående. Kl. ca. 14⁰⁰ blev besætningen — 2 mand — reddet af et fiskefartøj. D. $19\frac{1}{2}$ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

27. SM. INGER af Marstal, 46 B. R. T. Bygget 1890 af eg. På rejse fra Flensburg til Nykøbing F. med koks.

Grundstødt d. $11\frac{1}{2}$ 52 ved Fyns V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $11\frac{1}{2}$ 52. Søforklaring og søforhør i Ærøskøbing d. $20\frac{1}{2}$ 52.

Kl. 06³⁰, medens I. lå opankret ud for Munkefyr i 4 favne vand, trak vinden om i NV. og friskede stærkt, hvorved skibet gik i drift. Det forsøgtes at starte motoren, men inden det lykkedes at få den i gang, tog I. grunden på Korshavn Sand og blev stående. Besætningen reddede sig i land. D. $16\frac{1}{2}$ kom I. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

28. SM. JØRGEN MADSEN af Marstal, 116 B. R. T. Bygget 1944 af eg og bøg. På rejse fra Frederiksværk til Aalborg med glødeskaller.

Grundstødt d. $11\frac{1}{2}$ 52 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $14\frac{1}{2}$ 52.

Kl. ca. 21⁰⁰, da J.M. under en stiv NØ.-lig kuling med S.-gående strøm befandt sig midt i sejlløbet ud for fyrene ved Korsholm, blev roret lagt stb., men skibet drejede til bb. Skruen blev straks koblet fra, men umiddelbart efter tog skibet grunden på løbets S.-side og blev stående. D. $12\frac{1}{2}$ kl. ca. 04³⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen blev stråkölen revet af, og stb.s side af kølen beskadigedes.

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

29. SM. KARLA RAS af Egersund, 149 B. R. T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra Frederiksværk til Wismar i ballast.

Grundstødt d. $11\frac{1}{2}$ 52 ved Sjællands S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $12\frac{1}{2}$ 52. Søforklaring i Køge d. $19\frac{1}{2}$ 52.

D. $10\frac{1}{2}$ kl. ca. 15⁰⁰ ankrede K.R. for et anker og 35 fv. kæde på Masnedø Flak. D. $11\frac{1}{2}$ mellem kl. 07⁰⁰ og kl. 07³⁰ drev skibet under en SSV.-lig storm med snebyger på grund ved Bakkebølle Strand. D. $12\frac{1}{2}$ kl. 10³⁰ kom skibet flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

30. SM. KRISTIAN af Sønderborg, 63 B. R. T. Bygget 1897 af eg. På rejse fra Flensburg til Frederikshavn med koks.

Grundstødt d. $11\frac{1}{2}$ 52 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $14\frac{1}{2}$ 52. Søforklaring og søforhør i Hadsund d. $15\frac{1}{2}$ 52.

D. $10\frac{1}{2}$ kl. 19¹⁰ passerede K., der for motor og sejl gjorde 7 knobs fart, Fornæs, og kur-

sen blev sat på Hals Barre. Kl. 22⁰⁰ blev det snetykning, og vinden friskede fra SØ. Kl. 24⁰⁰ bjergedes storsejlet, og herunder brækkede bom og gaffel. D. ¹¹/₂ kl. ca. 00³⁰, da det blæste en frisk NØ.-lig kuling med snebyger, befandt skibet sig tæt ved Hals Barre fyr. K. holdtes op mod vind og sø, og kl. ca. 06³⁰ tabtes Hals Barre fyr af sigte. Kl. ca. 07⁰⁰ sprængtes jollesurringerne, og jollen skylledes væk. Om formiddagen, da det blæste en hård NØ.-lig kuling med høj sø, skylledes en del af dækslasten over bord. Kl. ca. 15⁰⁰ sås land, og der styredes S.-på. Noget senere sås en rød og en hvid l-kost. Der skylledes stadig mere dækslast over bord. Kl. 17³⁰ var søvandet trængt ind i motorrummet og stod op til svinghøjlets underkant. Der lænsedes med motor- og håndpumpe, men vandet i skibet steg stadig. Kl. ca. 19⁰⁰ sås et grønt og et klart fyr, men fyrkarakteren kunne ikke fastslås. Da skibet nu var synkefærdig, sattes kursen mod land, og kl. ca. 19⁴⁵ tog K. grunden ved Sønderhage, ca. 5 sm. S. for Mariager Fjord. D. ¹²/₂ kl. 15⁰⁰ blev bb.s anker stukket i bund, hvorefter besætningen — 3 mand — blev bragt i land af en lodsåbåd. D. ²⁰/₂ blev skibet bragt flot af et bjergningsfartøj og indbragt til Hadsund.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

31. Ff. OKE af Frederikshavn, 28 B. R. T. Bygget 1946 af eg og bøg.

Grundstødt d. ¹¹/₂ 52 i Frederikshavns havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. ¹⁶/₂ 52.

Kl. ca. 08³⁰ opdagedes det, at O., der havde ligget fortøjet ved nordre kaj uden på 2 andre fiskefartøjer uden besætning om bord, havde sprængt fortøjningerne og var drevet ind på stenene ved søndre mole. Kort efter blev O. bragt flot af et andet fiskefartøj. Ved grundstødningen blev O. læk og mistede roret.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

32. Ff. REX af Hvalpsund, 5 B. R. T. Bygget ca. 1936. På rejse fra Hvalpsund til Odde-sund.

Grundstødt d. ¹¹/₂ 52 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. ¹⁵/₂ 52. Søforhør i Skive d. ¹⁹/₂ 52.

Kl. ca. 04³⁰, da R. under en orkanagtig NNØ.-lig snestorm lå til ankers i Kaas Bredning, sprængtes ankertrassen. Et andet anker blev sat, og motoren blev startet, men kl. ca. 05⁰⁰ strandede fartøjet ved Kaas Strand. Besætningen — 3 mand — vadede i land. D. ²²/₂ blev R. bragt flot af et bjergningsfartøj og indbragt til Struer.

Anm. Ministeriet må antage, at strandingen skyldes vejrforholdene.

33. SM. SYLFE af Vejle, 99 B. R. T. Bygget 1937 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Herrenwyk til Aalborg med råjern.

Grundstødt d. ¹¹/₂ 52 i Limfjorden.

Søforklaring i Aalborg d. ¹⁴/₂ 52.

Kl. ca. 00⁰⁰, da S. under en hård SØ.-lig kuling med snetykning lå til ankers midt i sejllobet i Limfjorden mellem Frydenstrands ledefyr og Vestre Hassing tværmærkefyr, sprang vinden om i NØ. og tiltog til orkanagtig styrke. Trods brug af motoren, der var startet kl. 23³⁰, drev S. ind på grund i den S.-lige del af løbet. Kl. ca. 14⁰⁰ kom S. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

34. M/S SETAS af Groningen, 199 B. R. T. På rejse fra Nakskov til Arendal med sukker.

Grundstødt d. ¹²/₂ 52 ved Fyns Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹³/₂ 52.

Kl. 18³⁰ grundstødte S. i stille, klart vejr ved Avernakke Hage i Nyborg Fjord og blev stående. D. ¹³/₂ kl. 22⁰⁰ kom S. flot ved hjælp af en bjærgningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være forveksling af fyr og mærker.

35. SM. TEGL af Lemvig, 126 B. R. T. Bygget 1902 af eg. På rejse fra Gotland til Stege med kalksten.

Grundstødt d. ¹⁵/₂ 52 i Ulvsund.

Søforklaring og søforhør i Stege d. ²⁰/₂ 52.

Kl. 10¹⁵ passerede T. i stille, diset vejr Masnedsundbroen. Kl. ca. 11²⁰, da T. befandt sig ved Langø Vrid, og de røde prikker ikke kunne ses, blev skruen slået fra. Umiddelbart efter tog skibet grunden ved Skalkenæs og blev stående. D. ¹⁷/₂ kl. ca. 21⁰⁰ kom T. flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at farvandsafmærkningen var trukket ned af is.

36. SM. GERD af Skelhamn, 192 B. R. T. På rejse fra Odense til Lübeck i ballast.

Grundstødt d. ¹⁶/₂ 52 ved Fyns N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁷/₂ 52.

Kl. ca. 11³⁰ grundstødte G. under en frisk V.-lig brise på Lillegrund ved Fyns Hoved. D. 17/2 kl. 15³⁰ kom skibet flot ved hjælp af to bjergningsdampere.

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

37. SM. H. C. ØRSTED af Rudkøbing, 150 B. R. T. Bygget 1929 af stål. På rejse fra Nakskov til Frederiksværk med jernaffald.

Grundstødt d. 19/2 52 ved Sjællands N.-kyst.

Søforklaring i Frederikssund d. 20/2 52.

Kl. 04⁰⁰ passerede H.C.Ø. under en frisk V.-lig brise med diset vejr og snebyger Sjællands Rev, hvorefter der styredes mod lys- og fløjtetønden på 56°09'0 N. 11°45'0 Ø. (rute 34, pkt. 4). Da lys- og fløjtetønden ikke sås, ændredes kursen kl. 06¹⁵ mod Spodsbjerg. Kl. 07¹⁵, da H.C.Ø. antoges at være ca. 2 sm. fra land, stoppedes motoren, hvorefter der loddedes, men umiddelbart efter tog skibet grunden på Grønne Revle og blev stående. Kl. 14¹⁰ kom H.C.Ø. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr og strømsætning, muligvis tillige ukendt deviation på kompasset.

38. M/S FRISENLAND af Brake, 243 B. R. T. På rejse fra Aabenraa til Tyskland med myremalm.

Grundstødt d. 22/2 52 i Lillebælt.

Strandingsindberetning dat. 23/2 52.

Om morgenen grundstødte F. under en VNV.-lig storm ved Søndre Stenrøn. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

39. Ff. HØGANES af Toftir, 91 B. R. T. Bygget 1885 af eg. På rejse fra Thorshavn til fiskeplads.

Grundstødt d. 22/2 52 ved Strømø.

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. 19/3 og 28/3 52.

Kl. 23³⁰ afsejlede H. fra Thorshavn. Vejret var stille og diset. Da skibet var kommet ud af havnen, styredes ret på Borin fyr, der viste hvidt lys. Kort efter skjultes fyret af et andet skib. Pludselig sås land tæt om stb. Roret lagdes hårdt bb., men skibet syntes ikke at dreje. Motoren kastedes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tog skibet grunden ved Glivursnæs. Motoren beordredes herefter frem, og ca. 10 minutter senere gled H. af grunden. Ved grundstødningen blev H. læk, og kølen og stævnen blev beskadiget. H. blev senere slæbt tilbage til Thorshavn.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr i forbindelse med den omstændighed, at fyret blev skjult af et passerende skib.

40. SM. POSEJDON af Rønne, 178 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Ystad til Skive med rapsfrømel.

Grundstødt d. 22/2 52 i Limfjorden.

Søforklaring i Nørresundby d. 7/3 52.

Kl. 02⁰⁰ passerede P. under en stiv VNV.-lig kuling med diset vejr og sludbyger Hals Barre. Kl. 05⁰⁰, da skibet med ringe fart nærmede sig drejet ved Engholm, skjultes et af bagfyrene, hvorefter P. styrede for langt over i den N.-lige side af løbet og tog grunden og blev stående. Kl. ca. 08⁰⁰ blev P. bragt flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

41. S/S DIXIE af Porsgrunn, 1582 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra Gdynia til Rouen med kul.

Grundstødt d. 26/2 52 ved Bornholms Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 26/2 52. Søforhør i København d. 12/3 52.

Kl. 04¹² grundstødte D. i stille, diset vejr med S.-gående strøm ca. 1 km S. for Aarsdale. D. 1/3 blev skibet bragt flot af bjergningsdampere, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning og diset vejr i forbindelse med forveksling af Svaneke fyr og Christiansø fyr.

42. Ff. KIMO af Skagen, 37 B. R. T. Bygget 1947 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Hirtshals med fisk.

Grundstødt d. 27/2 52 ved Jyllands NV.-kyst.

Søforklaring i Hjørring d. 8/3 52.

Kl. ca. 17⁰⁰, da K. i stille vejr med NØ.-gående strøm befandt sig ca. 1 times sejlads NNV. for Hirtshals havn, blev det tæt tåge. Farten mindskedes til meget langsomt, og ekkoloddet sattes i gang. Noget senere hørtes tågesignal fra Hirtshals fyr, og loddet viste nu af-

tagende vanddybde. Da loddet viste 4 favne vand, forandredes kursen til ØNØ. Kort efter, kl. ca. 19⁰⁰, tog K. grunden lidt N. for Hirtshals fyr og blev stående. Kl. ca. 22⁰⁰ kom K. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

43. SM. PERCIVAL af Viken, 130 B. R. T. På rejse fra Lybeck til Helsingborg med briketter.

Grundstødt d. 27/2 52 ved Amagers S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 29/2 52.

Kl. 21⁰⁰ grundstødte P. i stille, tåget vejr ved Aflandshage. D. 29/2 kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

44. S/S GUDVIN af Oslo, 1831 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Tyne til Masnedø med kul.

Grundstødt d. 4/3 52 ved Sjællands S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 5/3 52. Søforklaring og søforhør i Vordingborg d. 7/3 52.

Kl. 08⁰⁸, da G., der havde lods om bord, i diset vejr befandt sig ca. 1000 m V. af Ore fyr og skulle tage havnelods om bord, beordredes maskinen stoppet. Umiddelbart efter tog skibet grunden og blev stående. D. 6/3 kl. 10²⁰ blev G. bragt flot af et bjergningsfartøj, efter at ca. 120 tons af ladningen var blevet lægtret.

45. Ff. RÜGENLAND af Sassnitz, 32 B. R. T. På rejse fra Sassnitz til fiskeplads i Østersøen.

Grundstødt d. 4/3 52 ved Bornholms V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 5/3 52.

Kl. ca. 04⁰⁰ grundstødte R. under en frisk SØ.-lig brise med V.-gående strøm og tæt tåge ud for Slusegård i Pedersker. Besætningen — 4 mand — blev reddet i land ved hjælp af redningsstol. D. 6/3 kl. 15⁴⁰ kom fartøjet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

46. Ff. FOUR WAYS af Grimsby, 20 B. R. T. På rejse fra Grimsby til Esbjerg med fisk.

Grundstødt d. 5/3 52 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 5/3 52.

Kl. 03⁰⁰ grundstødte F.W. under en stiv SØ.-lig kuling med indgående strøm på Skallingens S.-lige spids. Besætningen — 4 Mand — blev reddet i land af redningsbåden fra Esbjerg.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være motorstop.

47. S/S JUPITER af Bremen, 560 B. R. T. På rejse fra Malmø til Bremen i ballast.

Grundstødt d. 6/3 52 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 6/3 52.

Kl. 01¹⁵ grundstødte J. under en SØ.-lig kuling med SSV.-gående strøm på Hesselø SØ.-Rev. D. 11/3 kom skibet flot ved hjælp af bjergningsdamper.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

48. SM. START af Marstal, 140 B. R. T. Bygget 1918 af eg. På rejse fra Kalmar til Assens med kalksten.

Grundstødt d. 7/3 52 ved Sveriges Ø.-kyst.

Søforklaring i Assens d. 13/3 52.

Kl. 06¹⁵ afsejlede S. under en jævn SSØ.-lig brise fra Kalmar, hvorefter der styredes mod Ombøjningen fyr. Da skibet passerede en prik ca. 115 m NV. for fyret, ændredes kurs til S. Kort efter tog skibet grunden og blev stående. Kl. ca. 20⁴⁵ blev skibet bragt flot af en bjergningsdamper, efter at ca. 35 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes manglende farvandskendskab.

49. M/S SKANSEODDE af Fredericia, 772 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Wismar til Hobro med kaligødning.

Grundstødt d. 9/3 52 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Hobro d. 13/3 52.

Kl. 18¹⁰ passerede S. under en jævn SSØ.-lig brise anduvningsbøjen ud for Mariager Fjord, hvor der toges lods om bord. Der fortsattes med motoren gående fuld kraft frem indtil kl. 18³², da farten mindskedes for passage af barren. Kl. 18³⁸, da skibet var ud for Inderhage, blev roret lagt let bb. S. begyndte imidlertid at dreje stb. over. Roret blev straks lagt hårdt bb. samtidig med, at motoren sattes på fuld kraft frem. Da S. vedblev at dreje stb. over, sattes motoren på fuld kraft bak, men umiddelbart efter tog skibet grunden i den N.-lige side af løbet og blev stående. D. 10/3 kl. 19¹⁰ blev S. bragt flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømforholdene.

50. SM. CAMILLA af Nekso, 37 B. R. T. Bygget 1891 af eg. På rejse fra Kalundborg til Rønne med gødning.

Grundstødt d. $11\frac{1}{3}$ 52 ved Bornholms V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $14\frac{1}{3}$ 52.

D. $10\frac{1}{3}$ kl. 13^{45} passeredes Tolke Dyb lys- og fløjtetønde, log 0, hvorefter der styredes mv, Ø. $\frac{1}{4}$ N. D. $11\frac{1}{3}$ kl. ca. 09^{45} , da loggen viste 83, blev det tæt tåge. Loddet holdtes gående, og der loddedes faldende vanddybde fra 14—15 fv. til 7—8 fv. Kl. ca. 10^{30} tog skibet grunden 3—4 gange, hvorefter motoren stoppede. C. opankredes nu og blev senere slæbt ind til Rønne. Ved grundstødningen blev skibet læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

51. M/S COEN af Ymuiden, 311 B. R. T. På rejse fra Methil til Ebeltoft med kul.

Grundstødt d. $11\frac{1}{3}$ 52 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $12\frac{1}{3}$ 52.

Kl. ca. 20^{00} grundstødte C., der havde lods om bord, under en svag V.-lig brise på Pladen Grund. C. er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at C. fejlagtigt anduvede Ebeltoft i den fyrlinie, der fører hen over Pladen Grund.

52. SM. DELFIA af Marstal, 150 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Wismar til Kastrup Skibsbro med kali.

Grundstødt d. $11\frac{1}{3}$ 52 ved Amager.

Strandingsindberetning dat. $11\frac{1}{3}$ 52. Søforklaring i Holbæk d. $20\frac{1}{3}$ 52.

Kl. 06^{40} passerede D. Drogden fyr, og kort efter blev det tåge. Kl. 07^{35} passeredes Nordre Røse og lidt efter den røde 3-kost ved Kastrupknæ. Kl. 07^{53} sås den røde 2-kost ved Svalerumpen, og kursen ændredes til SV.t.S. $\frac{1}{2}$ S., hvorefter der fortsattes med meget langsom fart. Strømmen var S.-gående. Kl. 08^{05} tog D., mens motoren var stoppet, grunden på 1,7 m pullen lidt SSØ. for Kastrup Skibsbro. Kl. ca. 20^{15} kom D. flot ved hjælp af bjergningsdamper.

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

53. SM. KAREN af Aalborg, 77 B. R. T. Bygget 1909 af eg. På rejse fra Aalborg til Masnedsund med cement.

Grundstødt d. $11\frac{1}{3}$ 52 ved Agersøs V.-kyst.

Søforklaring i Maribo d. $17\frac{1}{3}$ 52.

Kl. 03^{40} passerede K. i stille vejr med tæt tåge lys- og fløjtetønden Vengeancegrund, hvorefter kursen ændredes til Ø.t.S. $\frac{1}{2}$ S. Der sejledes med mindsket fart, og der loddedes jævnlige. Kl. 03^{55} ændredes kursen til Ø. Kl. 04^{05} sattes motoren på langsomt frem, og kursen ændredes til ØNØ. Loddet holdtes gående. Lidt senere tog skibet grunden ved Agersøs SV.-spids, men kom kort efter flot ved egen hjælp, hvorefter der ankredes. Kl. 07^{00} fortsattes sejladsen. En senere undersøgelse viste, at stævnen var blevet beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

54. SM. NUDDE af København, 100 B. R. T. Bygget 1884 af eg, ask og pitchpine. På rejse fra Nykøbing F. til Hamburg i ballast.

Grundstødt d. $15\frac{1}{3}$ 52 på Elben.

Søforklaring i Hamburg d. $21\frac{1}{3}$ 52. Søforhør i Saksøbing d. $7\frac{1}{8}$ 52.

Kl. ca. 05^{25} tog rorsmanden, der var alene på dækket, fejl af afmærkningen af sejlløbet, og N. grundstødte i stille, let diset vejr med indgående strøm på Hanskalbsand. Kl. 18^{30} kom skibet flot ved hjælp af et bjergningsfartøj og bugseredes til Hamburg.

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

55. S/S ARMIRA af Åbo, 2127 B. R. T. Bygget 1943 af stål. På rejse fra Odense til Antwerpen i ballast.

Grundstødt d. $17\frac{1}{3}$ 52 ved Fyns Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $18\frac{1}{3}$ 52.

Kl. ca. 21^{55} grundstødte A. under en svag ØSØ.-lig brise med N.-gående strøm og diset vejr ved Pilebenet. D. $18\frac{1}{3}$ kl. 04^{55} kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være dis samt ukendskab til kompassets deviation.

56. SM. EMMA af Lohals, 68 B. R. T. Bygget 1906 af eg. På rejse fra Nykøbing F. til Hobro med byg.

Grundstødt d. $18\frac{1}{3}$ 52 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Hobro d. $21\frac{1}{3}$ 52.

Kl. ca. 16^{30} , da M. befandt sig ud for Hobro havn, blændedes føreren af solen og så

ikke den røde 1-kost ved indsejlingen. Straks efter tog skibet grunden og blev stående. D. $19\frac{1}{3}$ kl. ca. 17^{00} kom E. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren blev blændet af solen.

57. SM. THALEIA af Thyborøn, 139 B. R. T. Bygget 1925 af stål. På rejse fra Aalborg til Sletten med cement.

Grundstødt d. $18\frac{1}{3}$ 52 ved Sjællands Ø.-kyst.

Søforklaring i Helsingør d. $20\frac{1}{3}$ 52.

Kl. 04^{00} befandt T. sig for indgående i Sletten havn. Ca. 10 m NØ. for havnen tog skibet grunden, men kom hurtigt flot igen. Det forsøgtes flere gange at komme ind i havnen, men skibet tog hver gang grunden. Ved 4. forsøg blev T. stående. Kl. ca. 10^{30} kom skibet flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes lavvande.

58. Ff. HELENE af Esbjerg, 37 B. R. T. Bygget 1939 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Rønne med fisk.

Grundstødt d. $20\frac{1}{3}$ 52 ved Öland.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $24\frac{1}{3}$ 52.

Kl. 02^{00} havde H. Visby tværs på kursen SV. $\frac{1}{2}$ S., afstand ca. 5 sm. Herfra styredes SV.t.S. Kl. 10^{15} ændredes kursen til S.t.V. Kl. 10^{30} , da der var udsejlet 60 sm. fra kl. 02^{00} , tog fartøjet grunden ca. 8 sm. S.t.V. for Högby fyr og blev stående. D. $22\frac{1}{3}$ kl. ca. 04^{00} kom H. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

59. Ff. MIDLAND af Donsø, 57 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Trelleborg med fisk.

Grundstødt d. $23\frac{1}{3}$ 52 ved Bornholms NØ.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $23\frac{1}{3}$ 52.

Kl. ca. 01^{00} grundstødte M. under en jævn ØSØ.-lig brise med snetykning ud for Melsted. D. $24\frac{1}{3}$ kom fartøjet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være snetykning.

60. SM. ENIGHEDEN af Svendborg, 30 B. R. T. Bygget 1899 af eg og fyr. På rejse fra Løgstør til Oddesund.

Grundstødt d. $25\frac{1}{3}$ 52 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Nykøbing M. d. $27\frac{1}{3}$ 52.

D. $24\frac{1}{3}$ kl. 23^{10} afsejlede E. fra en fiskeudsætningsplads ved lystønden V. for Løgstør Rende. Kl. ca. 23^{45} kom E. ind i en snetykning, der skjulte Fur fyr. Motoren stoppedes, og der loddedes gentagne gange. D. $25\frac{1}{3}$ kl. ca. 00^{25} ændredes kursen til SSØ. for at ankre under Livø, men ca. 1 minut senere grundstødte E. ved Fur og blev stående. Om eftermiddagen kom E. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

61. SM. ROMANUS af Søby, 38 B. R. T. Bygget 1889 af eg. På rejse fra Flensburg til Faaborg med koks.

Motorstop, grundstødt d. $25\frac{1}{3}$ 52 ved Jyllands Ø.-kyst; *forlist*.

Strandingsindberetning dat. $26\frac{1}{3}$ 52. Søforklaring i Sønderborg d. $29\frac{1}{3}$ 52. Forlisanmeldelse dat. Svendborg d. $8\frac{1}{4}$ 52.

Kl. 16^{00} , da R. under en frisk Ø.-lig brise befandt sig ved den røde kost ved Gl. Pøl Rev, stoppede motoren. Efter to forgæves forsøg på at få motoren til at gå blev dette opgivet. Der sattes derefter storsejl og fok og styredes S. efter for at komme klar af land. Ca. $\frac{1}{2}$ time senere forandredes kursen V.-over, og storsejlet blev bjerget. Kl. ca. 19^{00} passeredes Kegnæs fyr under en tiltagende kuling med snetykning. Der styredes nu V.t.S. $\frac{1}{4}$ S., og der loddedes jævnlige. Kl. ca. 22^{15} havarede stagfokken, hvorefter den blev halet ned. Kort efter loddedes 5 m vand, og skibet opankredes for bb.s anker. Under opsvajningen sprængtes kæden, hvorefter stb.s anker blev sat. Ca. 15 min. senere spængtes ankerkæden, og P. drev på grund ud for Kobbelskov. De ombordværende — 3 mand — svømmede i land. R. er senere blevet vrug.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes et tilstoppet oliefilter.

62. S/S REPUBLIKA af Prag, 6419 B. R. T. På rejse fra Stavanger til Gdynia.

Grundstødt d. $2\frac{1}{4}$ 52 ved Saltholm.

Strandingsindberetning dat. $2\frac{1}{4}$ 52.

Kl. ca. 08^{20} grundstødte R. under en N.-lig brise med S.-ående strøm i let tåge ved Smaagrundene. Kl. 13^{30} kom R. flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

63. SM. AUGUSTE af Hamburg, 92 B. R. T. På rejse fra Aalborg til Hamburg med cement.

Grundstødt d. $\frac{3}{4}$ 52 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{3}{4}$ 52.

Kl. 06⁰⁰ grundstødte A. under en svag VNV.-lig brise med udgående strøm ca. 300 m S. for 1-kosten på Durhagen i Vejdybets Ø.-side. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

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

64. SM. FADERS MINDE af Fakse Ladeplads, 55 B. R. T. Bygget 1904 af eg. På rejse fra Stralsund til Voer anlægsbro med briketter.

Grundstødt d. $\frac{9}{4}$ 52 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforhør i Grenaa d. $\frac{9}{4}$ 52. Strandingsindberetning dat. $\frac{12}{4}$ 52.

Kl. ca. 13⁰⁰, da F.M. i tåget vejr antoges at befinde sig ved lys- og fløjtetønden på 56°24'1 N. 11°06'7 Ø., mindskedes farten, og der styredes mod Grenaa. Strømmen var N.-gående. Noget senere hørtes tågesignalet fra Fornæs fyr og samtidig tågesignalet fra Grenaa havn, hvorefter kursen ændredes til S. Loddet holdtes gående. Kl. ca. 13³⁰, umiddelbart efter at et lodskud havde givet 10 m vand, tog F.M. grunden på den SØ.-lige side af Kalkgrunden og blev stående. Kl. ca. 16⁴⁵ kom F.M. flot ved fremmed hjælp.

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

65. S/S RICHARD UPJOHN af Savannah, 7248 B. R. T. På rejse fra København til Rørdal med kul.

Grundstødt d. $\frac{9}{4}$ 52 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $\frac{10}{4}$ 52.

Kl. 10³⁰ grundstødte R.U., der havde lods om bord, i stille vejr med tæt tåge og svag Ø.-gående strøm ud for Øster Aagaard. Skibet er senere bragt flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

66. SM. PAX af Marstal, 135 B. R. T. Bygget 1919 af eg. På rejse fra Fauske til Sandvika.

Grundstødt d. $\frac{17}{4}$ 52 ved Norges V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Marstal d. $\frac{13}{5}$ 52.

Kl. ca. 00⁴⁰ passerede P. Hornelen fyr og styrede derefter i den hvide vinkel fra Olaskjær fyr. Senere tabtes dette fyr af syne under en snebyge. Kl. 02²⁵, da der efter bestikket var udløbet en dist. på 10,5 sm., forandredes kursen bb. over, men umiddelbart efter grundstødte P. på Olaskjær og blev stående. Kl. 16⁰⁰ blev P. bragt flot ved hjælp af bjergningsdamper og bugseret ind til Florø havn.

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

67. Russisk trawler uden navn R.L. 468.

Grundstødt d. $\frac{28}{4}$ 52 ved Bornholms V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{28}{4}$ 52.

Kl. 05⁵⁵ grundstødte R.L. 468 i stille, tåget vejr ca. 1 km S. for Hasle 100 m. fra land. D. $\frac{29}{4}$ kl. 11⁰⁰ kom skibet flot ved hjælp af et andet russisk skib.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge og ukendt misvisning.

68. SM. PALO af Bandholm, 147 B. R. T. Bygget 1900 af stål. På rejse fra Stralsund til Kristiansand med kali.

Grundstødt d. $\frac{29}{4}$ 52 ved Tysklands N.-kyst.

Søforklaring i Kalundborg d. $\frac{7}{5}$ 52.

Kl. 04⁰⁰ afgik P., der havde lods om bord, fra Stralsund. Det var tæt tåge. Under sejladsen ud grundstødte P. med langsom fart i siden af sejlløbet. Ca. 10 min. senere kom skibet flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

69. SM. LÆRKEN af Odense, 74 B. R. T. Bygget 1863 af eg og bøg. På rejse fra Stralsund til Nykøbing S. med briketter.

Grundstødt d. $\frac{2}{5}$ 52 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{2}{5}$ 52. Søforklaring og søforhør i Odense d. $\frac{9}{8}$ 52.

Kl. ca. 10⁴⁵, da L. under en svag Ø.-lig luftning med svag strøm befandt sig i Isefjorden ud for Nakke Hage, sattes kursen N. om den røde 1-kost på Rønne, der fejlagtig antoges for at høre til den tidligere inddragne ruteafmærkning. Umiddelbart efter grundstødte skibet på Rønne. L. er senere kommet flot ved fremmed hjælp, etter at en del af ladningen var lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

70. Stf. HENRY af Aalborg, 7 B. R. T. På rejse fra Vesterø til Aalborg med gammelt jern.

Tørnet undervandshindring d. $\frac{3}{5}$ 52 i Kattogat; grundstødt og forlist.

Strandingsindberetning dat. $\frac{3}{5}$ 52. Søforklaring og søforhør i Nørresundby d. $\frac{19}{5}$ 52.

Om aftenen d. $\frac{3}{5}$ passerede H., der sejlede gennem Landdybet, under en jævn SØ.-lig brise med N.-gående strøm Hov Mølle, hvorefter der styredes mod Hals Barre fyr. Ca. $\frac{3}{4}$ time senere sættes kursen mod Hals Barre Ø.-lige lystønde. Da H. befandt sig ca. 800 m N. for denne bøj, mærkedes et stød i fartøjet, hvorved roret blev revet af, og H. blev læk. Kort efter stoppedes motoren, og H. gik til ankers. Ankeret holdt imidlertid ikke, og H. blev af vind og sø sat på grund ved Nordmandshage, kl. ca. 21¹⁵. Der blev afgivet nødsignal, og d. $\frac{4}{3}$ kl. ca. 01⁰⁰ blev de ombordværende — 2 mand — hentet af redningsbåden fra Hals. Fartøjet er senere blevet vragskib.

Anm. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anførte.

71 SM. SIGURD af Rønne, 32 B. R. T. Bygget 1916 af eg. På rejse fra Nexø til Haderslev med sandstensbrokker.

Grundstødt d. $\frac{6}{5}$ 52 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring i Haderslev d. $\frac{10}{5}$ 52.

D. $\frac{5}{5}$ kl. 21⁰⁰ passeredes i stille vejr Dyrefod Flak, hvorefter der udsejledes en distance på 5 sm. på kurs V.t.N. Kl. 22⁰⁰ forandredes kursen til VNV., og d. $\frac{6}{5}$ kl. 00³⁰ passeredes Vejro fyr. Motoren stoppedes, og der loddedes 14 m vand, hvorefter afstanden til Vejro fyr skønnedes at være ca. 1 sm., og sejladsen fortsattes. Ca. 10 minutter senere grundstødte S. på Kirkegrunden og blev stående. Kl. 06⁰⁰ kom skibet flot ved egen hjælp, efter at en del af ladningen var blevet kastet over bord.

Anm. Ministeriet må antage, at afstanden til Vejro fyr er bedømt forkert.

72. SM. JØRGEN KRAUSE af København, 232 B. R. T. Bygget 1947 af fyr og stål. På rejse fra Rønne til Stockholm med salt.

Grundstødt d. $\frac{15}{3}$ 52 ved Bornholms S.-kyst.

Søforklaring i Rønne d. $\frac{20}{5}$ 52.

D. $\frac{14}{5}$ kl. 23³⁰ passerede J.K. under en jævn VNV.-lig brise med svær dønning Rønne lys- og fløjtetønde på 55°04'6" N. 14°38'7" Ø., hvorefter der styredes SØ.t.S. $\frac{3}{4}$ S., log 0. D. $\frac{15}{5}$ kl. 00¹⁵, da loggen viste 5, ændredes kurs til Ø.t.S. $\frac{1}{2}$ Ø. Kl. 02¹⁶, da loggen viste 10, blev det tåge, motoren sættes på langsomt frem, og kursen ændredes til SØ.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. Kl. ca. 02²⁰ gav et lodskud ca. 17 m vand. Kl. 02³⁰ tog skibet grunden hårdt i nærheden af Dueodde og blev stående; log 11,5. Kl. 05²⁰ kom J.K. flot ved egen hjælp og sejlede til Rønne. En senere undersøgelse viste, at det forreste stykke af kølen var slået af.

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

73. Lystfartøj ALBATROS af Glücksborg, 20 B. R. T. Bygget 1869. På rejse fra Grenaa til Mølle.

Grundstødt d. $\frac{31}{5}$ 52 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Grenaa d. $\frac{30}{6}$ 52.

Kl. ca. 06³⁰ grundstødte A. under en jævn V.-lig brise med N.-gående strøm på SV.-siden af Kalkgrunden ca. 400 m fra Grenaa havnefy. A. kom kort efter flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes ukendskab til farvandet.

74. M/S CAP. PIERO BLESSI af Graasten, 167 B. R. T. Bygget 1946 af stål. På rejse fra Lübeck til København med råjern.

Grundstødt d. $\frac{2}{6}$ 52 ved Amager.

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{6}$ 52.

Kl. ca. 18⁰⁰ grundstødte C.P.B. på Sandhagen ved Avedøre. Vinden var S.-lig med byger. D. $\frac{4}{6}$ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være anvendelse af forældede søkort.

75. S/S INGER SKOU af København, 1806 B. R. T. Bygget 1943/48 af stål. På rejse fra New Orleans til Belize med stykgods.

Grundstødt d. $\frac{3}{6}$ 52 i Det karaibiske Hav; forlist.

Søforklaring i New Orleans d. $\frac{24}{6}$ 52. Søforhør i København d. $\frac{7}{8}$ 52.

D. $\frac{2}{8}$ kl. 01¹⁸ passerede I.S. Sct. Antonie fyr i en afstand af 7 sm., hvorefter der styredes rv. 206°. Farten var ca. 10 knob. Den observerede middagsplads viste, at skibet var forsat 6 sm. V.-over, og kl. 15³⁰ viste en stedlinie, at skibet var forsat yderligere 8 sm. V.-over. Kl. ca. 23³⁰ skulle I.S. efter bestikket være tværs af Cayo Norte fyr på Banco Chinchorro i en afstand af ca. 19 sm., men da fyret ikke sås, fortsattes sejladsen. Vejret var let skyet med god sigtbarhed. D. $\frac{3}{6}$ kl. 00¹¹ grundstødte I.S. på Banco Chinchorro. Skibet er senere blevet vragskib.

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

76. M/S GEZIENA af Rotterdam, 144 B. R. T. På rejse fra Kristinehamn til Ymuiden med træ.

Grundstødt d. $\frac{5}{8}$ 52 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{6}$ 52.

Kl. 06³⁰ grundstødte G. under en let S.-lig brise med N.-gående strøm ved Ø.-siden af Kalkgrunden. Kl. ca. 14³⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at G., der lå opankret på grund af motorskade, drev for ankeret.

77. SM. EMMA af Rønne, 34 B. R. T. Bygget 1909 af eg og fyr. På rejse fra Frederikshavn til København i ballast.

Grundstødt d. $\frac{7}{6}$ 52 ved Sveriges V.-kyst; *1 mand omkommet*.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $\frac{17}{6}$ 52.

Kl. ca. 18³⁰ passerede E., hvis besætning bestod af 2 mand, under en frisk NV.-lig brise Kattegat S. fyrskib, hvorefter føreren overtog roret, og bedstemanden gik under dæk. Der styredes SØ. Kl. ca. 21¹⁰ vågnede bedstemanden ved, at skibet grundstødte, og en undersøgelse viste, at skibet stod ud for Höganäs, og føreren — Henning Schrøder Andersen — var forsvundet. Iagttagere i land har oplyst, at E. i ca. 1 time før grundstødningen var set sejrende omkring med forskellige kurser. D. $\frac{11}{6}$ blev skibet bragt flot.

Anm. Ministeriet må antage, at føreren er faldet over bord og druknet.

78. SM. ODIN af Rønne, 132 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Kolding til Sundswall i ballast.

Grundstødt d. $\frac{22}{6}$ 52 ved Agersøs S.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $\frac{24}{6}$ 52.

Kl. ca. 23³⁰, da O. under en hård NV.-lig kuling befandt sig i Omø Sund, tabtes ledelyrene på Agersøs SV.-pynt af syne under en regnbyge. Motoren sattes på langsomt frem, og da Helleholm fyr samtidig skiftede fra hvidt til grønt, kastedes motoren fuld kraft bak; men umiddelbart efter tog skibet grunden V. for Helleholm fyr og blev stående. D. $\frac{23}{6}$ kl. 06⁰⁰ kom O. flot ved fremmed hjælp.

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

79. Ff. KOSAK af Hundested, 44 B. R. T. Bygget 1945 af eg. På rejse fra Hundested til Callao.

Grundstødt d. $\frac{25}{6}$ 52 ved Bahama-Øerne; *forlist*.

Søforklaring i Colon d. $\frac{6}{7}$ 52. Søforhør i København d. $\frac{25}{8}$ 52.

Kl. 02⁴⁸ pejledes Mayaguana NW. fyr i dv. 229°, afstand ca. 12 sm., hvorefter der styredes dv. 246°. Det blæste en let brise, søen var rolig og sigtbarheden god. Kl. ca. 03¹⁰ pejledes fyret 25° om bb. Kl. 04⁰⁰ tog K. grunden på revet ud for Mayaguana og blev stående. Straks efter grundstødningen pejledes ovennævnte fyr 2⁰—3⁰ om bb. Pejlingen efter kompasset var 205°. Grundstødningsstedet bestemtes senere til 22°28'7 N. 73°06'8 V. Fartøjet er senere blevet vrag.

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

80. M/S BERTA af Hamburg, 246 B. R. T. På rejse fra Nordenham til Korsør med koks.

Grundstødt d. $\frac{30}{6}$ 52 ved Omø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{1}{7}$ 52.

Kl. ca. 03⁰⁰ grundstødte B. under SV.-lig vind med N.-gående strøm og diset vejr ved Omø Tofter. Kl. 18⁴⁵ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

81. M/S DIANA V af Rotterdam, 297 B. R. T. På rejse fra Burntisland til Fakse med kuh

Grundstødt d. $\frac{30}{6}$ 52 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{1}{7}$ 52.

Kl. ca. 22⁰⁰ grundstødte D. V under en frisk V.-lig brise med Ø.-gående strøm ved Læsø NV.-rev. D. $\frac{1}{7}$ kl. ca. 14⁰⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

82. S/S MÜNSTER af Flensburg, 299 B. R. T. På rejse fra Flensburg til Helsingfors med salpeter.

Grundstødt d. $\frac{4}{7}$ 52 i Flensborg Fjord.

Politirapport dat. $\frac{5}{7}$ 52.

Kl. ca. 23⁴⁰ grundstødte M. ved Kohagen. D. $\frac{5}{7}$ kl. 10¹⁰ kom M. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være diset vejr.

83. M/S MARIE af Hamburg, 104 B. R. T. På rejse fra Kalundborg til Lübeck med kisaske.

Grundstødt d. $\frac{7}{7}$ 52 i Svendborgsund.

Strandingsindberetning dat. $\frac{7}{7}$ 52.

Kl. 22³⁰ grundstødte M. under en let SØ.-lig brise ved Grønneodde. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at et af fyrene var slukket.

84. SM. CLEMENS af Aarhus, 173 B. R. T. Bygget 1898 af stål. På rejse fra Vejle til Hammerhavnen i ballast.

Grundstødt d. $\frac{25}{7}$ 52 ved Fyns N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{20}{7}$ 52. Søforklaring i Aarhus d. $\frac{30}{7}$ 52.

Kl. 08¹⁵ passerede C. i klart vejr under en svag Ø.-lig brise lysspirtønden på 55°39'N. 10°31'7 Ø., hvorefter der styredes Ø. $\frac{1}{2}$ N. Kl. 08⁴⁰ tog skibet grunden på Lillegrund og blev stående. Kl. 23³⁰ kom C. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at rorsmanden blev blændet af solen og derved styrede forkert.

85. S/S FLYNDERBORG af København, 2343 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra New York til Montreal.

Grundstødt d. $\frac{26}{7}$ 52 på St. Lawrencefloden.

Søforklaring i Quebeck d. $\frac{5}{8}$, $\frac{6}{8}$ og $\frac{7}{8}$ 52.

Kl. 22³⁸ passerede F., der havde lods om bord, Red Islet fyrskib tæt om stb., hvorefter kursen ændredes til stb. Da et fyr, som viste 4 blink, og som før passagen af Red Islet fyrskib sås om stb., nu sås om bb., ændredes kursen til bb. Kl. 22⁴⁵ mærkedes kraftige stød i bunden af skibet, og maskinen beordredes stoppet og kl. 22⁴⁶ fuld kraft bak. Kl. 22⁴⁷ stoppedes maskinen, hvorefter der ankedes. En undersøgelse viste, at tank nr. 7 om stb. var fuld af vand. En radarpejling af Red Islet fyr viste, at fyret havdes i rv. 192°, afstand 2,1 sm.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at lodsens efter passagen af Red Islet fyrskib ændrede kurs til stb.

86. SM. ANNE II af Hamburg, 113 B. R. T. På rejse fra Kiel til Haderslev i ballast.

Grundstødt d. $\frac{2}{8}$ 52 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{8}$ 52.

Kl. 17³⁰ grundstødte A.II i byget vejr med N.-gående strøm ved Vester Hage. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

87. S/S SERAMPOR af København, 7749 B. R. T. Bygget 1945 af stål.

Grundstødt d. $\frac{9}{8}$ 52 i Mazatlan havn.

Søforklaring i Long Beach, Californien, d. $\frac{11}{8}$ 52.

Kl. ca. 17⁰⁵, da S., der havde lods om bord, under en hård indgående strøm med bb.s anker i bund var ved at svinge rundt i Mazatlan havn for at få stb.s side langs kaj, tog agterenden grunden på en ikke-afmærket mudderpulle midt i havnen og blev stående. Kl. 18¹⁹ kom S. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet er grundstødt på en pulle af ukendt tilstedeværelse.

88. SM. ANNA af Skärhamn, 181 B. R. T. På rejse fra Rundviksverken til Horsens med træ.

Grundstødt d. $\frac{18}{8}$ 52 ved Fyns N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{19}{8}$ 52.

Kl. 11⁰⁰ grundstødte A. under en NØ.-lig brise med S.-gående strøm på Lillegrund. D. $\frac{19}{8}$ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

89. M/S TERNAN af Thorshavn, 207 B. R. T. Bygget 1943 af eg og fyr. På rejse fra Vaag til Kvalbø med passagerer og stykgods.

Grundstødt d. $\frac{22}{8}$ 52 ved Syderø.

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. $\frac{23}{8}$ 52.

Kl. 07⁰⁰ afgik T. fra Vaag. Da skibet ankom til Kvalbøfjord, sås det, at der inde i fjorden stod en tågebanke, der stadig blev tættere. Der sejlede med $\frac{3}{4}$ fart langs den S.-lige bred i 8 minutter, hvorefter der styredes tværs over fjorden. Umiddelbart efter, kl. ca. 09³⁰, grundstødte skibet på Flesen. Kl. ca. 17²⁵ kom T. flot ved fremmed hjælp.

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

90. S/S DIONE af Porsgrunn, 1586 B. R. T. På rejse fra Porsgrunn til Randers med salpeter.

Grundstødt d. $27/8$ 52 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $27/8$ 52.

Kl. 05⁴⁵ grundstødte D. under en SSV.-lig brise med regnbyger og N.-gående strøm på Baaels Rev. D. $28/8$ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

91. S/S PANKAKOSKI af Helsingfors, 4138 B. R. T. Bygget 1909/44 af stål. På rejse fra Kemi til Boston, U.S.A., med papirmasse.

Grundstødt d. $5/9$ 52 ved Saltholms V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $5/9$ 52.

Kl. 03²⁰ grundstødte P. under en NØ.-lig brise med N.-gående strøm og usigtbart vejr på Smaagrundene. D. $8/9$ kl. 07⁰⁰ blev skibet bragt flot af en bjergningsdamper, efter at ca. 450 tons af ladningen var blevet lægtret.

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

92. M/S DUNJA af København, 259 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Hobro til Rønne i ballast.

Grundstødt d. $6/9$ 52 i Mariager Fjord.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $11/9$ 52.

Kl. 20⁰⁰, da D. befandt sig ud for Langplet, navigeredes der ved hjælp af skibets projektør. Herunder mistedes en af prikkerne i løbets bb.s side, og umiddelbart efter tog D. grunden ca. 200 m fra land og blev stående. D. $8/9$ kom D. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at en af prikkerne på grund af mørket ikke er blevet observeret, og at skibet derved er kommet for langt over i løbets S.-lige side.

93. M/S CAP. PIERO BLESSI af Graasten, 167 B. R. T. Bygget 1946 af stål. På rejse fra Nørresundby til Stralsund i ballast.

Grundstødt d. $13/9$ 52 Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $13/9$ 52.

Kl. 21⁰⁰ grundstødte C.P.B. ved Langelandsfyret Ø. for Mou Bro i stille klart vejr med Ø.-gående strøm. Skibet kom senere flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

94. M/S FRIESLAND af Delfzijl, 180 B. R. T. På rejse fra Karlstad til Delfzijl med træ.

Grundstødt d. $13/9$ 52 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $13/9$ 52.

Kl. ca. 05⁰⁰ grundstødte F. i stille, tåget vejr med V.-gående strøm N. for Hesteskoen. Samme dag kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

95. SM. FREJDIG af København, 99 B. R. T. Bygget 1909 af stål. På rejse fra Faxe Ladeplads til Barsø med gødningskalk.

Grundstødt d. $15/9$ 52 i Lillebælt.

Søforklaring og søforhør i Odense d. $24/9$ 52.

Kl. ca. 06⁰⁰ passerede F. under en jævn NØ.-lig brise med regntykning N. om Lyø, hvorefter kursen sattes $1/2$ sm. S. om den røde 1-kost på Lillegrunden. Strømmen var S.-gående. Kl. 07⁴⁵ grundstødte skibet på Hesteskoen. Kl. 15⁰⁰ kom F. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

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

96. M/S ELIN S. af Svendborg, 498 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Struer til Bremen med myremalm.

Grundstødt d. $17/9$ 52 i Limfjorden.

Søforklaring i Aarhus d. $24/9$ 52.

Kl. 17¹⁰, da E.S., der havde lods om bord, og hvis motor gik for halv kraft frem, under en hård VNV.-lig kuling med stærk Ø.-gående strøm befandt sig ud for den Ø.-lige indsejling til Sælhundeholmløbet, mistede skibet styringen. Roret lagdes hårdt stb., men E.S. fortsatte med at dreje bb. over og tog kort efter grunden i den S.-lige del af sejlløbet. D. $18/9$ kl. 16⁴⁵ kom skibet flot ved hjælp af en redningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene i forbindelse med den omstændighed, at E.S. på grund af den ringe vanddybde mistede styringen.

97. SM. FREJA af Rønne, 68 B. R. T. Bygget 1897 af stål. På rejse fra Vejle til Kallundborg i ballast.

Grundstødt d. $18/9$ 52 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $27/9$ 52.

Kl. ca. 00⁴⁵ passerede F. under en let til jævn V.-lig brise Rosenvold Hage, hvorefter der styredes Ø. $1/2$ S. Kl. ca. 01⁴⁰ grundstødte F. på Bjørnsknude Rev. Kl. 09⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

98. SM. KALLY af Stubbekøbing, 53 B. R. T. Bygget 1894 af eg. På rejse fra cementfabrikken Dania, Mariager Fjord, til Nakskov med cement.

Grundstødt d. $19/9$ 52 ved Fyns N.-kyst.

Søforklaring i Køge d. $24/9$ 52.

Kl. 07⁰⁰ passerede K. under en V.-lig kuling Lushage. Herfra styredes S.t.V. Nogen tid efter observeredes Lillegrund l.- og kl.-tønde om bb., og roret lagdes hårdt bb. Kort efter — kl. 07⁴⁵ — tog skibet grunden på Lillegrunden og blev stående. K. er senere kommet flot, efter at en del af ladningen var blevet kastet over bord.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning i forbindelse med den omstændighed, at den vagthavende blev blændet af solen.

99. M/S ELLEN MÆRSK af København, 4904 B. R. T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Miri, Nord Borneo, til Hongkong med stykgods.

Grundstødt d. $20/9$ 52 i Det kinesiske Hav.

Søforklaring i Kobe d. $11/10$ 52.

D. $19/9$ kl. 16⁰⁰ pejledes Baram fyr i rv. 102°, afstand 7 sm. Der styredes rv. 342°, og det blæste en svag V.-lig brise. D. $20/9$ kl. 00⁰⁹ sås på radarskærmen nogle svage lysprikker tæt til venstre for centret. Roret lagdes straks hårdt stb., men kl. 00¹⁰, da E. var drejet ca. 80°, tog skibet grunden på Louisa Reef og blev stående. Om eftermiddagen anstilledes observationer, der viste, at revet tilsyneladende lå 4 sm. Ø.-ligere end angivet i det af skibet benyttede engelske søkort.

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

100. S/S PLUTO af København, 162 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra København til Portsmouth.

Grundstødt d. $26/9$ 52 i Smaalandsfarvandet.

Søforhør i København d. $14/11$ 52.

Kl. 07¹⁰ passerede P. under en SSV.-lig kuling Storstrømsbroen, hvorefter der styredes en kurs, som ville føre skibet ca. 200 m S. om den røde l-kost på Masnedø Kalv, der passeredes kl. 07²⁰. Kort efter ændredes kursen til N.t.V. $3/4$ V., og kl. 07²⁵ tog P. grunden på V.-siden af Masnedø Kalv og blev stående. Kl. 07⁴⁰ kom skibet flot ved egen hjælp og fortsatte rejsen. Ved grundstødningen fik skibet skruen beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at kursen ændredes for tidligt.

101. SM. EIRENE af Fredericia, 86 B. R. T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra København til Aalborg med asbest.

Grundstødt d. $29/9$ 52 på Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Fredericia d. $30/12$ 52, d. $3/1$ og d. $14/1$ 53.

Kl. ca. 03³⁰, da E. befandt sig tværs af Mov bro i fyrlinien fra Egenseklosterskov ledelys og skulle til at dreje ind i Frydenstrand fyrlinie, varskoede udviggen, at han mente, at se Frydenstrand ledelys overet. Føreren, der stod til rors, gav imidlertid mere stb. ror, hvorefter skibet grundstødte i den N.-lige side af løbet. Kl. ca. 05⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at kursen for tidligt ændredes til stb.

102. SM. ANNA MARGRETHE af Ballen, 48 B. R. T. Bygget 1891 af eg. På rejse fra Wismar til Odense med kali.

Grundstødt d. $2/10$ 52 ved Fyns N.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Odense d. $4/10$ 52.

Kl. ca. 09¹⁵ passerede A.M. Gabet, hvorefter føreren gik ned for at smøre motoren. Da føreren ca. 5 minutter senere kom op, var skibet kommet på den forkerte side af afmærkningen. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter tog A.M. grunden ved Dræby Kvissel. Ca. 1 time senere blev skibet bragt flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

103. SM. HJEMMET af Stege, 45 B. R. T. Bygget 1891 af eg. På rejse fra Rudkøbing til Aarhus med rapsfrø.

Grundstødt d. $\frac{6}{10}$ 52 ved Samsøs V.-kyst: *forlist*.

Strandingsindberetning dat. $\frac{7}{10}$ 52. Søforhør i Kalundborg d. $\frac{11}{10}$ 52. Forlisanmeldelse dat. Nordenbro d. $\frac{21}{10}$ 52.

Kl. ca. 15⁰⁰ passerede H. under en SSV.-lig kuling med regndis Fynshoved. H. gik for sejl alene, idet motoren ikke kunne anvendes, da der var kommet rapsfrø i motorpumpen. Kort efter viste det sig, at fartøjet var blevet læk, og der pumpedes med korte mellemrum. Kl. ca. 18³⁰ passeredes Kolby Kaas. Da det ikke lykkedes at tilkalde hjælp med tågehornet, forsøgte det at løbe ind i havnen ved egen hjælp. H. drev imidlertid forbi havnen og ind mod land. Herunder kom H. så tæt til kysten, at der ikke var plads til at halse rundt, og bb.s anker blev derfor sat med en. 30 favne kæde. Ankeret kunne dog ikke holde, og H. drev stadig mod land og tog kl. ca. 19⁴⁵ grunden ca. 600 m. N. for Kolby Kaas og blev stående. De tre ombordværende roede i land i jollen. Fartøjet er senere blevet vrag.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

104. SM. JOHANNE af Rønne, 52 B. R. T. Bygget 1900 af eg. På rejse fra Kolding til Egernsund i ballast.

Grundstødt d. $\frac{8}{10}$ 52 ved Als' Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{10}$ 52. Søforklaring i Bogense d. $\frac{14}{10}$ 52.

Kl. ca. 16⁰⁰ passerede J. under en jævn VNV.-lig brise med regnbyger den røde 2-kost ved Raade Grund, hvorefter der i ca. 10 minutter styredes S. Derefter styredes SSØ. Kl. ca. 17⁴⁵ sås om bb. et sømærke, som i regntykningen antoges for at være den hvide 3-kost ved Hesteskoen. Kort efter sås om stb. en kost, der antoges for at være rød. Samtidig tørnede skibet hårdt mod grunden og blev stående. I løbet af natten friskede vinden, og skibet huggede hårdt i grunden. D. $\frac{9}{10}$, da det blæste en stiv VNV.-lig kuling, og skibet var halvt fuld af vand, afbrændtes nødblus, og nødraketter affyredes. Kl. ca. 14⁰⁰ blev besætningen — 2 mand — bragt i land af et fiskefartøj. D. $\frac{11}{10}$ blev J. bragt flot af et bjergningsfartøj og bugseret til Bogense for reparation.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes regntykning.

105. SM. CREMON af Dornbosch, 78 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Svaneke med cinders.

Grundstødt d. $\frac{13}{10}$ 52 i Ulvsund.

Strandingsindberetning dat. $\frac{15}{10}$ 52.

Kl. 17³⁰ grundstødte C. under en N.-lig kuling ved Hagegrunden. Skibet er senere kommet flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

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

106. M/S JOHN af Hamburg, 118 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Randers i ballast.

Grundstødt d. $\frac{13}{10}$ 52 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{14}{10}$ 52.

Kl. ca. 05⁰⁰ grundstødte J. under en let til jævn NØ.-lig brise med regn ud for Stavns-hoved ved Bønnerup strand. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

107. M/S ROBERT af Rotterdam, 330 B. R. T. På rejse fra Wismar til Aalborg i ballast.

Grundstødt d. $\frac{16}{10}$ 52 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $\frac{17}{10}$ 52.

Kl. 23³⁰ grundstødte R. under en NØ.-lig brise med regnbyger og V.-gående strøm ved Engense Hage. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp.

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

108. M/S LISA af Hamburg, 233 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Bremen til Odense med koks.

Grundstødt d. $\frac{17}{10}$ 52 ved Fænø.

Søforhør i Odense d. $\frac{21}{10}$ 52.

Kl. 04¹⁴ befandt L. sig i skæringspunktet for Tvinsbjerg og Fænø fyrs hvide vinkler. Her fra styredes mod Fænø fyr. Kl. 05¹⁴ blev det pludseligt tåge. Motoren sattes på langsomt frem, og loddet holdtes gående. Da vanddybden viste sig at være aftagende, kastedes motoren bak, men umiddelbart efter — kl. 05²⁰ — tog skibet grunden og blev stående. Kl. 18¹⁰ kom L. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

109. SM. NAUTA af Svendborg, 83 B. R. T. Bygget 1895 af stål. På rejse fra Horsens til København med kondenseret mælk.

Tørnet undervandshindring d. $\frac{17}{10}$ 52 ved Amagers Ø.-kyst.

Søforhør i København d. ²⁰/₁₀ 52.

Kl. 15⁵⁰ passerede N., hvis dybgang var ca. 7 fod, Stevns fyr i en afstand af ca. ³/₄ sm., hvorefter der styredes mv. NØ.t.N.¹/₂N., indtil sømærket »Dragør Tønde« passeredes nogle meter om bb. Derefter styredes mv. NØ. Strømmen var N.-gående. Kl. ca. 19⁴⁵, da skibet befandt sig ca. ¹/₂ sm. NV. t. V. af lystønde nr. 12A i Drogden, tørnede det med bb.s forskib hårdt en undervandshindring. Roret blev straks lagt stb., og der styredes mod ovennævnte lystønde. 10—15 minutter senere viste det sig, at der var vand i lukafet. Det lykkedes at holde N. flydende ved at øse, og kl. 22¹⁵ fortøjedes i Redhavnen, hvor en pumpe fra land rekvireredes.

Anm. Ministeriet må antage, at N. har rørt grunden ved Søndre-Røse, og at grundstødningen skyldes strømsætning.

110. SM. EIDER af Hamburg, 120 B. R. T. På rejse fra Holbæk til Hamburg med byg.

Grundstødt d. ²⁵/₁₀ 52 ved Turøs V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁵/₁₀ 52.

Kl. 02⁰⁰ grundstødte E. under en frisk SV.-lig brise ved Kidholm. Kl. 17⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp og fortsatte sejladsen.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være regndis.

111. SM. GERDA af Skive, 43 B. R. T. Bygget 1888 af fyr. På rejse fra Skarrehage til Faxø Ladeplads med molerbrokker.

Grundstødt d. ²⁷/₁₀ 52 i Smålandsfarvandet; forlist.

Søforklaring og søforhør i Næstved d. ³⁰/₁₀ 52.

Kl. ca. 06³⁰ passerede G. under en jævn VSV.-lig brise Omø Sund. Herfra styredes SØ. t. S. Vejret var diset med regntykning, og der loddedes jævnlige. Farten var 6 knob. Efter 1¹/₄ times sejlads ændredes kursen til ØSØ. Kl. ca. 08³⁰, ca. 5 min. efter at der var loddet ca. 14 m vand, sås den hvide 3-kost ved Venegrunden om stb., og umiddelbart efter tog skibet grunden og blev stående. Fartøjet er senere blevet vrøg.

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

112. S/S GUDRUN TORM af København, 1566 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra London til København med koks.

Grundstødt d. ²⁸/₁₀ 52 på Middelgrunden.

Strandingsindberetning dat. ²⁹/₁₀ 52. Søforhør i København d. ⁵/₁₁ 52.

Kl. 23⁰⁰ passerede G. T. under en hård SV.-lig kuling Svælget lystønde. Strømmen var N.-gående med 2—3 knobs fart. Straks efter sås forude om bb. det grønne sidelys fra et modgående skib, der over sit forreste toplys førte et rødt lys som signal for, at det på grund af sit dybgående ikke kunne vige fra løbets dybere del. G. T. trak nu over i sin stb.s side af sejlløbet, men holdt sig stadig i Trekronefyrns hvide vinkel. Efter at det andet skib var passeret ca. 50 m om bb., styrede G. T. 324°. Roret blev nu lagt hårdt bb., og skibet drejede til 315°. Under drejningen kom skibet over i Trekronefyrns grønne vinkel, og umiddelbart efter tog det grunden og blev stående. Ved daggry pejledes Søndrehoved Tønde i rv. 134⁰, afstand til agterskibet ca. 80 m. D. ³⁰/₁₀ kl. 21⁴⁵ kom G. T. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at ca. 80 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at G.T. i sin bestræbelse for at gå vel klar af det modgående skib er kommet for langt over i farvands Ø.-side.

113. M/S SKANSEODDE af Fredericia, 772 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Norrköping til Rotterdam med props.

Grundstødt d. ²⁹/₁₀ 52 ved Sveriges Ø.-kyst.

Søforklaring i Rotterdam d. ²⁰/₁₁ 52. Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. ¹¹/₁₂ 52.

Kl. 09⁵⁶ passerede S. under en jævn SSV.-lig brise med regnbyger og ringe sø Krongrundet fyr i ca. 40 m afstand. Synsvidden var ca. 3 sm., i bygerne dog mindre. Den sorte prik NV. for fyret var ikke på plads, og kl. 09⁵⁷ grundstødte skibet i sejlløbets V.-side. Kl. 11³⁵ kom S. flot ved egen hjælp. Skibet var tilsyneladende tæt og rejsen fortsattes. En senere undersøgelse har vist, at 16 bundplader og nogle bundstokke var blevet beskadiget.

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

114. SM. ELLA af Aalborg, 109 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Lübeck til Aalborg med salt.

Grundstødt d. ³¹/₁₀ 52 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹/₁₁ 52. Søforklaring i Nørresundby d. ⁵/₁₁ 52.

Kl. 16²⁷ passerede E. under en svag V.-lig brise med svag S.-gående strøm Sejro fyr i 2,5 sm.s afstand. Herfra styredes der NNØ. Vejret, der havde været tåget, klarede nu op, og motoren sættes på fuld kraft frem, hvorefter føreren gik under dæk og overlod vagten til bedstemanden, der fik ordre til at varsko føreren, hvis det atter blev tåge. Senere passerede

skibet flere tågebanker, og kl. 17⁵⁰ tog det grunden på Sjællands Rev og blev stående. Umiddelbart efter grundstødningen lå skibet N.t.Ø.^{1/2}Ø. an, og fyrbåken på Sjællands Rev pejledes i dv. NV.t.N. D. ^{1/11} kl. 18⁵⁵ blev E. bragt flot af et bjergningsskib, efter at 50—60 tons af ladningen var blevet kastet overbord. Skibet led kun ubetydelig skade ved grundstødningen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at bedstemanden undlod at varsko føreren, da det påny blev tåget.

115. M/S SCHICHAU af Bremerhaven, 199 B. R. T. På rejse fra Sluiskil til Fredericia med koks.

Grundstødt d. ^{31/10} 52 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ^{31/10} 52.

Kl. 07⁴⁵ grundstødte S. under en svag V.-lig brise med N.-gående strøm og tåge 0,75 sm. N. for Lillebæltsbroen. Kl. 20⁵⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp og fortsatte rejsen til Fredericia.

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

116. M/S FRIEDE af Delfzijl, 197 B. R. T. På rejse fra Odense til Helsingfors med foderskaller.

Grundstødt d. ^{5/11} 52 ved Falsters N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ^{5/11} 52.

Kl. 04¹⁰ grundstødte F. under en SV.-lig brise med Ø.-gående strøm i Porrebugten. D. ^{6/1} kl. 01⁰⁰ kom skibet flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være regndis.

117. S/S LILLEBORG af København, 1455 B. R. T. Bygget af stål. På rejse fra Huelva til Kalundborg med svovlkis.

Grundstødt d. ^{5/11} 52 på Elben.

Søforklaring i Svendborg d. ^{11/11} 52.

Kl. 19³⁰ passerede L., der havde lods om bord, Elbe 3 fyrskib. Strømmen var meget hårdt modgående. Kl. 19⁴⁵ blev det tåge. Kl. 21⁰⁰ passeredes den røde bøje ved Mittelgrund om bb. Kort efter lettede tågen lidt, og nogle ankerligere passeredes. Kl. 20¹⁹ tog skibet grunden på Stein Riff og blev stående. Ca. 2^{1/2} time senere kom L. flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

118. S/S LAURA DAN af Esbjerg, 1481 B. R. T. Bygget 1933 af stål. På rejse fra Mäntyluo to til Preston med cellulose.

Grundstødt d. ^{8/11} 52 ved Saltholms V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ^{11/11} 52. Søforhør i København d. ^{11/11} 52.

Kl. ca. 17⁵⁰ passerede L. D. under en N.-lig brise med dis og hård N.-gående strøm lys- og klokktønden pkt. 18 i rute 32 om bb. i en afstand af ca. 400 m, hvorefter der styredes 343° rv. mod lystønden pkt. 19 i rute 32. Da Nordre Røse fyr var tværs, sås forude om stb. 5 modgående skibe. Der drejedes stb. og senere, da skibene var passeret, bb. Kort efter, da lystønden pkt. 19 og fyrene på Middelgrunden ikke sås, blev der slået klar på maskin-telegraf, og radaranlægget og ekkoloddet startedes. Kl. 18⁰⁰ sås den hvide 2-kost SV. for Smaagrundene tæt om stb. Roret lagdes hårdt bb., men umiddelbart efter tog L. D. grunden og blev stående. D. ^{10/11} kl. 15¹⁵ kom skibet flot ved hjælp af bjergningsdampere, efter at en del af ladningen og ca. 40 tons brændselolie var blevet løst.

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

119. SM. FREDDY af Nakskov, 126 B. R. T. Bygget 1917 af stål. På rejse fra Oscarshamn til Augustenborg med træ.

Grundstødt d. ^{14/11} 52 i Grønsund.

Strandingsindberetning dat. ^{15/11} 52. Søforhør i Marstal d. ^{2/1} 53.

Kl. 19³⁰, da F. under en NNØ. -lig brise med klart vejr og medgående strøm befandt sig for V.-gående i Grønsund ud for ledefyrene på Haarbølle Pynt, ændredes kursen vest over i fyrlijen. Noget senere gik føreren under dæk. Da han ca. 3 minutter senere kom på dækket, havde skibet passeret vinkelfyret V. for Stubbekøbing, og umiddelbart efter grundstødte F. i Porrebugt. D. ^{16/12} kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren gik under dæk, netop da kursen skulle ændres.

120. Ff. DANNEBROG af Hvide Sande, 25 B. R. T. Bygget 1920 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hvide Sande med fisk.

Grundstødt d. $17/_{11}$ 52 ved Jyllands V.-kyst.

Politirapport dat. $18/_{11}$ 52.

Kl. ca. 15^{00} afsejlede D. fra en fiskeplads ud for Nymindegab ca. 6 sm. fra land, og kursen sattes mod Hvide Sande, idet der styredes ØNØ. Vejret var stille med tåge. Der loddedes, først med håndlodet, og senere, da dybden var aftaget til $1\frac{1}{2}$ —2 favne, med pejlestage. Farten nedsattes samtidig til 1 knob. Kursen ændredes efterhånden V.-over. Kl. ca. 15^{00} , da D. lå NNV. an, tog fartøjet grunden og blev stående. D. $18/_{11}$ kl. ca. 03^{00} kom D. flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

121. Finsk S/S KALLE, 2642 B. R. T. På rejse fra Beckton til København med koks.

Grundstødt d. $22/_{11}$ 52 på Middelgrunden.

Strandingsindberetning dat. $23/_{11}$ 52.

Kl. ca. 22^{00} grundstødte K. under en Ø.-lig vind med diset vejr og N.-gående strøm på Middelgrunden. D. $24/_{11}$ kom skibet flot ved hjælp af bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være diset vejr.

122. Ff. LADY af Esbjerg, 35 B. R. T. Bygget 1938 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Rønne til fiskeplads i Østersøen.

Grundstødt d. $22/_{11}$ 52 ved Gotska Sandöns V.-kyst.

Søforklaring i Esbjerg d. $9/_{3}$ 53.

Kl. ca. 18^{00} sås forude fyret på Gotska Sandöns NV.-pynt, hvorefter der styredes NNØ., således at nævnte fyr holdtes om styrbord. Kl. ca. 20^{00} tog fartøjet under en svag SØ.-lig luftning med rolig sø grunden ved NV.-pynten af Gotska Sandön på $58^{\circ}23'N$. $19^{\circ}12'Ø$. og blev stående. D. $23/_{11}$ kl. 07^{00} kom L. flot ved hjælp af et andet fiskefartøj. L., der havde fået lette bundskader, sejlede derefter til Frederikssund på Gotland for reparation.

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

123. Ff. STJERNEN af Vejle, 8 B. R. T. Bygget 1914 af eg og fyr. På rejse fra Vejle til Frederikshavn.

Grundstødt d. $22/_{11}$ 52 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforhør i Sæby d. $28/_{11}$ 52.

D. $21/_{11}$ kl. 21^{05} passerede S., der styrede N. efter kompasset, under en S.-lig brise med N.-gående strøm og dis Østre Flak fyrskib, og d. $22/_{11}$ kl. ca. 00^{00} passeredes et fast, hvidt lys, der antoges for at være Læsø Rende fyrskib. Ca. 20 minutter senere sås Nordre Rønner fyr, og der holdtes lidt V.-ligere. Der sås nu om bb. et lysskær, som antoges for at være Sæby, og kursen lagdes atter V.-ligere. Kl. 00^{45} tog S. grunden på N.-siden af Stensnæs ud for Voersaa. Besætningen — 2 mand — reddedes ved hjælp af en båd fra land. Fartøjet, der led alvorlig skade ved grundstødningen, er senere blevet bragt flot.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes dis og strømsætning i forbindelse med ukendskab til farvandet.

124. S/S LYSAKER IV af Oslo, 1551 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Stettin til Horsens med kul.

Grundstødt d. $27/_{11}$ 52 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $27/_{11}$ 52.

Kl. 07^{02} grundstødte L. IV i sigtbart vejr med N.-gående strøm ved Nordre Røse. D. $28/_{11}$ kl. 03^{00} kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

125. M/S ALS af Sønderborg, 52 B. R. T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Skjoldnæs til Aabenraa med ral.

Grundstødt d. $1/_{2}$ 52 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforhør i Aabenraa d. $9/_{12}$ 52.

Kl. 15^{30} passerede A. i diset vejr Varnæs, hvorfra der styredes mod Aabenraa. Efterhånden satte en tåge, der stadig blev tættere, ind. Kl. 16^{30} sås den hvide 3-kost S. for havnen, og kursen forandredes til NV.t.N. Der fortsattes på denne kurs i ca. 5 minutter, hvorefter det ved hjælp af lys i land konstateredes, at skibet var uden for sejlrenden. Motoren sattes på bak, men umiddelbart efter — kl. 16^{45} — tog A. grunden og blev stående. Kl. ca. 21^{00} kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

126. Ff. KITTEN af Rønne, 16 B. R. T. Bygget 1950 af eg og bøg. På fiskeri i Østersøen.

Grundstødt d. $2/_{12}$ 52 ved Gotlands SØ.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $8/_{1}$ 53.

Kl. 22⁰⁰ passerede K. under en hård VSV.-lig kuling med snebyger lys- og fløjtetønden S. for Hoburg Rev om bb. i en afstand af $\frac{3}{4}$ sm., hvorefter der styredes ØNØ. Farten var ca. 7 knob. Kl. 23⁰⁰ ændredes kursen til NNØ. samtidig med, at motoren sættes på langsomt frem. Kl. 23¹⁵ stoppedes motoren, og der loddedes 5—6 fv. Kl. 23³⁰ tog fartøjet grunden på revet ved Ytterholmen og blev kort efter af søen sat ind over revet. D. $\frac{4}{12}$ kl. ca 10⁰⁰ kom K. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antages, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

127. Ff. JENS SKELMOSE af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1937 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Esbjerg til fiskeplads i Nordsøen.

Grundstødt, kollideret d. $\frac{6}{12}$ 52 i Graadyb

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $\frac{13}{12}$ 52.

Kl. 6⁵⁰ afgik J. S. fra Esbjerg. Det blæste en let SSV.-lig brise med SV.-lig dønning og N.-gående strøm. Da J. S. nærmede sig lystønden D i den N.-lige side af den gravede rende i Graadyb, sås forude i nærheden af lystønden et stilleliggende skib, der senere viste sig at være sandpumper »Thyborøn« af Lemvig, og længere ude et skib for indgående. J. S. sagtede farten for at lade det indgående skib passere T., men da der syntes at blive tilstrækkelig plads, besluttedes det at passere syd om T. Da J. S. kl. ca. 07⁴⁵ befandt sig ca. 30 fv. Ø. for lystønden, sås T. svinge bb. over samtidig med, at side- og toplanterne tændtes. J. S.s ror blev nu lagt stb., men 1—2 minutter senere tog J. S. grunden i den N.-lige side af sejlløbet. J. S. kom kort efter flot ved egen hjælp, men tørnede herunder mod T.s stævn og blev en del beskadiget.

Af den af T.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl. ca. 07³⁰, da dette skib lå opankret i den N.-lige side af renden ca. 150 m V. for lystønde D med stævnen Ø. i og med stb.s anker noget ude i sejlløbet uden lanterneføring, men med dækslysene tændt, påbegyndtes indhivning af ankeret. Da T. begyndte at svinge ud i sejlløbet, tændtes side- og toplanterne. Kort efter sås J. S. gå på grund ca. 20 m Ø. for T., og da fartøjet kort efter kom flot, tørnede det mod stævnen af T.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes dels, at T. ikke førte forskriftsmæssige ankerlanterner, dels at T.s side- og toplanterne blev tændt, før skibet var let.

128. SM. ERLAND af Graasten, 135 B. R. T. Bygget 1943 af eg og bøg. På rejse fra Porsgrunn til Egersund med kalksalpeter.

Grundstødt d. $\frac{9}{12}$ 52 ved Læsø.

Søforklaring og søforhør i Egersund d. $\frac{7}{1}$ 53.

Kl. 04⁰⁰ passerede E. i let tåge Skagens Rev fyrskib, hvorefter der styredes S. $\frac{1}{4}$ V. Kl. 07⁴⁰ loddedes 20 favne vand uden bund, og kl. 08³⁸ ankredes der for bb.s anker. Kl. 12²⁰ var tågen lettet så meget, at rejsen kunne fortsættes med langsom fart. Kl. 13³⁰ var tågen blevet tæt, og der ankredes igen. Kl. 14⁵⁵ fortsattes rejsen atter, og kl. 15¹⁵ tog skibet grunden på Læsø NV.-rev og blev stående. Kl. 21⁰⁰ kom E. flot ved egen hjælp.

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

129. S/S VIRGINIA af København, 5348 B. R. T. Bygget 1920 af stål. På rejse fra Lissabon til København med stykgods.

Grundstødt d. $\frac{9}{12}$ 52 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{10}{12}$ 52. Søforhør i København d. $\frac{30}{12}$ 52.

Kl. 12²⁷ passerede V. i usigtbart vejr med S.-gående strøm fyrskibet »Kattegat S.«, hvorefter der styredes rv. 132°. Farten var ca. 8 knob.. Kl. 13²⁹ hørtes tågesignalet fra fyrskibet »Svinbådan« tværs om bb., og Helsingborg radiofyr pejledes ret forude. Kl. 14⁰⁰ mindskedes farten til halv kraft. Kl. 14¹⁵, da V. efter bestikket havde passeret Lappegrundens fyrskib, stoppedes maskinen. Kl. 14¹⁸ hørtes et tågesignal, der antoges for tågesignalet fra Kronborg, tværs om stb., og da Helsingborg radiofyr samtidig hørtes meget kraftigt, ændredes kursen til S. samtidig med, at maskinen beordredes langsomt frem. Kl. 14²³ sås en rød kost ret forude, og roret lagdes hårdt bb. samtidig med, at maskinen beordredes fuld kraft frem. Da sømærket nu identificeredes som den røde 2-kost N. for Lappegrunden, beordredes maskinen fuld kraft bak, men kl. ca. 14²⁶ tog skibet grunden på Lappegrunden og blev stående. D. $\frac{11}{12}$ kl. 17⁴⁵ kom V. flot ved hjælp af bjergningsdampere, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet kan ikke afvise muligheden af, at grundstødningen kunne have været undgået, såfremt loddet var holdt gående under den formodede passage af fyrskibet.

130. SM. MARIE af Aarhus, 35 B. R. T. Bygget 1901 af eg og bøg. På rejse fra Bagenkop til Aarhus i ballast.

Grundstødt d. $\frac{10}{12}$ 52 ved Fyns Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{12}{12}$ 52. Søforhør i Aarhus d. $\frac{19}{12}$ 52.

Kl. 17⁰⁷ passerede M. under en jævn SV.-lig brise Knudshoved i en gisset afstand af $\frac{1}{2}$ sm., hvorefter der styredes N.t.V. $\frac{1}{2}$ V. Farten var ca. 6 knob. Under den videre sej-

lads blev det stadig mere diset, og da skibet efter bestikket var ud for Stavres Hoved, sås kun Romsø fyr, der var meget svagt. Sejladsen fortsattes ind i Romsø Sund, og kl. ca. 19⁰⁰ grundstødte M. på Romsø V.-rev. D. 12/12 kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper, hvorefter der sejledes til Kalundborg for dykkerundersøgelse.

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

131. SM. ERLAND af Graasten, 135 B. R. T. Bygget 1943 af eg og bøg. På rejse fra Porsgrunn til Egersund med kalksalpeter.

Grundstødt d. 11/12 52 ved Fyns V.-kyst; *tørnet mole* i Strib havn.

Strandingsindberetning dat. 15/12 52. Søforklaring og søforhør i Egersund d. 7/1 53.

Kl. 05²⁰ passerede E. i klart vejr Æbelø fyr i en afstand af ca. 1,5 sm. Der styredes VSV. Under sejladsen blev det diset vejr, og kl. 08⁰⁰ grundstødte skibet ud for Strib. D. 12/12 kl. 16³⁰ kom E. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret, og sejlede ind til Strib havn. Under manøvrer for at fortøje svigtede motoren, da den blev sat på bak, og skibet tørnede mod kajen med stb.s bov og fik en del ovenbordsskade.

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

132. Patrouillebåd Y 349 af Sønderborg, 32 B. R. T. På rejse fra Sønderborg til København.

Grundstødt d. 11/12 52 ved Langelands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 15/12 52.

Kl. ca. 18⁵⁰ grundstødte Y 349 under en SV.-lig kuling med regndis og NØ.-gående strøm i Ristingebugten ud for Piledyb ca. 50 m fra kysten. D. 13/12 kl. ca. 15³⁰ kom fartøjet flot ved hjælp af et bjergningsfartøj, hvorefter det bugseredes til Sønderborg.

133. S/S EMDEN af Hamburg, 699 B. R. T. På rejse fra København til Hamburg i ballast.

Grundstødt d. 12/12 52 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 12/12 52.

Kl. 03⁴⁵ grundstødte E. i tæt tåge ca. 400 m N. for Mande Hoved. Skibet kom senere flot ved hjælp af en bjergningsdamper, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

134. M/S SHELL I af Korsør, 131 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra København til Rudkøbing med olie.

Grundstødt å. 12/12 52 i Grønsund.

Søforhør i København d. 5/1 53.

Kl. 01¹⁵ passerede S. I i diset vejr under en SSV.-lig kuling med tilsvarende sø Tolke-dyb lys- og fløjtetønde. Noget senere, mens skibet befandt sig i fyrlinien fra Lægehuk ledefyr, blev det tæt tåge. Farten mindskedes til langsom, og der gjordes klar til at ankre. Kl. ca. 01³⁰ passeredes lystønden SV. for Ny-Tolk, og kursen ændredes til mv. VNV. Ca. 10 minutter senere grundstødte S. I ca 400 m NNØ. for den hvide 2-kost N. for Gamle-Tolk. Kl. ca. 10¹⁵ kom skibet flot ved fremmed hjælp og vendte derefter tilbage til København.

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

135. M/S ADDA af Abbenfleth, 218 B. R. T. På rejse fra Aalborg til Svendborg med landbrugsprodukter.

Grundstødt d. 14/12 52 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 14/12 52.

Kl. 07⁰⁰ grundstødte A. under NV.-lig vind med diset vejr og Ø.-gående strøm ved Egense Hage. Kl. ca. 16⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

136. SM. RUNA af Fakse Ladeplads, 100 B. R. T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra København til Wismar.

Grundstødt d. 14/12 52 ved Tysklands N.-kyst.

Søforklaring d. 23/12 52 i Store Heddinge.

Kl. ca. 02¹⁵, da R. under en NØ.-lig kuling befandt sig ud for Timmendorff fyr, styrende SV. t. V., blev det snetykning, hvorfor der holdtes ud til søs. Ca. 1 time senere, da vejret klarede op, sås Timmendorff fyr igen, og der styredes atter ind mod land. Lidt senere, da skibet befandt sig i Golwitz fyrs hvide vinkel, opdagedes, at lyset, der antoges for Timmendorff fyr, hidrørte fra et vagtskib. Roret lagdes stb., men umiddelbart efter grundstødte R. Lidt senere kom skibet flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene i forbindelse med den omstændighed, at Timmendorff fyr ikke var tændt.

137. Ff. DUEN af Frederikssund, 1 B. R. T. På rejse fra Frederikssund til Frederikshavn.

Grundstødt d. $16/_{12}$ 52 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $16/_{12}$ 52.

Kl. 10^{00} grundstødte D. under en jævn til frisk SØ.-lig brise med N.-gående strøm og diset vejr N. for Glatved udskibningsbro. Ved hjælp fra land blev fartøjet halet op på stranden.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være motorstop.

138. S/S INGER af Helsingfors, 1383 B. R. T. På rejse fra Holbæk med bomuldsfrøkager.

Grundstødt d. $10/_{12}$ 52 ved Fyns N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $17/_{12}$ 52.

Kl. 21^{00} grundstødte I. under en SSV.-lig vind med diset vejr og svag V.-gående strøm på Lillegrunden. D. $17/_{12}$ kl. ca. 11^{00} kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at I., da skibet rundede lys- og klokketønden ved grunden, måtte ændre kurs for et modgående fartøj.

139. M/S MERIGBAKKI af Bergen. På rejse fra Odense til Stralsund i ballast.

Grundstødt d. $16/_{12}$ 52 ved Agersøs S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $24/_{12}$ 52.

Kl. 22^{30} grundstødte M. under en stiv SSØ.-lig kuling ved Agersø SV. for Helleholm fyr. D. $17/_{12}$ kl. ca. 01^{00} kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

140. M/S KNØSEN af Odense, 86 B. R. T. Bygget 1924 af stål.

Grundstødt d. $17/_{12}$ 52 i Skagen havn.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $23/_{1}$ 53.

Kl. ca. 02^{00} , da K. lå fortøjet på den S.-lige side af stenmolen mellem det nye bassin og den gamle havn med trosser i land og varp ud i bassinet forude, friskede det op fra SV. til hård kuling og storm, og forskibet blev presset ind på stenene. D. $18/_{12}$ kom K. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

141. Ff. KÜHLUNGSBORN af Sassnitz, 27 B. R. T. På rejse fra fiskeri i Østersøen.

Grundstødt d. $17/_{12}$ 52 ved Bornholms Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $17/_{12}$ 52.

Om natten, da K. under en frisk til hård SSØ.-lig brise med N.-gående strøm lå opankret ud for Neksø, sprængtes ankerkæden, hvorefter fartøjet kl. 05^{00} , da motoren ikke kunne startes, drev ind på grund ud for molen ved Søndre Hamre. Fartøjet er senere blevet bragt flot.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

142. Ff. LIS af Skagen, 8 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Hirtshals.

Grundstødt d. $17/_{12}$ 52 ved Jyllands NV.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $18/_{12}$ 52. Strandingsforhør i Frederikshavn d. $20/_{12}$ 52. Søforklaring i Skagen d. $29/_{12}$ 52.

D. $16/_{12}$ kl. ca. 19^{00} ankrede L. under en jævn SØ.-lig brise N. for signalstationen på Skagen. I Løbet af natten friskede det op til hård kuling og en storm fra ØSØ., og d. $17/_{12}$ kl. ca. 03^{00} sprængtes ankertrossen, hvorefter fartøjet med motoren blev holdt gående op mod vind og sø. Ved daggry blev fiskegrejerne bjerget, og der styredes mod Hirtshals. Kl. ca. 12^{00} begyndte motoren at sætte ud. En undersøgelse viste, at brændselsolien var løbet ud af en lækage, og at tanken var næsten tom. Under forsøg på at opnå forbindelse med land, tog fartøjet grunden ud for Kandestederne. Motoren sattes på fuld kraft bak, men stoppede, og L. blev af brændingen sat ind over 1. revle. Besætningen — 3 mand — vadede i land.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

143. SM. REGINA af Brake, 141 B. R. T. På rejse fra Horsens til Bandholm i ballast.

Grundstødt d. $17/_{12}$ 52 ved Fyns N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $18/_{12}$ 52

Kl. 06^{45} grundstødte R. under en hård SSØ.-lig kuling med snebyger tæt SV. for Ene-bærodde fyr. D. $18/_{12}$ kl. 07^{45} kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

144. S/S SKJELSKØR af Skælskør, 49 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Agersø til Skælskør med post og passagerer.

Grundstødt d. $17/_{12}$ 52 ved Sjællands V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Skælskør d. $8/_{1}$ 53.

Kl. ca. 17⁰⁰ afsejlede S. fra Vasebro i Skælskør Fjord. Strømmen var hårdt udgående, vandstanden under daglig vande, og det blæste en frisk SØ.-lig brise. Ca. 4 minutter efter afsejlingen blev det snetykning. Umiddelbart efter tog skibet grunden i bb.s side af løbet, men gled hurtigt af igen. Rejsen fortsattes for langsom fart under brug af projektør, men farvandsafmærkningen kunne ikke ses, og S. tog flere gange grunden og blev til slut stående i løbets stb.s side mellem 3. og 4. kost fra Vasebro. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

145. M/S JAVA af Rotterdam, 341 B. R. T. På rejse fra Antwerpen til Randers med foderstoffer.

Grundstødt d. 19/12 52 ved Sjællands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 20/12 52.

Kl. 07³³ grundstødte J. under en svag SØ.-lig brise med tæt tåge og NV.-gående strøm på Badstuerøvet. Skibet er senere bragt flot ved hjælp af bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

146. SM. ERLAND af Graasten, 135 B. R. T. Bygget 1943 af eg og bøg. På rejse fra Flensburg til Holbæk med koks.

Grundstødt d. 20/12 52 ved Sjællands NV.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 20/12 52. Søforklaring i Holbæk d. 29/12 52.

Kl. 10⁴⁵ passerede E. under en jævn SV.-lig brise i let diset vejr Sejro fyr i en afstand af ca. 3 sm. Der styredes NØ. 1/2 Ø., og kl. 11⁰⁰ passeredes lys- og fløjtetønden på 55°58'2" N. 11°00'8" Ø. (pkt. 23 i rute 28) om bb. Kl. 11³⁰ passeredes »Kattegat SV.« fyrskib om bb. i en afstand af ca. 1/4 sm., og kursen ændredes til Ø. t. S. Kl. 12³⁰ grundstødte E. på Sjællands Rev tæt ved Baadeløbet. D. 21/12 kl. ca. 01³⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

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

147. Ff. DANA af Neksø. Bygget 1937 af eg. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Neksø med fisk.

Grundstødt d. 21/12 52 ved Christiansø.

Søforklaring og søforhør i Neksø d. 23/12 52.

Kl. 16⁵⁰ afsejlede D. fra en fiskeplads ca. 10 sm. NØ. for l.- og fl.-tønden på 55°21'0" N. 15°37'1" Ø., hvorefter der styredes SV. t. V. Det blæste en let SØ.-lig brise med klart vejr. Nogen tid efter faldt den vagthavende fisker i søvn og vågnede først ved, at fartøjet tog grunden på Østre Skær ved Christiansø. Fartøjet kom umiddelbart efter flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen blev D. læk.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

148. M/S CAP. PIERO BLESSI af Graasten, 167 B. R. T. Bygget 1946 af stål. På rejse fra Stettin til Grenaa med kul.

Grundstødt d. 24/12 52 ved Tysklands N.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Grenaa d. 14/1 53.

Kl. 10³⁰ afsejlede C. P. B., der havde lods om bord, under en let tåge fra Stettin. Kl. 12¹⁵ blev tågen tættere, og motoren, der havde gået fuld kraft frem, blev sat på halv kraft frem. Kl. 12²⁵ passeredes bøje nr. 37 om stb., hvorefter der styredes dv. 321°, mv. ÷ 2°, dv. ÷ 4°. Kl. 12³⁰ tog C. P. B. grunden ud for Ziegenort, ca. 50 m uden for sin bb.s side af sejlløbet. D. 27/12 kl. 16³⁰ kom skibet flot ved hjælp af et bjergningsfartøj, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at den tyske lods har opgivet forkert kurs.

149. S/S HAMLET af København. 1999 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Stettin til London.

Grundstødt d. 24/12 52 på Themsen.

Søforhør i København d. 9/3 53.

D. 23/12 kl. 21⁸⁰ tog H. lods om bord ved Sunk fyrskib, og der fortsattes efter lodsens anvisning. D. 24/12 kl. 00¹⁰ ændredes kursen fra dv. 240° til dv. 280°. Kl. 00²⁰ tog skibet grunden på East Barrow Sand ca. 2 sm. 51° rv. af East Barrow Beacon. Umiddelbart efter stoppedes maskinen. Kl. 18⁴⁵ kom H. flot ved hjælp af en slæbebåd.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at lodsens på grund af pludselig opstået uklarhed i forbindelse med sygdom gav fejlagtige ordrer med hensyn til skibets navigering.

150. SM. TEGL af Lemvig, 126 B. R. T. Bygget 1902 af eg. På rejse fra Wismar til Lemvig med kali.

Grundstødt d. 28/12 52 ved Tysklands N.-kyst.

Søforklaring i Køge d. 2/1 53.

Kl. 08⁰⁰ afgik T., der havde lods om bord, fra kajen i Bezirk 4. Da skibet befandt sig i sejløbet, skar det pludselig ud til bb. Roret blev lagt stb., og T. begyndte derefter at dreje stb. over. Roret lagdes nu bb., men før skibet kunne rettes op, tog det grunden og blev stående. T. kom flot samme dag ved hjælp af en bjergningsdamper, men rørte herunder grunden i den modsatte side af sejløbet, hvorved ror og skruer beskadigedes.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at lodsens har manøvreret forkert.

151. M/S HELGEBØ af København, 400 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Aalborg til Göteborg i ballast.

Grundstødt d. 31/12 52 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 31/12 52.

Kl. 01⁴⁵ kvitterede H. lodsens ud for Hals havn og fortsatte med langsom fart under en jævn SV.-lig brise med fyrklart vejr og Ø.-gående strøm, idet der drejedes lidt til stb. for at sejle ud i Hals fyrs hvide vinkel. Under drejningen forveksledes det røde fyr på Hals nye fiskerihavn med Hals vinkelfyr. H. kom derved for langt over i bb.s side af sejløbet og tog grunden ca. 15 m fra den røde 2-kost. Kl. ca. 07³⁰ blev skibet bragt flot ved hjælp af et bugserfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

KOLLISION, PÅSEJLING o. 1.

152. SM. HYLLEHOLT af København, 81 B. R. T. Bygget 1906 af eg. På rejse fra Herrenwyk til Fredericia med råjern.

Kollideret d. 15/1 52 i Travemünde.

Søforklaring og søforhør i Fredericia d. 22/1 52.

Kl. 10⁰⁰ afsejlede H. under en stiv SV.-lig kuling fra Herrenwyk. Da H. befandt sig ved Travemünde, skulle skibet lægges med stævnen op mod strømmen, som var medgående og løb 4—5 knob, og roret lagdes hårdt bb. Da H. lå tværs i sejløbet, sattes motoren på halv kraft bak. Skibet drejede imidlertid ikke, hvorfor motoren kastedes fuld kraft bak. Den ene cylinder satte nu ud, og H. førtes af vind og strøm over mod M/S »EMMA JOHANNA« af Hamburg, som lå fortøjet langs Kajen. Umiddelbart efter tørnede H med sprydet imod E. J.s styrehus, som blev beskadiget. H. fik jagerbommen brækket.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene i forbindelse med strømmen.

153. SM. ELISE af Sæby, 130 B. R. T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra København til Sæby med stykgods.

Tørnet mole d. 19/1 52 i Sæby havn.

Søforklaring i Sæby d. 20/5 52.

Kl. ca. 09¹⁵, da E. under en frisk NNØ.-lig brise med roret lagt hårdt stb. og med ret stærk fart skulle dreje fra yderhavnen, hvor der gik en del dønning, op i inderhavnen, huggede skibet agterstævnen i grunden, hvorved styringen umuliggjordes. Motoren blev straks sat på fuld kraft bak, men E. blev ført hen mod det S.-lige molehoved, der tørnedes med stævnen. Ved påsejlingen blev molen en del beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes de vanskelige besejlingsforhold i forbindelse med vejrforholdene.

154. Ff. CONNY af Dyreborg. På rejse fra Dyreborg til fiskeplads.

Kollideret d. 22/1 52 i Farvandet Syd for Fyn.

Søforhør i Faaborg d. 21/4 og 28/4 52.

Kl. ca. 16¹⁰ afsejlede C. under en svag NØ.-lig brise fra Dyreborg havn. Da fartøjet befandt sig ca. 100 favne fra havnen, sås pludselig ret forude i en afstand af 10—15 m forskibet af en ankerligger. Roret blev lagt hårdt over, men umiddelbart efter tørnede C.s stb.s vant imod bovsprydet på ankerliggeren, der viste sig at være sejlskib med hjælpemotor »GOTFRED« af Fejø. Ved kollisionen fik C. masten brækket.

Af den af G.s fører afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. ca. 06¹⁵ lå opankret ud for Dyreborg, mærkedes et let stød i Skibet, og en undersøgelse viste, at G. var blevet påsejlet af C. Ved påsejlingen brækkedes G.s bovspryd.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at man om bord i C. ikke har set G.s ankerlys, som muligvis ikke har brændt tilstrækkeligt klart.

155. SM. GOTFRED af Fejø, 39 B. R. T. Bygget 1875 af eg. På rejse fra Flensborg til Bandholm med koks.

Påsejlet d. 22/1 52 i Farvandet Syd for Fyn.

Søforhør i Maribo d. 29/1 52.

Se nr. 154.

156. M/S CHR. SASS af København, 3812 B. R. T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra Florida til Garston med fosfat.

Påsejlet d. $\frac{6}{1}$ 52 på Mersey-floden.

Søforklaring i Liverpool d. $\frac{1}{2}$ 52.

Kl. ca. 09³⁰, da C. S. med lods om bord og 2 slæbebåde langs siden lå opankret på Mersey afventende strømkæntring, blev hangarskibet H. M. S. »CAMPANIA« af strømmen ført ned mod C. S. Om bord i C. S. blev der slækket på ankerkæden, og der bakkedes med motoren, men kort efter, kl. 09³², tørnede C. med stb.s låring mod C. S.s bb.s bov, hvorved der opstod en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

157. M/S FÆRØ-SHELL af København, 515 B. R. T. Bygget 1936 af stål. På rejse fra København til London i ballast.

Kollideret d. $\frac{27}{1}$ 52 på Elben.

Søforhør i København d. $\frac{5}{2}$ 52.

Kl. 20³⁰ afsejlede F.S., der havde lods om bord, under en svag SV.-lig brise med sne-tykning og udgående strøm fra Brunsbüttel sluse, hvorefter der styredes ned ad Elben. Farten var ca. 5 knob, og der afgaves forskriftsmæssigt tågesignal Kl. 20⁵⁵ hørtes tågesignal forude, og motoren, der gik langsomt frem, stoppedes straks. Kort efter sås $\frac{3}{4}$ streg om bb. to hvide toplys og det grønne sidelys fra et modgående skib, der senere viste sig at være M/S »TILTHORN« af Narvik, i en afstand af ca. $\frac{1}{2}$ sm. Ca. 2 minutter senere beordredes motoren langsomt frem og derefter fuld kraft frem, og roret lagdes hårdt stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort tone med luftfløjten, men umiddelbart efter, da lystønden på Oste Banke havdes tæt om stb., tørnede T. med stævnen mod F.-S.s bb.s side lidt foran for midt-skibs og gled derefter agterover og rasmede forkant af overbygningen. Ved kollisionen led F.-S. en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

158. Ff. ANNA af Skærbæk, 10 B. R. T. Bygget 1932. På rejse fra Skærbæk til fiskeplads i Lillebælt.

Kollideret d. $\frac{28}{1}$ 52 på Kolding Fjord.

Søforklaring og søforhør i Fredericia d. $\frac{30}{1}$ 52.

Kl. ca. 05³⁰ afgang A., der førte sidelanterner og hækkanterne, men ingen toplanterne, i stille vejr fra Skærbæk havn. Da fartøjet var nået ud midt på fjorden, blev det tæt tåge, og motoren, der gik halv kraft frem, blev sat på langsomt frem, og der afgaves tågesignal. Lidt senere besluttedes det at vende tilbage til havnen, og roret blev lagt hårdt stb. Herunder satte rorkæden sig fast. Skruen kobledes fra, og rorkæden bragtes i orden, men straks efter sås forude i ca. 10 m afstand et fartøj, der senere viste sig at være Ff. »MAAGEN« af Kolding, og umiddelbart efter tørnede A. med stævnen mod M.s stb.s skib, hvorved begge fartøjer blev en del beskadiget.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj, der var afsejlet fra Skærbæk nogle minutter efter A., og som førte forskriftsmæssige lanterner, befandt sig ude midt på fjorden, blev det tæt tåge. Farten mindskedes til halv, og der afgaves tågesignal. Kort efter sås om stb. en rød sidelanterne, og roret blev straks lagt hårdt bb., men umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at A.s rorkæde satte sig fast, hvorved fartøjet blev manøvreudygtigt.

159. Ff. MAAGEN af Kolding, 11 B. R. T. Bygget ca. 1902. På rejse fra Skærbæk til fiskeplads i Lillebælt.

Kollideret d. $\frac{28}{1}$ 52 på Kolding Fjord.

Søforklaring og søforhør i Fredericia d. $\frac{30}{1}$ 52.

Se nr. 158.

160. SM. ANTJE af Graasten, 95 B. R. T. Bygget 1902 af stål. På rejse fra Stralsund til Voer Ladebro med Kali.

Påsejlet bøje, mistet skruen d. $\frac{2}{2}$ 52 i Østersøen; søgt nødhavn.

Søforklaring i Stubbekøbing d. $\frac{5}{2}$ 52.

Kl. ca. 13³⁰ lettede A. under en svag SSV.-lig brise med N.-gående strøm fra en ankerplads ved Barhøft. Ca. 1 time senere varmede et af motorens lejer, og farten blev nedsat. A., der af hensyn til et modgående skib holdt helt ud i sin stb.s side af sejlløbet, tørnede herved mod en bøje og mistede skruen. A. blev af et andet skib bugseret til Stubbekøbing, hvortil skibene ankom d. $\frac{3}{2}$ kl. ca. 10³⁰.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen af bøjen skyldes motorhavari i forbindelse med strøm.

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

Kollideret d. $\frac{3}{2}$ 52 i Allsund.

Søforklaring og søforhør i Odense d. $\frac{7}{2}$ 52.

Kort efter, at V. havde passeret den røde kost ved Møllehoved i Allsund, sås forude om stb. toplys og det grønne sidelys fra et modgående skib, der senere viste sig at være tysk M/S »SIGFRIED BREY«. Da skibene var kommet nær hinanden, drejede S. B. pludselig bb. over. V.s motor kastedes fuld kraft bak, og der blev afgivet 3 korte toner med fløjten. Umiddelbart efter — kl. 17¹⁰ — tørnede S. B. imod V.s stb.s bov, som blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra S. B. foreligger ikke.

162. Ff. JANE BRUUN af Skagen, 30 B. R. T. Bygget 1946 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Skagen til fiskeplads i Kattegat.

Kollideret d. $\frac{4}{2}$ 52 i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{6}{3}$ 52.

Om morgenen afsejlede J. B. fra Skagen havn. Der styredes ØSØ., og farten var ca. 8 knob. Da fartøjet befandt sig 4—5 sm. fra havnen, indhentedes et fartøj, der senere viste sig at være Ff. »KATHRINE VENØ« af Skagen, som sejlede samme kurs. Da J. B. havde K. V. tværs om stb. i en afstand af ca. 5 fv., drejede K. V. bb. over og styrede Ø. t. N. Herved tørnede J. B. med stb.s bov imod K. V.s bb.s side. J. B. led ingen skade ved kollisionen.

Af den af K. V.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj kl. ca. 06³⁰ afsejlede fra Skagen havn med kurs Ø. t. N. Farten var ca. 6 knob. Vejret var stille. Kl. ca. 07⁰⁰ sås J. B.s toplys og grønne sidelys agten for tværs om bb. K. V.s kurs blev bibeholdt. Ca. 3 minutter senere drejede J. B. til stb., og umiddelbart derefter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen fik K. V. lettere ovenbords skader.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at J. B., der havde vigepligten, holdt for tæt til det andet fartøj.

163. Ff. KATHRINE VENØ af Strandby, 17 B. R. T. Bygget ca. 1880 af eg og bøg. På rejse fra Skagen til fiskeplads i Kattegat.

Kollideret d. $\frac{4}{2}$ 52 i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{6}{3}$ 52.

Se nr. 162.

164. SM. HELENE af Sønderborg, 42 B. R. T. Bygget 1908 af jern og stål.

Kollideret og havareret d. $\frac{11}{2}$ 52 i Sønderborg havn.

Søforklaring i Sønderborg d. $\frac{14}{2}$ 52.

Kl. ca. 07⁰⁰, da H. uden besætning om bord under en VNV.-lig storm lå fortøjet ved enden af nordkajen med agterstævnen mod N., så besætningen fra et andet skib agterstævnen svinge ud fra kajen. Det forsøgte at føre en trosse i land fra H.; men umiddelbart efter sprængtes fortøjningerne, hvorefter skibet tørnede mod bb. side af et andet skib — SM. »ELLEN LIS« af Svendborg. Det lykkedes at få en fortøjning i land fra H., men trossen sprængtes, og skibet tørnede lidt efter mod et fiskefartøj — »HELENE« af Sønderborg — der senere sank. H. drev derefter ind under Christian X's Bro, hvorved masten knækkede. Kort efter lykkedes det at få H. fortøjet.

Af den af E. L.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib under en hård VNV.-lig storm lå fortøjet ved Nordre Kaj, mærkedes et stød i skibet, og det viste sig, at H., der havde sprængt sine fortøjninger, var tørnet mod E.L.s bov. Kort efter tørnede H. igen mod E. L. midtskibs, hvorved planker i skandæk og skanseklædning blev trykket ind, og E. L. blev læk.

Af den af Ff. »Helene«s ejer afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj lå fortøjet uden besætning om bord, blev det ramt af H., der drev for vind og strøm. Ff. »Helene« blev så stærkt beskadiget, at det sank umiddelbart efter.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene.

165. SM. ELLEN LIS af Svendborg, 20 B. R. T. Bygget 1908 af eg og fyr.

Påsejlet d. $\frac{11}{2}$ 52 i Sønderborg havn.

Søforklaring i Sønderborg d. $\frac{14}{12}$ 52.

Se nr. 164.

166. Ff. HELENE af Sønderborg.

Påsejlet d. $\frac{11}{2}$ 52 i Sønderborg havn.

Søforklaring i Sønderborg d. $\frac{14}{2}$ 52.

Se nr. 164.

167. SM. SVEND af Nyborg, 18 B. R. T. På bjergningsarbejde i Limfjorden.

Tørnet bro d. $\frac{11}{2}$ 52 i Limfjorden; *havareret*.

Søforklaring i Løgstør d. $\frac{21}{2}$ 52.

Den $\frac{10}{2}$ kl. ca. 19⁰⁰ fortøjedes S. på siden af et andet mindre fartøj, der atter lå for-

tøjet til vraget af et ca. 1 sm. Ø. for Aggersundbroen sunket skib. I løbet af natten blev det Ø.-lig snestorm, og strømmen blev V.-gående med 5—6 knobs fart. D. $11\frac{1}{2}$ kl. ca. 04²⁰ sprængtes S.s fortøjninger. 2 ankre blev straks stukket ud, men uden at få hold, og skibet drev V.-på. Kort efter tørnede skibets mast mod Aggersundbroen, hvorved masten knækkede. Skibet drev stadig V.-på, og motoren startedes. Imidlertid kom der en trosse i skruen, og motoren gik i stå. Kl. ca. 06³⁰ tørnede S. mod bolværket i Løgstør og fortøjedes.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

168. S/S MARIANNE af København, 1574 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra King's Lynn til Dunston i ballast.

Kollideret d. $13\frac{1}{2}$ 52 på floden Tyne.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $18\frac{1}{3}$ 52.

Kl. ca. 20³⁰ blev M., der med lods om bord befandt sig i stb.s side af sejløbet ud for New Quay, indhentet af engelsk »FRANCIS FLADGATE«. Da M. drejede lidt bb. over for at følge sejløbet, tørnede F. F. mod M.s bb.s side. Maskinen blev straks sat på langsomt frem og derefter stoppet, hvorefter skibene kom klar af hinanden. Ved kollisionen blev M. noget beskadiget.

Anm. Søforklaring fra F. F. foreligger ikke.

169. Ff. DUX af Hirtshals, 40 B. R. T. Bygget 1942 af eg og bøg. På rejse fra Hirtshals til fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. $14\frac{1}{2}$ 52 i Hirtshals havn.

Søforklaring og søforhør i Hjørring d. $15\frac{1}{5}$ 52.

Kl. ca. 06³⁰ afgang D. fra Plankebroen i Vestbassinets og sejlede med langsom fart langs Kulkajen, ved hvis yderende der lå fortøjet 3 fiskefartøjer på siden af hinanden. Foran for D. i en afstand af ca. en skibslængde sejlede et medgående fartøj. Kort efter kom et andet fartøj — Ff. »INGER LILIAN« af Hirtshals — til syne forude i ca. en skibslængdes afstand med kurs ret mod D. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak, men kort efter tørnede I. L. med stævnen mod D.s stb.s bov, der blev lettere beskadiget.

Af den af I. L.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj, der var undervejs fra Auktionshallen til Billes plads, med langsom fart havde passeret enden af Kulkajen, styredes så tæt som mulig over mod Vestmolen, hvor der lå flere fiskefartøjer fortøjet på siden af hinanden. Efter at I. L. havde passeret et fartøj for udgående, sås forude i ca. $\frac{1}{2}$ skibslængdes afstand et andet fartøj, der senere viste sig at være Ff. »DUX«, styrende en kurs, der skar I. L.s kurs. I. L.s motor blev sat på fuld kraft bak, men umiddelbart efter skete kollisionen, som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes manglende agtpågivenhed hos førerne af de to fartøjer.

170. Ff. INGER LILIAN af Hirtshals, 34 B. R. T. Bygget 1906 af eg.

Kollideret d. $14\frac{1}{2}$ 52 i Hirtshals havn.

Søforklaring og søforhør i Hjørring d. $15\frac{1}{5}$ 52.

Se nr. 169.

171. M/S KONGEDYBET, 88 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Lynetten til Toldboden.

Kollideret d. $20\frac{1}{2}$ 52 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $27\frac{1}{2}$ 52.

Kl. 06²⁰ afgang K. fra Lynetten. Da K. med motoren gående langsomt frem befandt sig mellem bøje nr. 2 og nr. 1 i Københavns yderhavn, sås M/S MIRA af København lægge ud fra kajen ved Nordre Toldbod og dreje bb. over ud i løbet. K.s ror lagdes bb. Kort efter hørtes 2 korte toner fra M., hvorefter K. lagde roret hårdt bb., hvilket tilkendegaves ved 2 korte toner med sirenen. M. fortsatte med at dreje bb., men da afstanden mellem skibene var 25—30 m, hørtes 1 kort tone fra M. K.s motor blev straks kastet fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner, men umiddelbart efter tørnede K.s stævn mod M.s bb. side, hvorved M. blev en del beskadiget.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 06⁰⁰ afsejlede fra Nordre Toldbod og med bb.s ror og langsom fart styrede ud i løbet. Kort efter sås toplyset og det grønne sidelys fra et indgående skib, der senere viste sig at være K., og der støttedes med roret for at sejle tværs over løbet. Da skibene nærmede sig hinanden stærkt, lagdes roret igen bb., samtidig med at der afgaves 2 korte toner med sirenen. Da K. tilsyneladende holdt kurs, afgaves 1 kort tone, og roret lagdes stb. Umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at K.s fører har misforstået M.s signaler.

172. M/S MIRA af København, 20 B. R. T.

Kollideret d. $20\frac{1}{2}$ 52 i Københavns havn.

Søforklaring i København d. $27\frac{1}{2}$ 52.

Se nr. 171.

173. M/S MALENE SCAN af København, 242 B. R. T. Bygget 1899 af stål. På rejse fra Swinemünde til Stettin i ballast.

Kollideret d. $2\frac{1}{2}$ 52 på Oderfloden.

Søforhør i København d. $1\frac{1}{3}$ 52.

Kl. ca. 21¹⁵ sås 2 streger om stb. en bugserbåd med en pram komme ud fra en sidekanal. M. S., der havde lods om bord, og som sejlede med en fart af ca. 6 knob, drejede lidt bb., og motoren stoppedes. Da M. S. hurtigt nærmede sig bugserbåden, der viste sig at være polsk bugserbåd »KONRAD«, kastedes motoren fuld kraft bak, men kl. ca. 21²⁰ tørnede M. S. med stævnen mod K.s stævn, og umiddelbart efter tørnede prammen mod M. S.s stb.s bov. Ved kollisionen blev ca. $2\frac{1}{2}$ m af stævnen trykket ind, og der fremkom en bule i stb.s bov.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

174. Ff. FRAM IV af Sønderborg, 20 B. R. T. På rejse fra Sønderborg til fiskeplads.

Kollideret d. $2\frac{1}{2}$ 52 i Sønderborg Bugt.

Søforklaring i Sønderborg d. $\frac{1}{3}$ 52.

Kl. ca. 19⁰⁰, da F. IV befandt sig i Sønderborg røde ledefyrlinie, sås forude om bb. et svagt hvidt lys, hvorefter der drejedes lidt stb. Da fartøjet, hvis motor gik halv kraft frem, befandt sig ved den hvide 2-kost ved Vesterhage, sås ret forude i skæret fra lanterneerne i en afstand af 10—20 m 2 fartøjer, af hvilke det forreste ikke syntes at føre lanterner, og umiddelbart efter tørnede F. IV med stævnen imod det forreste fartøj midtskibs om stb. Besætningen på dette fartøj, der viste sig at være Ff. »NIELS JUEL« af Sdr. Nyrup, blev optaget af F. IV, og umiddelbart efter sank N. J.

Af den af N. J.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj befandt sig for indgående i Sønderborg røde ledefyrlinie, sås et rødt lys forude, der umiddelbart efter forsvandt, hvorefter et grønt lys kom til syne. Roret lagdes bb., men straks efter tørnede F. IV mod N. J. som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at man om bord i F. på grund af tilstedeværelsen af andre fiskefartøjer for sent fik øje på N. J.

175. Ff. NIELS JUEL af Sdr. Nyrup, 11 B. R. T. På rejse fra fiskeplads til Sønderborg.

Kollideret d. $2\frac{1}{2}$ 52 i Sønderborg Bugt.

Søforklaring i Sønderborg d. $\frac{1}{3}$ 52.

Se nr. 174.

176. Ff. FRAM III af Sønderborg, 20 B. R. T. På rejse fra Sønderborg til fiskeplads.

Kollideret d. $2\frac{1}{2}$ 52 i Alssund.

Søforklaring i Sønderborg d. $\frac{1}{3}$ 52.

Kl. ca. 19⁰⁰, da F. III med motoren gående halv kraft frem i stille vejr befandt sig ca. $\frac{1}{4}$ sm. S. for Sønderborg havn, sås forude om bb. et klart lys, der hurtigt trak stb. over. Skruen blev slået fra, og roret lagdes hårdt bb., men umiddelbart efter tørnede F. III mod et andet fartøj — Ff. »SAGA« af Ulstrup. Ved kollisionen led F. ingen skade.

Det fremgår af den af S.s besætning afgivne forklaring, at da S. var for indgående mod Sønderborg havn med kun toplanternen tændt, bemærkedes en kollision mellem to fiskefartøjer, som befandt sig agterude. Skruen blev straks slået fra, og roret lagdes bb. for at komme til assistance, men umiddelbart efter tørnede F. III mod S.s agterende om stb. Ved kollisionen blev S. stærkt beskadiget og blev af et tililende fartøj slæbt til Sønderborg.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes dels, at S. ikke førte sidelys, og dels, at S. drejede ind foran stævnen af F. III.

177. Ff. SAGA af Ulstrup, 12 B. R. T. På rejse fra en fiskeplads til Sønderborg.

Kollideret d. $2\frac{1}{2}$ 52 i Alssund.

Søforklaring i Sønderborg d. $\frac{1}{3}$ 52.

Se nr. 176.

178. SM. LILLI af Skagen, 70 B. R. T. Bygget 1913 af eg og bøg. På rejse fra Skagen til Køge med fiskemel.

Kollideret d. $2\frac{6}{2}$ 52 i Sundet.

Søforklaring i Helsingør d. $\frac{1}{3}$ 52.

Kl. ca. 17⁵⁰, da L., der styrede mv. SØ., og hvis motor gik langsomt frem, under en let NNV.-lig brise med tæt tåge og N.-gående strøm under afgivelse af forskriftmæssigt tågesignal befandt sig ca. $2\frac{1}{2}$ sm. V. for Svinbådan fyrskib, sås et grønt lys ret for fra et modgående skib. Roret lagdes hårdt bb., og motoren sattes på fuld kraft frem, men kort efter tørnede det andet skib, der viste sig at være S/S »TRAUTRA« af Tønsberg, med voldsom kraft mod L.s stb. side midtskibs, hvorved der fremkom et 1—2 m dybt hul. Da der var fare for, at L. skulle synke, blev skibet fortøjet på siden af T., men blev senere sat på grund ud for Höganäs havn. Besætningen — 4 Mand — blev af et dansk marinefartøj sejlet til Helsingør.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

179. Lægter F. B. 15 af København.

Påsejlet og sunket d. $\frac{8}{3}$ 52 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $\frac{17}{3}$ 52.

Kl. ca. 19¹⁵, da F. B. 15 lå fortøjet ved Langelinie kajen fuldt lastet med kul, sås B/B »HUGIN« af København nærme sig med en lægter, »ROLF« af København, på slæb for at gå langs siden af F. B. 15. Ved tillægningen tørnede R. med stævnen mod F. B. 15.s bb.s låring, hvorved F. B. 15 blev læk og sank nogle minutter senere.

Af den af H.s fører afgivne forklaring fremgår, at da H. under en Ø.-lig kuling med R. på slæb nærmede sig F. B. 15 agterfra i en vinkel på ca. 45°, blev H.s motor sat på fuld Kraft frem, og roret blev lagt bb. Kort efter blev motoren sat på halv kraft frem, men R. blev af vind og sø sat ned mod F. B. 15, og umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene.

180. Lægter ROLF af København.

Kollideret den $\frac{8}{3}$ 52 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $\frac{17}{3}$ 52.

Se nr. 179.

181. SM. GLORIA af Hasle, 80 B. R. T. Bygget 1902 af eg. På rejse fra Rønne til Odense med lervarer.

Tørnet havnemole d. $\frac{8}{3}$ 52 i Hundested.

Søforklaring og søforhør i Odense d. $\frac{13}{3}$ 52.

Kl. 12⁰⁰, da G., der under en hård SØ.-lig kuling med udgående strøm var for indgående til Hundested, befandt sig i indsejlingen til havnen, kobledes motoren fra, hvorefter stævnen drejede til stb. og tørnede imod det S.-lige molehoved, hvorved sprydet og stævnen beskadigedes.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes strømforholdene.

182. S/S FYLLA af København, 822 B. R. T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra Warnemünde til Antwerpen i ballast.

Kollideret d. $\frac{11}{3}$ 52 i Kielerkanalen.

Søforklaring i Hamburg d. $\frac{19}{3}$ 52. Søforhør i Horsens d. $\frac{1}{4}$ 52.

Kl. 14³⁰ afsejlede F. fra Holtenau med lods og kanalstyrere om bord. Da F. befandt sig ved vigepladsen Kønigsfærde, sås forude et modgående skib, der senere viste sig at være tysk S/S »PITEA«, i vigepladsens sydside. F.s fart var ca. 6 $\frac{1}{2}$ knob. Da afstanden mellem skibene var 250 til 300 m, sås P. dreje bb. over. F.s ror blev lagt stb., hvilket tilkendegaves ved 1 kort tone med dampfløjten. Umiddelbart efter blev maskinen stoppet og derefter beordret fuld kraft bak, men kort efter — kl. 15⁵⁰ — tørnede P. med stævnen imod F.s bb.s side agten for broen, hvorved skibssiden ud for øverste kulbunker blev revet op i en længde af 6 m. Da F., der var blevet læk, ikke kunne holdes læns med skibets pumper, rekvireredes en bjergningsdamper, der assisterede skibet til Holtenau.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

183. M/S INDIAN REEFER af København, 2810 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Port of Spain, Trinidad, til London med grapefrugt.

Kollideret d. $\frac{15}{3}$ 52 i Nordatlanten.

Søforklaring i London d. $\frac{19}{3}$ 52.

Kl. ca. 11⁴⁰, da I. R. under en frisk S.-lig brise med høj sø befandt sig på 48°50' N. 7°05' Ø., sås ca. 4 str. om bb. et skib, der senere viste sig at være trawler CC 3209 AR-VIRO, nærme sig på en kurs omtrent vinkelret på I. R.s kurs. I. R.s fart var 14,5 knob, og der styredes rv. 65°. Da skibene var ca. 200 m fra hinanden, syntes faren for sammenstød overhængende, hvorfor roret blev lagt hårdt stb., hvilket tilkendegaves ved en kort tone med fløjten. Umiddelbart efter, kl. ca. 11⁴⁰, tørnede trawleren med stb.s bov imod I. R.s bb.s side ud for agterkant af 2-lugen. Samtidig blev I. R.s motorer stoppet. Ved kollisionen led I. R. lettere ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra trawleren foreligger ikke.

184. SM. ALEXANDER af Hobro, 76 B. R. T. Bygget 1913/14 af eg. På rejse fra cementfabrikkerne ved Mariager Fjord til Odense med cement.

Kollideret d. $\frac{20}{3}$ 52 i Kattegat; *sat på grund*.

Strandingsindberetning dat. $\frac{20}{3}$ 52. Søforklaring og søforhør i Hadsund d. $\frac{24}{3}$ 52.

Kl. 08³⁰ afgik A. under en frisk SØ.-lig brise fra cementfabrikken »Dania«. Kort før skibet skulle passere barren, sås forude et indgående skib, SM. »SKIBLADNER« af Lohals, hvorfor der holdtes over i den S.-lige side af sejllobet. Farten var ca. 7 knob. Da afstanden mellem skibene var 2—3 skibslængder, mistede A. styringen og drejede ud i løbet. Roret blev straks lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede A. med boven mod S. Ved kollisionen fik A. boven trykket ind, og da skibet ikke kunne holdes læns, blev det sat på grund.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib for sejl og motor var for indgående over barren, sås A. forude for udgående. S.s fart var ca. 8 knob, og der sejledes i rendens nordside. Da afstanden mellem skibene var nogle få skibslængder, drejede A. bb. over. S. mindskede farten og holdt mere stb. over, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at A. er kommet for tæt til sejlløbets S.-lige kant, hvor ved skibet har mistet styringen.

Anm. 2. Søretten afgav følgende udtalelse: Sørettens medlemmer skønner ikke, at der er begået fejl eller forsømmelser af skipper eller mandskab på nogen af skibene, eller at sammenstødet iøvrigt skyldes nogen af de i lov om søretter i § 9 ommeldte forhold.

185. SM. SKIBLADNER af Lohals, 67 B. R. T. Bygget 1906 af eg. På rejse fra Haderslev til cementfabrikken »Dania« ved Mariager Fjord.

Kollideret d. $20/3$ 52 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Hadsund d. $24/3$ 52.

Se nr. 184.

186. SM. FALKEN af Maarup, Samsø, 46 B. R. T. Bygget 1848 af eg.

Påsejlet d. $20/3$ 52 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $21/3$ 52.

Kl. ca. 03⁰⁰ blev F., der i stille, klart vejr med tændt ankerlanterne lå opankret ca. 1,5 sm. SØ.^{1/2}S. for Hals Ø.-lige vinkelfyr i den S.-lige kant af dette fyrs røde vinkel, påsejlet af SM. »RITA« af Hasle. F., hvis klyverbom og forgrej havde fisket R., blev slæbt ind mod Hals havn, men lidt senere kom skibene klar af hinanden, og F. blev liggende for sit anker. Skibet blev en del beskadiget.

Af den af R.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der befandt sig på grænsen mellem Hals Ø.-lige vinkelfyrs hvide og røde vinkel, var ca. 400 m fra Hals havn, tændtes en lyskaster for at belyse Hals havn. Lyskasteren belyste F., hvis forskib sås lidt om stb., og roret blev straks lagt hårdt bb., men samtidig tørnede R. med stævnen mod F.s stb.s bov. Skibene drev sammen ned mod Hals havn, og R.s motor sattes på frem, hvorefter roret lagdes bb. Da begge skibene var kommet et stykke ud, stoppedes motoren, og R. frigjordes.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

187. SM. RITA af Hasle, 91 B. R. T. Bygget 1916 af eg. På rejse fra Aarhus til Aalborg.

Kollideret d. $20/3$ 52 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $21/3$ 52.

Se nr. 186.

188. SM. LUNA af Svendborg, 76 B. R. T. Bygget 1913 af eg. På rejse fra Nakskov til Frederikshavn med korn.

Kollideret d. $20/3$ 52 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $21/3$ 52 og i Maribo d. $22/3$ 52.

Kl. 02⁴⁵ passerede L., der gik for sejl og motor, Gjerrild fyr, hvorefter der styredes N.^{1/4}V. Da skibet under en let SSØ.-lig brise befandt sig 3—4 sm. fra Aalborg Bugt fyrskib, ændredes kursen til N.^{1/2}V. Kl. 04⁴⁵ gik føreren under dæk og overlod roret til bedstemanden. 5—10 minutter senere blev skibet, der førte forskriftsmæssige lanterner, påsejlet på stb.s side ud for mesanriggeren af et skib, der senere viste sig at være M/S »THEKLA« af Barssel. Ved kollisionen brækkede L.s stormast og bovspryd, og stævnen flækkedes.

Af den af T.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. ca. 04⁰⁰ under en frisk SØ.-lig brise med N.-gående strøm og god sigtbarhed passerede lys- og fløjtetønden på 56°58'0 N. 11°52,3 Ø., hvorefter kursen sattes mod Aalborg Bugt fyrskib. Kl. ca. 04⁴⁵ sås om bb. toplyset og det grønne sidelys fra et skib, der senere viste sig at være L. Pejlingen til lysene forandrede sig ikke kendeligt. T. holdt kurs og fart, og da skibene nærmede sig hinanden, afgaves et langt advarselssignal med motorfløjten. Nogle minutter senere afgav T. en kort tone. Da kollisionen skønnedes uundgåelig, afgav T. påny en kort tone og drejede til stb., men kort efter tørnede L. med klyverbom og stævn mod T.s bb.s bov. Ved kollisionen fik T. ovenbords skader.

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

189. M/S THEKLA af Barssel, 249 B. R. T. Bygget 1940 af stål. På rejse fra Menstad til Bandholm med kalksalpeter.

Kollideret d. $20/3$ 52 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $21/3$ 52 og i Maribo d. $22/3$ 52.

Se nr. 188.

190. M/S VENEZUELA af København, 5146 B. R. T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra Rio de Janeiro til Buenos Aires.

Kollideret d. $22/3$ 52 i Buenos Aires.

Indberetning fra gesandtskabet i Buenos Aires dat. $1/4$ 52.

Kl. ca. 14^{30} , da V., der havde lods om bord, assisteret af slæbebåd for og agter skulle fortøje i dok nr. 3, sattes spring i land fra stævnen, hvorefter motoren beordredes meget langsomt frem samtidig med, at der slækkedes på springet for at få agterskibet til kajen. Under denne manøvre blev springet uklart og bekneb sig på pullerten, hvorved det tonede op. Motoren stoppedes straks; men stævnen svingede ind mod kajen og tørnede en motorbåd, der lå fortøjet foran for V., hvorved motorbåden blev læk og sank.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

191. Lægter F. B. 14 af København.

Sunket d. $29/3$ 52 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $21/4$ 52.

Kl. ca. 00^{00} fortøjedes F. B. 14, der var fuldstøjet, ved kaj i Frihavnen 2—3 favne agten for amerikansk S/S »EDWARD D. WHITE«. Kl. ca. 04^{30} opdagedes det, at F. B. 14 var synkefærdig, og kort efter sank lægteren. F. B. 14 er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet må antage, at F. B. 14 er blevet ramt af E. D. W.s skrue under røring af skruen.

192. SM. HANNE HANSEN af Marstal, 100 B. R. T. Bygget 1945 af eg og bøg. På rejse fra Kalmar til Storugns.

Kollideret d. $30/3$ 52 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Marstal d. $17/4$ 52 og i Stege d. $22/4$ 52.

Kl. 04^{15} pejlede H. H. under en jævn NØ.-lig brise med klart vejr Hallshuk fyr i rv. V., afstand 1 sm., hvorefter der styredes S. $3/4$ Ø. Kl. 04^{40} kom skibet ind i nyis, og samtidig blev det rimtåge. Farten blev mindsket, og skibet fortsatte for langsom fart ind i Kappelshamnvikken, idet skruen af og til kobledes fra. Ca. 200 m forude om stb. sejlede SM. «START» af Marstal på samme kurs. S.s agterlanterne sås nu og da gennem tågen. Kl. ca. 05^{00} , medens H. H.s fører, der stod til rors, havde opmærksomheden henvendt på søkortet, varskoede udkigsmanden om et skib tæt forude om stb. H. H. stævnede nu SV. Roret blev straks lagt hårdt bb., og skruen kobledes fra, men umiddelbart efter tørnede H. H. med bovspyd og stævn mod S.s bb.s side ud for storriggen, hvorved S. led skade på rigning og opstående. H. H. led ingen skade.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 04^{15} pejlede Hallshuk fyr i V., gisset afstand 1,5 sm., hvorefter der styredes S. $3/4$ Ø. Kl. ca. 04^{40} blev det tæt tåge, og motoren blev sat på langsomt. Umiddelbart forinden sås H. H. om bb. i en afstand af ca. 200 m. Sigbarheden varierede mellem ca. 25 m og 200—300 m. Noget senere kom S. ind i nyis. Kl. 05^{00} sås H. H. komme ud af tågen tæt agten for tværs om bb. Inden nogen manøvre kunne foretages, skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at H. H.s fører, der stod til rors, havde sin opmærksomhed bortvendt fra farvandet.

193. SM. START af Marstal, 140 B. R. T. Bygget 1918 af eg. På rejse fra Marstal til Storugns.

Kollideret d. $30/3$ 52 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Marstal d. $17/4$ 52 og i Stege d. $22/4$ 52.

Se nr. 192.

194. S/S KNUD af Aalborg, 1956 B. R. T. Bygget 1900 af stål.

Påsejlet d. $30/3$ 52 på Vliessingen red.

Søforklaring i Antwerpen d. $17/4$ 52.

Kl. 04^{45} , da S/S »KNUD« under en hård NNØ.-lig kuling lå opankret på Vliessingen red, sås et finsk skib, M/S »KOTKA«, der havde ligget opankret 2—3 skibslængder foran for »KNUD«, drive for ankeret. »KNUD«s maskine blev beordret frem og roret lagt bb., men kort efter tørnede »KOTKA« gentagne gange med stævnen mod »KNUD«s stb.s side. Ved kollisionen fik »KNUD« en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra M/S »Kotka« foreligger ikke.

195. M/S LONDON af København, 2745 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Hamburg til Ijmuiden med stykgods.

Tørnet stensætning d. $2/4$ 52 ved Ijmuiden.

Søforklaring i Amsterdam d. $5/4$ 52.

Kl. 20^{33} , da L., der havde lods om bord, under en svag NV.-lig brise med klart vejr var for indgående i mellemslusen, tørnede skibet, der var i ret stærk fart, med bb.s bov mod en fremspringende stensætning ved sluseporten. Ved stødet blev skibets stævn tvunget stb. over, så at også skibssiden agter om bb. tørnede mod stensætningen. Ved påsejlingen frem-

kom der forude under hoveddækket en ca. 25 cm lang revne samt en bule, og agterude en mindre bule.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes sugning mellem stensætningen og skibet.

196. M/S ARGENTINA af København, 4628 B. R. T. Bygget 1943 af stål På rejse fra New Orleans til New York.

Kollideret d. $10/4$ 52 på Mississippifloden.

Indberetning fra det danske konsulat i New Orleans dat. $28/4$ 52. Søforhør i København d. $12/6$ 52.

Kl. 01⁰⁰ afsejlede A. med lods om bord fra Chalmette. Vejret var usigtbart med tågebanker. Kl. 01⁵² observeredes på radarskærmen et modgående skib, der senere viste sig at være amerikansk S/S »ANTINOUS«, i ca. 3 sm.s afstand i flodens Ø.-side. Kl. 01⁵⁴ blev motoren, der gik fuld kraft frem, beordret halv kraft frem, derefter langsomt frem og endelig atter halv kraft frem. Kort efter hørtes tågesignal forud, og S/S »Antinous« sås nu 20—25° om stb. i $3/4$ sm.s afstand i flodens V.-side med kurs mod A. A.s ror lagdes bb., hvilket tilkendegaves ved 2 korte toner med fløjten. Kort efter afgaves atter to toner. S/S »Antinous« afgav nu 4 korte toner — faresignal — og ændrede kursen til stb. Afstanden mellem skibene var da $1/4$ sm. A. gav ligeledes faresignal, og kl. 02⁰² beordredes motoren fuld kraft bak, hvilken manøvre tilkendegaves ved 3 korte toner med fløjten. Kl. 02⁰⁴ tørnede S/S »Antinous« med stævnen imod A.s stb.s side mellem 1- og 2-lugen. A., der var blevet læk, opankredes og blev senere af en bugserbåd slæbt ind på grunden.

Anm. Søforklaring fra S/S »Antinous« foreligger ikke.

197. M/Fg. SJÆLLAND af Korsør, 2637 B. R. T. Bygget 1933 af stål. På rejse fra Korsør til Nyborg med passagerer, jernbanevogne og automobiler.

Kollideret d. $18/4$ 52 i Storebælt.

Søforklaring og søforhør i Korsør d. $19/4$ 52.

Kl. 01⁵⁵ afsejlede S. fra Korsør. Da S. efter at have svajet ved Korsør både vinkelfyr styrede dev. V.t.S. $1/2$ S., sås forude om bb. toplys og det grønne sidelys fra et modgående skib, der senere viste sig at være M/S »ANNIE TRAMM« af Hamburg. Fra S. afgaves opmærksomhedssignal. Da skibene var tæt ved hinanden, stoppedes S.s motorer og beordredes umiddelbart efter forceret fuld kraft bak, samtidig med at der afgaves 3 korte toner med fløjten. Fra A. T. hørtes nu 2 korte toner. S.s ror lagdes hårdt stb., hvilket tilkendegaves ved 1 kort tone, men umiddelbart efter tørnede S. med boven mod A. T. midtskibs. Kort tid efter sank A. T. Ved kollisionen led S. mindre ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra A. T. foreligger ikke.

198. S/S AVANCE af København, 167 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra København til sandsugning i Sundet.

Kollideret d. $21/4$ 52 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $29/4$ 52.

Kl. 07²⁵ afsejlede A. fra Islands Brygge. Da Knippelsbro var passeret, sås en bugserbåd — M/S »SYD« af København — med en pram på slæb komme ud fra kanalen ved Grønlandske Handels plads med kurs tværs over sejløbet. A., der var i drej bb. over for at gå af vejen for en modgående damper, stoppede straks maskinen og beordrede umiddelbart efter denne fuld kraft bak. S. sås nu dreje hårdt stb. over, hvorved prammen blev svajet hårdt mod A.s stævn, som blev lettere beskadiget.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl. 07⁴⁰, da S. med »Pram 47« på slæb var i færd med at sejle fra Trangraven ud i havneløbet, sås A. for modgående. Da S. var kommet ind i løbets Ø.-lige side, hørtes 2 korte toner fra A. som samtidig sås dreje bb. over. S.s ror lagdes hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede A. mod »Pram 47« om bb. agten for midtskibs, hvorved fenderlisten knustes.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes S.s manglende påpasselighed ved udsejling fra kanalen.

199. M/S BIEN af Helsingør, 120 B. R. T. Bygget 1917 af stål.

Kollideret d. $25/4$ 52 i Sundet.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. $6/5$ 52.

Kl. 19⁴⁵ afgik B. fra Helsingør havn for at assistere S/S »IVAN KONDRUP« af København ind i havnen. B. løb her langs stb.s bov af I. K., der gjorde fart fremover, hvorefter slæbewiren blev givet ned og sat fast på B.s slæbekrog. B.s maskine beordredes halv kraft bak og umiddelbart derefter stop. Da afstanden mellem skibene hurtigt mindskedes, beordredes motoren fuld kraft frem, og roret lagdes hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede I. K. med stævnen mod B.s stb.s låring, hvorved der opstod mindre ovenbords skader.

Af den af I. K.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der havde lods om bord, kl. ca. 19⁴⁵ var for indgående til Helsingør, skulle B. have slæbewiren fra stævnen.

I. K. lå med stoppet maskine, men havde svag fremdrift. Herunder mærkedes en mindre rystelse i skibet, og det viste sig, at I. K. havde tørnet B. som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at føreren af B. har bedømt I. K.s fart forkert.

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

Kollideret d. $25/4$ 52 i Sundet.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. $6/5$ 52.

Se nr. 199.

201. S/S ALICE TORM af København, 1222 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Amsterdam til Halmstad med koks.

Kollideret d. $11/5$ 52 i Kielerkanalen.

Søforklaring i Esbjerg d. $28/7$ 52.

Kl. ca. 08³⁵, da A. T., der havde lods og kanalstyrere om bord, i sigtbart vejr befandt sig ud for Grünenthal, sås forude et modgående skib, der senere viste sig at være M/S »ANITA« af Jacobsstad. Maskinen, der gik fuld kraft frem, blev beordret langsomt frem. Kl. 08³⁶ blev maskinen beordret fuld kraft frem, og kl. 08³⁷ langsomt frem. Lidt senere, da A. var ca. en skibslængde borte, begyndte A. T. at dreje langsomt bb. over. Roret blev straks lagt hårdt stb., og maskinen beordredes fuld kraft bak; men umiddelbart efter, kl. 08³⁸, tørnede A. T. med bb.s bov mod A.s agterste overbygning. Ved kollisionen blev A. T. noget beskadiget.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

202. M/S AMOS af København, 490 B. R. T. Bygget 1907 af stål. På rejse fra Hamina til Antwerpen med træ.

Kollideret d. $11/5$ 52 i Kielerkanalen.

Søforklaring i Antwerpen d. $16/5$ 52. Søforhør i København d. $30/6$ 52.

Kl. ca. 15²⁵, da A., der havde lods om bord, befandt sig i Kielerkanalen ved 20,4 km-mærket, blev A.s forskib under passage af et modgående skib suget ud mod midten af kanalen. Roret blev straks lagt hårdt stb. Samtidig sås i en afstand af ca. 130 m et andet modgående skib — M/S »BETA« af Groningen. A.s motor, der gik langsomt frem, blev nu kastet fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med sirenen; men umiddelbart efter tørnede A. med bb.s bov mod B. midtskibs. Ved kollisionen fik begge skibe en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

203. Ff. CISKA af Frederikshavn, 38 B. R. T. Bygget 1943 af eg og bøg.

Kollideret d. $14/5$ 52 i Grimsby havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $14/6$ 52.

Kl. ca. 08⁰⁰ bakkede C., der havde været fortøjet ud for N.-enden af fiskehallen i Nordsø-dokken, ud fra kajen for at forsejle over til dokkens anden side. Da fartøjet befandt sig ca. 100 m fra kajen, sås trawler »CLAIRE« af Grimsby, der havde ligget fortøjet ved samme kaj som C. ca. 100 m fra dette fartøj, komme sejlen med kurs imod C.s bb.s side. C.s motor blev straks kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede »Claire« med stævnen imod C.s bb.s side foran vantet. Ved påsejlingen knustes 2 yderklædningsplanker samt skandæk og lønning i bb.s side, ligesom kalfatringen i hele forskibet beskadigedes.

Anm. Søforklaring fra »Claire« foreligger ikke.

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

Kollideret d. $16/5$ 52 i Østersøen.

Søforhør i Sakskøbing d. $20/5$ 52.

Kl. 13³⁰, da D. under en let SØ.-lig brise med sigtbart vejr befandt sig ca. 17 sm. V. $3/4$ S. for Rønne, sås et indhentende fiskefartøj i et retning af ca. 4 str. agten for tværs om stb. D. bibeholdt kurs og fart, hvilket også fiskefartøjet syntes at gøre. Da fiskefartøjet var ca. 20 m borte, lagdes D.s ror bb., idet der afgaves 2 korte toner med sirenen, men umiddelbart efter tørnede fiskefartøjet med stævnen mod D.s stb. side mellem dækshuset og broen. Ved kollisionen blev D. lettere beskadiget. Fiskefartøjet fortsatte sin sejlads, før dets identitet med sikkerhed kunne konstateres.

Anm. Søforklaring fra det fremmede fiskefartøj foreligger ikke.

205. SM. ANNA af Aalborg, 44 B. R. T. Bygget 1856 af eg og fyr. På rejse fra Aalborg til København med cement.

Tørnet kaj d. $20/5$ 52 i Aalborg.

Søforklaring i Aalborg d. $5/6$ 52.

Kl. 16²⁰ befandt A. sig med langsom fart for indgående til Østre Havn. Vinden var

svag N.-lig, strømmen svag V.-gående. Da A. var ca. $\frac{1}{2}$ skibslængde fra det V.-lige hjørne af indsejlingen, mistede skibet pludselig styringen og blev ført over mod det V.-lige hjørne, som tørnedes, hvorved det opståede blev en del beskadiget. En undersøgelse viste, at et skib ved Aalborg Værft på dette tidspunkt var i færd med at røre skruen.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes skruevandsstrømmen fra det skib, der ved Aalborg Værft var i færd med at røre skruen.

206. Ff. ELBÆK af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1944 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

Påsejlet d. $\frac{10}{6}$ 52 i Nordsøen.

Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{20}{6}$ 52.

Kl. ca. 10¹⁵, medens E. lå opankret på 58°28'N. 1°40' Ø. med sine redskaber ude, kom en engelsk trawler — »CAPE WARWICE« — på prajehold. Herunder drev C. W. ned mod E.s stævn, som tørnedes, hvorved den blev en del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra C. W. foreligger ikke.

207. M/B JULLE af Silkeborg. På lystsejlad på Remstrup Å.

Kollideret d. $\frac{16}{6}$ 52 på Remstrup Å.

Søforhør i Silkeborg d. $\frac{30}{8}$ 52.

Kl. ca. 20⁴⁵, da J. med motoren gående for halv kraft befandt sig i sin stb.s side af åen, sås forude en modgående motorbåd, der senere viste sig at være »TRINE« af Silkeborg. T. sejlede langt ovre i sin bb.s side af åen. J. drejede til bb., men kort efter forøgede T. farten og drejede til stb. Straks efter tørnede J. med stævnen mod T.s bb.s side, hvori der blev slået et hul.

Af den af T.s ombordværende afgivne forklaring fremgår, at da denne båd havde passeret Naaege, sås forude en motorbåd, der senere viste sig at være J., afsejle fra åens N.-lige bred. T., der sejlede midt i åen, holdt kurs og fart. Kort efter, da sammenstødet syntes uundgåeligt, drejede T. til stb., men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. T. sejlede ind til åens S.-lige bred, hvor den sank.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at man i begge fartøjer har misforstået det andet fartøjs manøvre.

208. M/B TRINE af Silkeborg. På lystsejlad på Rendstrup Å.

Kollideret d. $\frac{16}{6}$ 52 på Remstrup Å.

Søforhør i Silkeborg d. $\frac{30}{8}$ 52.

Se nr. 207.

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

Tørnet stensætning d. $\frac{2}{7}$ 52.

Søforklaring i Nyborg d. $\frac{4}{7}$ 52.

Kl. ca. 14¹⁵, da B. under en jævn til frisk SØ.-lig brise under bakning med langsom fart var for indgående til bilfærgelejet i Nyborg og befandt sig ved molehovedet, blev motorerne beordret langsomt frem. Da færgen var midt i lejet, blev agterenden af vinden tvunget op mod den Ø.-lige mole. Stb.s maskine blev nu beordret fuld kraft bak, og kort efter blev bb.s maskine beordret fuld kraft bak. Kort derefter beordredes først stb.s, derefter bb.s maskine fuld kraft frem; men et øjeblik senere tørnede B. med agterenden mod stensætningen ved færgelejts V.-side. Ved påsejlingen trykkedes konsol og agterstævn ind tillige med de tilstødende plader. Endvidere blev 15 automobiler beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at færgen mistede styringen under påvirkning af vinden.

210. SM. DEJRØ af Ærøskøbing, 139 B. R. T. Bygget 1918 af stål.

Kollideret d. $\frac{10}{7}$ 52 i Herøyen havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{23}{7}$ 52.

Kl. 18³⁰, da D. under en frisk VSV.-lig brise med nogen sø skulle lægge til langs siden af SM. »MONSUNEN« af Svendborg, der lå fortøjet ved kajen, tørnede D. mod M., som fik lettere ovenbords skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejforholdene.

211. M/S MIRA III af Aarhus.

Kollideret d. $\frac{13}{7}$ 52 i Aarhus havn.

Søforklaring i Aarhus d. $\frac{4}{8}$ 52.

Kl. ca. 14⁰⁰, da M. III var ved at forhale fremad langs pier 1, blev motoren sat på bak for at stoppe skibet. Herunder begyndte fartøjet at gå agterover, hvorfor motoren skiftedes om til frem; men kort efter tørnede M/S »TUNØ« af Aarhus, der var ved at gå til kaj, med stævnen mod M. III's agterstævn, hvorved M. III beskadigedes.

Af den af T.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib for indgående befandt sig ved den Ø.-lige ende af pier 1, blev motoren, der gik halv kraft frem, beordret

langsomt frem. Da T. var ca. 3 m fra kajen, sås M. III, der var ved at forhale bort fra T.s faste liggeplads, bakke, og umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at M. III's motor blev benyttet for kraftigt under bakning for at undgå, at skibet tørnede for hårdt op i springet.

212. M/S TUNØ af Aarhus, 122 B. R. T. Bygget 1877 af jern. På rejse fra Tunø til Aarhus.

Kollideret d. 13/7 52 i Aarhus havn.

Søforklaring i Aarhus d. 4/8 52.

Se nr. 211.

213. M/S CAP. PIERO BLESSI af Graasten, 167 B. R. T. Bygget 1946 af stål. På rejse fra Stralsund til Drammen med kali.

Kollideret d. 17/7 52 i Hundested havn.

Søforklaring i Hundested d. 18/7 52.

Kl. 07⁴⁵, da C. P. B. under en stiv SV.-lig kuling for indgående i Hundested havn havde passeret molerne, blev motoren, der gik langsomt frem, beordret fuld kraft bak. Lidt senere blev motoren beordret langsomt frem og derefter fuld kraft bak. Herunder satte regulatorstangen sig fast, og motoren vedblev at gå langsomt frem. Kort efter tørnede skibet mod SM. »DYRNÆS« af Frederiksværk, der lå fortøjet ved kajen.

Af den af D.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da D. lå fortøjet ved havnens nordre mole, blev skibet påsejlet af C. P. B., hvorved D. fik en del ovenbords skader.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

214. SM. DYRNÆS af Frederiksværk, 85 B. R. T. Bygget 1895 af stål.

Påsejlet d. 17/7 52 i Hundested havn.

Søforklaring i Hundested d. 18/7 52.

Se nr. 213.

215. SM. GAMMA af København, 137 B. R. T. Bygget 1919 af eg og bøg. På rejse fra Frederikshavn til Stralsund.

Kollideret d. 18/7 52 i Sundet.

Søforhør i København d. 23/7 og 24/7 52.

Kl. 21⁴⁵ passerede G., der førte skonnert- og storsejl, under en let NV.-lig brise med klart vejr Kronborg, hvorefter der styredes S. 1/2 V. Farten var ca. 6 knob. Kl. 22⁴⁰ sås ret forude det grønne og røde sidelys fra et modgående skib, der senere viste sig at være S/S »PARKESTON« af Aalborg. 2—3 minutter senere blev G.s ror lagt lidt stb. Umiddelbart efter sås, at P. drejede til bb., og der hørtes et signal bestående af 2 korte toner. G.s motor blev straks stoppet og derefter sat på fuld kraft bak, men kort efter tørnede G. med stævnen mod P.s stb.s låring.

Af den af P.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. 22⁴⁵ befandt sig noget S. for Helsingør, styrende rv. 8°, sås ca. 1 str. om stb. toplanternen fra G. Farten var ca. 15 knob. Noget senere, da afstanden mellem skibene var ca. 2 sm., sås G.s grønne sidelys, hvorefter P.s kurs blev ændret lidt til bb. Kort efter sås G.s røde sidelys, og P.s ror blev nu lagt hårdt bb., hvilket tilkendegaves ved 2 korte toner med dampfløjten. Kort efter tørnede G. imidlertid mod P. som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at ingen af skibene i tide afgav manøvresignaler.

216. M/S PARKESTON af Aalborg, 2774 B. R. T. Bygget 1925 af stål. På rejse fra København til Aalborg.

Kollideret d. 18/7 52 i Sundet.

Søforhør i København d. 23/7 og 24/7 52.

Se nr. 215.

217. M/S RØRDAL af Mariager, 189 B. R. T. Bygget 1938 af stål. På rejse fra Flakfortets havn til Køge med cement.

Tørnet mole d. 22/7 52 i Flakfortets havn.

Søforklaring i Køge d. 24/7 52.

Kl. 16³⁰ afgik R. under en hård V.-lig kuling fra kajen i havnen på Flakfortet. Under manøvrerne for at komme ud i havneindløbet, blev R. af vinden ført ind mod det S.-lige molehoved. Ankeret blev stukket i bund, men umiddelbart efter tørnede R. med stævnen mod molen, hvorved stævnen blev en del beskadiget.

Anm. Årsagen til påsejlingen fremgår af det ovenfor anførte.

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

Kollideret d. 9/8 52 på Nyborg Fjord.

Søforklaring og søforhør i Nyborg d. $\frac{8}{8}$ 52.

Kl. 09⁴⁵ afgik B. fra Korsør. Da færgen, der gjorde en fart af ca. 17 knob, kort efter at have passeret Knudshoved befandt sig i Nyborg Fjord ledefyrlinie, sås over land om stb. 2 patruljebåde sejle ud fra Slipshavn med kurs tværs over fyrinien. Patruljebådene, der sejlede med en indbyrdes afstand af ca. 150 m, trak tilsyneladende forefter på en sådan måde, at de begge ville gå foran B. Lidt senere, kl. 10³⁵, bemærkedes det, at pejlingen af den agterste patruljebåd — Y. 340 — ikke ændrede sig, og der blev slået klar på begge maskintelegrafer samtidig med, at der afgaves 1 lang tone med sirenen. Kort efter blev motorerne beordret fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med sirenen; men umiddelbart efter tørnede B. med stævnen mod Y. 340, der sank øjeblikkelig.

Af den af Y. 340's besætning afgivne forklaring fremgår, at kort efter, at dette fartøj var afsejlet fra Slipshavn, sås om bb. færgen nærme sig. Y. 340 holdt kurs og fart, indtil der hørtes 1 lang tone fra B., hvorefter motoren sættes på fuld kraft bak, og roret lagdes stb. Umiddelbart derefter skete kollisionen som ovenfor anført Y. 340's besætning — 9 mand — blev reddet af tililende fartøjer.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes dels, at B., der havde vigepligt, ikke gik af vejen for Y. 340, og dels, at der ikke om bord i Y. 340 blev udvist tilstrækkelig agtpågivenhed.

219. Patruljebåd Y. 340. På rejse fra Slipshavn til øvelsesplads ved Vresen.

Kollideret d. $\frac{6}{8}$ 52 på Nyborg Fjord; *sunket*.

Søforklaring og søforhør i Nyborg d. $\frac{8}{8}$ 52.

Se nr. 218.

220. S/S ASTRID af København, 1828 B. R. T. Bygget 1924 af stål.

Tørnet kaj d. $\frac{9}{8}$ 52 i Frederikshavns havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{19}{9}$ 52.

Kl. ca. 08¹⁵, da A., der havde lods om bord, under en let SSV.-lig brise med byger var ved at svaje rundt i havnen ved hjælp af 3 motorbåde, blev agterskibet af vinden presset ind mod molehovedet, hvorved skruen tørnede mod kajen. En undersøgelse viste, at et af skruerbladene var brækket.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

221. Ff. ALBERT af Søby, 20 B. R. T. Bygget 1952. På rejse fra Søby til Frederikshavn.

Kollideret d. $\frac{20}{8}$ 52 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{21}{8}$ 52.

Kl. ca. 01⁰⁰, da A. i stille vejr befandt sig ca. 1 sm. SSØ. for Frederikshavn SE lys- og fløjtetønde, sås sidelys og toplys fra et modgående skib, der senere viste sig at være marinefartøj Y. 342. Da Y. 342 kort efter var passeret om bb., drejedes bb., men umiddelbart efter tørnede A. med stor kraft mod en ministrygningsmagnet, der slæbtes efter Y. 342. Ved kollisionen fik A. et hul i stb.s bov.

Af den af Y. 342's besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj, der var på rejse fra Skagen Red til København med en magnet på slæb, den omhandlede dag kl. ca. 01¹⁵ i stille, klart vejr befandt sig ca. 4 sm. SØ. for Frederikshavn styrende SSØ., sås 2 streger om bb. toplyset og det grønne sidelys fra A. Y. 342 havde kun een toplanterne tændt, og lanternen på magneten brændte ikke. Farten var 5—6 knob, og afstanden mellem Y. 342 og magneten var ca. 100 m. Roret lagdes nu bb., men da A. sås dreje stb., lagdes roret stb. Da A. var passeret, syntes dette fartøj at styre mod magneten. Y. 342 øgede farten, men da en påsejling af magneten syntes uundgåelig, mindskedes farten, og umiddelbart efter tørnede A. mod slæbetrossen tæt foran for magneten og drev derefter ind på denne.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes Y. 342's mangelfulde lanterneføring samt manglende afmærkning af magneten.

222. SM. GERTRUD KATRINE af Sæby, 149 B. R. T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Kragerø til Oslo med macadam.

Tørnet klippe d. $\frac{20}{8}$ 52 i Oslo Fjord.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{27}{8}$ 52.

Kl. 17³⁰, da G. K. under en svag SØ.-lig brise med rolig sø befandt sig midt i sejllobet ved Kneppa fyr, blev der givet bb.s ror for at følge en drejning af sejllobet. Skibet, der gik med langsom fart, lystrede imidlertid ikke roret, der herefter blev lagt hårdt bb. Da G. K. stadig ikke lystrede roret, mindskedes farten yderligere, men herved gik motoren i stå. Straks efter tørnede skibet med stb.s side mod klippesiden. Ved påsejlingen opstod der 2 buler i skibssiden ca. 1 fod under vandlinien, og desuden blev en nagle slået løs.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet mistede styringen på grund af sugevirkning fra løbets sider.

223. M/S GUDNÆS af København, 782 B. R. T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Røya til København.

Tørnet bropille d. 25/8 52 i Københavns havn.

Søforhør i København d. 28/8 52.

Da G., der under en NV.-lig kuling med S.-gående strøm med ca. 1 knops fart var for S.-gående i havnen, befandt sig ud for Kvæsthusbroen, stoppedes motoren. Kl. 18⁵⁸, da skibet befandt sig ud for Havnegades toldvagt, sattes stopsignal fra Knippelsbro. Farten var da taget af skibet, der langsomt drev ned mod broen. Kl. 19¹⁵, da stopsignalet stadig var sat, og skibet befandt sig ca. 150 m fra broen, lagdes roret hårdt bb., og det forsøgtes ved forskellige motormanøvrer at svinge skibet rundt på stedet; men herunder tørnede G. med stb.s låring mod østre bropille og umiddelbart efter med stævnen mod kajen og nogle hyttefæde. Ved påsejlingen fik G. en hule i skibssiden ud for mandskabsmessen, og brohammerne beskadigedes.

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

224. M/S MOMBASA af København, 8628 B. R. T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Beirut til Genua.

Kollideret d. 29/8 52 i Middelhavet.

Søforhør i København d. 20/9 52.

Kl. 03²⁵, da M., der styrede rv. 325°, i klart og stille vejr befandt sig ca. 3 sm. fra Vagna fyr, sås på radarskærmen en genstand i rv. pejling 313°, afstand 1,5 sm. Da ingen lanterne kunne ses i den nævnte retning, antoges genstanden for at være en fisker eller andet objekt uden lanterne. Kl. 03³⁵ beordredes maskinen langsomt frem. Genstanden sås nu på radarskærmen i 0,8 sm.s afstand og stadig i samme pejling. Samtidig skimtedes om bb. et svagt grønt lys og en toplanterne fra et andet skib, som senere viste sig at være sejlskib med hjælpemotor »LAURA II« af Ancona. Roret lagdes stb., samtidig med at der afgaves 1 kort tone med fløjten. Da L. II syntes at holde sin kurs, lagdes roret hårdt stb., idet der atter afgaves en kort tone, og maskinen beordredes fuld kraft frem. Kl. 03³⁹ tørnede L. II med boven mod M.s bb.s side ud for 3-lugen, hvorved der fremkom flere buler i yderklædningen. Umiddelbart efter sank L. II. Besætningen — 8 mand — blev taget om bord i M.

Anm. Søforklaring fra L. II foreligger ikke.

225. Motorbåd uden navn.

Kollideret d. 30/8 52 i Svendborg Sund.

Søforhør i Svendborg d. 18/10 52.

Kl. ca. 15⁰⁰, da en motorbåd med pram på slæb i stille vejr med hård Ø.-gående strøm befandt sig i nærheden af den hvide stage med 1 halmvisk ved NV.-siden af Taasinge Skanseodde, sås et andet skib, der senere viste sig at være M/S »CORSICA« af Groningen, i en afstand af ca. 75 m om bb. nærme sig på V.-lig kurs med retning mod motorbåden. Kort efter, da afstanden til C. var ca. 35 m, gik motoren i stå. Da C. stadig nærmede sig med retning mod motorbåden, og det ikke lykkedes at få motoren igang, sprang føreren over bord og svømmede hen til prammen. Umiddelbart efter tørnede C. mod motorbådens bb.s side, hvorefter båden sank.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

226. B/B BRAGE af København, 50 B. R. T. Bygget 1948 af stål.

Kollideret og sunket d. 1/9 52 i Københavns havn.

Søforhør i København d. 5/9 52.

Da »Brage«, der med 8—9 knops fart var på vej fra Kronløbsbassinet til Toldboden, under en jævn V.-lig brise befandt sig N. for Redmolen med kurs tværs på Kronløbets fyr-linie, sås M/S »BENNO« af Hamburg for udgående fra Søndre Frihavn i en afstand af ca. 200 m. »Benno« syntes at trække agterover, og »Brage« holdt kurs og fart. Da »Benno«s fart syntes at øges, således at der opstod fare for sammenstød, lagdes »Brage«s ror bb. Ca. 1/2 minut senere, da »Brage« lå tæt foran for »Benno«s bov, og kollision var uundgåelig, blev roret lagt hårdt stb., men umiddelbart efter, kl. ca. 14²⁰, tørnede »Benno« med stævnen mod »Brage«s stb.s agterskib, hvorved lønning, skanseklædning og dæk blev trykket ind. Skruen blev nu koblet fra, men straks efter trykkes skibet under vandet og sank ca. 150 m S. for fyret på Sundmolen. Besætningen sprang i vandet og blev taget op af tililende både. »Brage« er senere blevet hævet.

Af den af »Benno«s lods afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der var for udgående fra Frihavnen, befandt sig med agterenden mellem de to Langeliniefyr, blev motoren beordret halv kraft frem. »Benno« gjorde da ca. 2 knops fart. Da »Benno«s agterende var ca. 100 m fra det Ø.-lige Langeliniefyr, sås »Brage« overet med Sundmolefyret, kommende fra Kronløbsbassinet. Afstanden mellem skibene var da ca. 250 m. »Benno«, der styrede i fyr-linien, holdt kurs og fart. Ca. 1/2 minut senere indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at »Brage«s fører har skønnet forkert med hensyn til »Benno«s fart.

227. S/S OTTO PETERSEN af København, 2868 B. R. T. Bygget 1930 af stål På rejse fra Rotterdam til Bremen med fosfat.

Kollideret d. $17/9$ 52 på Nieuwe Maas.

Søforklaring i Rotterdam d. $27/9$ 52.

Kl. 00²⁰ afsejlede O. P., der havde lods om bord, fra Rotterdam. Der lå en let tåge lavt over vandet, men fyrene i land kunne stadig ses. Der løb en kraftig flodstrøm. Da skibet, der gik med fuld kraft, og hvis lanterner brændte klart, havde passeret bøje nr. 5 i New Waterway tæt på sin stb.s side, sås forude lidt om bb. 2 hvide lys — det ene lige over det andet. Lysene viste sig senere at være toplanterne på M/S »VESTA« af Bremen, der var på vej til Rotterdam. O. P.s maskine blev straks beordret langsomt frem. Kort efter sås af toplanternes stilling, at V. drejede hårdt til bb., og O. P.s ror blev lagt bb. samtidig med, at der afgaves 2 korte toner med fløjten. V.s grønne lanterne blev nu synlig, og O. P. drejede mere til bb. Der hørtes nu en kort tone fra V., der samtidig drejede hurtigt stb. over. O. P.s ror blev straks lagt hårdt stb., og der afgaves en kort tone. Da afstanden til V. nu var ganske ringe, blev O. P.s maskine beordret fuld kraft bak, og der afgaves 3 korte toner med fløjten. Straks efter blev maskinen atter beordret fuld kraft frem og roret lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede O. P. med stævnen mod V.s bb.s agterskib. Ved kollisionen led O. P. betydelig skade på stævnen, medens V. led alvorlig skade i bb.s side af agterskibet. Endvidere omkom en mand af V.s besætning.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

228. SM. W. KLITGAARD af Frederikshavn, 37 B. R. T. Bygget 1891 af eg. På rejse fra Helsingør til København.

Påsejlet mole d. $2/9$ 52 i Københavns havn.

Søforklaring og søforhør i Byrum d. $7/11$ 52 og i Frederikshavn d. $12/11$ 52.

Kl. 00⁰⁰ afsejlede W. K. under en svag til let V.-lig brise med klart vejr og S.-gående strøm fra Helsingør, hvorefter føreren overlod vagten til bestemanden og gik under dæk. Da fartøjet befandt sig ved Københavns Red, hvor der skulle holdes gående indtil kl. 03³⁰, faldt bestemanden i søvn. Ca. 15—20 minutter senere — kl. 03³⁰ — tørnede skibet mod bølgebryderen ud for Prøvestenshavnen og blev stående. Kl. ca. 06⁴⁰ kom W. K. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

229. M/B BITTEN af Aalborg. Bygget af eg. På fiskeri i Limfjorden.

Kollideret d. $30/9$ 52 i Limfjorden; *forlist*.

Søforhør i Aalborg d. $5/12$ 52.

Kl. ca. 17¹⁵, da B. under en let SØ.-lig brise med svag V.-gående strøm befandt sig midt i sejløbet ud for svovlsyrefabrikens kaj mellem den 2. og 3. røde kost, sås et skib, der senere viste sig at være M/S »ROLAND« af Hamburg, omtrent ud for Aalborg Værft. Der syntes ikke at være fare for sammenstød. Da B., hvis motor var stoppet, og som drev for vind og strøm, befandt sig tæt ved den 2. røde kost, sås R. styre ret mod B. B.s besætning søgte ved råben og vinken at henlede R.s opmærksomhed på B., men straks efter tørnede R. mod B., som knustes og sank. Besætningen — 2 Mand — blev bjerget af tililende både.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

230. M/S DANGULF GEM af København, 33 B. R. T. Bygget 1904 af eg og bøg. På rejse fra Aarhus til Odense med gasolie.

Kollideret d. $1/10$ 52 i Aarhus havn.

Søforklaring i Aarhus d. $2/10$ 52.

Kl. 00⁰⁰ afsejlede D. G. under en frisk SØ.-lig brise med klart vejr fra Pier 1. Da skibet kl. 00¹⁰ befandt sig mellem Pier 3 og Vestre Dækmole, sås toplanteren og den røde side-lanterne fra et skib, der senere viste sig at være SM. »FORSØGET« af Frederiksværk, der var for indgående. Motoren blev sat på fuld kraft frem, og der styredes mod fyret på Østre Molearm. Lidt senere, da D. G. befandt sig midt mellem Østre Molearm og Vestre Dækmole, sås pludselig F.s grønne lanterne. Motoren blev straks sat på fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede D. G. med stævnen mod det andet skibs stb.s side. Ved kollisionen blev begge skibe noget beskadiget.

Af den af F.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 00⁰⁰ under en jævn SØ.-lig brise for indgående i havnen passerede Østre Molehoved, hvorefter der fortsattes i den hvide fyrvinkel. Da det S.-lige fyr på Vestre Dækmole og fyret på Søndre Molearm havdes overet, drejedes op i vinden for at hale storsejlet ned samtidig med, at motoren sattes på bak. Pludselig sås om stb. den røde lanterne fra et udgående skib, og umiddelbart efter tørnede D. G. med stævnen mod F. som ovenfor beskrevet.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der ikke om bord i F. er holdt fornøden udkig.

231. SM. FORSØGET af Frederiksværk, 90 B. R. T. Bygget 1907 af eg. På rejse fra Frederiksværk til Aarhus med jern og stål.

Kollideret d. $\frac{1}{10}$ 52 i Aarhus havn.
Søforklaring i Aarhus d. $\frac{2}{10}$ 52.
Se nr. 230.

232. M/S KETTY DANIELSEN af København, 299 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Gedser til Næstved.

Tørnet kaj d. $\frac{9}{10}$ 52 i Karrebæksminde havn.
Søforklaring i Næstved d. $\frac{10}{10}$ 52.

Kl. ca. 22⁰⁰, da K. D., der havde lods om bord, under en jævn VSV.-lig brise med langsom fart skulle forføje i Karrebæksminde havn, drejede skibet bb. over. Roret lagdes hårdt stb., og motoren kastedes fuld kraft bak, men ca. et halvt minut senere tørnede K. D. med bb.s bov mod kajen, hvorved en plade under bakken blev trykket ind. Det viste sig senere, at strømmen var indgående.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes strømforholdene.

233. SM. CAMILLA af Neksø, 37 B. R. T. Bygget 1891 af eg. På rejse fra Hornbæk til Lübeck.

Kollideret d. $\frac{14}{10}$ 52 på Københavns Red.
Søforhør i København d. $\frac{30}{10}$ 52.

Kl. ca. 05⁰⁰, da C. befandt sig ud for Kalkbrænderihavnen styrende S., sås ca. 2 str. om stb. et skib, der var for udgående fra Kalkbrænderihavnen, og som senere viste sig at være S/S »KAY« af København. Kort efter fik føreren, der var alene på dækket, et ildebefindende og mistede bevidstheden. Kl. ca. 05⁴⁵ tørnede C. med stævnen mod K.s stb.s side lidt agten for tværs, hvorved C. fik stævnen knust og blev læk. Umiddelbart efter kollisionen genvandt føreren sin bevidsthed, og skibet blev bugseret ind i havnen.

Af den af K.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib befandt sig for udgående af Kalkbrænderihavnen, da C. sås ca. 7 streger om stb. styrende en V.-lig kurs, der førte tværs over sejlløbet. Der afgaves 1 lang tone med dampfløjten, men da C. syntes at holde kurs og fart, blev roret lagt bb. samtidig med, at bb.s maskine beordredes fuld kraft bak og stb.s maskine halv kraft frem. Umiddelbart efter tørnede C. med stævnen mod K. som ovenfor anført. Ved kollisionen fik K. nogen ovenbords skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at C.s fører mistede bevidstheden.

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

Kollideret d. $\frac{14}{10}$ 52 på Københavns Red.
Søforhør i København d. $\frac{30}{10}$ 52.

Se nr. 233.

235. SM. FUGLEN af Ærøskøbing, 272 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Frederiksstad til Genua med byggeplader.

Påsejlet d. $\frac{15}{10}$ 52 på Maas-floden.

Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{22}{10}$ 52, søforklaring og søforhør i Frederikshavn d. $\frac{6}{1}$ 53.

Kl. 03⁵⁸, medens F. efter lodsens anvisning lå opankret ved Maassluis for bb.s anker med 30 favne kæde ude og forsynet med forskriftsmæssige ankerlanterner, mærkedes et kraftigt stød i skibet, derefter flere mindre og til sidst endnu et kraftigt stød, og det viste sig, at skibet var blevet påsejlet af M/S »STENTOR« af Amsterdam. Ved påsejlingen blev F. stærkt beskadiget og kom i drift og drev ud i sejlløbet, hvor ankeret fik hold. Kl. 04⁵⁰ blev F. atter påsejlet af et udgående skib, der senere viste sig at være M/S »CHRISTA« at Hamburg. Pejlingen viste, at F. tilsyneladende var tæt. Kl. 07⁰⁰ sejlede F. ved egen hjælp til Rotterdam.

Anm. Søforklaring fra S. og C. foreligger ikke.

236. Ff. ALAKER af Thorshavn, 86 B. R. T. Bygget 1884 af eg.

Påsejlet d. $\frac{23}{10}$ 52 i Thorshavns havn.

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. $\frac{25}{10}$ og $\frac{3}{11}$ 52.

Kl. 09⁰⁰, da S/S »TEJO« af Oslo, der under en SØ.-lig storm lå forføjet ved kajen i Thorshavns havn, på grund af vejrforholdene måtte forlade kajen, drev skibet, der havde havnelods om bord, hurtigt ned mod nogle skibe, der lå forføjet i Vestre Våg. Inden T. kunne bringes under kontrol, tørnede det med agterenden mod 4 af skibene, nemlig Ff. »ALAKER«, Ff. »KURBERG«, Ff. »SIGMUNDUR« og M/S »THORSHAVN«, alle af Thorshavn. Alle skibene blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra »Tejo« foreligger ikke.

237. Ff. KURBERG af Thorshavn, 76 B. R. T. Bygget 1950 af eg.

Påsejlet d. $\frac{23}{10}$ 52 i Thorshavns havn.

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. $\frac{25}{10}$ og $\frac{3}{11}$ 52.

Se nr. 236.

238. Ff. SIGMUNDUR af Thorshavn, 151 B. R. T. Bygget 1942 af fyr.

Påsejlet d. $^{23}/_{10}$ 52 i Thorshavns havn.

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. $^{25}/_{10}$ og $^{3}/_{11}$ 52.

Se nr. 236.

239. M/S THORSHAVN af Thorshavn, 57 B. R. T. Bygget 1940 af eg og bøg.

Påsejlet d. $^{23}/_{10}$ 52 i Thorshavns havn.

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. $^{25}/_{10}$ og $^{3}/_{11}$ 52.

Se nr. 236.

240. M/S KETTY DANIELSEN af København, 299 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Gdansk til Shoreham med træ.

Tørnet molehoved d. $^{29}/_{10}$ 52 i Shoreham havn.

Søforklaring i Amsterdam d. $^{6}/_{11}$ 52.

Kl. ca. 09⁰⁰, da K. D. under en stiv SV.-lig kuling med meget svær sø med ringe fart befandt sig ca. $^{1}/_{2}$ skibslængde fra molehovederne, blev skibet løftet af en svær sø og girede bb. over. Motoren blev sat på fuld kraft frem og roret lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede K. D. med stævnen mod det V.-lige molehoved, hvorved stævnen blev noget beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes vejrforholdene.

241. Ff. FALKEN af Aalbæk, 7 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Skagen.

Kollideret d. $^{30}/_{10}$ 52 i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d. $^{3}/_{11}$ 52.

Kl. ca. 07⁰⁰, da F. for indgående befandt sig ved Skagen havn, sås et fiskefartøj — Ff. »KEDRON« af Skagen — for udgående. Umiddelbart efter, da F. var ca. 15—20 m fra det Ø.-ligste molehoved, drejede K. pludselig til bb. og tørnede mod F.s bb.s side midtskibs. Kort efter sank F. midt i sejlløbet lige udenfor de yderste molehoveder. Besætningen — 4 mand — reddede sig om bord i K.

Af den af K.s besætning afgivne forklaring fremgår, at K. kl. 06⁴⁰ afsejlede fra Skagen. Da K. var kommet lige uden for havnen, varskoede udkiggen for et fartøj, der befandt sig forude. Føreren, der stod til rors i styrehuset, så ud ad vinduet til bb. og lagde, da intet syntes at være i sigte, roret bb. over. Umiddelbart efter tørnedes F. som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at føreren af K. lagde roret bb. uden først at undersøge, hvad udkiggen varskoede for.

242. Ff. KEDRON af Skagen, 20 B. R. T.

Kollideret d. $^{30}/_{10}$ 52 i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d. $^{3}/_{11}$ 52.

Se nr. 241.

243. SM. AGNETE WAL af Køge, 112 B. R. T. Bygget 1920 af eg.

Påsejlet d. $^{5}/_{11}$ 52 i Stettin havn; *sprunget LÆK* d. $^{7}/_{11}$ 52 i Østersøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring og søforhør i Stege d. $^{24}/_{11}$ 52.

D. $^{5}/_{11}$ kl. 17³⁰, da A. W. lå fortojet ved kajen i Stettin havn, blev skibet påsejlet af M/S »DAN« af Göteborg, der var ved at forhale langs kajen. Ved påsejlingen sprængtes A. W.s forgrejer, og bovsprydet knækkede. Endvidere blev værk og beg revet ud af nådderne i nærheden af stævnen. D. $^{6}/_{11}$ blev havarierne midlertidig udbedret, hvorefter skibet indtog en ladning kul. D. $^{7}/_{11}$ kl. ca. 08⁰⁰ afsejlede A. W. under en svag N.-lig brise fra Stettin på rejse til Simrishamn. Kl. 17³⁰ tiltog vind og sø, og A. W. begyndte at tage vand over forskibet. Der var intet vand ved pumperne. Kl. 21⁰⁰ blæste det en frisk NØ.-lig kuling med høj sø. Kl. 23⁰⁰ fandtes vand i rummene under lukafdørken, men der var stadig intet vand ved pumperne. Der lænsedes med pøse fra lukafet. D. $^{8}/_{11}$ kl. 00¹⁵, da skibet befandt sig ca. 18 sm. SV.t.V. $^{1}/_{2}$ V. af Rønne, var forskibet sunket så dybt, at det besluttedes at søge nødhavn i Rønne. Kl. 04³⁰ ankom A. W. til Rønne. Ca. 4 timer senere pejledes pludselig 32" vand ved agterste og 39" ved forreste pumpe. A. W. blev nu pumpet læns og kalfatret forude, og d. $^{10}/_{11}$ kl. 01⁰⁰ afsejlede skibet til Simrishamn, hvortil det ankom kl. 07⁰⁰.

Anm. Søforklaring fra D. foreligger ikke.

244. M/S KORSHOLM af Horsens, 965 B. R. T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Antwerpen til København med Stykgods.

Kollideret d. $^{16}/_{11}$ 52 i Kielerkanalen.

Søforhør i København d. $^{20}/_{11}$ 52.

Kl. ca. 12³⁵, da K. under en let ØSØ.-lig brise befandt sig ud for Ducherwisch, sås forude i en afstand af ca. $^{1}/_{2}$ sm. en bugserbåd med 2 pramme på slæb. Der afgaves 2 korte toner med sirenen samtidig med, at roret lagdes bb. for at fortøje i kanalens N.-side, medens der afventedes fri passage. Noget senere lod bugserbåden slæberen gå, og inden bugserbåden havde nået at komme langs siden af prammene, var den ene pram, der var let, drevet ind mod K.s stævn, hvorved prammen blev lettere beskadiget.

Anm. Årsagen til påsejlingen fremgår af det ovenfor anførte.

245. Ff. BELLIS af Skagen, 29 B. R. T. Bygget 1924 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Skagen.

Kollideret d. $18/_{11}$ 52 i Skagen havn.

Søforklaring i Skagen d. $4/_{12}$ 52.

Kl. ca. 05³⁰, da B. for indgående i Skagen havn befandt sig ud for tværmolen, sås forude i kort afstand et fartøj, der senere viste sig at være Ff. »ULLA« af Esbjerg, for udgående. B. drejede straks til stb., men tørnede herved mod tværmolens Ø.-lige hoved og faldt derefter tværs i løbet. Umiddelbart efter tørnede U. mod B.s stb.s bov. Ved kollisionen led B. en del skade.

Af den af U.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj kl. ca. 06⁰⁰ var for udgående fra østre havnebassin, sås flere fiskefartøjer for udgående fra vestre havnebassin, hvorfor farten mindskedes til meget langsomt. Samtidig sås B. for indgående. Kort efter, da U. befandt sig i havneudløbets Ø.-lige halvdel, sås B. tørne mod den østre tværmole med stb.s bov og derpå faldt tværs i løbet. Umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anrn. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at B. ikke som indgående skib har holdt tilbage, da flere fiskefartøjer samtidigt var på vej ud fra inderhavnen gennem det kun 40 m brede løb.

246. Ff. ULLA af Esbjerg, 46 B. R. T. Bygget 1934 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Skagen til fiskeplads.

Kollideret d. $18/_{11}$ 52 i Skagen havn.

Søforklaring i Skagen d. $4/_{12}$ 52.

Se nr. 245.

247. SM. KASTOR af Løgstør, 85 B. R. T. Bygget 1906 af eg. På rejse fra Wismar til Løgstør.

Kollideret d. $23/_{11}$ 52 ved Tysklands N.-kyst.

Søforklaring i Løgstør d. $26/_{11}$ 52.

Kl. 04²⁰ passerede K. under en svag SSØ.-lig brise med ringe sigtbarhed bøje nr. 4 i Kraken Dyb, hvorfra der styredes Ø.^{1/2}S. Farten var 6 knob. Kl. 04⁴⁵ sås ca. 3 streger om stb. en lodsbaad, der styrede en Ø.-lig kurs. Kl. 04⁵⁰ ændredes K.s kurs til ØNØ. Umiddelbart efter blev det tæt tåge, og motoren stoppedes. Kort efter ændredes kursen stb. over mod en lystønde. Lidt efter sås lodsbaadens hæklanterne om stb., men umiddelbart efter sås dens røde sidelanterne. K.s motor blev nu sat på fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede K. med klyverbommen mod lodsbaaden, der blev let beskadiget. K. mistede klyverbommen.

Anm. Søforklaring fra lodsbaaden foreligger ikke.

248. Ff. LAUSE af Esbjerg, 49 B. R. T. Bygget 1944 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

Påsejlet d. $23/_{11}$ 52 i Nordsøen; *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $26/_{11}$ 52. Forlisansmeldelse dat. Esbjerg d. $7/_{1}$ 53.

Kl. 21¹⁵, da L. under en VNV.-lig kuling med byget, men sigtbart vejr lå opankret på omtrentlig plads 54°45' N. 4°20' Ø., forsynet med forskriftmæssig ankerlanterne, mærkedes kraftige stød i fartøjet, som krængede stærkt over til bb. Vagtsmanden, der opholdt sig under dæk, kom hurtigt på dækket og så et stort skib, der senere viste sig at være S/S »HERON« af Panama, sejle bort i SV.-lig retning. Da det viste sig, at motorrummet var fyldt med vand, opsendtes nødsignaler. Noget senere vendte H. tilbage og holdt sig ca. $1/2$ sm. til luvart af L. Kl. 22⁴⁵ blev besætningen — 4 mand — taget om bord i et tililende fiskefartøj, og kl. ca. 23³⁰ sank L.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

249. Ff. GEORG af Skagen, 12 B. R. T. På fiskeri i Skagerrak.

Kollideret d. $1/_{12}$ 52 i Skagerrak.

Søforklaring i Skagen d. $19/_{12}$ 52.

Kl. 08¹⁵, da G., der førte top- og agterlys, i stille, klart vejr befandt sig 6 sm. NV. t. V. af Grenen beskæftiget med at fire trawl ud, sås Ff. »POLARSTJERNEN« af Skagen nærme sig med kurs ret imod G., der lå stille. Kort efter sejlede P. ind i G.s trawl, der lå ud til en afstand af ca. 35 m på fartøjets stb.s side. Om bord i G. forsøgtes det nu at vinke P. bort, men umiddelbart efter tørnede P. med stævnen imod G.s stb.s side ud for motorrummet. Ved kollisionen blev G.s skibsside alvorligt beskadiget, og besætningen — 2 mand — blev taget om bord i P., som derefter bugserede G. til Skagen havn.

Af den af P.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj, der gjorde ca. 6 knobs fart, kl. ca. 08¹⁵ befandt sig ca. 6 sm. mv. NV.t.V. af Grenen, påsejledes G., som ikke tidligere var set.

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

250. Ff. POLARSTJERNEN af Skagen, 31 B. R. T. Bygget 1925 af eg og bøg. På fiskeri i Skagerrak.
Kollideret d. $\frac{1}{12}$ 52 i Skagerrak.
 Søforklaring i Skagen d. $\frac{19}{12}$ 52.
 Se nr. 249.
251. S/S OSLO af København, 3435 B. R. T. Bygget 1949 af stål.
Tørnet fortøjet båd d. $\frac{6}{12}$ 52 i Granville.
 Søforhør i København d. $\frac{5}{1}$ 53.
 Kl. 21⁴⁷ passerede O., der havde lods om bord, dokporten mellem inderhavnen og forhavnen for udgående fra Granville, og motoren beordredes fuld kraft frem. Umiddelbart efter mistede skibet på grund af strømmen styringen og drev ned mod nogle forankrede både. Kl. 21⁴⁸ beordredes maskinen først stop og derefter fuld kraft bak, men inden farten var taget af skibet, tørnede det mod en af bådene — redningsfartøj »COMMENDANT YVON«. Ved påsejlingen skete tilsyneladende ingen skade.
 Anm. Søforklaring fra C. Y. foreligger ikke.
252. S/S THYBORØN af Lemvig, 654 B. R. T. Bygget 1892 af stål.
Kollideret d. $\frac{6}{12}$ 52 i Graadyb.
 Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $\frac{13}{12}$ 52.
 Se nr. 127.
253. M/S CHR. SASS af København, 3879 B. R. T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra Hamburg til Bangkok.
Påsejlet d. $\frac{8}{12}$ 52 på Elben.
 Søforklaring i Hamburg d. $\frac{11}{12}$ 52.
 Kl. ca. 09³⁰, da C. S., der havde lods om bord, i tåge lå opankret ud for Altenbruck afgivende forskriftmæssigt tågesignal, sås S/S »HELENCREST« af London forsøge at passere foran for skibet. Da H. af strømmen blev ført ned mod C. S., blev der stukket ud på ankerkæden, men kort efter tørnede H. med låringen mod skibets stævn, der knækkede.
 Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.
254. Ff. KARINA af Esbjerg, 39 B. R. T. Bygget 1942 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Neksø.
Tørnet mole d. $\frac{8}{12}$ 52 i Neksø havn.
 Søforklaring i Neksø d. $\frac{8}{12}$ 52.
 Kl. 00³⁰, da K. med motoren gående meget langsomt frem befandt sig ved indsejlingen til Neksø havn, sås forude et fiskefartøj, der lå næsten stille. K. drejede til stb. for at undgå en påsejling, men umiddelbart efter tørnede K. mod en havnemole, som på grund af mørket ikke var blevet bemærket. Ved påsejlingen knustes K.s yderstævn, og havnemolen blev lettere beskadiget.
 Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes mørke samt ukendskab til de lokale forhold.
255. M/S MARSK STIG af Grenaa, 1107 B. R. T. Bygget 1940 af stål. På rejse fra Hundested til Grenaa med passagerer og automobiler.
Kollideret d. $\frac{8}{12}$ 52 i Kattegat.
 Søforklaring i Frederiksværk d. $\frac{9}{12}$ 52.
 Kl. 08³⁰ afsejlede M. S. fra Hundested. Vejret var tåget. Der afgaves regelmæssigt tågesignaler. Kl. 08⁴⁰ sås på radarskærmen et skib ca. en streg om stb. Ca. 2 minutter senere mindskedes farten til langsomt. Kl. 08⁴³ hørtes tågesignal forude, og motoren stoppedes. Det andet skib, som senere viste sig at være M/S »PRIMO« af Hundested, var da ifølge radarskærmen ca. $\frac{1}{2}$ sm. fra M. S. Kl. 08⁴⁴ dukkede P. pludselig frem af tågen. Motoren beordredes straks fuld kraft bak. Kl. 10⁴⁵ tørnede P. med styrehuset mod M. S.s bb.s bov. Ved kollisionen opstod kun mindre skade.
 Af den af P.s besætning afgivne forklaring fremgår, at M. S. kl. 08⁴⁴ sås dukke frem af tågen med kurs mod P. Roret lagdes straks hårdt stb., og motoren, der gik langsomt frem, sattes på fuld kraft frem. Umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.
 Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.
256. SM. PRIMO af Hundested, 114 B. R. T. Bygget 1910 af stål. På rejse fra Thisted til Frederiksværk med gammelt jern.
Kollideret d. $\frac{8}{12}$ 52 i Kattegat.
 Søforklaring i Frederiksværk d. $\frac{9}{12}$ 52.
 Se nr. 255.
257. M/S MANCHURIA af København, 8371 B. R. T. Bygget 1945 af stål.
Påsejlet d. $\frac{9}{12}$ 52 ved Hollands V.-kyst.

Søforklaring i Rotterdam d. $11\frac{1}{2}$ 52.

Kl. ca. 12²⁵ hørtes fra M., der i tæt tåge lå opankret 0,6 sm. Ø. for lystønden NRW ud for Hoek van Holland, tågesignal forude om bb. Fra M. afgaves hyppige tågesignaler med klokken. Kort tid efter skimtedes om bb. et skib, der senere viste sig at være M/S »NOTTINGHAM« af Rotterdam, og som hurtigt nærmede sig på en kurs, der var omtrent vinkelret på M.s retning. Kl. 12³⁰ tørnede N. med stævnen mod M.s bb.s bov, hvorved der fremkom et hul ca. 1,6 m højt.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

258. SM. MAGDA af Marstal, 70 B. R. T. Bygget 1901 af eg og fyr. På rejse fra Odense til Flensborg i ballast.

Kollideret d. $10\frac{1}{2}$ 52 i Storebælt; *søgt nødhavn*.

Søforklaring og søforhør i Marstal d. $13\frac{1}{2}$ 52. Søforklaring i Odense d. $12\frac{1}{2}$ 52.

Kl. ca. 12²⁵ passerede M. under en frisk SV.-lig brise den hvide 2-kost S. for Lillegrunden, hvorefter der styredes SSØ. Umiddelbart efter gik føreren under dæk og overlod vagten til ungmanden. Sigbarheden var ca. $1\frac{1}{2}$ sm. Ca. 15 minutter senere sås forude i en afstand af ca. 20 m et andet skib, der senere viste sig at være M/S »ANNA MARTHA« af Hamburg. Motoren blev øjeblikkelig sat på fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede M. med stævnen mod det andet skibs stb.s side midtskibs. Ved kollisionen blev M. læk, og sprødet knækkede. Der søgtes nødhavn i Marstal.

Af den af A. M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib, der var på rejse fra Emden til Odense med koks, kl. 11⁵⁷ under en let til jævn SV.-lig brise passerede lys-spirtønden på $55^{\circ}36'6N$. $10^{\circ}48,4$ Ø., hvorefter der styredes 285° mod lys- og klokketønden N. for Lillegrund. Sigbarheden var 1—2 sm. Kl. 12²⁵ sås M., der styrede en modsat kurs, 2 streger om stb. Kl. 12⁴⁰ opdagedes M. pludselig om stb. i en afstand af ca. 30 m med kurs mod A. M., og roret lagdes hårdt bb. Umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen blev A. M. noget beskadiget samt mistede en del af dækslasten.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der i intet af skibene har været holdt effektiv udvig.

259. SM. FRENENÆS af Svaneke, 74 B. R. T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Rønne til Stettin i ballast.

Tørnet vrage d. $13\frac{1}{2}$ 52 ved Tysklands N.-kyst.

Søforklaring i Nekso d. $17\frac{1}{2}$ 52.

Kl. ca. 09⁰⁰ afsejlede F. under en frisk ØSØ.-lig brise med sne- og regndis fra Rønne. Der styredes S.t.V. $\frac{1}{4}$ V. Kl. ca. 18¹⁵ sås vragemærkning, og kursen ændredes således, at skibet forventedes at gå 200—300 m Ø. om det nærmeste vrage. Kl. ca. 18³⁰ tørnede F. mod et vrage, der stak op over vandet. Motoren blev straks koblet fra, og skibet drev klar af vraget, hvorefter rejsen fortsattes. Ved påsejlingen led F. nogen skade i forskibet.

Anm. Ministeriet må antages, at påsejlingen skyldes, at føreren fejlagtig var af den opfattelse, at vragemærkningen var anbragt på selve vraget.

260. M/S ESBJERG LODS af Esbjerg, 75 B. R. T. Bygget 1952 af stål.

Kollideret d. $16\frac{1}{2}$ 52 i Graadyb.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $17\frac{1}{2}$ 52.

Kl. ca. 21⁴⁰, da E. L. under en hård SSV.-lig kuling lå til ankers 1 Graadyb ca. $\frac{1}{2}$ sm. fra lystønde nr. 5, der havdes i 235° , sås lanterne fra 2 skibe, der styrede ned mod lods-fartøjet. Da det ene skib antoges for et fragtskib, tændtes dækslysene og lyskasteren, hvormed der signaleredes til det indkommende skib, der senere viste sig at være M/S »GRACIA« af Oslo. Kl. ca. 22⁰⁰, da G. befandt sig 50—100 m fra E. L., hørtes 3 korte toner fra dette skib. Vinden drev nu G. ned mod E. L., hvor der blev stukket ud på ankerkæden. Umiddelbart efter tørnede G. mod E. L. Ved kollisionen blev begge skibe noget beskadiget.

Af den af G.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib under en SSV.-lig kuling var for indgående til Esbjerg og befandt sig i Graadyb, sås kl. 21⁵⁵ lods-båden, der signalerede med lyskaster. Kl. 22⁰⁰ beordredes motoren langsomt frem for at afvente ombordsætningen af lods. Kl. 22⁰⁴ beordredes motoren fuld kraft bak, men G. blev af vind og sø ført ned mod lods-båden, der tørnedes som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene.

261. SM. VENØSUND af Struer, 317 B. R. T. Bygget af stål. På rejse fra Wismar til Aarhus med kali.

Kollideret d. $16\frac{1}{2}$ 52 ved Tysklands N.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $27\frac{1}{2}$ 52.

Kl. 11³⁰ afsejlede V., der havde lods om bord, under en jævn SV.-lig brise med let sne fra Wismar. Da skibet kom ud i den gravede rende, sås forude et modgående skib, der senere viste sig at være russisk S/S »GRIBEJEDOV«, og motorerne blev sat på langsomt. Da fyrræl nr. 22 passeredes, sås det, at G., der var ballastet, havde stor afdrift. V.s Motorer stoppedes,

og der holdtes nær til stb.s side af sejlrenden. Afstanden mellem skibene var da ca. 100 m. Et minut senere, kl. ca. 11⁴⁵, tørnede G. mod V.s bb.s side og gled med agterenden langs V.s side. Ved kollisionen fik V. mindre ovenbords skader langs hele bb.s side. Efter kollisionen sejlede V. tilbage til Wismar.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

262. M/S CARL af Nakskov, 333 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Assens til Kolding i ballast.

Kollideret d. 17/12 52 på Kolding Fjord.

Søforklaring og søforhør i Kolding d. 19/12 52.

Kl. ca. 20⁰⁰, da C. under en svag SSØ.-lig brise befandt sig 1¹/₂—2¹/₄ sm. fra indløbet til Kolding havn, sås et skib, der senere viste sig at være S/S »ASCANIA« af Lübeck, for udgående af havnen. C.s motor, der havde gået fuld kraft frem, blev beordret langsomt frem, og skibet holdtes helt over i sin stb.s side af sejlløbet. A. holdt også til stb., men sås derefter dreje kraftigt bb. over. C.s motor blev straks beordret fuld kraft bak, men omtrent 1 minut senere, kl. ca. 20¹⁰, tørnede A. mod C.s bb.s bov. Skibene befandt sig på dette tidspunkt i N.-siden af sejlrenden ca. 1/4 sm. fra havneindløbet. Efter kollisionen sejlede C. til Kolding.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

263. Ff. EDITH af Hirtshals, 19 B. R. T. På fiskeri i Skagerrak.

Kollideret d. 19/12 52 Skagerrak; *sunket*.

Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. 20/12 52.

KL ca. 14¹⁵, da »Edith« under en let brise med diset vejr befandt sig 8—9 sm. NØ. t. N. af Hirtshals beskæftiget med trawlfiskeri uden at føre forskriftsmæssigt signal derfor og styrende en VSV.-lig kurs, sås om stb. i en afstand af ca. 800 m et fartøj, som senere viste sig at være fiskefartøj »ELITE« af Esbjerg, styrende ret ned mod »Edith«, tilsyneladende for at komme på prajehold. »Elite« fortsatte imidlertid sin sejlads og tørnede med stævnen mod »Edith«s stb.s side, hvorved dette fartøj blev læk og sank. Besætningen — 3 mand — blev taget om bord i »Elite«.

Af den af »Elite«s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj i let diset vejr befandt sig 8—9 sm. NØ. t. N. af Hirtshals styrende SØ., sås om bb. i en afstand af ca. 800 m et fiskefartøj, der senere viste sig at være »Edith« af Hirtshals, og som styrede en VSV.-lig kurs. Farten var ca. 6¹/₂ knob. Føreren, der stod til rors og var alene på vagten, havde et øjeblik opmærksomheden henledt på fartøjets radioanlæg i nærheden og opdagede pludselig, at »Edith« befandt sig i få meters afstand ret forude. Motoren blev straks sat på fuld kraft bak, og roret blev lagt stb.; men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, dels at føreren af »Edith« har undladt at gå af vejen for »Elite«, og dels at føreren af dette fartøj ikke har holdt behørig udkig.

264. Ff. ELITE af Esbjerg, 47 B. R. T. Bygget 1939 af eg. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Hirtshals.

Kollideret d. 19/12 52 i Skagerrak.

Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. 20/12 52.

Se nr. 263.

265. M/S CAROLINE MÆRSK af Fredericia, 10043 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra Pulo Bukom til Singapore.

Kollideret d. 20/12 52 på Singapore Red.

Søforklaring i Singapore d. 23/12 52.

Kl. ca. 16⁴², da C. M., der havde lods om bord og blev assisteret af en slæbebåd forude, befandt sig ud for Keppel Harbour for indgående til Singapore havn, sprængtes slæbetrossen, mens skibet var i drej bb. over. Strømmen, der var hårdt imod, drejede imidlertid C. M. stb. over, skønt roret lå hårdt bb. Maskinen blev straks beordret fuld kraft frem, og bb.s anker blev stukket i bund, og kort efter beordredes maskinen fuld kraft bak samtidig med, at stb.s anker blev sat, men kort efter tørnede C. M. med stævnen mod engelsk S/S »TYNDEREVS«, der lå fortøjet langs kaj. Ved kollisionen blev begge skibe noget beskadiget.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

266. M/S MAAGEN af Hammerhavnen, 234 B. R. T. Bygget 1920 af stål. På rejse fra København.

Kollideret d. 21/12 52 i Sundet.

Søforhør i København d. 30/12 52.

Kl. 18¹⁰ passerede M., hvis motor gik med halv kraft, svarende til 4—5 knobs fart, under en jævn NØ.-lig brise med klar luft og snebyger lys- og klokketønden ud for Prøvestens havn. Da Nordre Røse fyr viste klart lys holdtes op mod dette, idet sømærket Kastrup Knæ holdtes om stb. Straks efter sås ca. 1 str. om stb. et hvidt lys, der antoges at hid-

røre fra en ankerligger. Da pejlingen til lyset i løbet af ca. 10 minutter ikke forandrede sig, lagdes M.s ror hårdt bb., og der blev afgivet 2 korte toner med luftfløjten. Samtidig blev motoren sat på langsomt. Straks efter, kl. ca. 18³⁰, tørnede det andet skib, der senere viste sig at være M/S »HAMNFJORD« af Gøteborg, og hvis røde sidelys ikke brændte, med stævnen mod M.s stb.s side ud for kollisionsskoddet. Efter kollisionen sejlede begge skibe ind til København. Ved kollisionen led M. forskellig ovenbords skade.
Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

267. SM. H. J. GRAU af Aabenraa, 81 B. R. T. Bygget 1915 af eg. På rejse fra København til Aabenraa med soyaskrå.

Kollideret d. 22/12 52 i Svendborg Sund.

Søforklaring og søforhør i Aabenraa d. 30/12 52.

Kl. 16³⁵ passerede H. J. G. Thurø Rev. Da. H. J. G., der nu gik med nedsat fart, befandt sig ved Vindeby, sås det røde sidelys fra et modgående skib, der syntes at holde sig i den N.-lige -side af løbet, og som senere viste sig at være SM. »MIK« af Skærbæk. Farten mindskedes yderligere, og der holdes helt over i løbets stb.s side. Da M. stadig syntes at komme nærmere, drejedes bb. over, samtidig med at der afgaves 2 korte toner med sirenen. M. syntes nu pludselig at dreje stb. over. H. J. G.s motor kastedes fuld kraft bak. Fra M. hørtes nu 3 korte toner. Umiddelbart efter tørnede de to skibe mod hinanden.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl. 16⁴⁰ passerede M. Lehnskov Pynt. Da Sct. Jørgens kirke var omtrent tværs, sås det grønne og hvide toplys fra H. J. G. forude, og der holdtes så langt over i stb.s side af løbet som muligt. Da H. J. G. var kommet så nær, at der syntes fare for sammenstød, og ikke syntes at ændre sin kurs, kastedes M.s motor fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves med 3 korte toner. Umiddelbart efter — kl. 17³⁰ — skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at hvert skib havde forventet, at det andet skib ville ændre kurs som følge af sejløbets drejning.

268. SM. MIK af Skærbæk, 103 B. R. T. Bygget 1950 af eg og bøg. På rejse fra Hamburg til Bandholm med kali.

Kollideret d. 22/12 52 i Svendborg Sund.

Søforklaring i Vejle d. 16/1 53.

Se nr. 267.

269. S/S LODSEN af København, 48 B. R. T. Bygget 1896 af stål.

Kollideret d. 23/12 52 på Københavns Red.

Søforhør i København d. 9/3 53.

Kl. ca. 07¹⁵, da L. i stille, klart vejr med let N.-gående strøm, styrende 233° rv., befandt sig i ledefyrinien gennem Kronløbet tværs af den røde 1-kost på Stubben, sås om stb. den røde lanterne og toplanternen fra M/S »MUNIN« af København, der styrede tværs over løbet. L. holdt kurs og fart — ca. 3 knob. Lidt senere sås M. ca. 4 str. om stb. i en afstand af ca. 50 m. Roret lagdes hårdt bb., og maskinen beordredes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede L. med stævnen mod M.s bb.s side, hvorved begge skibe blev noget beskadiget.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib befandt sig ca. 1/4 sm. NV. af den røde 2-kost på Stubben, sås L. dreje ind i fyrinien til Kronløbet og sejle ind mod havnen. M., der løb ca. 8 knob, holdt kurs og fart, og ca. 5 minutter senere — kl. ca. 07²⁵ — tørnede L. med stævnen mod M.s bb.s side.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at M., der havde vigepligten, ikke gik af vejen.

270. M/S MUNIN af København, 38 B. R. T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra Tørborg havn til Kastrup.

Kollideret d. 23/12 52 på Københavns Red.

Søforhør i København d. 9/3 53.

Se nr. 269.

TØRNET UNDERVANDSHINDRING

271. M/S OLGA MÆRSK af København, 8799 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Sagay til Manila.

Tørnet undervandshindring d. 30/1 52 ved Philippinerne.

Søforklaring i Manila d. 1/2 52.

Kl. 07⁵⁷, da O. M. havde Tumagguin i rv. 268° og Lipota Point i rv. 250°, tørnede skibet hårdt imod en undervandshindring. Pejlinger viste, at skibet var tæt, og rejsen fortsattes til Manila, hvortil O. M. ankom d. 31/1 kl. 01¹⁰.

Anm. Der er intet oplyst om undervandshindringens art.

272. SM. FEJØ af Marstal, 53 B. R. T. Bygget 1923 af eg På rejse fra Stralsund til Faaborg med briketter.

Mistet skruen d. 21/1 52 i Storebælt; *rørt grunden*.

Søforklaring i Faaborg d. 5/2 52.

Kl. 20³⁰ passerede F. under en stiv SØ.-lig kuling med høj sø og N.-gående strøm lys- og fløjtetønden SØ. for Vengeance-grund. Der styredes derefter dv. SV.^{1/2}V. Ca. 25 minutter senere hørtes det, at en genstand skurede langs skibssiden. Skruen blev straks koblet fra, og senere viste det sig, at skruerakslen var brækket. Et lodskud viste 20 m vanddybde. F. drev nu mod VNV., og der affyredes nødraketter og afbrændtes nødblus. Kl. 23¹⁵ loddedes 7 m vand, og bb.s anker blev stukket ud. Lidt senere blev også stb.s anker stukket ud, men skibet drev stadig. Kl. ca. 24⁰⁰ loddedes 4 m vand, og skibet rørte grunden flere gange. Straks efter holdt ankrene, og skibet lå nu på 4,5 m vand uden at røre grunden. Hele natten afbrændtes nødblus og raketter. D. 1/2 Kl. 08⁰⁰ blev F. af et fiskefartøj bugseret til Nyborg, hvortil skibene ankom kl. 11³⁰. Ved grundstødningen sprang F. læk.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har tørnet en drivende genstand.

273. M/S ZEEMEUIW af Groningen. På rejse fra Vlaarding til Frederikssund med superfosfat.

Tørnet undervandshindring d. 28/2 52 i Kattegat; *Sat på grund*.

Søforklaring i Frederikssund d. 3/3 52.

Kl. 19²⁰ passerede Z. fyrskib Kattegat SV. Kl. ca. 19⁴⁵ mærkedes et kraftigt stød i forskibet, og motoren stoppedes. En undersøgelse viste, at Z. var blevet læk. Da skibet ikke kunne holde læns ved pumperne, sattes det på grund på Ø.-siden af Sjællands Rev. D. 29/2 kom Z. flot ved egen hjælp, efter at lækken var delvis tætnet, og rejsen fortsattes.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har tørnet en drivende genstand.

274. M/S URD af Kalundborg, 82 B. R. T. Bygget 1932 af stål. På rejse fra ankerplads ved Hesselø SØ.-rev til Kalundborg.

Tørnet undervandshindring d. 8/3 52 i Kattegat.

Søforklaring i Kalundborg d. 19/3 52.

Kl. 14⁰⁰ havdes Sjællands Rev fyrbåke i S. t. Ø. i en afstand af ca. 500 m, hvorefter der styredes VSV. Kl. 14⁰³ mærkedes 2 hårde stød i bunden i stb.s side. En senere undersøgelse viste, at U. var blevet læk i stb.s oliebundtank.

Anm. Ministeriet må antage, at afstanden til fyrbåken er bedømt forkert.

275. M/S CERESIO af Marstal, 358 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Herøen til Esbjerg med salpeter.

Tørnet undervandshindring d. 6/6 52 i Nordsøen.

Søforklaring i Esbjerg d. 12/6 52.

Kl. 19⁵⁰, da C. under en jævn N.-lig brise befandt sig ca. 15 sm. VNV. for Thyborøn, mærkedes et stød i agterskibet. Da skibet rystede voldsomt, og pakkåsen varmede, mindskedes fart, hvorefter rystelserne aftog. D. 7/6 kl. 12⁰⁰ blev C. taget på slæb af et tilkaldt bjergningsfartøj og bugseret til Esbjerg, hvortil skibene ankom kl. 21⁴⁵.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har tørnet drivende vragsods.

276. SM. DANNESKJOLD af Nakskov, 39 B. R. T. Bygget 1899 af eg. På rejse fra København til Aarhus med byg.

Tørnet undervandshindring d. 24/7 52.

Søforklaring i Aarhus d. 24/7 52.

Kl. ca. 17⁰⁰, da D. i stille vejr befandt sig ca. 3 sm. V. for Moselgrund, hørtes en skurrende lyd fra skibsbunden, og umiddelbart efter mærkedes et stød agter, hvorefter motorens omdrejningstal forøgedes stærkt. En undersøgelse viste, at skruen ikke virkede. Kl. ca. 18⁰⁰ blev D. taget på slæb af et andet skib og bugseret til Aarhus. Ved en senere doksætning viste det sig, at skruerakslen var brækket.

Anm. Ministeriet må antage, at D. har tørnet en undersøisk genstand.

277. S/S BRATTINGSBORG af København, 2781 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Tampa til Rotterdam med stykgods.

Tørnet undervandshindring d. 26/7 52 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Rotterdam d. 14/8 52.

Kl. 21¹⁰, da B. befandt sig på 34°39'5 N. 73°40'5 V., mærkedes 2 hårde stød i skibet, hvorefter maskinen stoppede. En undersøgelse viste, at svejsningen ved omstyringsrammens bundleje var sprængt. Efter en foreløbig reparation fortsattes rejsen.

Anm. Ministeriet må antage, at B. har tørnet drivende vragsods.

KÆNTRING

278. M/S PORTLAND af Aalborg, 1105 B. R. T. Bygget 1951 af stål. På rejse fra Aalborg til København med cement.

Kæntret og sunket d. $22/7$ 52 i kattegat; 17 omkomne.

Søforhør i København og i Aalborg d. $24/7$ 52.

Kl. 15^{30} afsejlede P. fra Aalborg. I 1-lasten var 700 sække hvid cement stuvet op i ca. 2 m højde, 2-lasten var fuld af løs cement, og i 3-lasten var der løs cement, hvis overflade fra dækshøjde i lugens midte skrånede ned mod lastrummets agterskod, hvor overfladen var ca. 1 m under dækket. Ved afsejlingen havde skibet ca 10° slagside til stb., men ved hjælp af bundtankene blev denne slagside omtrent rettet op. Kl. 21^{08} , da P. under en hård VNV.-lig kuling med svær sø befandt sig ca. 8 sm. SV. af Anholt styrende S. 52° Ø., krængede skibet pludselig 45° — 50° til stb., og umiddelbart efter kæntrede det helt over og flød med bunden delvis over vandet. Under overkrængningen lykkedes det en del af de ombordværende at springe i vandet, medens 2 mand kom op på skibets bund. Kort efter sank P. på $56^\circ 37'$ N. $11^\circ 20'$ Ø. 4 mand af besætningen blev senere reddet af tililende skibe. De øvrige ombordværende — 13 medlemmer af besætningen og 4 passagerer — omkom. Skibet er senere blevet hævet.

Anm. 1. De omkomne var: Passagererne Bodil Clemmensen af Gurre, Ellen Ekstrup Hansen af Hvidovre, Olga lansen af Svendborg og Janus Alex Pedersen af Helsingør, skibsfører Arne Stenxel Egstrup Hansen af Hvidovre, 1. styrmand Svend Arnold Poulsen, 2. styrmand Karl Georg Nørgaard og maskinchef Leo M. Christiansen Schmidt, alle af København, 2. maskinmester Anders Victor Andreas Jensen af Svendborg, maskinassistent Helge Larsen af Langaa pr. Rygaard, hovmester Peter Laurits Pedersen af Aalborg, letmatros Svend Amtorf Eriksen af København, ungmand Tage Folmer Jensen af Humlum pr. Struer, koksmath Karl Edvard Andersen af Haslev, messedreng Jørgen Hansen samt motormændene Frederik Kristian Louis Jensen og Svend Aage Nielsen, alle af København.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at kæntringen skyldes manglende stabilitet.

SPRUNGET LÆK

279. Ff. LUNA af Rønne, 11 B. R. T. Bygget 1925. På rejse fra Rønne til fiskeplads i Østersøen.

Sprunget læk d. $5/1$ 52 i Østersøen; forlist.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $7/11$ 52.

Kl. ca. 06^{15} afsejlede L. under en stiv VSV.-lig kuling med svær sø fra Rønne. Kl. ca. 08^{00} , da fartøjet befandt sig ca. 7—8 sm. SV. for Rønne, opdagedes vand i motorrummet. Da vandet trods lænsning med motor- og håndpumpe vedblev at stige, lagdes L. på modsat kurs for at sejle tilbage til Rønne. Kl. ca. 09^{00} stoppede motoren, og lidt senere blussedes der efter hjælp. Kl. ca. 09^{30} blev besætningen — 3 mand — taget om bord i et tililende fiskefartøj, og ca. 10 minutter efter sank L. ca. 6 sm. SV. for Rønne.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes, at L. har arbejdet sig læk i søen.

280. SM. MARGRETHE af Sæby, 54 B. R. T. Bygget 1901 af eg og fyr. På rejse fra Rørdal til Mullerup med cement.

Sunket d. $10/1$ 52 i Kattegat.

Strandingsindberetning dat. $10/1$ 52. Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $11/1$ 52.

Kl. 01^{30} , da M. under en jævn SV.-lig brise lå forløjet langs siden af SM. »INGE ROSE« af Sæby, der lå til ankers i Vejdybet, opdagedes det, at M. var synkefærdig. Det forsøgte at slæbe M. ind på lægt vand, men inden dette lykkedes, sank M. på ca. 9 m vand. Besætningen blev taget om bord i I. R. D. $28/1$ blev M. hævet.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har arbejdet sig læk i søen.

281. M/S MARY JENSEN af Nørresundby, 595 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Teignmouth til Borgestad med ler.

Sprunget læk d. $19/1$ 52 i Nordsøen; søgt nødhavn.

Søforklaring i Porsgrunn d. $23/1$ 52.

Kl. 01^{30} , da M. J. under en hård NØ.-lig kuling befandt sig SV. for Oksø fyr, opdagedes vand i lasten. Kl. 13^{00} viste en nærmere undersøgelse, at 6 nagler var løsnet ved stringervinklen i stb.s side ud for 2-lugens forkant. Der søgtes ind til Kristiansand for reparation.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har arbejdet sig læk i søen.

282. SM. FORTUNA af Nørresundby, 44 B. R. T. Bygget 1898 af eg. På rejse fra Nykøbing M. til Lemvig med superfosfat.

Sprunget læk d. $2/2$ 52 i Limfjorden; søgt nødhavn.

Søforklaring i Nykøbing M. d. $5/2$ 52.

Kl. ca. 06⁴⁵, da F. under en jævn Sv.-lig brise med snebyger befandt sig ved Sillerslev, opdagedes det, at motorens svinghjul arbejdede i vand. Motoren stoppedes, hvorefter der lænsedes med håndpumpen. Ca. 2 timer senere startedes motoren påny, hvorefter skibet under stadig lænsning med motorpumpen og håndpumpen blev sejlet tilbage til Nykøbing M., hvortil F. ankom kl. 10³⁰. En undersøgelse viste, at der var opstået en læk forude om stb.

Anm. Ministeriet må antage, at lækagen skyldes beskadigelse af kalfatringen som følge af sejlad i is.

283. SM. MARIE af Kerteminde, 18 B. R. T. På rejse fra Stubbekøbing til Langesund med levende fisk.

Sprunget læk, sat på grund d. 11/2 52 ved Jyllands Ø.-kyst; forlist.

Søforhør i Sæby d. 14/2 52. Forlisanmeldelse dat. 22/2 52.

D. 10/2 kl. ca. 23⁰⁰ passerede M. under en frisk SØ.-lig brise med snefald Aalborg Bugt fyrskib. Da fartøjet befandt sig i Læsø Rende, blæste det en ØSØ.-lig storm, og sigtbarheden var meget ringe. M. gjorde 6—7 knobs fart for sejl og maskine. D. 11/2 kl. ca. 02³⁰ opdagedes det, at damskoddet løjede, og at der stod vand i motorrummet. Der pumpedes med håndpumpe, men vandet i skibet steg stadig. Kl. ca. 03⁰⁰ gik motoren i stå. M. lå nu underdrejet indtil kl. 08⁰⁰, da der loddedes 1 1/2 fv. vand. Da skibet ikke længere kunne holdes flydende, sattes kursen ret mod land, og kl. ca. 08³⁰ tog M. grunden ca. 3 sm. S. for Sæby havn. Besætningen — 2 mand — roede i land i skibets jolle. M. er senere blevet vrug.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

284. Ff. INGE LØTH af Skagen, 43 B. R. T. Bygget 1945 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Skagen.

Sprunget læk d. 24/3 52 i Nordsøen; forlist.

Søforklaring i Skagen d. 3/4 52. Forlisanmeldelse dat. Skagen d. 3/4 52.

Kl. ca. 18³⁰ af sejlede I. L. under en opfriskende SØ.-lig kuling med snefald fra en fiskeplads ca. 60 sm. V. t. N. af Lindesnæs og styrede ØSØ. med ca. 5 knobs fart. Kl. ca. 21⁴⁵, da det blæste en hård ØSØ.-lig kuling med meget svær sø og stærkt snefald, løb fartøjet ind i en særlig svær sø. Motorens hastighed blev straks reduceret, men fartøjet rystedes voldsomt og sprang læk. I. L. sejlede hen til et nærliggende fiskefartøj, og kl. 22³⁰, da vandet i motorrummet stod op til svinghjulets midte, gik besætningen — 5 mund — i jollen og sejlede over til det andet fartøj. Kl. 23⁰⁰ sank I. L.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

285. S/S GUNVOR MÆRSK af Aalborg, 1981 B. R. T. Bygget 1931 af stål. På rejse fra Casablanca til Cork med fosfat.

Sprunget læk d. 3/5 52 i Atlanterhavet; søgt nødhavn.

Søforklaring i Casablanca d. 12/5 52.

D. 2/5 kl. 10¹⁰ af sejlede G. M. fra Casablanca. D. 3/5 kl. ca. 10⁰⁰ opdagedes vand i agterlasten, og en undersøgelse viste, at en plade i bb.s side i vandlinien ved maskinskoddet var revnet. Lækagen tætnedes midlertidigt, og skibet gik tilbage til Casablanca for reparation.

286. Ff. BJERGBOEN af Esbjerg, 39 B. R. T. Bygget 1942 af eg, bøg og fyr. På fisken i Nordsøen.

Sprunget læk d. 17/5 52 i Nordsøen, sunket d. 18/5 52 ved Englands Ø.-kyst.

Søforhør i Esbjerg d. 26/5, 4/9 og 14/10 52.

Kl. 18³⁰, da B. befandt sig ca. 68 sm. NØ. 1/2 Ø. for Spurn fyrskib, opdagedes det, at der var vand i motorrummet, og en undersøgelse viste, at fartøjet var læk i stb.s side af skibsbunden lidt foran for stævnrøret. Der lænsedes med håndpumpe og 2 motorpumper, og da det viste sig umuligt at tætte lækagen, sattes kurs mod Humberfloden. Kl. ca. 23⁰⁰ svigtede motorpumperne, og kort efter gik motoren i stå. D. 18/5 kl. ca. 02⁰⁰, da B. befandt sig ca. 40 sm. NØ. for Spurn fyrskib, blev fartøjet taget på slæb mod Humberfloden. Kl. 13⁰⁰ sank fartøjet, hvis besætning — 4 mand — var optaget af et andet fartøj ca. 200 favne ØSØ. for lystønde nr. 4 i munden af Humberfloden.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

287. Ff. LIS af Asaa, 6 B. R. T. Bygget 1932. På rejse fra Asaa til fiskeplads i Kattegat.

Sprunget læk og forlist d. 9/7 52 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Skagen d. 21/7 52.

Kl. ca. 09⁰⁰, da L. befandt sig ca. 5 sm. NØ. for Skagens Rev fyrskib, løb motoren pludselig løbsk. Petroleumstilførslen blev afbrudt, men motoren fortsatte, og kort efter sprang fartøjet læk på grund af de voldsomme rystelser. Vandet steg hurtigt i fartøjet, der ikke kunne holdes læns ved hjælp af pumperne. Da vandet i maskinrummet var steget op til motoren, stoppede denne, og umiddelbart efter ankom et fiskefartøj, der tog besætningen — 2 mand — om bord. Fiskefartøjet forsøgte at bugser L., men ca. 5 minutter senere sank L. på ca. 80 m. vand.

Anm. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anførte.

288. Ff. VALKYRIEN II af Skagen, 15 B. R. T. Bygget ca. 1916 På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Skagen.

Sprunget læk d. $11/8$ 52 i Skagerrak; forlist.

Søforklaring i Skagen d. $18/8$ 52.

Kl. ca. 21⁰⁰ afsejlede V. II under en jævn VSV.-lig brise med tilsvarende sø fra en fiskeplads ca. 20 sm. ØNØ. af Skagen fyr. Efter ca. $1/2$ times sejlads stoppede motoren, og en undersøgelse viste, at fartøjet var læk. Trods lænsning med pumpe og pøse vedblev vandet at stige, og der blussedes derfor efter hjælp. Ca 20 minutter senere blev V. II taget på slæb af et tililende fiskefartøj, der samtidig tog fartøjets besætning — 2 mand — om bord. Efter ca. 15 minutters slæbning sank V. II.

Anm. Ministeriet må antage, at V. II har arbejdet sig læk i søen.

289. Ff. DAGNY VIOLA af Lemvig, 27 B. R. T. Bygget 1936 af eg. På fiskeri i Nordsøen.

Sprunget læk d. $25/8$ 52 i Nordsøen; søgt nødhavn.

Søforklaring i Lemvig d. $29/8$ 52.

Kl. ca. 22³⁰, da D. V. under en stiv til hård VNV.-lig kuling befandt sig ca. 70 sm. V. t. S. af Thyborøn, opdagedes det, at der stod vand i motorrummet. Da vandet trods stadig pumpning vedblev at stige, blev der affyret signalketter og afbrændt blus for at tilkalde hjælp, og d. $26/9$ kl. 06⁰⁰ blev fartøjets besætning taget om bord i et tililende fiskefartøj, som derefter tog D. V. på slæb. Noget senere kom redningsdamperen fra Esbjerg til stede, hvorefter D. V. blev pumpet læns og midlertidig tætnet og derpå slæbt ind til Thyborøn.

Anm. Ministeriet må antage, at fartøjet har arbejdet sig læk i søen.

290. Ff. ALBATROS af Allinge, 13 B. R. T. Bygget 1942 af fyr og bøg. På fiskeri i Østersøen.

Sprunget læk og forlist d. $27/8$ 52 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Neksø d. $28/8$, $10/9$ og $14/11$ 52.

Kl. ca. 09⁰⁰, da A. under en VSV.-lig kuling med regndis sammen med et andet fiskefartøj slæbte et trawl, opdagedes det, at søvand var trængt ind i motorrummet og stod i højde med svinghjulsets underkant. En undersøgelse i motorrummet viste, at vandet trængte ind fra lastrummet. Da trawlet var hevet ind, forsøgte det at stoppe lækken, der syntes at findes under en olietank på damdækket. Samtidigt pumpedes med skibets håndpumpe. Ca. 1 time senere tog det andet fiskefartøj A. under bugsering. Efter ca. $1/2$ times bugsering var A.s agterende sunket under vandet, og besætningen — 2 mand — blev taget om bord i det andet fartøj. Ca. 5 minutter senere sank A. ca. 25 sm. ØSØ. af Neksø på 80—90 m vand.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes, at en nåd har åbnet sig.

291. SM. DORIANA af Fakse Ladeplads, 128 B. R. T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra Haderslev til Stralsund i ballast.

Sprunget læk d. $2/10$ 52 i Østersøen; sat på grund.

Søforklaring i Aarhus d. $10/10$ 52.

Kl. 21¹⁵, da D. under en jævn ØNØ.-lig brise med svær sø befandt sig ud for indsejlingen til Barhöft, opdagedes det, at skibet var læk, og at der var vand i lasten. Kl. 22⁰⁰ ankredes på Barhöft Red, men da vandet trods vedvarende pumpning vedblev at stige, og da lækagen ikke kunne findes, tilkaldtes lods, hvorefter D. d. $3/10$ kl. 00³⁰ blev sat på grund. D. $4/10$ kom skibet flot ved hjælp af et bjergningsfartøj efter at være blevet pumpet læns ved hjælp af pumper fra land.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at skibet har arbejdet sig læk i søen.

MASKINHAVARI

292. M/S KNUDSHOVED af København, 353 B. R. T. Bygget 1907 af stål. På rejse fra Le Havre til København.

Motorhavari d. $8/1$ 52 i Den engelske Kanal; søgt nødhavn.

Søforhør i København d. $24/1$ 52.

Kl. 06³⁰, da K. under en jævn SSV.-lig brise med moderat sø befandt sig 6 sm. fra Calais, begyndte motoren at gå uregelmæssigt og blev straks stoppet. En undersøgelse viste, at skylleluftpumpens forbindelsesstang var revet fra krumtiplejet og bøjet. Skibet førtes af vind og strøm mod ØNØ., og kl. 10⁴⁵ ankredes ca. 2 sm. N. for Dyck fyrskib. Kl. 13¹⁵ blev K. taget under bugsering af en tilkaldt bugserbåd, og kl. 15³⁰ ankom skibene til Dunquerque.

293. Ff. ELINOR af Esbjerg, 38 B. R. T. Bygget 1939 af eg. På fiskeri i Østersøen.
Motorhavari d. $10\frac{1}{2}$ 52 i Østersøen.

Søforklaring i Esbjerg d. $30\frac{1}{4}$ 52.

Kl. ca. 03³⁰, da E. under en hård VSV.-lig kuling lå opankret ca. 160 sm. Ø. t. N. for Dueodde, forsøgte det forgæves at få motoren startet. Da det antoges, at forgasseren var revnet, blev et andet fiskefartøj anmodet om assistance. Kl. ca. 12⁰⁰ blev E. taget på slæb, men d. $12\frac{1}{2}$ kl. 15⁰⁰ lod det andet fartøj slæbetrossen gå, hvorefter bugseringen blev overtaget af et tilkaldt skib, der slæbte E. til Neksø.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at forgasseren var revnet.

294. M/S IRANIA af København, 5684 B. R. T. Bygget 1926 af stål På rejse fra Mena al Ahmadi til Antwerpen med olie.

Motorhavari d. $13\frac{1}{2}$ 52 i Middelhavet; *søgt nødhavn!*

Søforhør i København d. $8\frac{1}{3}$ 52.

Kl. 04⁴², da I. under en stiv VSV.-lig kuling befandt sig ca. 60 sm. SSV. for Kretas SV.-spids, stoppede motoren. En undersøgelse viste, at skylleluftpumpen var havareret. Det forsøgte ved at forbinde startluftbeholderen med skyllelufttrøret at få motoren til at gå, men forgæves. Over radioen tilkaldtes derpå bugserassistance. I. blev bugseret til Palermo.

295. Ff. HEIMDAL af Thorøhuse, 15 B. R. T. Bygget 1932. På fiskeri i Kattegat.

Motorstop, grundstødt d. $11\frac{1}{2}$ 52 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $13\frac{1}{2}$ 52. Søforklaring i Skagen d. $21\frac{1}{2}$ 52. Rapport fra statens skibstilsyn dat. $26\frac{1}{3}$ 52.

Kl. ca. 01⁰⁰, da H. under en stiv NØ.-lig kuling befandt sig ca. 8 sm. SØ. for Skagen havn, svigtede motoren. Det forsøgte forgæves at starte den igen, først ved anvendelse af trykluft og senere ved håndkraft, hvorefter der ankredes. Kl. 07³⁰ sprængtes den wire, der var stukket i ankerkæden. Reserveankeret med 100 fv. wire sattes, men også denne wire sprængtes, hvorefter H. for vind og strøm drev ind mod land og tog grunden ved Bratten Strand og blev stående. Besætningen, der bestod af 2 mand, blev reddet i land. D. $25\frac{1}{3}$ kom H. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes tilstopning af brændoliefiltret.

296. M/S PATRIA af Marstal, 189 B. R. T. Bygget 1911 af stål. På rejse fra Egernsund til Frederiksværk med råjern.

Motorhavari d. $4\frac{1}{3}$ 52 i Skagerrak; *søgt nødhavn.*

Søforklaring i Mandal d. $6\frac{1}{3}$ 52.

Kl. 05⁴⁵, da P. efter bestikket befandt sig på 57°51' N. 8°17'5 Ø., stoppede motoren. Da det ikke var muligt at få motoren igang igen, tilkaldtes hjælp over radioen og P. blev slæbt ind til Kleven, hvortil skibet ankom d. $5\frac{1}{3}$ kl. 08⁴⁵.

297. SM. SUNNA af Tuborg Havn, 33 B. R. T. Bygget 1898 af eg. På rejse fra Tangen til København med tang.

Motorhavari d. $25\frac{1}{4}$ 52 i Kattegat; *sprunget læk; søgt nødhavn.*

Søforhør i København d. $13\frac{1}{5}$ 52.

Kl. ca. 21⁰⁰, da S. under en svag V.-lig brise befandt sig ca. 19 sm. SV. af Anholt, gik motoren i stå. En undersøgelse viste, at kølevandspumpens stempel havde løsnet sig og derefter sat sig fast i pumpehuset, så at søvand trængte ind i skibet. Under forsøg på at lukke søventilen ved pumpens tilførselsrør løsnedes flangen på skibssiden, så at skibet lakkede yderligere. Der blussedes nu efter hjælp, og kl. ca. 22³⁰ blev S. taget under bugsering af et andet skib. D. $26\frac{1}{4}$ kl. ca. 01⁰⁰ ankom skibene til Grenaa, hvor S. blev repareret.

298. SM. PALO af Bandholm, 147 B. R. T. Bygget 1900 af stål. På rejse fra Stralsund til Kristiansand i ballast.

Motorhavari d. $30\frac{1}{4}$ 52 i Kattegat; *søgt nødhavn.*

Søforklaring i Kalundborg d. $7\frac{1}{5}$ 52.

Kl. ca. 03¹⁰, da P. under en svag SV.-lig brise befandt sig ca. $3\frac{1}{4}$ sm. N. for lystønden på 56°23'9 N. 11°53'1 Ø., begyndte motoren at banke voldsomt og stoppede derefter. En undersøgelse viste, at plejlstanden til cylinder nr. 3 var slået ud gennem krumtaphuset. Der sattes sejl, og kl. ca. 17³⁰ blev P. taget på slæb af et andet skib og bugseret ind til Torekov.

299. S/S ROLF af København, 241 B. R. T. Bygget 1898 af stål.

Kedelhavari d. $15\frac{1}{8}$ 52 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $15\frac{1}{8}$ og $19\frac{1}{8}$ 52.

Kl. 06⁴⁵, da R. lå fortøjet langs kaj i Københavns havn, blev kedlens stb.s såvel som bb.s forbrændingskammer trykket delvis ind. Fyrene blev straks trukket, og det viste sig, at der ikke havde været tilstrækkelig vand på kedlen.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

300. SM. ODIN af Rønne, 132 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Kemi til Helsingør med træ.

Motorhavari d. $29/8$ 52 i Allinge havn.

Søforklaring i Helsingør d. $10/9$ 52.

D. $26/8$ kl. 16^{00} ankom O. til Allinge for at fylde olie. D. $29/8$ blev lænsepumpen, der på den forløbne del af rejsen havde svigtet nogle gange, adskilt og eftersat med assistance fra land. Da motoren atter startedes, løb den løbsk. Brændstofpumpen sattes ud af funktion, men motorens omdrejningstal steg stadig. Kort efter sprængtes agterste cylinder, og cylinderens øverste del med dækslet slyngedes ned agten for motoren. Ved eksplosionen skete der stor skade på motoren og i motorrummet.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at olie på grund af en læk afspæringsventil ved brændoliefiltret og en dårlig pakning ved agterste hovedlejedæksel er løbet ned i krumtapgraven, hvorfra den under motorens igangsætning er blevet slynget op gennem skylleluftportene og ind i cylinderen, hvorved motoren løb løbsk.

301. SM. A. FABRICIUS af Marstal, 134 B. R. T. Bygget 1931 af stål. På rejse fra Holbæk til Nakskov med havre.

Motorhavari d. $31/8$ 52 i Kattegat; søgt nødhavn.

Søforklaring i Marstal d. $11/9$ 52.

Kl. ca. 13^{00} , da A. F. under en jævn SØ-lig brise befandt sig ca. 3 sm. Ø. for Sjællands Rev, hørtes kraftig støj fra motorrummet, hvorefter motoren gik ned i omdrejningstal og derefter stoppede. Der sattes sejl for at gå ind til Odden havn, men da skibet ikke kunne komme ind ved egen hjælp, tilkaldtes assistance over radioen. Et fiskefartøj bugserede derefter A. F. ind til Odden havn. Under indsejlingen tørnede A. F. mod det N-lige brohoved og blev lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at en afbrækket udstødsventil har sat sig fast i cylinderen mellem stempel og topstykke.

302. SM. PAX af Marstal, 135 B. R. T. Bygget 1919 af eg. På rejse fra Teignmouth til Oslo med porcelænsler.

Motorhavari d. $21/9$ 52 i Nordsøen; søgt nødhavn.

Søforklaring i Oslo d. $2/10$ 52.

D. $20/9$ kl. 08^{15} passerede P. under en NV-lig kuling fyrskip S. 2. D. $21/9$ kl. 03^{00} knækkede trykfejlet, og motoren stoppedes, hvorefter der fortsattes for sejl alene. Der søgtes nødhavn i Hirtshals, hvortil skibet ankom d. $23/9$ kl. 16^{00} .

303. M/S INGE MÆRSK af København, 9415 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Banias til Hamburg.

Motorhavari d. $5/10$ 52 i Nordsøen.

Søforklaring i Hamburg d. $10/10$ 52.

Kl. 02^{12} stoppedes ved fyrskipet Elbe 2 for at tage lods om bord. Kl. 02^{20} beordredes motoren fuld kraft frem, men da motoren ikke kunne startes, ankredes for stb.s anker. Kl. 02^{45} meldtes klar fra maskinen, hvorefter der lettedes anker, men under letningen svigtede motoren flere gange, hvorfor der påny ankredes, og der tilkaldtes slæbebådsassistance. Kl. 06^{51} fortsattes sejladsen assisteret af slæbebåd agter. Kl. 17^{50} forløjedes i Hamburg.

Anm. Ministeriet må antage, at motorens svigten skyldes, at en af cylindrene var sat ud af drift på grund af krumtaphavari.

304. M/S ALBERTA af Frederiksværk, 138 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Frederiksværk til Nakskov med jern.

Motorhavari d. $23/10$, $24/10$ og $26/10$ 52 i Isefjorden og Kattegat; søgt nødhavn.

Søforklaring i Nakskov d. $3/11$ 52.

D. $23/10$ kl. 15^{00} afgik A. fra Frederiksværk. Kl. 16^{00} gik motoren i stå, fordi et krumtappleje var brændt sammen. Skibet blev af et fiskefartøj slæbt ind til Lynæs havn, hvor motoren blev repareret. D. $24/10$ kl. 12^{00} afgik A. herfra, og kl. 17^{00} begyndte motoren at varme, hvorefter den blev stoppet. For sejl og motor, hvor den ene cylinder var taget fra, søgtes ind til Odden havn, hvortil skibet ankom d. $25/10$. D. $26/10$ kl. 06^{30} afsejlede A. fra Odden havn, og kl. 09^{00} stoppede motoren igen efter 2 eksplosioner. Skibet blev af et tysk fiskefartøj slæbt ind til Grenaa havn, hvortil det ankom kl. 15^{00} .

Anm. Ministeriet må antage, at havarierne skyldes enten konstruktionsfejl ved motoren eller dårlig betjening af denne.

305. Ff. VESTERBY af Esbjerg, 35 B. R. T. Bygget 1924 af eg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

Havareret skruen d. $29/10$ 52 i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $30/10$ 52.

Kl. ca. 14^{30} , da V. under en VSV-lig kuling befandt sig ca. 135 sm. V. $1/2$ S. af Graadyb, løb motoren løbsk. Fartøjet opankredes, og en undersøgelse viste, at 2 fjedre i

koblingen var knækket. Nye fjedre blev indsat, men skruen ville stadig ikke trække D. ³⁰/₁₀ kl. ca. 15⁰⁰ blev V. taget under bugsering af et andet fiskefartøj, og ca. 24 timer senere ankom fartøjerne til Esbjerg. En undersøgelse viste nu, at begge V.s skrueblade var brækket ca. 3 tommer fra navet.

ANDRE HAVARIER

306. SM. HYLLEHOLT af København, 81 B. R. T. Bygget 1906 af eg. På rejse fra Stralsund til Sønderborg med kali.

Havareret d. ¹/₁ 52 i Østersøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Sønderborg d. ⁹/₁ 52

Kl. ca. 22⁰⁰, da H. under en stiv VNV.-lig kuling med høj sø befandt sig V. for Gedser Rev fyrskib, tog skibet en svær sø over, hvorved skalkningen på storlugens bb.s side blev skyllet væk, og søvand trængte ind i lastrummet. Endvidere blev dæksmotorens beskyttelseskasse slået itu, ligesom skanseklædningen beskadigedes. Lugen blev atter skalket med forhåndenværende materiale, og for rebet storsejl og klyver fortsattes rejsen under stadig pumpning med håndpumpen. D. ²/₁ kl. 15⁰⁰ ankrede H. ca. 1,3 sm. SØ. af Marienleuchte fyr på Femern. D. ³/₁, da skibet lå meget dybt i vandet, kastedes ca. 1 ton af ladningen over bord. Kl. 14⁰⁰, da vejret havde bedret sig, fortsattes rejsen. D. ⁴/₁ kl. 14⁰⁰ ankom H. til Svendborg.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

307. Ff. KAREN MARGRETHE af Thyborøn, 27 B. R. T. Bygget 1930 af eg og bøg. På fiskeri i Østersøen.

Havareret d. ⁵/₁ 51 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. ³⁰/₁ og ³¹/₁ 52.

Kl. ca. 04⁴⁵, da K. M. i snetykning lå opankret ca. 135 sm. Ø. t. N. af Neksø, mærkedes nogle kraftige stød og rystelser i fartøjet, og det viste sig, at en bugserbåd og det bugserede skib var gået på hver sin side af K. M., hvorved slæbewiren var gået hen over fartøjet, hvis master brækkede og styrehus beskadigedes. Ved havariet blev K. M. endvidere læk.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

308. M/S HANS BOYE af Marstal, 277 B. R. T. Bygget 1918 af stål.

Havareret d. ¹⁵/₁ 52 i Bergen havn.

Søforklaring i Bergen d. ¹⁹/₁ 52.

Om formiddagen, da H. B. under losning lå fortøjet ved A/S Thv. Halvorsens kulkran, friskede vinden til hård S.-lig storm med svær sø, og skibets fortøjninger blev forstærket med svære kabeltøve for og agter. Kl. ca. 14⁰⁰ sprang vinden om i V. og tiltog til orkanagtig styrke med voldsom sø. Skibet arbejdede hårdt mod kajen, hvorved skibssiden blev stærkt beskadiget, og kajens friholdere splintredes. Kl. ca. 15³⁰ rekvireredes havnelods og bugserbåd, og skibet blev bugseret til en ankerplads, hvor der ankredes for begge ankre med hhv. 30 og 45 fv. kæde. Skibet drev imidlertid med ankrene, men blev af slæbebåden atter slæbt til ankerpladsen. Der ankredes nu med 75 fv. kæde på begge ankre. En undersøgelse viste, at flere spanter var blevet bøjet og enkelte knækket.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

309. S/S NORCO af Svendborg, 1398 B. R. T. Bygget 1917 af stål. På rejse fra Gøteborg til Dublin med stykgods.

Havareret d. ¹⁵/₁ 52 ved Hebridene; *søgt nødhavn*.

Indberetning fra Department of Industry and Commerce, Dublin, dat. ²³/₁ 52.

Medens N. under en orkan med regn og dårlig sigtbarhed lå til ankers i Broad Bay, Island of Lewis, sprængtes begge ankerkæder, så at ankre og kæder gik tabt. Skibet søgte derefter havn i Stornoway.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

310. M/S ANDREAS BOYE af Marstal, 500 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Ålesund til Sigerfjord med sild.

Havareret d. ⁴/₂ 52 i Atlanterhavet; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Ålesund d. ⁶/₂ 52.

Kl. 19⁴⁵ passerede A. B., der havde lods om bord, under en jævn NV.-lig brise Krabben fyr. Kl. 20⁰⁵ mærkedes et ryk i skibet, som umiddelbart derefter fik ca. 15 graders slagside til stb. Med motoren gående langsomt frem søgtes læ under land. En nærmere undersøgelse viste, at langskibsskoddet i 2-lugen var væltet over til stb. Der søgtes nødhavn i Ålesund.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes fejl i svejsningen af langskibsskoddet.

311. SM. VIKING af Fredericia, 96 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra søen til Tunø havn med ral.

Havareret d. $10\frac{1}{2}$ 52 ved Tunø havn; *sunket*.

Strandingsindberetning dat. $10\frac{1}{2}$ 52. Søforhør i Aarhus d. $21\frac{1}{2}$ 52.

Kl. ca. 23³⁰, da V. under en frisk SSØ-lig brise med sneykning og N.-gående strøm for indgående til Tunø havn befandt sig umiddelbart uden for havnemolerne, sås et fiskefartøj ligge fortøjet langs den S.-lige havnemole, netop i havneindløbet. Roret blev straks lagt nårdt stb., men herunder sprængtes rorkæden. Motoren blev nu kastet fuld kraft bak men skibet, der ikke kunne styres, drev med agterenden over mod den N.-lige havnemole og grundstødte. Herved sprang V. læk og sank. D. $15\frac{1}{2}$ blev skibet hævet og bragt ind til Tunø havn.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at rorkæden sprængtes, hvorved skibet mistede styringen.

312. M/S ABBA af København, 173 B. R. T. Bygget af stål. På rejse fra Frederikstad til Stavanger med fodermel og tomme tønder.

Mistet skruen d. $25\frac{1}{3}$ 52 i Nordsøen

Søforklaring i Frederikshavn d. $6\frac{1}{5}$ 52.

Kl. 00²⁰, da A. under en jævn Ø.-lig brise med sneykning befandt sig ca. 5 sm. V. for Feisteinen fyr, mærkedes et kraftigt stød i skibet, og motoren kobledes straks fra. En undersøgelse viste, at skruen var mistet. A. blev senere slæbt ind til Stavanger.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at skrueboltene har opgået sig.

313. Ff. ELSE RUD af Esbjerg, 45 B. R. T. Bygget 1947 af eg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

Havareret d. $22\frac{1}{4}$ 52 i Nordsøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $10\frac{1}{5}$ 52.

Kl. ca. 21⁰⁰, da E. R. befandt sig ca. 125 sm. NV. t. V. af Vyl fyrskib, tørnede en trawlskovl mod roret, hvorved rorstammen knækkede over øverste rorbeslag. E. R. blev af en tilkaldt redningsdamper bugseret til Esbjerg.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

314. SM. PEDER MOST af Svendborg, 99 B. R. T. Bygget 1944 af eg og bøg. På rejse fra Herøen til Aalborg med salpeter.

Havareret d. $3\frac{1}{6}$ 52 i Kattegat.

Søforklaring i Aalborg d. $6\frac{1}{6}$ 52.

Kl. 13⁰⁰ passerede P. M. Langesund. Kl. 14⁰⁰ friskede vinden, og skibet begyndte at arbejde hårdt i søen. Kl. 21⁰⁰ opdagedes det, at skyllytet til lukafet var knust i luv side, og at der var trængt vand ind i skibet. Ved ankomsten til Aalborg viste det sig, at en del af ladningen var blevet beskadiget af vand.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

315. S/S ELSE BASSE af København, 1419 B. R. T. Bygget 1938 af stål. På rejse fra Iviza til Færingehavn med salt.

Havareret i dagene $7\frac{1}{7}$ — $9\frac{1}{7}$ 52 i Davisstrædet.

Søforklaring i Genua d. $28\frac{1}{10}$ 52.

D. $6\frac{1}{7}$ kl. ca. 18⁰⁰ radiopejledes Prins Christianssund i rv. 352°, afstand ca. 60 sm. Derefter styredes rv. 270°. D. $7\frac{1}{7}$ kl. 00⁰⁰ ændredes kursen, og der styredes mod punktet 60°25' N. 49°00' V. Fra kl. 05⁴⁵ til kl. 18⁴⁰ styredes forskellige kurser med reduceret fart for at holde skibet fri af pakisen. Fra kl. 10⁰⁰ var det tæt tåge. Kl. ca. 18⁴⁰ kom skruen og ror ukklar af isen, og maskinen stoppedes. Kl. ca. 20⁰⁰ tiltog dønningen, og isen arbejdede hårdt mod skibssiderne. Kl. ca. 20¹⁰ tørnede svære isskasser mod skibet. Mandskabet afbødede stødene ved at stage isflagerne agterover. Kl. 21²⁰ bedredes isforholdene, og der holdtes ud mod mere isfrit farvand. D. $8\frac{1}{7}$ kl. 20¹³ ankom E. B. til Færingehavn. Under sejladsen i isen blev skibssider, skrue og ror en del beskadiget.

316. M/B SKJOLD af Nakskov, 14 B. R. T. Bygget 1902 af eg. På rejse fra Onsevig til Nakskov med sand.

Havareret og sunket d. $26\frac{1}{7}$ 52 ved Lollands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $4\frac{1}{8}$ 52. Søforklaring i Nakskov d. $1\frac{1}{8}$ 52.

Kl. ca. 08¹⁵ afsejlede S. fra Nøjsomhed ved Onsevig. Da fartøjet befandt sig ud for Frederiksdalskoven, friskede vinden pludselig fra V. Strømmen var stærkt N.-gående. Tre kraftige søer slog ind over fartøjet og løftede lugekassen op, hvorved vandet slog ned i lasten. Kort efter stoppede motorlænsepumpen, der var fyldt med sand. Da vandet steg i motorrummet, forsøgtes det at sætte fartøjet på grund, men herunder satte rorkæden sig fast, og S. mistede styringen. Umiddelbart efter gik motoren i stå. S. opankredes nu, men lagde sig på grund af strømmen tværs i søen og sank stadig dybere. Kl. 10³⁰ sank S. Besætningen — 2 mand — reddede sig i jollen.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

317. M/S PANAMA af København, 9013 B. R. T. Bygget 1950 af stål På rejse fra Rotterdam til Marseille med stykgods.

Skruen havareret d. $24/8$ 52 i Kanalen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Brest d. $28/8$ 52.

Kl. 22^{45} pejledes Ouessant under en svag SV.-lig brise med rolig sø i rv. 173° , afstand 16 sm. Omtrent samtidig mærkedes voldsomme rystelser i skibet, og motoren blev stoppet. Da motoren atter startedes, satte rystelserne ind igen. Der fortsattes nu med meget langsom fart. D. $25/8$ kl. 09^{19} stoppedes motoren, og en undersøgelse viste, at det ene skruerblad var brækket af ca. 4" fra navet. D. $26/8$ kl. 08^{00} ankom P. til Saint-Nazaire.

318. Ff. HENNY af Strandby, 30 B. R. T. Bygget 1930 af eg. På fiskeri i Nordsøen *Havareret* d. $12/10$ 52 i Nordsøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $3/11$ 52. Søforhør i Frederikshavn d. $28/3$ 53.

Kl. 04^{30} , da H. under en stærk SØ.-lig storm lå til ankers ca. 120 sm. VNV. af Thyborøn Kanal med motoren gående, brød en forkert sø ind over fartøjet, hvorved anker-grejerne knækkede, og roret havareredes. Ved hjælp af nødror sejlede H. mod Thyborøn Kanal og blev ca. 30 sm. fra kanalen taget under bugsering af et andet fartøj, der slæbte H. til Strandby havn.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

319. S/S FANØ af København, 1953 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Port Leixoes til Rotterdam med jernmalm.

a) Havareret d. $23/10$ 52 i Atlanterhavet; søgt nødhavn.

Søforklaring i Rotterdam den $6/11$ 52.

Kl. ca. 08^{10} , da F. under en hård VSV.-lig kuling med høj sø befandt sig ud for Portugals kyst, svigtede styregrejerne, og en undersøgelse viste, at alle tænder i styremaskinens snekkehjul var revet ud. Håndstyreaggregatet blev sat til, men havarerede kort efter. Bugser-assistance tilkaldtes over radioen, og d. $24/10$ kl. 13^{30} blev F. taget på slæb og slæbt ind til Corcubion, hvortil F. ankom kl. 20^{00} .

Anm. Ministeriet må antage, at havariet på såvel styremaskine som håndstyreapparatet skyldes hård stødvis belastning af disse, formodentlig på grund af slæk i rorledningen og slør i håndstyreapparatet.

b) *Mistet anker* d. $31/10$ 52 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Rotterdam d. $6/11$ 52.

Kl. 16^{30} afgik F. fra Corcubion. Kl. 19^{25} svigtede bremsen til bb.s anker, og ankeret løb ud med 120 favne kæde. Da ankeret på grund af svær dønning ikke kunne hives ind igen, blev kæden kappet.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at ankeret ikke var sikret med kædesurring.

320. SM. LÆRKEN af Odense, 74 B. R. T. Bygget 1863 af eg og bog. På rejse fra Odense til Lübeck med byg.

Havareret d. $30/11$ 52 i Odense Fjord; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Odense d. $4/12$ 52.

Kl. ca. 09^{00} afsejlede L. fra Odense, og ca. 1 time senere sås røg komme op fra motoren. En undersøgelse viste, at skoddet mellem last- og motorrummet havde begivet sig forneden, og at en del af ladningen var løbet ind i motorrummet og i motoren, der kort efter stoppede helt. Skibet blev af en tilkaldt bugserbåd slæbt tilbage til Odense.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

321. SM. HULDA WAL af Køge, 189 B. R. T. Bygget 1931 af stål. På rejse fra København til Wismar i ballast.

Rorhavari d. $4/12$ 52 i Wismar.

Søforklaring i Korsør d. $22/12$ 52.

Kl. ca. 11^{00} , da H. W. var ved at gå til kaj i Wismar, opdagedes det, at roret ikke virkede tilfredsstillende. En undersøgelse viste, at rorstammen var vredet ca. 30° til stb.

322. Ff. SKALLINGEN af Esbjerg, 42 B. R. T. Bygget 1943 af eg og bøg. På rejse fra Skagen til en fiskeplads.

Ramt af øvelsetorpedo d. $4/12$ 52 i Skagerrak; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Skagen d. $9/12$ 52.

Kl. ca. 10^{30} , da S. befandt sig 3—4 sm. NNØ. af Skagen, blev fartøjet ramt af en øvelsetorpedo, først midtskibs om stb. og derefter på skruen og roret. Det viste sig, at torpedoen var affyret af en delvis neddykket undervandsbaad, der befandt sig i nærheden.

323. M/S VERA af København, 47 B. R. T. Bygget 1910 af stål. På rejse fra København til Gedser med svær fuelolie.

Sunket d. $13/12$ 52 i Østersøen.

Søforhør i København d. 19/12 52.

Kl. ca. 17⁰⁰, da V. under en Ø.-lig kuling befandt sig ud for Høje Møn, begyndte motoren at gå ned i omdrejningstal. En undersøgelse viste, at vandet stod så højt i motorrummet, at motorens indsugningsventiler tog vand, og umiddelbart efter stoppede motoren. Da V. stadig sank dybere, gik besætningen — 2 mand — kl. ca. 18⁰⁰ i jollen og roede i land. Ca. 5 minutter senere sank skibet. V. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

324. Lægter FARØ af Stubbekøbing, 232 B. R. T. Bygget 1908 af stål. På rejse fra Lübeck til Masnedsund med koks.

Havareret, sat på grund d. 17/12 52 i Grønsund.

Søforklaring i Vordingborg d. 20/12 og 23/12 52.

Kl. ca. 03⁰⁰, da F., der blev bugseret af M/S »SVANEN« af Stubbekøbing, under en hård til stormende SSØ.-lig kuling med svær sø befandt sig ud for Hestehoved, tog lægteren en kraftig sø ind, hvorved skylightet over mandskabsrummet agter knustes, og F. begyndte at tage vand ind. Trods lænsning med håndpumpe og forsøg på tildækning af skylightet vedblev vandet at stige, ligesom lægteren fik stærk slagside, og en del af dækslasten skylledes over bord. Der blev nu blusset til S., som derefter satte F. på grund lidt V. for Skansepynt. Der rekvireredes pumpe fra land, og da lægteren var pumpet læns, blev den bragt flot og bugseret ind til Stubbekøbing.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

325. SM. JØRGEN MADSEN af Marstal, 116 B. R. T. Bygget 1944 af eg og bøg. På rejse fra Aalborg til København med cement.

Havareret d. 17/12 52 i Kattegat; søgt nødhavn.

Søforklaring i Aalborg d. 19/12 52.

Om morgenen, da J. M. under en hård SØ.-lig kuling befandt sig ca. 6 sm. SSV. af Anholt, fik skibet på grund af den svære sø en del ovenbords skader, hvorunder bl. a. håndspagen til håndlæsepumpen skylledes over bord, således at pumpen ikke kunne benyttes. Kl. ca. 12⁰⁰ vendtes om for at søge læ i Aalborg, hvortil J. M. ankom kl. 19¹⁵.

Anm. Årsagen til havarierne fremgår af det ovenfor anførte.

BRAND

326. SM. TANNIS af Hirtshals, 80 B. R. T. Bygget 1911 af eg og fyr. På rejse fra Nørresundby til København med cement.

Brand om bord d. 25/1 52 i Sundet.

Søforhør i København d. 31/1 52.

Mellem kl. 04⁰⁰ og kl. 04³⁰, da T. under en svag V.-lig brise befandt sig S. for Helsingør, opdagede det, at der var udbrudt ild i motorrummet. Kursen blev sat mod land, men kort efter gik motoren i stå. Ilden blev bekæmpet med vand, men tog stadig til, og noget senere gik besætningen — 3 mand — i båden og holdt sig i nærheden af T. Kl. ca. 06²⁰ kom sandpumperen »Uffe« af København til stede og optog T.s besætning. U. fortøjede derefter langs siden af T. og fik med sin kraftige pumpe ilden under kontrol. U. bugserede derefter T. til S. for Skovshoved, hvor den ankrede. Kl. ca. 10⁰⁰ ankom Københavns havnevæsens slukningsfartøj med et røgdykkerhold, der slukkede ilden. Derefter blev T. af U. bugseret til København, hvortil skibene ankom kl. 13⁰⁰.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

327. S/S AXEL CARL af København, 2346 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Havanna til Galveston.

Maskinhavari, brand om bord, 2 mand tilskadekommet, mistet motorbåd i Den mexikanske Bugt i dagene 26/1 og 29/1 52; søgt nødhavn.

Søforklaring i New Orkans d. 14/5 52.

D. 26/1 kl. 08³⁵, da A. C. befandt sig i Den mexikanske Bugt, stoppedes maskinen og begge kedler blev slukket, hvorefter stempelringene i damplysmaskinen blev udskiftet. Kl. 10⁰⁵ udbrød der brand i kedlernes opræk og luftkanaler. Branden bekæmpedes med ildslukkere og vand. Da ilden var slukket, viste det sig, at kedlernes luftforvarmer var havareret, og at klædningen til oprækket på bb.s kedel var beskadiget. D. 27/1 kl. ca. 10⁰⁰ slog flammerne under opfyring af stb.s kedel ud gennem fyrdøren og forbrændte 2. maskinmester og en fyrbøder, og der opstod brand på fyrpladsen. De tilskadekomne bragtes op på dækket, og opfyringen af kedlen standsedes. Under forsøg på at slukke branden indtraf der en voldsom eksplosion i kedlerne og luftkanalerne, hvorved kedler og kanaler beskadigedes. Da ilden var slukket, viste det sig, at alle rør i bb.s kedel og ca. 50 rør i stb.s kedel var brændt sammen. Da eksplosionen indtraf, sattes bådene i vandet, og herunder havarerede motorbåden, da en sø

løftede dens agterende, hvorved den agterste talje huggede ud, og båden blev hængende i den forreste talje. Da 2. maskinmester led af svære forbrændinger, og skibets beholdning af brand-salve var sluppet op, blev U. S. Coast Guard ved hjælp af et tililende skib anmodet om assistance. Den pågældende blev kl. ca. 16⁰⁰ taget om bord i et søluftfartøj tilhørende U. S. Coast Guard. Noget senere blev bb.s båd under en opfriskende kuling taget om bord, medens stb.s båd og motorbåden firedes agterud. Da det viste sig umuligt at få A C under damp rekvireredes slæbebådsassistance. D. ²⁸/₁ kl. ca. 13⁰⁰, drev motorbåden under en frisk NV.-lig kuling ind under skibets agterstævn, hvorved dens bb.s side knustes. Under forsøg på at få slået stropper om båden, løsnedes lufttankene, hvorefter båden sank. D. ²⁹/₁ blev stb.s båd en del beskadiget under ombordtagning ved at blive slået mod skibssiden. D. ³⁰/₁ kl. 07²³ blev A. C. taget på slæb af slæbebåd »COLONEL«. Under etablering af slæbeforbindelse tørmede C.s agterstævn mod A. C.s bov, hvorved der fremkom en indtrykning på forkant af brønddækket. D. ²/₂, da skibene under tiltagende kuling med svær dønning befandt sig ved indsejlingen til Mobile, arbejdede A. C. hårdt i slæbetrossen, hvorved bb.s klyds sprængtes og delvis blev revet ud af pladen. Kl. 06²⁵ fortojedes i Mobile.

Anm. Ministeriet må antage, at branden d. ²⁷/₁ skyldes unormal funktion af oliefyrrings-anlægget.

328. SM. AGNETE af Odense, 65 B. R. T. Bygget 1898 af eg.

Brand om bord d. ⁴/₁ 52 i Odense havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. ²⁴/₁ 52.

Kl. ca. 22⁰⁰, da, A. lå i Odense navn, opdagedes det, at det brændte i førerens kahyt agterude. Brandvæsenet blev tilkaldt, og kl. ca. 23⁰⁰ var ilden slukket. Ved branden beskadigedes skodder og dørk i kahytten.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes en overophedet kakkelovn.

329. M/S LEISE MÆRSK af København, 5170 B. R. T. Bygget 1945 af stål.

Brand om bord d. ⁹/₂ 52 i San Francisco havn.

Søforklaring i New York d. ⁵/₃ 52.

Kl. ca. 00¹⁵ opdagedes det, at der var udbrudt brand i radiotelegrafistens kammer. Ilden blev straks bekæmpet med håndskumslukkere og spulevand, og brandvæsenet fra land tilkaldtes og slukkede ilden. Ved branden raseredes telegrafistens kammer, og på radiostationen, der stødte op til telegrafistens kammer, ødelagdes forskelligt radiomateriel. En undersøgelse viste, at telegrafisten den foregående dags aften var gået i land uden at afbryde strømmen til et på bordet i hans kammer stående strygejern.

Anm. Årsagen til branden fremgår af det ovenfor anførte.

330. M/S CALIFORNIA af København, 4616 B. R. T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Ilheus til København med stykgods.

Brand om bord d. ²/₃ 52 i Atlanterhavet.

Søforhør i København d. ²¹/₃ 52.

Kl. 13⁰⁰, da C. befandt sig på 10°08'N. 25°10' V., opdagedes det, at der kom røg op gennem lufttrørene, der førte til 2-lasten. Al lufttilførsel til lasten blev straks stoppet, og en undersøgelse viste, at temperaturen var unormalt høj i agterpart af mellemdækkene i denne last. Lugerne blev nu taget af, og det viste sig, at øverste mellemdæksrum var røgfylt, og at lugen til underste mellemdæksrum var brændt igennem, og at der var ild i den underliggende ladning, der bestod af solsikkelmel. Det forsøgtes forgæves at slukke ilden ved hjælp af ild- og skumslukkere, hvorpå der anvendtes vandslukning, og kl. ca. 17⁰⁰ var ilden slukket. Ca. 150 sække af ladningen blev ødelagt af ild og vand.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse i ladningen opstået ved, at denne er blevet forurennet af olie under indladningen.

331. S/S KÄRNAN af Helsingør, 742 B. R. T. Bygget 1916 af stål.

Brand om bord d. ¹⁰/₄ 52 i Hålsingborg havn.

Søforhør i Helsingør d. ¹⁶/₄ 52.

Kl. ca. 13⁴⁵, medens K. lå fortojet i Hålsingborg havn, skulle der tændes op under bb.s kedel, efter at underste brænder var udskiftet. En brændende fakkell blev ført ind i fyret foran brænderdyssen, hvorefter der blev åbnet for olien til brænderen. I det samme slog flammerne ud fra fyret, og ilden bredte sig hastigt til hele fyrpladsen. Det forsøgtes at slukke ilden ved hjælp af skum, og brandvæsenet fra land blev tilkaldt. Kl. ca. 16⁰⁰ blev K. slæbt ud til den nordlige bølgebryder. Kl. ca. 17³⁰ var ilden under kontrol. Ved branden blev maskinrum, kedelrum og en del af aperaturen beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes en betjeningsfejl.

332. SM. NORDSØEN af Hadsund, 41 B. R. T. Bygget 1888 af eg. På rejse fra Mariager til Frederiksværk med cement.

Brand om bord d. ²⁷/₅ 52 i Kattegat; søgt nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. ²⁹/₅ 52.

Kl. ca. 16¹⁵ passerede N. under en jævn til frisk SSV.-lig brise Hundested. Kort efter opdagedes det, at der var røg i styrehuset. En undersøgelse af motorrummet viste, at der var lidt røg i dette og tilsyneladende ingen ild, og der blev slået en pøs vand på motorens udstødningsrør, hvorefter sejladsen fortsattes. Noget senere mærkedes igen røg i styrehuset, og en fornyet undersøgelse viste, at motorrummet nu var så fyldt med røg, at det var umuligt at opholde sig dernede. Motoren blev stoppet, og N. blev af et tilkaldt fartøj bugseret ind til Lynæs, hvor brandvæsenet fra Hundested slukkede ilden.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes uforsigtighed ved tobaksrygning under lastningen i Mariager.

333. M/S TRAFIK III af Sønderborg.

Brand om bord d. ⁵/₇ 52 i Sønderborg.

Politirapport dat. ⁵/₇ 52.

Kl. 21⁴⁰ opdagedes det, at der var ild i styrehuset på T. III, der lå fortøjet ud for Marinestationen. Branden slukkedes hurtigt, og en undersøgelse viste, at ilden var brudt ud i træværket på det sted, hvor motorens udstødningsrør var ført gennem styrehusets yderskod.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes utilstrækkelig isolation af udstødningsrøret.

334. M/B JILL af København.

Brand om bord d. ¹¹/₉ 52 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. ¹⁹/₉ 52.

Kl. ca. 11⁰⁰ indtog J., der lå ved Langelinie kajen, 2 dunke benzin á 40 l. Bådens tanke, der var anbragt agterude, blev først fyldt, hvorefter den resterende benzin fyldtes på dunke. Derefter sluttedes kontakten til motorens selvstarter, men herved indtraf en eksplosion i motorkassen, og der udbrød brand. Ilden, der hurtig bredte sig, bekæmpedes med bådens ildslukker og senere med 4 skumslukkere. Kort efter kom havnevæsenets patrouillebåd samt brandvæsenet fra land til stede og slukkede ilden med skum og kulsyre. Båden blev totalt vrag.

Anm. Årsagen til branden fremgår af det ovenfor anførte.

335. SM. ALBATROS af Aalborg, 73 B. R. T. Bygget 1935 af eg og bøg.

Brand om bord d. ¹²/₉ 52 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. ¹²/₉ 52. Søforklaring og søforhør i Nørresundby d. ⁷/₄ 53.

D. ¹¹/₉ om eftermiddagen begyndte A., der lå ved Dansk Soyakagefabrik, at indtage en ladning rapsskrå. D. ¹²/₉ om formiddagen fortsattes lastningen. I middagspausen konstateredes der i lukafet stærke dunster fra ladningen. Da bedstemanden, der opholdt sig i lukafet, tændte en tændstik, slog en stikflamme fra skoddet til lastrummet ned mod dørken foran for skoddet, og der indtraf en eksplosion. Ved eksplosionen sprængtes skoddet, og lukafets dørk og kappe blev beskadiget. Endvidere opstod der en brand, som dog hurtigt blev slukket med vand.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes antændelse af benzindampe, der er afgivet af den med benzin behandlede ladning.

336. M/S BIRKHOLM af Randers, 1797 B. R. T. Bygget 1950 af stål.

Brand om bord d. ¹⁹/₁₀ 52 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. ²⁰/₁₀ 52. Søforhør i København d. ²⁴/₁₀ 52.

Kl. ca. 16⁰⁰ opdagedes det, at der var varme- og røgdudvikling i et parti solsikkeexpellers på 510 tons, der befandt sig i nr. 3 underlastrum. Brandvæsenet blev tilkaldt, og efter at der var sprøjtet vand ned i ladningen i ca. 2 timer, blev branden slukket.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse i ladningen.

337. S/S NIKOBAR af København, 7715 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra Hongkong til Manila med stykgods.

Brand om bord d. ²³/₁₀ 52 i Det kinesiske Hav

Søforklaring i Manila d. ²⁷/₁₀ 52.

Kl. 20¹⁰, da N. under en hård kuling befandt sig i Det kinesiske Hav, mærkedes røg- og krudtlugt fra ventilåbningerne til 1-lasten, hvor der på forkant under bakken var stuvet 100 kasser med fyrværkerisager og 550 kasser med tændstikker. Alle åbninger til bakken blev stoppet og en ekstra presenning lagt over lugen, hvorefter der åbnes for dampslukningsanlægget. D. ²⁴/₁₀ kl. 07⁰⁰, da kun damp trængte ud fra rummet, lukkedes for dampen, og bb.s dør på agterkant af bakken åbnedes. Kl. 11⁰⁰ konstateredes det, at branden var slukket.

338. S/S SKERN af København, 2996 B. R. T. Bygget 1919 af stål. På rejse fra Poti til Gdynia med manganerts.

Brand om bord d. ²³/₁₀ 52 i Sortehavet.

Indberetning fra konsulatet i Istanbul dat. 27/10 52.

D. 23/10, medens S. befandt sig i Sortehavet, opdagedes der ild i stb.s bunkerrum. Kullene trimmedes og oversprøjtedes med vand, men temperaturen i rummet syntes at stige. D. 25/10 kl. 06⁵⁰ ankom S. til Istanbul, brandvæsenet tilkaldtes fra land og kl 13⁰⁰ var ilden slukket.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse i kullene.

339. S/S BERGENHUS af Odense, 1400 B. R. T. Bygget 1922 af stål.

Brand om bord d. 26/10 52 i Esbjerg havn.

Søforhør i Esbjerg d. 29/10 52.

Kl. ca. 16⁰⁰ opdagedes det, at der steg røg op fra lastrum nr. 3. Lugen blev tildækket med presenning, og ventilatorerne tilstoppedes, hvorefter brandvæsen fra land tilkaldtes. Kl. 17¹⁵ var ilden, der var opstået på forkant i bb.s side af mellemdækket, slukket.

Anm. Ministeriet må antage, at ilden skyldes selvantændelse i nogle sække savsmuld, der har været forurenede af olie.

340. M/S MARIE MÆRSK af Fredericia, 10659 B. R. T. Bygget 1948 af stål.

Brand om bord d. 3/11 52 i Singapore havn; *I mand omkommet*.

Søforklaring i Singapore d. 5/11 52. Søforhør i København d. 14/1 53.

Kl. 19⁴⁰, da M. M. lå fortojet i Pulo Bukom, hørtes råb om hjælp fra fyrpladsen, hvor det viste sig, at der var udbrudt brand. Brandvæsenet fra land blev straks tilkaldt, og skibets skumslukningsanlæg blev sat i funktion. En mand trængte ned på fyrpladsen, forsynet med håndskumslukker, skibets dampdrevne slukningsmidler satte i funktion, og der åbnedes for sprinkleranlægget på fyrpladsen. Endvidere blev olien i kedeltanken sluset ned i en bundtank, hvorefter oliefyringen stoppedes. Kort efter gik skumslukkerens drivmotor i stå. Den ombordværende besætning bekæmpede nu ilden med vand og håndskumslukkere. Samtidig kom brandvæsenet fra land samt en sprøjteførende slæbebåd til stede og deltog i slukningsarbejdet. Efter at den på M. M.s kedler værende damp var opbrugt, bekæmpedes ilden alene af brandvæsenet. Kl. 21¹⁰ var ilden bragt under kontrol. Da det blev muligt at foretage en undersøgelse af fyrpladsen, fandtes liget af en vagthavende fyrbøder, Ernst Otto Bruno Jønsson af København, under dørken mellem kedlerne.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes mangelfuld tilspænding af en nyindsat oliefyrsbrænder.

341. Ff. MARITANA af Esbjerg, 37 B. R. T. Bygget 1936 af eg.

Sunket efter eksplosion om bord d. 6/11 52 i Hirtshals havn.

Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. 8/11 52.

Kl. ca. 22⁰⁰, da M. lå fortojet ved kulkajen, ville en mand af besætningen tænde for radiomodtageren i lukafet forude. Da kontakten sluttedes, gik lyset i lukafet ud, og samtidig skete der en eksplosion i motorrummet agterude. Ved eksplosionen opstod der brand i bb.s side af motorrummet, tilsyneladende i nærheden af det sted, hvor fartøjets hovedakkumulator var opstillet. Kort efter sank agterskibet, hvorved ilden slukkedes.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes gasansamling i maskinrummet.

342. M/S PETER MÆRSK af København, 8805 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra San Francisco til Manila med kul og stykgods.

Brand om bord d. 4/12 52 i Stillehavet.

Søforklaring i San Francisco d. 23/12 52.

Kl. 06³⁰, da P. M. under en SV.-lig brise befandt sig ca. 400 sm. V. for San Francisco, opdagedes det, at der var udbrudt brand i den forreste del af førerens dagrum. Der blev straks afgivet brandalarm, motoren blev beordret stoppet, og passagererne blev vækket og ført til officerernes rygesalon i midtskibshuset. Branden blev bekæmpet med vand og håndskumslukkere, og kl. ca. 07⁵⁰ var ilden slukket. Ved branden ødelagdes styrehus, bestiklukaf, radiostation og hospital samt førerens, styrmændenes, telegrafistens og tjenernes beboelsesrum. Desuden ødelagdes alle navigationsinstrumenter samt kort og tabeller. Kl. 08²⁰ blev motoren beordret fuld kraft frem, og P. M. sejlede tilbage til San Francisco, idet reservestyreapparatet agter benyttedes. D. 6/12 ankom skibet til San Francisco.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes fejl ved stikkontakten i førerens dagrum.

343. Ff. GAIA af Lemvig, 31 B. R. T. Bygget 1942 af eg, bøg og fyr.

Eksplosion om bord d. 23/12 52 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 23/12 52. Politirapport dat. 23/12 52.

Kl. ca. 09³⁰, da G. lå ved kajen ud for Havnegade, indtraf en voldsom eksplosion ved igangsætning af motoren, hvorved føreren og en fisker blev alvorligt forbrændt. En undersøgelse viste, at en af brændselolietankene, der var fyldt op den foregående dag, var læk, og at den havde lækket så meget, at der stod olie og vand op på svinghjulet.

Anm. Ministeriet må antage, at svinghjulet ved igangsætningen har slynget olie op på blæselampe og tændhoved, hvorved olien er blevet antændt.

FORSVUNDET

344. Ff. CONNIE af Frederikshavn, 9 B. R. T. Bygget 1916. På rejse fra Frederikshavn til fiskeplads i Kattegat.

Forlist i februar 1952 i Kattegat; 2 omkomne.

Søforklaring og søforhør i Frederikshavn d. $22\frac{2}{3}$ 52.

D. $10\frac{1}{2}$ afsejlede C. fra Frederikshavn. Om natten friskede vinden til storm med sne og usigtbart vejr. Nogle dage senere drev vragester, der blev identificeret som dele af C.s forskib, i land ved Grenaa. Senere fandtes fartøjets mast og sejl, mærket »F.N. 304«, ved Voersaa og damdækket ved Sæby, hvorfor det må antages, at fartøjet er forlist med mand og mus.

Anm. 1. De omkomne var: fiskerne Anders Jensen og Toldstrup Knud Christensen, begge af Frederikshavn.

Anm. 2. Der er intet oplyst om årsagen til forliset.

MINESPRÆNGNING o. 1. KRIGSÅRSAG

345. Ff. DAGNY V. af Stubbekøbing, 11 B. R. T.

Minesprængt og sunket d. $10\frac{1}{7}$ 52 i Østersøen.

Søforklaring i Stubbekøbing d. $10\frac{1}{7}$ 52.

Om morgenen, da D. V. under en svag SØ.-lig brise med V.-gående strøm var på fiskeri ved Falsters Ø.-kyst, fik trawlet hold i en genstand på bunden. Under forsøg på at få trawlet klart, indtraf en kraftig eksplosion ca. 3 favne agten for fartøjet, hvorved dette blev læk og begyndte at synke. Besætningen — 2 mand — blev optaget af et tililende fiskefartøj, og ca. 2 minutter efter eksplosionen sank D. V. på ca. 22 m vand på $54^{\circ}41'3''$ N. $12^{\circ}16'0''$ Ø.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes en bundmine.

OVERBORDFALD

346. Ff. ANE-LISE af Thyborøn, 23 B. R. T. Bygget 1946 af eg. På fiskeri i Østersøen.

En mand faldet overbord og druknet d. $11\frac{1}{1}$ 52 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $14\frac{1}{1}$ 52.

Kl. ca. 06^{40} , da A.-L. under en jævn SSV.-lig brise befandt sig ca. 170 sm. Ø.t.N. $\frac{1}{2}$ N. for Due Odde, mistede fisker Søren Løgstrup af Tåbet pr. Vestervig, der opholdt sig agterude om stb. og var i færd med at sætte laksekroge, balancen og faldt over bord og forsvandt. Motoren kastedes straks fuld kraft bak, og en redningskrans kastedes ud. Den forulykkede kom en enkelt gang til syne ca. 10—15 m agten for A.-L. og forsvandt derefter igen. En eftersøgning gav intet resultat.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

347. Ff. NIELS JUEL af Sejrø, 8 B. R. T. På fiskeri i Kattegat.

En mand faldet over bord og druknet d. $18\frac{1}{5}$ 52 i Kattegat.

Søforhør i Kalundborg d. $5\frac{1}{6}$ 52.

Kl. ca. 05^{30} , da N. J. i stille vejr med rolig sø befandt sig ca. $\frac{3}{4}$ sm. SV. af Sejrø havn, faldt invaliderentyder Hans Aage Edvard Jensen af Sejerby, der led af epilepsi, over bord. Fra N. J. forsøgtes det ved hjælp af en bådshage at få tag i den overbordfaldne, der sås synke hurtigt. Et nærliggende fiskefartøj trak vod efter den forulykkede, men uden resultat. D. $9\frac{1}{6}$ fandtes den forulykkede lig ved Uggerløse Strand.

Anm. Ministeriet må antage, at den forulykkede har fået et epileptisk anfald og er faldet over bord.

348. Ff. ANINE JØRGENSEN af Skagen, 41 B. R. T. Bygget 1950 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Skagen.

Føreren forsvundet d. $21\frac{1}{5}$ 52 i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d. $12\frac{1}{6}$ 52.

Kl. ca. 12^{00} , da A. J. befandt sig ca. 11 sm. fra Skagen havn, ophørte fartøjet med fiskeriet og styrede VNV. mod Skagen. Da fartøjet befandt sig ca. 6 sm. fra havnen, gik føreren ned i lukafet. Ca. 5 minutter senere så rorsmanden føreren komme op af lukafet og gå agterover. Bedstemanden, der opholdt sig på dækket midtskibs, så, at føreren gik ned

i motorrummet. Da fartøjet befandt sig ved havneindløbet, ville man varsko føreren, men denne kunne nu intetsteds findes. Kort efter forlodes fartøjet ved midtermolen og tog endnu en mand om bord, hvorefter det atter forlod havnen og foretog en afsøgning af det farvand, der var gennemsejlet, efter at føreren sidst var set. Eftersøgningen var dog resultatløs.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er faldet over bord og druknet.

349. SM. INGEBORG af Listed, 34 B. R. T. Bygget 1898 af eg. På rejse fra Listed til Hasle i ballast.

En mand faldet over bord og druknet d. 18/7 52 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Neksø d. 21/7 52.

Kl. ca. 23¹⁰, da I. under en stiv NNV.-lig kuling med regnbyger lå underdrejet ca. 1 sm. V. for Hammerodde fyr, hørtes et råb, og umiddelbart efter opdagedes det, at ungmand Leif Linquist af København, der havde været beskæftiget med at gøre storsejlet los, var forsvundet. Da det antoges, at den pågældende var faldet over bord, kastedes redningskranse ud om stb. og bb., og skibet drejedes op i vinden. Den overbordfaldne eftersøgtes forgæves til kl. ca. 24⁰⁰, hvorefter I. sejlede til Svaneke.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende har fået overbalance under en overhaling og er faldet over bord.

350. S/S LISCA af København, 752 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På vragsfiskeri.

En mand forsvundet d. 8/8 52 i Østersøen.

Søforklaring i Vordingborg d. 14/8 52.

Kl. ca. 20⁰⁰, da L. under en svag brise med ringe sø lå til ankers i Østersøen ved vraget af »GNEISENAU«, savnedes matros Hartvig Charles Vilhelm Altenburg af Nyborg, der kort forinden var set på dækket i L.s bb.s side. En eftersøgning indledtes, og herunder fandtes den forsvundnes kasket flydende i vandet ud for skibets stb.s side.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er faldet over bord og druknet.

351. S/S KATJA DAN af Esbjerg, 1224 B. R. T. Bygget 1920 af stål. På rejse fra Partington til Korsør med koks.

En mand faldet over bord og druknet d. 22/10 52 i Liverpoolbugten.

Søforklaring og søforhør i Korsør d. 30/10 52.

Kl. 18²⁵ kvitterede K. D., der havde dækslast af koks, under en svag SØ.-lig brise med smult vande og diset vejr lodsen ved Bar fyrskib. Kort efter fik 2 mand af besætningen ordre til at åbne og surre lænseportene udenbords. Kl. 18⁴⁰, da en af de pågældende — matros Ernst Axelsen af Vejgaard — stod på lønningen med en tovende bundet om livet, gik knoben op, og den pågældende faldt over bord. Maskinen blev straks stoppet, og der blev kastet 2 redningskranse ud til den overbordfaldne, der sås agten for skruen. Derefter blev skibet lagt på modsat kurs, og kl. 18⁴⁵ sættes en båd i vandet samtidig med, at skibets projektør tændtes. Den forulykkede var imidlertid forsvundet. Om natten friskede vinden til SØ.-lig storm, og søen rejste sig. Kl. 00⁰⁵ tilkaldtes lodsen fra Bar fyrskib, og denne foranledigede meddelelse om ulykken udsendt over Seaforth radio. Kl. 06²⁵ blev eftersøgningen opgivet, og rejsen fortsattes.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

352. M/S HANNE SVEN af København, 500 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Delfzijl til Bristol.

En mand faldet over bord og druknet d. 5/11 52 i Bristolkanalen.

Søforklaring i Bristol d. 7/11 52.

Kl. ca. 14²⁵, da H. S. under en frisk NNV.-lig brise med krap sø befandt sig på giss. sted 51°16'5 N. 4°01'0 V., hørtes råb om hjælp fra vandet. En mand sås flydende i vandet agten for skibet, der straks blev lagt på modsat kurs, mens en udvig blev sendt til vejrs. Kort efter forsvandt den overbordfaldne og sås ikke senere. Kl. 18³⁰ ved mørkets frembrud fortsattes sejladsen.

Anm. Ministeriet må antage, at den overbordfaldne, kammerdreng Peer Emil Christensen af København, har mistet balancen og er faldet over bord og druknet.

353. Ff. VESTERHAVET af Esbjerg, 23 B. R. T. Bygget 1917 af eg og bøg. På fiskeri i Østersøen.

En mand faldet over bord og druknet d. 9/11 52 i Østersøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 14/11 52. Søforklaring og søforhør i Neksø d. 11/11 52.

Kl. ca. 06³⁰, da V. i hårdt vejr befandt sig ca. 192 sm. NØ.¹/₂Ø. af Neksø og var i færd med at sætte kroge ud, tog fartøjet en forkert sø ind fra bb.s side over dækket. Da V. igen var kommet fri af søen, savnedes fisker Karl Christian Hansen af Esbjerg, der havde opholdt sig i bb.s side, og en mørk bylt sås flyde i vandet ca. 30—40 m agten for fartøjet. Der kastedes en redningskranse ud, og der iværksattes en eftersøgning. Ca. 2 timer senere indstilledes eftersøgningen, uden at den overbordfaldne igen var set.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er skyllet over bord og druknet.

354. Ff. NORDEN af BØNNERUP, 9 B. R. T. På fiskeri i Kattegat.

En mand faldet over bord og druknet d. ¹⁵/₁₂ 52 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Grenaa d. ¹⁶/₁₂ 52.

Kl. ca. 23⁰⁰, da N. i stille vejr befandt sig ca. 1¹/₂ times sejlads SØ. for Grenaa havn, var føreren, der stod agterude om stb., og medhjælperen, der befandt sig i bb.s side midtskibs, ved at udsætte skovlvåddet. Da der manglede ca. 25 favne line at udsætte, hørte medhjælperen råb fra stb.s side og løb straks agterud, men føreren var forsvundet. Båden lagdes nu på modsat kurs, og vådlinerne kappedes, hvorefter den forsvundne eftersøgtes i ca. 2 timer, men forgæves. N. gik derefter ind til Grenaa havn.

Anm. Ministeriet må antage, at den forulykkede er faldet over bord og druknet.

355. Ff. EVA af Frederikshavn, 11 B. R. T. På fiskeri i Kattegat.

En mand faldet over bord og druknet d. ¹⁷/₁₂ 52 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Byrum, Læsø, d. ²/₁ 53.

Kl. ca. 08³⁰, da E. under en hård SØ.-lig storm var ved at lette fra en ankerplads ca. 3 timers sejlads SØ. for Læsø, hørtes et råb fra fisker Jens Kristian Mikkelsen af Vesterø, Læsø, der betjente ankerspillet. Den pågældende sås snuble, falde over mod en slingrebom, der gled ud af sceptret, og falde over bord. Ankeret blev straks stukket fra, og en eftersøgning påbegyndtes. Ca. 10 minutter senere, da der intet var set af den overbord-faldne, der tilsyneladende straks var gået til bunds, indstilledes eftersøgningen, hvorefter der sejlede ind til Østerby, Læsø.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den omhandlede slingrebom ikke har været tilstrækkeligt fastgjort.

356. S/S MARX af København, 1324 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra East Greenwich til København med koks.

En mand forsvundet d. ²⁵/₁₂ 52 i Nordsøen.

Søforhør i København d. ³⁰/₁₂ 52.

Kl. 06⁵² passeredes Sunk fyrskib, hvorefter der styredes N. 45 Ø. rv. Det var klart vejr med en let V.-lig brise og rolig sø. Kl. 07⁵⁷, da M. befandt sig ca. 10 sm. NØ. for Sunk fyrskib, savnedes matros Erik Hansen af Torpe pr. Stege, der sidst var set kl. 07⁰⁰ siddende i fyrbødermessen. Skibet lagdes straks på modsat kurs, og en undersøgelse iværksattes. Kl. 10²⁰ ændredes kursen, og M. afsøgte farvandet langs Shipwash Rev, hvor strømmen var N.-gående. Kl. 11⁴⁰ var Shipwash fyrskib tværs, og da der stadig intet var set til den overbord-faldne, fortsattes sejladsen.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er faldet over bord og druknet.

ANDRE ULYKKESTILFÆLDE

357. M/S FANØ af Nordby, Fanø, 138 B. R. T. Bygget 1929 af stål. På rejse fra Nordby F. til Esbjerg med passagerer.

Passager kommet til skade ved ulykkestilfælde d. ¹³/₁ 52 i Esbjerg havn.

Søforhør i Esbjerg, d. ²⁰/₃ 52.

Kl. ca. 14⁰⁰, da F. i stille, klart vejr med indgående strøm befandt sig ved indsejlingen til færgelæjet i Esbjerg havn, blev motoren, der var stoppet, beordret fuld kraft bak. Da færgens fart ikke syntes at mindskes, beordredes motoren forceret fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede F. med et hårdt stød mod broklappen, hvorved en passager styrtede ned ad kahytstrappen og forslog det ene knæ. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

358. SM. GERTRUD KATHRINE af Sæby, 149 B. R. T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Sæby til Stralsund.

2 mand kommet til skade ved ulykkestilfælde, mistet anker d. ¹⁶/₁ 52 i Østersøen.

Søforklaring i Køge d. ¹⁷/₁ 52.

Kl. 03¹⁵, da G. K. under en hård VNV.-lig kuling lå opankret ca. 1 sm. mv. S. for Stevns fyr, forsøgtes det at lette. Herunder sprængtes palhjulet på ankerspillet, hvorved håndsvinget ramte to mænd af besætningen, der var i færd med at hive ankeret hjem. Kl. 03⁴⁵ sprængtes ankerkæden ca. 3 m uden for klydset. Kursen sattes herefter mod Køge, hvortil G. K. ankom kl. 06⁴⁵. De tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt på hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

359. S/S ROTA af Odense, 1327 B. R. T. Bygget 1923 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 23/1 52 i Københavns havn.

Politirapport dat. 23/1 52.

Kl. 19¹⁵, da R. lå ved bunkerkuldepotet og fyldte kul, faldt en mand af besætningen, der trådte ud på dækket fra et kammer i bb.s side, ned gennem en åbentstående bunkerluge og brækkede flere ribben. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

360. SM. DANEBROG af Frederikshavn, 98 B. R. T. Bygget 1921 af eg og bøg.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 24/1 52 i Helsingør havn.

Politirapport dat. 24/1 52. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 23/1 52.

Kl. ca. 10⁰⁰ var skibets ungmand beskæftiget med at lægge losseløberen på tromlen til skibets motorspil, der var sat i gang med langsom fart. Herunder kom den pågældendes højre hånd i klemme mellem løberen og tromlen og blev trukket med rundt. Et andet medlem af besætningen koblede straks spillet fra motoren. Den forulykkede, der havde brækket højre overarm, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

361. SM. CHARLOTTE af Aalborg, 83 B. R. T. Bygget 1909 af eg og fyr.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 7/2 52 i Stralsund.

Søforklaring i Aalborg d. 15/2 52.

Kl. ca. 17⁰⁰, da C. lå i Stralsund, skulle lugedækslerne, hvorunder der ved lugekarmen var anbragt skalkekiler, tages af. Da ungmand Axel Jensen af Fur trods forbud gik op på lugen, vippede et lugedæksel, og den pågældende faldt sammen med nogle lugedæksler ned i bunden af lastrummet, et fald på ca. 4 m, og blev alvorligt kvæstet. Den tilskadekomne blev ført til hospitalet, hvor han kl. ca. 20⁰⁰ afgik ved døden.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

362. M/S LALANDIA af København, 5146 B. R. T. Bygget 1927 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 28/3 52 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 28/3 52. Politirapport dat. 28/3 52.

Kl. ca. 08²⁰, da L. lå fortojet med stb.s side langs midtermolen i frihavnen og lastede stykgods, blev en cementmølle, der vejede 14,72 t, med skibets 15 t sværvægtsbom ved 4-lugen fra kajen hevet op i lønningshøjde, hvorefter cementmøllen svingedes midtskibs og firedes af til lidt over bunden af lasten. Der blev nu hevet på stb.s gerd, som var taget til varpespillet agter, men idet gerden strammedes med et ryk, sprængtes hangeren, en 6-skåren wiregie, og bommen faldt ned på dækket og ramte en havnearbejder, der passede det stb.s nr. 4 spil, på højre hånd. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til, at hangeren, der kun var lidt brugt, sprængtes.

363. S/S TRONDHJEMSFJORD af Oslo, 3941 B. R. T. Bygget 1947 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 7/5 52 i Københavns havn.

Politirapport dat. 7/5 52.

Kl. 14⁵⁵, medens T. lå fortojet ved Østmolen, Frihavnen, startedes dampspillet ved 3-lugen. Herved blev en havnearbejder, der var beskæftiget ved spillets indvendige side, ramt på høje ben af spillets forbindelsesstang. Den pågældende, hvis ben blødte stærkt, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykkestilfældet skyldes, at spillets krumtapmekanisme ikke var tilstrækkelig afskærmet.

364. M/S GREENLAND af Esbjerg, 295 B. R. T. Bygget 1944 af eg.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 21/6 52 på Grønland.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 18/11 52.

Kl. 07⁴⁵, mens G. lå i Tovkussak og lastede, kom fisker Thomas Mikal Mortensen fra Færøerne, der betjente forreste lossespil, uklar af løberen og blev grebet af spilkoppen og slynget med rundt af denne. Spillet blev straks stoppet af lugemanden, men M. var dræbt på stedet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

365. S/S STINA DAN af Esbjerg, 2370 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Mar del Plata til Montevideo.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 9/9 52 på floden La Plata.

Søforklaring i Montevideo d. 9/9 52. Søforhør i Esbjerg d. 31/10 52.

Kl. 06⁴⁵ fandtes matroselev Timothaeus Pele Johannes Jørgen Mørch af Umanak, der sidst var set på dækket kort efter kl. 04⁰⁰, død med venstre tinding knust i lastrum nr. 4.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til ulykkestilfældet.

366. Uddybningsfartøj FJORDEN af Nørresundby, 44 B. R. T. Bygget 1901 af jern.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 29/9 52 i Odden havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 1/10 52.

Kl. ca. 07³⁰, da F. var beskæftiget med uddybningsarbejde i Odden havn, gik maskinen — en eencylindret dampmaskine — i stå på grund af for hårdt træk i spanderækken. En mand af besætningen tørnede maskinen til igangsætningsstilling, hvorefter han gav signal til igangsætning. Umiddelbart efter at maskinen var sat i gang, sås den pågældende vakle og gribe fat i svinghjulet. Der lukkedes straks for dampen, men inden svinghjulet var standset, blev den pågældende slynget 1/2 omgang rundt med hjulet, hvorved højre ben kom i klemme mellem remskiven og svinghjulet og blev skåret over under knæet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den tilskadekomne umiddelbart efter at have tørnet maskinen har slået hovedet imod en dæksbjælke og derved mistet fodfæstet.

367. LÆGTER 51 af København, 155 B. R. T. Bygget 1898 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 14/10 52 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 14/10 52. Politirapport dat. 14/10 52.

Kl. 10⁰⁰, da lægteren lå fortøjet i Nordhavnsbassinet og lastede jernplader, fiskede lossekrogen, der var belastet med ca. 2 tons jernplader, under nedfiring en skærstok. På grund af den store kraftpåvirkning gled skærstokken ud af sit spor og faldt ned i lastrummet sammen med de på den hvilende lugedæksler. Et af lugedækslerne ramte en i lastrummet beskæftiget havnearbejder i hovedet. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

368. SM. FREIA af Rønne, 68 B. R. T. Bygget 1897 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 6/11 52 i Nykøbing F. havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 6/11 52.

Kl. ca. 11⁰⁰, da en del af ladningen, der bestod af jordnøddeskrå i sække, var losset, fiskede et slæng under ophivning skærstokken, der ikke var sikret mod ophivning. Skærstokken blev løftet op af sit leje, faldt ned i lastrummet og ramte en havnearbejder, der fik sit ene ben brækket.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes den omstændighed, at den omhandlede skærstok ikke var sikret mod ophivning.

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

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 29/11 52 i Københavns havn.

Politirapport dat. 20/11 52. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 1/12 52.

Kort efter skibets afgang fra Kvæsthusbroen gik en matros, der kom nede fra det agterste lastrum, i gang med at lukke nedgangslugen om bb. til dette lastrum. Herunder holdt han i en lille jernring i lugen, der vejer ca. 75 kg, og bøjede sig ud over et rækværk, der var sat op for at sikre lugeåbningen. Da lugen næsten var nede, smuttede ringen ud af den pågældendes hånd, og lugen faldt ned over hans højre fod, hvorved han mistede to tæer. Den tilskadekomne blev efter at være sat i land ved Langelinie i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at jernringen var for lille til at sikre et forsvarligt tag.

DANSKE SØRETTERS DOMME

eller udtalelser i 1952 om
søulykker overgået danske skibe.

²⁸/₁ 52. Aarhus søret.

SM. »Dagmar Larsen« af Aarhus og Ff. »Kristian Røgter« af Rødvig kollideret d. ⁷/₁ 51 i Østersøen.

(Se D.S.U.S. 1951 nr. 78 a.).

D. L.s fører idømt en bøde på 150 kr. for overtrædelse af søvejsreglernes art. 10.

⁴/_a 52. Københavns amts nordre birks søret.

Ff. »Ann« af Hellerup og SM. »Lister« af Djupekås kollideret d. ¹⁷/₁₁ 50.

A.s fører idømt en bøde på 300 kr. for overtrædelse af sølovens § 293 og tilsynslovens § 43.

¹³/₂ 52. Vejle søret.

SM »Tora« af Vejle grundstødt i Storebælt d. ²²/₇ 51. (Se D.S.U.S. 1951 nr. 378.)

T.s fører frifundet for tiltale i medfør af § 7, jfr. § 6, i lov om forholdsregler til skibsfartens betryggelse af 29. marts 1920 med senere ændringer.

²⁰/₃ 52. Rudkøbing søret.

SM. »Lyra« af Lohals og Ff. »Rita« af Egholm kollideret d. ¹⁷/₈ 51 i Smaalandsfarvandet.

(Se D.S.U.S. 1951 nr. 248.)

L.s fører idømt en bøde på 200 kr. for overtrædelse af sølovens § 293.

²¹/₃ 52. Sunds-Gudme herreders søret.

SM. »Helen« af Odense grundstødt ved Tysklands N.-kyst d. ²⁸/₈ 51. (Se D.S.U.S. 1951 nr. 165.)

H.s fører idømt en bøde på 200 kr. for overtrædelse af § 1 i handelsministeriets bekendtgørelse af 25. september 1946 om sejlanvisninger for skibe.

²⁴/₄ 52. Thisted søret.

Ff. »Merci« af Nørre Vorupør forlist d. ⁴/₇ 51 i Nordsøen. (Se D.S.U.S. 1951 nr. 277.)

M.s fører idømt en bøde på 400 kr. for overtrædelse af sølovens § 293, søvejsreglernes art. 9, g, samt § 149 i bekendtgørelse nr. 238 af 12. juli 1933 angående forskrifter om skibes bygning og udstyr m. v.

⁶/₅, 52. Sø- og handelsretten.

S/S »Sct. Thomas« af København. En mand kommet til skade d. ²⁵/₈ 50.

S. T.s 1. styrmand frifundet for tiltale i medfør af § 43 i lov om tilsyn med skibe af 29. marts 1920 med senere ændringer.

²⁴/₃ 52. Statsadvokaten for København.

M/S »Jørgen Krause« af København tørnet undervandshindring d. ⁵/₅ 51. (Se D.S.U.S. 1951 nr. 202.)

Ministeriet begærede tiltale mod J. K.s fører for overtrædelse af § 1 i handelsministeriets bekendtgørelse af 25. september 1948 om sejlanvisninger for skibe. Statsadvokaten resolverede, at sagen burde henlægges, da der måtte antages at foreligge Strafabsorption under hensyn til, at den pågældende ved Københavns byrets dom af ¹⁹/₄ 52 er idømt fængsel i 5 måneder for bedrageri.

³¹/₅, 52. Korsør søret.

M/Fg. »Heimdal« af Korsør tørnet færgeleje d. ²⁵/₇ 51. (Se D.S.U.S. 1951 nr. 163.)

Skibsmaskinmesteren, maskinmesteren og ekstramaskinmesteren frifundet for tiltale efter sømandslovens § 84. Sagen er af anklagemyndigheden indbragt for Østre landsret.

³/₆ 52 og ⁷/₇ 52. Køge søret.

Ff. »Inge« af Køge sunket d. ¹³/₁₁ 51 i Køge Bugt. (Se D.S.U.S. 1951 nr. 177).

I.s ejer idømt en bøde på 300 kr. for overtrædelse af § 225 i handelsministeriets bekendtgørelse af 12. juli 1933 angående forskrifter om skibes bygning og udstyr m. v.

I.s fører tildelt en advarsel for samme forhold.

¹⁷/₇ 52. Politimesteren i Fredericia.

Ff. »Anna« af Skærbæk og Ff. »Maagen« af Kolding kollideret d. ²⁸/₁ 52 på Kolding Fjord. (Se D.S.U.S. 1952 nr. 158.)

A.s fører vedtog en bøde på 50 kr. for overtrædelse af søvejsreglernes art. 2 a, jfr. art. 7, 1. stk. a.

- ²⁵/₈ 52. Esbjerg søret.
Ff. »Vestjylland« af Esbjerg grundstødt d. ²¹/₄ 51 ved Jyllands V.-kyst. (Se D.S.U.S. 1951 nr. 392 a.)
V.s bedstemand idømt en bøde på 60 kr. for overtrædelse af sømandslovens § 84.
- ³⁰/₁₀ 52. Vestre landsret.
Ff. »Karmel« og Ff. »Etna«, begge af Esbjerg, kollideret d. ²⁴/₇ 51. (Se D.S.U.S. 1951 nr. 112.)
E.s fører idømt en bøde på 100 kr. for ved pligtforsømmelse at have forvoldt kollisionen.
- ⁴/₁₁ 52. Ringkøbing søret.
Ff. »Mascot« af Sønderborg påsejlet lystfartøj »Gutten« af Ringkøbing d. ¹/₈ 51. (Se D.S.U.S. 1951 nr. 152.)
M.s fører blev frifundet for tiltale efter straffelovens § 138, medens for en medtiltalt fiskers vedkommende den forskyldte straf fandtes at burde bortfalde straffelovens § 89).
- ⁶/₁₁ 52 Korsør søret.
SM. »Margrethe« af Struer grundstødt d. ³/₈ 51 ved Sprogø. (Se D.S.U.S. 1951 nr. 257.)
M.s fører idømt en bøde på 200 kr. for overtrædelse af sølovens § 293.
- ²⁸/₁₁ 52. Ærøskøbing søret.
SM. »Anne-Grethe« af Søby grundstødt d. ²³/₈ 51 ved Sveriges S.-kyst. (Se D.S.U.S. 1951 nr. 23.)
A.-G.s fører idømt en bøde på 400 kr. for overtrædelse af sølovens §§ 293 og 36.
- ⁵/₁₂ 52. Sø- og handelsretten.
S/S »Trio« af København grundstødt ved Sveriges S.-kyst d. ³/₉ 46. (Se D.S.U.S. 1946 nr. 343 a.)
Den i grundstødningsøjeblikket vagthavende styrmand frifundet for tiltale efter sømandslovens § 84.
- ²²/₁₂ 52. Politimesteren i Rønne.
Ff. »Pax« af Tejn, brand om bord d. ³¹/₁₀ 50 i Østersøen. (Se D.S.U.S. 1950 nr. 324.)
P.s fører vedtog en bøde på 200 kr. for overtrædelse af sølovens §§ 293 og 40.

TABEL A

Art og antal af de for året 1952 opførte søulykker eller søskader.

Sølykkens art	Danske skibe																Fremmede skibe	Ialt	Antal omkomne																			
	Årsag																		Danske skibe					Fremmede skibe														
	Vejrforhold strøm, tåge og andre naturårsager		Andre besætningen utilregnelige årsager		Mangler vde skib eller udrustning		Manglende eller utilstrækkelig udkig		Undladelse af at benytte loddet		Overlastning eller utilbødig lastning		Skødesløs navigation		Andre fejl eller forsømmelser				Ukendt eller uopklaret		SM	S/S og M/S		Tilsammen		SM	S/S og M/S		Tilsammen		Ialt							
	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S			SM	S/S og M/S		Besætning	Passagere	Besætning	Passagere		Besætning	Passagere	Besætning	Passagere		Besætning	Passagere					
Grundstødning ..	42	13	13	9	—	1	—	—	1	1	—	—	5	2	8	3	1	—	16	36	86	65	4	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	4	—		
Kollision, påsejling o. l .	15	11	27	22	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	12	7	4	13	—	1	65	54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Tørnet under- vandshindring .	—	—	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	2	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Kæntring	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	13	4	13	4	—	—	—	—	—	—	13	4	
Sprunget læk	3	—	8	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Maskinhavari	—	—	8	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	8	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Andre havarier	5	5	6	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	11	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Brand	—	—	5	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	—	6	12	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	
Forsvundet	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Minesprængning o. l. krigsårsag	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Overbordfald	—	—	7	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	4	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—
Andre ulykkestilfælde....	—	—	3	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	1	5	8	1	—	—	2	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3	—	
Ialt	65	29	80	64	—	2	7	—	1	1	—	—	5	2	22	17	7	13	16	39	203	167	14	—	—	20	4	34	4	—	—	—	—	—	—	34	4	

Samlet antal opførte søulykker =

370

TABEL B

Art og antal af de i året 1952 indtrufne forlis af danske skibe.

Forlisets art	SM		S/S og M/S		Tilsammen	
	Antal skibe	B. R. T.	Antal skibe	B.R.T.	Antal skibe	B. R. T.
Grundstødning	7	230	1	1806	8	2036
Kollision	1	49	—	—	1	49
Kæntring	—	—	—	—	—	—
Brand	—	—	—	—	—	—
Forsvundet	1	9	—	—	1	9
Krigsskade	1	11	—	—	1	11
Andre årsager	6	106	—	—	6	106
Ialt	16	405	1	1806	17	2211

TABEL C

Danske og fremmede skibes grundstødninger m. m. i året 1952 på danske kyststrækninger og i inderfarvande.

Kyststrækninger og inderfarvande	Danske skibe					Fremmede skibe					Ialt	Tab af menneskeliv			
	Strandinger m. m.				Tilsammen	Strandinger m.m.				Tilsammen		Ialt	Danske	Fremmede	Ialt
	uden forlis		med forlis			uden forlfs		med forlis							
	SM	S/S og MS	SM	S/S og MS		SM	S/S og MS	SM	S/S og MS						
Jyllands vestkyst (til Hanstholm)	2	—	—	—	2	1	—	—	—	1	3	—	—	—	
Jyllands nordvestkyst (Hanstholm—Grenen)	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Jyllands østkyst (Grenen—Skanseodde)	14	6	2	—	22	2	4	—	—	6	23	—	—	—	
Jyllands østkyst (Skanseodde—Grænsen)	4	1	1	—	6	1	3	—	—	4	10	—	—	—	
Limfjorden.....	6	3	—	—	9	—	4	—	—	4	13	—	—	—	
Læsø	1	—	—	—	1	—	1	1	—	2	3	—	—	—	
Anholt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fyns nordkyst m. Oamsø.....	3	—	1	—	4	3	2	—	—	5	9	—	—	—	
Fyns vest- og sydvestkyst (Strib—Faaborg)	1	1	—	—	2	—	1	—	—	1	3	—	—	—	
Fyns østkyst m. Langeland	3	1	—	—	4	1	3	—	—	4	8	—	—	—	
Farvandet syd for Fyn.....	1	—	—	—	1	1	1	—	—	2	3	—	—	—	
Ærøs syd- og sydvestkyst	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	
Sjællands vestkyst m. Sprogø	1	1	—	—	2	—	1	—	—	1	3	—	—	—	
Sjællands nordvest- og nordkyst (Røsnæs—Gil- bjerg Hoved) m. Hesselø	4	1	—	—	5	—	2	—	—	2	7	—	—	—	
Sjællands østkyst (Gilbjerg Hoved—Jungs Hoved) m. Amager	3	2	—	—	5	1	2	—	—	3	8	—	—	—	
Saltholm	—	1	—	—	1	—	3	—	—	3	4	—	—	—	
Middelgrund	—	1	—	—	1	—	1	—	—	1	2	—	—	—	
Smålandsfarvandet (Grøn- sund, Ulvsund, Bøge- strømmen og Guldborg- sund indbefattet).....	7	2	1	—	10	1	5	—	—	6	16	—	—	—	
Lolland-Falsters syd- og vestkyst.....	2	—	—	—	2	—	1	—	—	1	3	—	—	—	
Møns nord-, øst- og sydkyst (Ulf shale—Tolken) samt Falsters østkyst.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Bornholms syd- og vestkyst	2	—	—	—	2	2	1	—	—	3	5	—	—	—	
Bornholms nord- og østkyst	1	—	—	—	1	2	1	—	—	3	4	—	—	—	
Ialt.....	57	20	5	—	82	15	37	1	—	53	135	—	—	—	

ALFABETISK NAVNEREGISTER

	Nr.		Nr.
Abba, København, M/S	312	Cornelis, Zwartlius, M/S	23
Adda, Abbenfleth, M/S	135	Cremon, Dornbosch, SM.	105
A. Fabricius, Marstal, SM.	301		
Agnete Wal, Køge, SM.	243	Dagny, Kalundborg, SM.	2
Agnethe, Odense, SM.	328	Dagny V, Stubbekøbing, Ff.	345
Alaker, Thorshavn, Ff.	236	Dagny Viola, Lemvig, Ff.	289
Albatros, Glücksborg, Lf.	73	Dana, Neksø, Ff.	147
Albatros, Allinge, Ff.	290	Danebrog, Frederikshavn, SM.	360
Albatros, Aalborg, SM.	335	Dangulf Gem, København, M/S	230
Albert, Søby, Ff.	221	Dannebrog, Hvide Sande, Ff.	120
Alberta, Frederiksværk, M/S	304	Danneskjold, Nakskov, SM.	276
Alexander, Hobro, SM.	184	Dejrø, Ærøskøbing, SM.	210
Alice Torm, København, S/S	201	Delfia, Marstal, SM.	52
Als, Sønderborg, M/S	125	Delphin, Hamburg, S/S	4
Amos, København, M/S	202	Diana V, Rotterdam, M/S	81
Andreas Boye, Marstal, M/S	310	Dione, Porsgrunn, S/S	90
Ane-Lise, Thyborøn, Ff.	346	Dixie, Porsgrunn, S/S	41
Anine Jørgensen, Skagen, Ff.	348	Doriana, Fakse Ladeplads, SM	291
Anna, Skærbæk, Ff.	158	Duen, Aalborg, SM.	24
Anna, Skarhamn, SM.	88	Duen, Frederikssund, Ff.	137
Anna, Aalborg, SM.	205	Dunja, København, M/S	92, 204
Anna Margrethe, Ballen, SM.	102	Dux, Hirtshals, Ff.	169
Anne II, Hamburg, SM.	86	Dyrnæs, Frederiksværk, SM.	214
Anni Thomsen, Nykøbing F., SM.	8		
Antje, Graasten, SM.	160	Edith, Hirtshals, Ff.	263
Argentina, København, M/S	196	Eider, Hamburg, SM.	110
Armira, Åbo, S/S	55	Eirene, Fredericia, SM.	101
Arne, Marstal, SM.	22	Elbæk, Esbjerg, Ff.	206
Astrid, København, S/S	220	Elin S., Svendborg, M/S	96
Auguste, Hamburg, SM.	63	Elinor, Esbjerg, Ff.	293
Avance, København, S/S	198	Elise, Sæby, SM.	153
Axel Carl, København, S/S	327	Elite, Esbjerg, Ff.	264
		Ella, Aalborg, SM.	114
Bellis, Skagen, Ff.	245	Ellen Lis, Svendborg, SM.	165
Bergenhuis, Odense, S/S	339	Ellen Mærsk, København, M/S	99
Berta, Hamburg, M/S	80	Else Basse, København, S/S	315
Bien, Helsingør, M/S	199	Else Rud, Esbjerg, Ff.	313
Birkholm, Randers, M/S	336	Emden, Hamburg, S/S	133
Bitten, Aalborg, M/B	229	Emma, Lohals, SM.	56
Bjergboen, Esbjerg, Ff.	286	Emma, Rønne, SM.	77
Brage, København, B/B	226	Enigheden, Svendborg, SM.	60
Brattingsborg, København, S/S	277	Erik, Neksø, Ff.	18
Broen, Korsør, M/Fg.	209, 218	Erland, Graasten, SM.	128, 131, 146
		Erwin, Kiel, Ff.	5
California, København, M/S	330	Esbjerg Lods, Esbjerg, M/S	260
Camilla, Neksø, SM.	50, 233	Ester, Styrtø, Ff.	17
Cap. Piero Blessi, Graasten, M/S 74, 93, 148, 213		Eva, Frederikshavn, Ff.	355
Carl, Nakskov, M/S	262		
Caroline Mærsk, Fredericia, M/S	265	Faders Minde, Fakse Ladeplads, SM.	64
Ceresio, Marstal, M/S	1, 275	Falken, Masnedsund, SM.	25
Charlotte, Aalborg, SM.	361	Falken, Maarup, Samsø, SM.	186
Chr. Sass, København, M/S	156, 253	Falken, Aalbæk, Ff.	241
Ciska, Frederikshavn, Ff.	203	Fanø, Nordby Fanø, M/S	357
Clemens, Aarhus, SM.	84	Fanø, København, S/S	319
Coen, Ymuiden, M/S	51	Farø, Stubbekøbing, Lgt.	324
Connie, Frederikshavn, Ff.	344	F. B. 14, København, Lgt.	191
Conny, Dyreborg, Ff.	154	F. B. 15, København, Lgt.	179

	Nr.		Nr.
Fejø, Marstal, SM.....	272	Jane Bruun, Skagen, Ff.	162
Fjorden, Nørresundby, Uddybn.-fartøj.....	366	Java, København, M/S	3
Flynderborg, København, S/S	85	Java, Rotterdam, M/S	145
Forsøget, Frederiksværk, SM.....	231	Jens Skelmosse, Esbjerg, Ff.	127
Fortuna, Nørresundby, SM	26, 282	Jill, København, M/B	334
Four Ways, Grimsby, Ff.....	46	Johanne, Rønne, SM.	104
Fram III, Sønderborg, Ff.....	176	John, Hamburg, M/S	106
Fram IV, Sønderborg, Ff	174	Julie, Silkeborg, M/B	207
Freddy, Nakskov, SM.....	119	Jupiter, Bremen, S/S	47
Freja, Rønne, SM.....	97, 368	Jørgen Krause, København, SM.	72
Frejdig, København, SM.....	95	Jørgen Madsen, Marstal, SM.	28, 325
Frennæs, Svaneke, SM.....	259		
Friede, Delfzijl, M/S	116	Kalle, (finsk), S/S	121
Friesland, Delfzijl, M/S	94	Kally, Stubbekøbing, SM.	98
Frisenland, Brake, M/S	38	Karen, Aalborg, SM.	53
Fuglen, Ærøskøbing, SM.....	235	Karen Margrethe, Thyborøn, Ff.	307
Fylla, København, S/S	182	Karen Margrethe, Aarhus, Ff.	9
Færø-Shell, København, M/S	157	Karina, Esbjerg, Ff.	254
		Karla Ras, Egersund, SM.	29
Gaia, Lemvig, Ff.....	343	Kastor, Løgstør, SM.	247
Gamma, København, SM	215	Kathrine Venø, Strandby, Ff.	163
Georg, Skagen, Ff.....	249	Katja Dan, Esbjerg, S/S	351
Gerd, Skelhamn, SM	36	Kay, København, S/S.	234
Gerda, Skive, SM.....	111	Kedron, Skagen, Ff.	242
Gertrud Kathrine, Sæby, SM	222, 358	Ketty Danielsen, København, M/S 232,.....	240
Geziena, Rotterdam, M/S	76	Kimo, Skagen, Ff.	42
Gloria, Hasle, SM.....	181	Kitten, Rønne, Ff.	126
Gotfred, Fejø, SM.....	155	Knud, Aalborg, S/S.	194
Greenland, Esbjerg, M/S	364	Knudshoved, København, M/S	292
Gvudnæs, København, M/S	223	Knøsen, Odense, M/S	140
Gudrun Torm, København, S/S	112	Kongedybet, M/S	171
Gudvin, Oslo, S/S	44	Korsholm, Horsens, M/S	244
Gunvor Mærsk, Aalborg, S/S	285	Kosak, Hundested, Ff.	79
		Kosmopolitan, Kalundborg, M/B	21
Halfdan, Middelfart, S/S	13	Kristian, Sønderborg, SM.	30
Hamlet, København, S/S	149	Kurberg, Thorshavn, Ff.	237
Hanne Hansen, Marstal, SM.....	192	Kühlungsborn, Sassnitz, Ff.	141
Hanne Sven, København, M/S	352	Kärnan, Helsingør, S/S	331
Hans Boye, Marstal, M/S	308		
H. C. Ørsted, Rudkøbing, SM.....	37	Lady, Esbjerg, Ff.	122
Heimdal, Thorøhuse, Ff.....	295	Lalandia, København, M/S	362
Helene, Sønderborg, SM.....	164	Laura Dan, Esbjerg, S/S	118
Helene, Sønderborg, Ff.....	166	Lause, Esbjerg, Ff.	248
Helene, Esbjerg, Ff.....	58	Leise Mærsk, København, M/S	329
Helgebo, København, M/S	151	Libelle, Kolding, SM.	16
Henny, Strandby, Ff.....	318	Lilleborg, København, S/S	117
Henry, Aalborg, Stf	70	Lillen, Bergen, M/S	19
Hjemmet, Stege, SM.....	103	Lilli, Skagen, SM.	178
H. J. Grau, Aabenraa, SM.....	267	Lis, Asaa, Ff.	287
Hochmeister (tysk), M/S	14	Lis, Skagen, Ff.	142
H. P. Prior, Aalborg, M/S	369	Lisa, Hamburg, M/S	108
Hulda Wal, Køge, SM	321	Lisca, København, S/S	350
Hylleholt, København, SM.....	152, 306	Lodsen, København, S/S	269
Høganes, Toftir, Ff	39	London, København, M/S	195
		Luna, Rønne, Ff.	279
Indian Reefer, København, M/S	183	Luna, Svendborg, SM.	188
Ingeborg, Listed, SM.....	349	Lysaker IV, Oslo, S/S	124
Inge Løth, Skagen, Ff.....	284	Lærken, Odense, SM.	69, 320
Inge Mærsk, København, M/S	303		
Inger, Marstal, S/S	27	Maagen, Kolding, Ff.	159
Inger, Helsingfors, S/S	138	Maagen, Hammerhavn, M/S	266
Inger Lilian, Hirtshals, Ff	170	Madjoe, Vendam, M/S	15
Inge-Rose, Sæby, SM	12	Magda, Marstal, SM.	258
Inger Skou, København, S/S	75	Malene Scan, København, M/S	173
Irania, København, M/S	294	Manchuria, København, M/S	257
Ivan Kondrup, København, S/S	200	Margrethe, Sæby, SM.	280

	Nr.		Nr.
Marianne, København, S/S	168	Rørdal, Manager, M/S	217
Marie, Kerteminde, SM.	283	Saga, Ulstrup, Ff.	177
Marie, Hamburg, M/S	83	Schichau, Bremerhaven, M/S	115
Marie, Aarhus, SM.	130	Serampore, København, S/S	87
Marie Mærsk, Fredericia, M/S	340	Setas, Groningen, M/S	34
Maritana, Esbjerg, Ff.	341	Shell I, Korsør, M/S	134
Marsk Stig, Grenaa, M/S	255	Sigmundur, Thorshavn, Ff.	238
Martha, Odense, SM.	11	Sigurd, Rønne, SM.	71
Marx, København, S/S	356	Sjælland, Korsør, M/Fg.	197
Mary Jensen, Nørresundby, M/S	281	Skallingen, Esbjerg, Ff.	322
Merigbakki, Bergen, M/S	139	Skanseodde, Fredericia, M/S	49,113
Midland, Donsø, Ff.	59	Skern, København, S/S	338
Mik, Skærbæk, SM.	268	Skibladder, Lohals, SM.	185
Minna Catharina, Hamburg, SM.	10	Skjelskør, Skælskør, S/S	144
Mira, København, M/S	172	Skjold, Nakskov, M/B	316
Mira III, Aarhus, M/S	211	Start, Marstal, SM.	48,193
Mombasa, København, M/S	224	Stina Dan, Esbjerg, S/S	365
Munin, København, M/S	270	Stjernen, Vejle, Ff.	123
Münster, Flensburg, S/S	82	Sunna, Tuborg Havn, SM.	297
Nauta, Svendborg, SM.	109	Svend, Nyborg, SM.	167
Niels Juel, Sdr. Nyrup, Ff.	175	Sylfe, Vejle, SM.	33
Niels Juel, Sejro, Ff.	347	Tannis, Hirtshals, SM.	326
Nikobar, København, S/S	337	Tegl, Lemvig, SM.	35, 150
Norco, Svendborg, S/S	309	Ternan, Thorshavn, M/S	89
Norden, Bønnerup, Ff.	354	Thaleia, Thyborøn, SM.	57
Nordsøen, Hadsund, SM.	332	Thekla, Barsel, M/S	189
Nudde, København, SM.	54	Thorshavn, Thorshavn, M/S	239
Odin, Rønne, SM. ..	78, 300	Thyborøn, Lemvig, S/S	252
Oke, Frederikshavn, Ff.	31	Trafik III, Sønderborg, M/S	333
Olga Mærsk, København, M/S	271	Trine, Silkeborg, M/B	208
Oslo, København, S/S	251	Trondhjemsfjord, Oslo, S/S	363
Otto Petersen, København, S/S	227	Tunø, Aarhus, M/S	212
Palo, Bandholm, SM 68,.....	298	Ulla, Esbjerg, Ff.	246
Panama, København, M/S	317	Urd, Kalundborg, M/S	274
Pankakoski, Helsingfors, S/S	91	Valkyrien II, Skagen, Ff.	288
Parkeston, Aalborg, M/S	216	Vano S, Hamburg, M/S	20
Patria, Marstal, M/S	296	Varnæs, Aabenraa, M/S	161
Pax, Marstal, SM. .. 66,.....	302	Venezuela, København, M/S	190
Peder Most, Svendborg, SM.	314	Venø Sund, Struer, SM.	261
Percival, Viken, SM.	43	Vera, København, M/S	323
Peter Mærsk, København, M/S	342	Vesterby, Esbjerg, Ff.	305
Platessa, Hvide Sande, Ff.	6	Vesterhavet, Esbjerg, Ff.	353
Pluto, København, S/S	100	Viking, Fredericia, SM.	311
Polarstjernen, Skagen, Ff.	250	Virginia, København, S/S	129
Portland, Aalborg, M/S	270	W. Klitgaard, Frederikshavn, SM.	228
Posejdon, Rønne, SM.	40	Ydun, Randers, S/S	7
Primo, Hundested, SM.	256	Y. 340, Patrouillebåd	219
Regina, Brake, SM.	143	Y. 349, Sønderborg, Patrouillebåd.	132
Republika, Prag, S/S	62	Zeemeuw, Groningen, M/S	273
Rex, Hvalpsund, Ff.	32	Lægter 51, København, Lgt.	367
Richard Upjohn, Savannah, S/S	65	R. L. 468 (Russisk) Ff.	67
Rita, Hasle, SM.	187	Motorbåd uden navn	225
Robert, Rotterdam, M/S	107		
Rolf, København, Lgt	180		
Rolf, København, S/S	299		
Romanus, Søby, SM.	61		
Rota, Odense, S/S	359		
Runa, Fakse Ladeplads, SM.	136		
Rügenland, Sassnitz, Ff.	45		