



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

1967

UDGIVET AF

HANDELSMINISTERIET

APRIL 1968

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

Den foreliggende oversigt, der herved offentliggøres af

HANDELSMINISTERIET

er udarbejdet på grundlag dels af indsendte udskrifter af søfor-
klaringer m.m. dels af foreliggende officielle meddelelser og op-
lysninger.



FORORD

For året 1967 er der opført 357 søulykker, hvilket er noget mindre end i 1966 og 1965, hvor tallene var henholdsvis 383 og 375.

Af danske damp- og motorskibe er i 1967 7 skibe på ialt 1682 B.R.T. gået tabt. I 1966 og 1965 var tabene af danske damp- og motorskibe henholdsvis 7 skibe på ialt 7647 B.R.T. og 3 skibe på ialt 5618 B.R.T.

Tab af sejlskibe med hjælpemaskinkraft udgjorde i 1967 33 skibe på ialt 1766 B.R.T. I 1966 og 1965 var de tilsvarende tal henholdsvis 26 skibe på ialt 795 B.R.T. og 19 skibe på ialt 740 B.R.T.

(De forliste skibe er opført som nr. 5, 10, 27, 46, 61, 88, 93, 95, 98, 133, 158, 159, 176, 191, 228, 229, 232, 235, 236, 237, 239, 240, 243, 244, 245, 246, 247, 251, 252, 253, 254, 257, 270, 278, 289, 299, 300, 311, 312 og 313.

I året 1967 har der været ialt 32 tilfælde af brand i danske skibe, nemlig 0 tilfælde i dampskibe, 8 tilfælde i motorskibe, 3 tilfælde i sejlskibe med hjælpemaskinkraft, 20 tilfælde i fiskeskibe og 1 tilfælde i en motorbåd.

I året 1967 er 19 menneskeliv gået tabt ved overbordfald. I 1966 og 1965 var de tilsvarende tal 11 og 13.

Der er ialt omkommet 59 personer ved søulykker i 1967. Alle var søfarende.

I året 1967 har danske søretter i 30 tilfælde afsagt domme eller afgivet udtalelser om søulykker overgået danske skibe.

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

Hvor i det efterfølgende intet årstal er anført ved datoen, er året 1967.

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
Forord	3
Søulykker i 1967:	
Grundstødning	5
Kollision, påsejling o. 1	25
Tørnet undervandshindring	28
Kæntring	49
Sprunget læk	50
Maskinhavari	54
Andre havarier	56
Brand	59
Forsvundet	65
Overbordfald	66
Andre ulykkestilfælde	69
Danske søretters domme eller udtalelser i 1967 om søulykker overgået danske skibe	74
Tabeller indeholdende statistiske oplysninger vedrørende søulykker i 1967	81
Alfabetisk navnerregister	85

SØULYKKER I 1967

GRUNDSTØDNING

1. M/S ANNO af København, 146 B.R.T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Frederikshavn til Herøya i ballast.

Grundstødt d. 2. jan. ved Norges SØ.-kyst. (10)

Søforklaring i Porsgunn d. 9. jan.

Kl. ca 0515 passerede A. under en VNV.-lig brise Steingrunn lystønde ca. $\frac{1}{2}$ sm. om bb., hvorefter der styredes dv. 20°. Sigtbarheden vekslede mellem dis og tåge. Kl. ca. 0600 sås 10°–20° om bb. et rødt fyr med formørkelser, som antoges for at være Arøbratten fyr. Roret blev lagt hårdt stb., og skruen kantstilledes. Kort efter sås om bb. land, som antoges for at være S.-pynten af Gjøterø; men umiddelbart efter sås brænding forude, og motoren blev sat på fuld kraft bak. Skibet blev imidlertid af en SV.-lig dønning sat på grund. Det viste sig senere, at skibet stod på Mølen, øst for Langesund. Om eftermiddagen blev A., der var sprunget læk, bragt flot af et tilkaldt bjærgningsfartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

2. Ff. SUSANNE LANNG af Skagen, 96 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Farsund.

Grundstødt d. 5. jan. ved Norges SV.-kyst. (46)

Politirapport fra Norge dat. 5. jan. Søforklaring i Frederikshavn d. 26. maj. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 29. maj.

Kl. ca. 0015, da S.L. i stille, klart vejr efter bestikket befandt sig ca. 40 sm. SV. for Lista fyr, blev kursen sat NØ. mod S. Katland fyr. Vagten blev overladt forskellige medlemmer af besætningen efter tårn med besked om at purre føreren kl. 0400. Da føreren kom på dækket, styredes der mod et fyr, som antoges at være S. Katland. Kort efter blev føreren klar over, at dette ikke var tilfældet, og kursen blev ændret fra NØ. til ØSØ. samtidig med, at farten blev mindsket og ekkoloddet startet. Efter at have sejlet i ca. et kvarter mindskedes vandstanden foruroligende, og motoren blev slået bak; den gik næsten samtidig istå. Roret blev lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tog fartøjet grunden og blev stående. En senere undersøgelse viste, at S.L. var grundstødt på Rauna ca. 5,5 sm. V. for Katland fyr. Ved grundstødningen skete der nogen skade på fartøjets bund. S.L. kom senere flot ved fremmed hjælp og blev slæbt ind til Farsund.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren efter sin vagtovertagelse undlod at foretage en nærmere positionsbestemmelse og at kontrollere karakteren af de fyr, som var i sigte.

3. Ff. MONA af Skagen, 34 B.R.T. Bygget 1926 af træ. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Varberg.

Grundstødt d. 7. jan. ved Sveriges V.-kyst. (7)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 11. jan. Søforklaring i Skagen d. 16. jan.

Kl. ca. 1800, da M. i stille, klart vejr styrende NNØ. formodedes at befinde sig i Varberg fyrlinie, opdagede føreren, at han havde taget fejl af ledefyrene. Farten mindskedes, og kursen ændredes lidt bb. over, men der sås da stenet grund om bb. Med langsom fart ændredes kursen stb. over, men kort efter stødte fartøjet mod et skær og stod fast. D. 8. jan. kom M. flot ved fremmed hjælp, hvorefter kursen sattes mod Skagen, hvortil M. ankom d. 9. jan. kl. 0200. Ved grundstødningen blev køl og ror stærkt beskadiget.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

4. Ff. VESTKLIT af Skagen, 50 B.R.T. Bygget 1961 af træ.
Rørt grunden d. 8. jan. ved Sveriges V.-kyst. (12)
 Rapport fra statens skibstilsyn dat. 18. jan.
 D. 8. jan., da V., der var i færd med at yde et grundstødt skib assistance ud for Varberg, rørte V. grunden med hælen. Ved grundstødningen beskadigedes hæl og ror.
 Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.
5. Ff. RÓGVUKOLLUR af Sørvåg, 22 B.R.T. Bygget 1930 af eg. På rejse fra Torshavn til Skopun.
Grundstødt d. 10. jan. ved Færøerne; *forlist*. (47)
 Rapport fra statens skibstilsyn dat. 13. feb. Søforklaring og søforhør i Torshavn d. 2. marts.
 Kl. 1900, da R. under en svær dønning nærmede sig Skopun havneindløb, rantes fartøjet af en svær sø, der havde rejst sig over undersøiske skær N. for indløbet. Herved blev R.s forstævn presset i retning mod pieren, hvor fartøjet kort efter grundstødte på et undersøisk skær og blev slået til vrag. Besætningen – 3 mand – samt 3 passagerer blev reddet i land.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes de vanskelige besejlingsforhold.
6. M/S JASON af Antwerpen, 1052 B.R.T. På rejse fra Antwerpen til Landskrona med potaske.
Grundstødt d. 12. jan. i Hollænderdybet. (6)
 Strandingsindberetning dat. 12. jan.
 Kl. 1738 grundstødte J. under snetykning og med N.-gående strøm på Smågrundene i den Ø.-lige del af Hollænderdybet.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.
7. M/S OLE SIF af København, 500 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Ayr til Buckie i ballast.
Grundstødt d. 12. jan. ved Skotlands V.-kyst. (11)
 Rapport fra føreren dat. 15. jan.
 Kl. 0645 pejledes under en jævn til frisk NV.-lig brise med regnbyger og dis Lismore Point fyr i rv. 90°, afstand 0,75 sm. efter radar, hvorefter der styredes rv. 314°. Motoren gik fuld kraft frem, og selvstyreren var tilsluttet. Kl. 0650, da sigtbarheden på grund af en kraftig regnbyge var stærkt aftagende, ændredes kursen til rv. 300°, og kl. 0655 til rv. 295°. Sigbarheden var nu så ringe, at Ardtornisk Point fyr ikke kunne ses, medens Glas Eileanan fyr stadig kunne skimtes. Kl. 0700 sås land tæt om stb. Roret blev lagt hårdt bb., men kl. 0705 tog O.S. grunden ved Barony Point ved indsejlingen til Sound of Mull. D. 13. jan. kl. 0858 kom skibet, der havde lidt skade på bund, stævn og ror, flot ved fremmed hjælp.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes regntykning.
8. M/S URSEL af Schulau, 174 B.R.T. På rejse fra Hamburg til Nakskov med koks.
Grundstødning d. 13. jan. ved Lollands V.-kyst. (3)
 Strandingsindberetning dat. 13. jan.
 Kl. 1000 grundstødte U. under en V.-lig kuling i Nakskov Fjord. Kl. ca. 1400 kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsskib.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at olietrykket i koblingssystemet svigtede, hvorefter U. af vinden blev ført på grund.
9. S/S ALEXANDRA K. af Panama, 2908 B.R.T. På rejse fra Kiel til Wismar med jern.
Grundstødt d. 16. jan. ved Lollands S.-kyst. (4)
 Politirapport dat. 16. jan. Strandingsindberetning dat. 17. jan.
 Kl. 0630 grundstødte A.K. under en svag V.-lig luftning med tåge ca. 600 m VSV. for Rødby havn. D. 17. jan. kl. 0845 kom skibet flot ved fremmed hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge i forbindelse med ekstraordinær deviation på kompasset foranlediget af ladningen.
10. M/S BRITONS PRIDE af Klakksvik, 60 B.R.T. Bygget 1898 af eg. På rejse fra Klakksvik til Lervig og Fuglefjord med passagerer.
Grundstødt d. 16. jan. ved Bordoy; *forlist*. (14)
 Søforhør i Klakksvik d. 17. jan. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20. jan.
 Kl. 0700, da B.P. under en frisk V.-lig brise med N.-gående strøm befandt sig på Pollen styrende en V.-lig kurs, overlod føreren styringen til motorpasseren og gik ned på dækket for at billettere. Da motorpasseren nogle minutter senere så lysene fra de sydligste huse i Lervig

klar af den S.-ligste pynt på Kalsoy, ændredes kursen til en S.-lig kurs. Kort efter grundstødte B.P. S. for Tangarnar ved Klakkin på Bordoy, således at den kom til at ligge med bb. side mod land og med ca. 45° krængning til stb. Kl. ca. 0730 kom et over radioen tilkaldt fartøj til stede og tog den to mand store besætning og passagererne med undtagelse af nogle få, der gik til Klakksvik over land, om bord og sejlede dem til Klakksvik. Ved grundstødningen blev B.P. slået læk i bunden og fyldtes hurtigt med vand.

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

11. M/S VORWARTS af Hamburg, 297 B.R.T. På rejse fra Ålborg til Skælskør i ballast.

Grundstødt d. 16. jan. i Limfjorden. (9)

Strandingsindberetning dat. 19. jan.

Kl. 1900 grundstødte V. i klart vejr med udgående strøm på den nordre side af Limfjorden Ø. for Hals havn. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlnavigering.

12. SM. HAMMERODDE af Allinge, 149 B.R.T. Bygget 1920 af stål. På rejse fra Båstad til Nørresundby med skærver.

Grundstødt d. 24. jan. ved Sveriges V.-kyst. (15)

Søforhør i Nørresundby d. 26. jan.

Kl. ca. 1230 grundstødte H. under en jævn Ø.-lig brise med rolig sø i sejlløbet ca. 100 m fra Båstads havnemole. Kl. ca. 1700 kom skibet flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen blev skruen beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes lavvande.

13. M/S MIRANDA af Marstal, 285 B.R.T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Hobro til Göteborg.

Grundstødt d. 26. jan. i Mariager Fjord. (22)

Søforklaring og søforhør i Grenå d. 31. jan.

Kl. 1630 passerede M., der havde lods om bord, under NØ.-lig kuling Als Odde, hvorefter der fortsattes med halv kraft frem på maskinen gennem renden. Ca. 10 min. senere rørte skibet grunden. Maskinen beordredes fuld kraft frem, men da skibet ikke lystrede roret, tog det grunden i rendens S.-side. D. 27. jan. kl. ca. 1700 kom M. flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen opstod en del indtrykninger på skibsgrunden.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at skibet under de herskende vejrforhold med maskinen gående halv kraft frem ikke lystrede roret.

14. SM. FORSØGET af Svendborg, 92 B.R.T. Bygget 1907 af eg. På rejse fra København til Ystad med soyaskrå.

Grundstødt d. 28. jan. ved Sjællands Ø.-kyst. (20)

Strandingsindberetning dat. 28. jan.

Kl. 0130 grundstødte F. i stille, klart vejr ca. 200 m N. for Lynnetløbet.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at føreren tog fejl af farvandsafmærkningen.

15. M/S HERM KIEPE af Haren am Ems, 300 B.R.T. På rejse fra Neuss til Horsens med majsmeal.

Grundstødt d. 29. jan. ved Jyllands Ø.-kyst. (21)

Strandingsindberetning dat. 1. feb.

Kl. 1400 grundstødte H.K. i stille, tåget vejr på Sælgrunden i Horsens Fjord. Skibet kom senere flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

16. M/S METEOR af Hamburg, 113 B.R.T. På rejse fra København til Hamburg med byg.

Grundstødt d. 29. jan. i Bøgestrømmen. (25)

Strandingsindberetning dat. 7. og 9. feb.

Kl. 1630 grundstødte M. under en NØ.-lig brise med tåge på Kinderev. D. 8. feb. kl. ca. 1400 kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

17. Ff. SMED JUL af Århus, 20 B.R.T. På rejse fra Tunø havn med fisk.

Rørt grunden, drevet på land d. 29. jan. ved Tunø. (41)

Søforklaring i Århus d. 18. feb.

Kl. 0835, da S. J. under en ØSØ.-lig kuling med N.-gående strøm og god sigtbarhed befandt sig mellem Tunø havns moler, stødte fartøjets køl mod bunden, hvorved roret blokeredes. Ankeret blev stukket i bund, men fartøjet drev ind på havnemolens stensætning, hvorfra det senere blev bragt flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

18. S/S OPOLE af Stettin, 2557 B.R.T. På rejse fra Stettin til Ålborg med kul.

Grundstødt d. 30. jan. ved Jyllands Ø.-kyst. (19)

Strandingsindberetning dat. 1. feb.

Kl. 1659 grundstødte O. under en SØ.-lig storm med N.-gående strøm og usigtbart vejr ved Hals Barre. Skibet blev senere bragt flot ved hjælp af et bjærgningsskib.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være snestorm.

19. Ff. SOLVEIG af Skagen, 20 B.R.T. Bygget 1960. På rejse fra Egersund til Hirschals.

Grundstødt d. 3. feb. ved Jyllands V.-kyst. (32)

Søforklaring i Skagen d. 13. feb. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20. feb.

Kl. 0200, da S., der et par døgn tidligere var blevet ramt af en sø, som havde beskadiget styrehuset, radio og navigationsinstrumenter, befandt sig i Skagerrak styrende ØSØ., overtog bedstemanden vagten. Kort efter blev det tæt tåge, men sejladsen fortsattes med fuld kraft frem. Kl. 0530 tilkaldtes føreren, som skulle overtage vagten, men forinden denne nåede at orientere sig, tog S. grunden ved Løkken og drev ind på stranden. Fartøjet er senere transporteret på blokvogn til bedding.

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

20. SM. INGE-LENE af Ålborg, 100 B.R.T. Bygget 1916 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Aggersund til Ålborg i ballast.

Grundstødt d. 4. feb. i Limfjorden. (27)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 6. feb. Strandingsindberetning dat. 7. feb. Søforklaring i Ålborg d. 28. marts.

Kl. 1300 afgik I.-L. under en VNV.-lig kuling med Ø.-gående strøm fra Aggersund. Da skibet befandt sig ud for Nørholm by, sås forude en kost, som var delvis under is, og som antoges for at være sort. Da skibet nærmede sig kosten, opdagedes det, at denne var rød. Roret lagdes hårdt bb., men umiddelbart efter, kl. 1415, tog I.-L. grunden på Nørholm Hage og stod fast. D. 5. feb. kl. 1300 kom skibet flot ved hjælp af to bugserbåde, efter at I.-L., der i nattens løb havde trukket vand, var blevet pumpet læns.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

21. M/S NORDWIND af Rendsburg, 384 B.R.T. På rejse fra Frederikssund til Odense i ballast.

Grundstødt d. 4. feb. i Odense Fjord. (24)

Strandingsindberetning dat. 4. feb.

Kl. 0730 grundstødte N. under en hård NV.-lig kuling i løbet ved Hasseløre. Skibet kom senere flot ved egen hjælp.

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

22. M/S FINNLITH af Ærøskøbing, 398 B.R.T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra Thisted til Ålborg i ballast.

Grundstødt d. 8. feb. i Limfjorden. (37)

Søforklaring i Ålborg d. 16. feb.

Kl. 1120 grundstødte F. i klart vejr på Dynen S. for Fruens Holm. Kl. 1645 kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsskib.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at en af kostene på grund af is ikke var på plads.

23. SM. SPICA af Nyborg, 120 B.R.T. Bygget 1910 af stål. På rejse fra Kolby Kås til København med korn.

Grundstødt d. 10. feb. i Smålandsfarvandet. (39)

Søforhør og søforklaring i København d. 15. feb.

Kl. 1115 passerede S. i tæt tåge den første ballon efter lysbøjen ved Vejrø. Derefter sejledes med langsom fart uden sikker kending østefter. Kl. 1530 viste ekkoloddet 9 feet. Maskinen kastedes fuld kraft bak, men kort efter tog S. grunden på Masnedø NV. Flak og blev stående. Kl. 1310 d. 11. feb. kom S. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

24. M/S JURMO af Naantali, 11401 B.R.T. På rejse fra Stignæs til Naantali med olie.

Grundstødt d. 14. feb. ved Langelands Ø.-kyst. (35)

Strandingsindberetning dat. 17. feb.

Kl. 0525 grundstødte J. under en SØ.-lig brise med godt vejr og N.-gående strøm ved Spodsbjerg. D. 16. feb. kl. ca. 1545 kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 1000 tons olie var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

25. M/S MERKUR II af Hamburg, 248 B.R.T. På rejse fra Rotterdam til Frederiksværk med flusspat.

Grundstødt d. 17. feb. ved Samsøs Ø.-kyst. (51)

Strandingsindberetning dat. 22. feb.

Kl. 0515 grundstødte M. II under en jævn ØSØ.-lig brise med N.-gående strøm og klart vejr på S.-siden af Hatter Rev. D. 19. feb. kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være skødesløs navigering.

26. M/S JENS B. af Hamburg, 130 B.R.T. På rejse fra Hamburg til Kolding med foderstoffer.

Grundstødt d. 23. feb. ved Als S.-kyst. (34)

Strandingsindberetning dat. 24. feb.

Kl. 1545 grundstødte J. B. under en orkanagtig SV.-lig storm ud for Drejet Ø. for Kegnæs fyr. D. 26. feb. kl. 1530 kom skibet flot ved hjælp af en bjærgningsdamper og slæbtes ind til Sønderborg.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

27. Ff. SØRUP af Esbjerg, 34 B.R.T. Bygget 1938 af træ. På rejse fra Slite til fiskeplads i Østersøen.

Grundstødt d. 4. marts i Østersøen; *forlist*. (67)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 11. marts.

Kl. ca. 0700, da S. under en jævn til frisk V.-lig brise ankom til en fiskeplads 20-25 sm. Ø. for Godska Sandön, besluttedes det at sejle til en anden fiskeplads V. for linien mellem Godska Sandon og Kopparstenarne. Bedstemanden, der overtog vagten, fik ordre til at følge Deccalinien violet 6400. Kl. ca. 0830 tog S. grunden i diset vejr på S.-enden af Kopparstenarne og sprang læk. Over radioen udsendtes anmodning om assistance. Det forsøgte at lænse S., men 1 time senere gled fartøjet fri af skæret, og det viste sig umuligt at lænse fartøjet. Kl. ca. 1200, da vandet stod op til skandækket, forlod besætningen – 4 mand – fartøjet i gumrairedningsflåden. Kl. ca. 1230 sank S. Ø. for skæret på ca. 80 m dybde. Kl. ca. 1300 blev besætningen taget op af en helikopter.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at kursen blev sat for nær grundene under hensyn til, at vejret var diset.

28 M/S CRESENDO af Rotterdam, 301 B.R.T. På rejse fra Hamburg til Rudkøbing i ballast.

Grundstødt d. 12. marts i farvandet S. for Fyn. (64)

Strandingsindberetning dat. 12. marts.

Kl. ca. 1145 grundstødte C. under en VSV.-lig brise med stærk strøm i Søndre løb ca. 300 m Ø. for Marstal havn. Skibet kom lidt senere flot ved egen hjælp og fortsatte sejladsen mod Marstal; men herunder grundstødte skibet på ny 50 m fra havnemolene. D. 13. marts kl. ca. 1100 kom skibet flot ved egen hjælp.

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

29. M/S AMANDA af Søby, 150 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Flæskegrund til Sakskøbing med ral.

Grundstødt d. 15. marts ved Lollands N.-kyst. (70)

Strandingsindberetning dat. 15. marts.

Kl. ca. 0945 grundstødte A. under en frisk VSV.-lig brise med klart vejr ud for Orebygård i Sakskøbing Fjord. Skibet kom flot ved egen hjælp uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene i forbindelse med, at A. skulle passere et udgående skib.

30. M/S MAJLITH af Ærøskøbing, 226 B.R.T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra København til Quimper med træ.

Grundstødt d. 18. marts i Storebælt. (72)

Strandingsindberetning dat. 18. marts. Søforklaring i Haderslev d. 21. juli. Politirapport dat. 8. aug. og 29. nov. Søforklaring og søforhør i Nørresundby d. 22. sept.

Kl. 0500, da M. havde passeret gennem Omø Sund, sattes kursen mod lys- og fløjtetønde pkt. 11 i rute 28. Fra dette punkt sattes kursen mod Knudshoved fyr, hvorefter føreren overlod vagten til bedstemanden og gik under dæk. Det blæste en jævn V.-lig brise med S.-gående strøm. Vejret var klart. Kl. 0630 tog M. grunden på Vresen Puller og blev stående. Kl. 0900 fik skibet som følge af faldende vande slagside på ca. 12°. Kl. 1228 kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes dels, at føreren ikke har givet bedstemanden tilstrækkelig instruktion til på sikker måde at kunne gennemføre sejladsen dels, at bedstemanden har været uopmærksom på vagten.

31. M/S MARGRET-INGE af Hamburg, 149 B.R.T. På rejse fra Hamburg til Holbæk med mel.

Grundstødt d. 25. marts ved Sjællands NV.-kyst. (79)

Strandingsindberetning dat. 28. marts.

Kl. 1630 grundstødte M. under en SV.-lig kuling med tåget vejr på Sjællands Rev. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

32. M/S SISU af København, 299 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Amsterdam til Ålborg med majs.

Grundstødt d. 25. marts i Limfjorden. (78)

Strandingsindberetning dat. 25. marts. Søforklaring i Ålborg d. 28. marts.

Kl. ca. 0900, da S. under en V.-lig vind med Ø.-gående strøm og dis befandt sig i Draget, sås forude en kost, som havde mistet topbetegnelsen. S. sejlede ganske langsomt nær til kosten, men tog umiddelbart efter grunden og blev stående. Kl. 1315 kom S. flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

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

33. Stf. SKJOLD af Korsør, 20 B.R.T. På rejse til Hørup Klint i ballast.

Grundstødt d. 30. marts ved Als S.-kyst. (80)

Strandingsindberetning dat. 30. marts.

Kl. 0330 grundstødte S. under en SV.-lig brise ved Kegnæs Ende. Kl. 1130 kom skibet flot ved fremmed hjælp uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være motorstop.

34. Ff. RUBJERGKLIT af Skagen, 28 B.R.T. Bygget 1956. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hirshals.

Grundstødt d. 1. april ved Jyllands NV.-kyst. (97)

Søforklaring i Hirshals d. 12. april.

Kl. ca. 0215, da R. under en svag til let V.-lig brise befandt sig VSV for Hirshals styrende mod Hirshals fyr, gik bedstemanden, der havde vagten, ned i motorrummet for at tilse læsepumpen. Under dette arbejde, der varede ca. 15 min., gik han flere gange op på dækket for at holde udvig, men gik ikke ind i styrehuset. Da arbejdet var overstået, opdagedes det, at selvstyreren, der var stillet til at styre ØNØ., nu styrede SØ. Kursen rettedes til NNØ., og Deccaen aflæstes, men inden positionen var udsat, tog fartøjet grunden på kysten mellem Rubjerg fyr og Hirshals fyr. Ved grundstødningen opstod omfattende skader på fartøjet.

35. Ff. BUBI af Frederikshavn, 8 B.R.T. Bygget 1934 af træ. På rejse fra Løkken til fiskeplads i Nordsøen.

Grundstødt d. 4. april ved Jyllands V.-kyst. (108)

Søforklaring i Hirshals d. 26. april.

Kl. ca. 2000 afsejlede B. i stille vejr fra fiskeplads mod Løkken. Da fartøjet nærmede sig Løkken blev det tåget, hvorefter man med meget langsom fart nærmede sig Løkken havn. Senere sås et lys, som føreren antog for at være molefyret i Løkken, og kursen sattes mod lyset. Kort efter tog B. grunden ca. 200 m 0. for Løkken læmole og blev stående. D. 5. april kom B. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

36. M/Fg. SYLT af Havneby, 488 B.R.T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra Havneby til List med passagerer.

Grundstødt d. 6. april i Rømmø Dyb. (91)

Politirapport dat. 25. maj.

Kl. 1310 grundstødte S. i Rømmø Dybs V.-side ca. 15 m Ø. for den N.-lige fyrpæl. Kl. ca. 2330 kom færgen flot ved fremmed hjælp uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes fejlmanøvrering.

37. Ff. VERA LAU af Frederikshavn, 132 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På rejse fra Hirshals til fiskepladsen Klondyke.

Grundstødt d. 7. april ved Norges V.-kyst. (106)

Søforklaring i Frederikshavn d. 1. maj. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 3. maj.

Kl. ca. 2215 passerede V.L. med maskinen gående fuld kraft frem under en ØNØ.-lig kuling med N.-gående strøm og klart vejr Lindesnæs i en afstand af 1 $\frac{1}{2}$ -2 sm. Kursen blev ændret til VNV., og kl. ca. 2300 overtog bedstemanden vagten med ordre om at styre op langs kysten. Kl. ca. 2330 tog skibet grunden på Rauna og blev stående. Den 10. maj kom V. L. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes undladelse af at kontrollere de ved decca fundne positioner ved hjælp af krydspejlinger.

38. Ff. NÓNHAMAR af Klakksvik, 276 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Tors-havn til Island.

Grundstødt d. 9. april ved Strømmø V.-kyst; søgt nødhavn. (109)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 13. april. Søforklaring i Klakksvik d. 19. sept.

Kl. ca. 0300, da N. i stille, diset vejr med N.-gående strøm og med selvstyreanlægget koblet til styrende mod lysene fra bygden Lejnum, var tværs af bygden Skælling, gik føreren, der var alene på broen, ind i bestiklukafet for at se i radaren. Da den ikke viste noget billede, forsøgte han at finde fejlen. Ca. 3 minutter efter at føreren havde forladt broen, grundstødte N. lidt S. for Lejnum fyr. Skibet kom kort efter flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at selvstyreren svigtede.

39. Ff. EVA THINNESEN af Esbjerg, 59 B.R.T. Bygget 1935 af eg. På rejse fra fiske-plads ved Lofoten til Rønne med fisk.

Grundstødt d. 12. april ved Norges V.-kyst. (126)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 5. maj. Politirapport dat. 7. sept. Søforklaring i Esbjerg d. 18. sept.

D. 11. april kl. ca. 1900 passerede E.T. i stille vejr Nordøyan fyr i en afstand af 7-8 sm. vest af fyret. Kursen blev holdt rv. SV., men på grund af tåge fik man ikke kending af Halten fyr, og d. 12. april kl. 0150 løb E.T. på et skær. Fartøjet kom samme dag flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj. Ved grundstødningen blev E.T. læk.

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

40. M/S HANNIBAL af Årøsund, 231 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra Ham-merhavnen til Sakskøbing med stennel.

Grundstødt d. 15. april i Smålandsfarvandet. (93)

Strandingsindberetning dat. 17. april.

Kl. 0530 grundstødte H. i stille vejr med tæt tåge i sejlrenden ud for Oreby slot ved indsejlingen til Sakskøbing. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp efter lægtring af ca. 60 tons af ladningen.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at da maskinen, før lods skulle tages om bord, beordredes halv kraft bak, drejede skibet stb. over, hvorved stævnen satte sig fast i kanten af sejlrenden.

41. Ff. JENS-IS af Frederikshavn, 38 B.R.T. Bygget 1945 af eg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hirshals.

Grundstødt d. 20. april ved Jyllands NV.-kyst. (121)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 26. april.

Under anduvning af Hirshals havn blev J.-I. gentagne gange af svære søer slået mod havnemolerne, hvorved det også rørte grunden. Fartøjet kom i havn ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

42. M/S GIMLE af Årøsund, 498 B.R.T. Bygget 1955 af stål. På rejse fra Hålsingborg til Kotka med vejsalt.

Grundstødt d. 25. april i Sundet. (104)

Strandingsindberetning dat. 26. april.

Kl. 2305 passerede G. under en svag omløbende luftning med kraftig N.-gående strøm Tårbæk lystønde om stb. Herfra styredes mod Ryggen lystønde, der passeredes om bb. Kl. 2355 tog skibet grunden på Smågrundene mellem den røde et-kost og den røde to-kost og blev stående. D. 29. april kl. 2350 kom skibet flot ved egen hjælp og sejlede ind til København, hvor en dykkerundersøgelse viste, at skibet ikke havde taget skade ved grundstødningen.

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

43. M/S HASSERIS af Ålborg, 299 B.R.T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Thisted til Halmstad med synopal.

Rørt grunden d. 28. april ved Sveriges V.-kyst. (120)

Søforklaring i Ålborg d. 24. maj.

Kl. 0600, da H. i klart vejr befandt sig ca. 10 sm. VNV af Tylö, blev kursen sat mod en to-kost, som fejlagtigt antoges at stå S. for Tylö-Grund. Kl. ca. 0700 sås om stb. en et-kost, som afmærker grundens S.-side. Motoren blev sat på langsomt frem, og skibet drejedes til stb., men umiddelbart efter rørte H. grunden, hvorefter motoren stoppedes. H., der ikke blev stående på grunden, fortsatte rejsen til Halmstad, hvor det viste sig, at der var opstået ret store bundbeskadigelser.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at skibets søkort ikke var ført à jour.

44. M/S N. O. PETERSEN af Marstal, 300 B.R.T. Bygget 1966 af stål. På rejse fra Piræus til Marseille i ballast.

Rørt grunden d. 30. april ved Sardiniens NØ.-kyst. (115)

Søforklaring i Marseille d. 9. maj.

D. 29. april kl. 2315 passerede N.O.P., der styrede rv. 327°, under en svag NV.-lig brise med rolig sø og mørkt vejr Timone Pt. fyr i en afstand af 4 sm., og kl. 2345 passeredes C. Figari fyr i 6 sm. afstand. D. 30. april kl. 0100 pejlede Ferro fyr i rv. 257°, afstand 5,5 sm., og kursen ændredes til rv. 260°. Kl. 0130, da skibet befandt sig mellem C. Ferro og Biscie Island, opdagedes det, at skibet var kommet for N.-ligt. Motoren sattes på fuld kraft bak, men samtidig mærkedes et stød i skibet. En undersøgelse viste, at bundtank nr. 5 var sprunget læk, men da skibet iøvrigt var tæt, fortsattes rejsen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes fejlbedømmelse af afstanden til Biscie Island, muligvis i forbindelse med strømsætning.

45. M/S KIMIK af Godthåb, 73 B.R.T. Bygget 1962 af eg. På bjærgningsarbejde i Godthåb havn.

Grundstødt d. 12. maj i Godthåb havn. (163)

Søforhør i Godthåb d. 13. maj.

Kl. ca. 1130, da K. under en frisk SØ.-lig brise med regn forsøgte at nærme sig en trawler, der var grundstødt på et skær i Godthåb havn, tog K. grunden på skæret ved siden af trawleren. Det forsøgtes at bakke skibet fri af grunden, og senere forsøgte et andet skib at slæbe K. fri af grunden. Kl. 1825, da vandstanden var steget, kom K. flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen fik K. ca. 2 m af stråkkølen revet af samt kølen beskadiget midtskibs.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

46. M/S NUDDE af Korsør, 150 B.R.T. Bygget af stål. På rejse fra Århus til Korsør med slagger.

Grundstødt d. 17. maj ved Fyns N.-kyst; *forlist*. (113)

Strandingsindberetning dat. 19. maj. Søforklaring i Korsør d. 25. maj.

Kl. 1855, da N. i stille, diset vejr med svag V.-gående strøm passerede den røde 3-kost på Paludans Flak styrende 150°, overtog bedstemanden vagten sammen med en dreng, og føreren gik under dæk, idet han gav bedstemanden ordre til at holde udvig efter den røde lystønde ved Lillegrund, hvor skibet forventedes at være kl. 1930, samt til at varsko føreren, dersom han var i tvivl om noget. Noget senere kom føreren, der på lyden fra skruen kunne høre, at skibet var på lavt vand, op i styrehuset og startede ekkoloddet, som ikke viste vand under kølen. Maskinen bakkedes med fuld kraft, men kort efter, kl. 1935, tog skibet grunden på V.-siden af Lillegrund og blev stående. Kl. 2015 forsøgtes det ved fremmed hjælp at få N. af grunden. Kl. 2230 blev det tæt tåge. I løbet af formiddagen d. 18. maj blæste det op fra V. og søen rejste sig. Kl. 1200 kom et bjærgnings-skib til stede. Efter forgæves forsøg på at trække skibet af grunden opdagedes det kl. ca. 1430, at der var opstået lækage i forskibet. N. huggede voldsomt i grunden, og søen slog ind over skibet. Pludselig vandfyldtes maskinrum og lukafer. Kl. 1800, da N. lå med svær slagside, opgav man yderligere bjærgningsforsøg.

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

47. M/S ALFRED TRIGON af København, 498 B.R.T. Bygget 1967 af stål. På rejse fra Jeddah til Port Sudan.

Grundstødt d. 18. maj på Sudans Ø.-kyst. (136)

Søforklaring i Beirut d. 14. juni.

Kl. 1603, da A. T., der gik med maskinen på fuld kraft frem, under en SØ.-lig brise med diset vejr befandt sig ud for Port Sudan, måltet på radar afstanden til East Wingate fyr til at være 2 sm. Kursen blev derefter ændret til 260 rv. mod Port Sudans havneindløb. Kl. 1625 observeredes forude en mørk stribe i vandet. Maskinen blev straks stoppet og derpå beordret fuld kraft bak; men inden denne manøvre var udført, tog skibet kl. 1629 grunden på et koralrev ca. 1 sm. S. for havneindløbet og blev stående. Kl. 1951 kom skibet flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen skete der en del skade på skibshunden.

48. M/S FLORA S. af Svendborg, 399 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Rotterdam til Hornafjord med foderstof og majs.

Grundstødt d. 30. maj ved Islands Ø.-kyst. (135)

Søforklaring i Reykjavik d. 14. juni.

Kl. ca. 1830, da F. S., der netop holdt styrefart, og hvis ekkolod holdtes gående, i stille vejr befandt sig på Hornafjords inderred, og ekkoloddet viste 20 m vand, beordredes stb. anker i bund, men da ankerspillet bremse løsnedes, ville ankeret ikke falde. Motoren sattes på fuld kraft bak, og ca. 1 minut senere bragtes bb. anker til at falde. Motoren stoppedes, men da skibet svajede for stømmen, hvis fart var ca. 3-4 knob, kunne ankeret ikke holde, og F. S., der nu stævnede rv. 102°, tog grunden med bb. side. Efter grundstødningen pejledes Hellir fyr i rv. 40°, afstand 0,5 sm. D. 5. juni kl. 1550 kom skibet flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

49. M/S ELSE REITH af Hamburg, ca. 1300 B.R.T.

Grundstødt d. 10. juni ved Lollands S.-kyst. (137)

Strandingsindberetning dat. 11. juni.

Kl. 0200 grundstødte E. R. under en jævn VNV.-lig brise ca. 1,5 sm. af Hyllekrog fyr. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejl navigering.

50. M/S MARCO af København, 299 B.R.T. Bygget 1967 af stål. På rejse fra København til Göteborg med en restladning fiskeolie.

Grundstødt d. 12. juni ved Sveriges V.-kyst. (199)

Søforklaring d. 15. sept. i København. Politirapport dat. 19. og 23. okt.

Kl. 0415 tog M., der styredes ved hjælp af selvstyrer, med maskinen gående fuld kraft frem under en svag Ø.-lig brise og klart vejr grunden på Koholmen og blev stående. Ved grundstødningen opstod der lækage i forskibet. Kl. 0833 kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsf artøj.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at styrmanden, der havde vagten, var faldet i søvn.

51. M/S BERGØ af Sibbo, 880 B.R.T. På rejse fra Koverhav til Grimsby med jern.
Grundstødt d. 18. juni på Sjællands Ø.-kyst. (139)
 Strandingsindberetning dat. 18. juni.
 Kl. 1300 blev B. under en let SØ.-lig brise med N.-gående strøm sat på grund ved Kastrup Knæ, efter at det var konstateret, at skibet var læk og havde 3 meter vand i lasterummet.
52. M/S HEINRICH HAUSCHILDT af Hamburg, 425 B.R.T. På rejse fra Steningsund til Rudkøbing med skærver.
Grundstødt d. 21. juni ved Fyns N.-kyst. (142)
 Strandingsindberetning dat. 27. juni.
 Kl. ca. 1400 grundstødte H.H. på Lillegrunden. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af et bjærgningsskib.
 Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.
53. M/S SØRTUN af Mandal, 293 B.R.T. På rejse fra Orehoved til Odense med træ.
Grundstødt d. 25. juni ved Fyns N.-kyst. (140)
 Strandingsindberetning dat. 26. juni.
 Kl. 1215 grundstødte S. i stille, klart vejr mellem Flintholm og Harehage i Odense Fjord. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være forveksling af farvandsafmærkningen.
54. M/S WILHELMINA af Brake, 168 B.R.T. På rejse fra Göteborg til Cuxhaven med sten.
Grundstødt d. 25. juni ved Sjællands NV.-kyst. (141)
 Strandingsindberetning dat. 25. juni.
 Kl. 0500 grundstødte W. under en SV.-lig brise med S.-gående strøm og klart vejr på Røsnæs Puller. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.
 Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.
55. M/S VILLA ANDREASEN af København, 399 B.R.T. Bygget 1963 af stål. På rejse fra København til Valkan med Soda.
Grundstødt d. 7. juli ved Sjællands Ø.-kyst. (151)
 Strandingsindberetning dat. 7. juli.
 Kl. 0600 grundstødte V. A. under en svag omløbende brise i Lynetteløbet. Skibet er senere kommet flot.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at føreren blev blændet af solen.
56. M/S MYLLE af Helsinki. 2495 B.R.T. På rejse fra Uleåborg til Grimsby med cellulose.
Grundstødt d. 16. juli ved Sjællands Ø.-kyst. (162)
 Strandingsindberetning dat. 17. juli.
 Kl. 2325 grundstødte M. under en SØ.-lig brise med N.-gående strøm på Smågrundene.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.
57. M/S ULLA BARSØE af Åbenrå, 300 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Antwerpen til Odense med stykgods.
Grundstødt d. 16. juli på Odense Fjord. (152)
 Strandingsindberetning dat. 17. juli. Søforklaring i København d. 18. juli.
 Kl. 0710 passerede U. B. under en svag brise fra skiftende retninger med regnbyger og god sigtbarhed mellem byerne Gabet. Der styredes med sikker kending. Kl. 0737, da Lindøbøjen var tværs om bb. i en afstand af 100–150 m, begyndte skibet at dreje stb. over. Roret lagdes bb., men skibet fortsatte drejningen stb. over. Da det var konstateret, at skibet ikke lystrede roret, sattes maskinen, der havde gået med fuld kraft frem, på fuld kraft bak, men kl. 0740 tog skibet grunden på Harehage. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af bjærgningsskibe.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes brudskader på hovedkablet mellem magnetkompasset og autopiloten.
58. Ff. ANNA LOUISE af Thyborøn, 20 B.R.T. Bygget 1937 af træ. På fiskeri i Nord-søen.
Grundstødt d. 17. juli ved Jyllands V.-kyst. (158)
 Søforklaring i Lemvig d. 24. juli.
 Kl. ca. 1430, da A. L. i stille vejr trak vod langs kysten udfor høfde nr. 45, tog fartøjet grunden på den under vandet liggende del af høfden og blev stående. A. L. er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

59. Ff. KLITTEN af Thyborøn, 18 B.R.T. Bygget 1916 af træ. På fiskeri i Nordsøen.

Grundstødt d. 17. juli ved Jyllands V.-kyst. (159)

Kl. ca. 1300, da K. med maskinen gående fuld kraft frem under en let NV.-lig brise med klart vejr befandt sig mellem 75 og 100 m fra den S.-lige del af høfte 39 ved Thyborøn, tog fartøjet grunden og blev stående. Maskinen blev straks skiftet til bak og K. kom fri. Det konstateredes, at fartøjet havde fået en lækage i forskibet, men med assistance af to mænd fra et tililende fartøj lykkedes det at holde K. flydende, til man kl. ca. 1500 ankom til Thyborøn.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes ukendskab til høfdens under-søiske udstrækning.

60. Ff. KLITTEN af Esbjerg, 39 B.R.T. Bygget 1942 af træ. På rejse fra Esbjerg til fiskeplads i Nordsøen.

Grundstødt d. 22. juli på Jyllands V.-kyst. (179)

Søforklaring i Esbjerg d. 29. aug.

Kl. ca. 1550 afsejlede K. i stille vejr med udadgående strøm og god sigtbarhed fra Esbjerg. Føreren stod til rors, men da det blev varskoet, at maskinen gik i vand, overlod han roret til trediemanden med besked om at styre efter bøjerne i Grådyb. Ca. 10 min. senere hørtes en række brag, og inden føreren kom op i styrehuset og fik slået bak, tog K. kl. ca. 1630 grunden på Tørre Bjælke og blev stående. K. er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at K. er sejlet for tæt til kanten af sejlløbet.

61. Ff. JUNI af Runavik, 58 B.R.T. Bygget 1901 af eg. På rejse fra Egedesminde til Sukkertoppen.

Grundstødt d. 1. aug. ved Grønlands V.-kyst; *forlist*. (183)

Søforhør i Egedesminde d. 4. aug.

Kl. ca. 0740 grundstødte J., der fulgte den indenskærs rute, i stille, klart vejr på 68°15'N., 53°37'V. Skibet bakkede straks fri af grunden, og sejladsen fortsattes mod S., men kort efter opdagedes det, at skibet som følge af en større lækage var ved at synke. Kursen ændredes mod land, og skibet sattes på grund ved Amartut. Ved grundstødningen blev kølen revet løs over en længde af ca. 6 m, og stævnen blev flækket. Kl. ca. 1920 kæntrade J. til bb. og sank.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at skipperen faldt i søvn på vagten.

62. Lf. RAUNA. På rejse fra Fåborg til Åbenrå.

Grundstødt d. 2. aug. i farvandet syd for Fyn. (169)

Rapport fra føreren dat. 7. aug.

I en SØ.-lig frisk brise med sigtbart vejr tog R. grunden på Hesteskoen og blev stående. Fartøjet kom senere flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være manglende farvandsafmærkning.

63. M/S KNUDSVIG af Åbenrå, 400 B.R.T. Bygget 1967 af stål. På rejse fra Drogheda til Arklow i ballast.

Grundstødt d. 3. aug. ved Irlands Ø.-kyst. (195)

Søforklaring i Odense d. 11. og d. 15. sept.

D. 2. aug. kl. 2345 pejledes Kish Bank fyrskib i rv. 96°, afstand 1,4 sm. efter radar. Kl. 2400 overlod føreren vagten til styrmanden med ordre til, at farten skulle nedsættes, når Wicklow var passeret. Vejret var stille, sigtbart og letskyet, og skibets radar, Decca-Navigator og selvstyreanlæg var tilsluttet. Kl. 0100 blev motoren sat på halv kraft frem. Pludselig sås lysene i Wicklow ret forude i en afstand af ca. 1 sm., og det viste sig, at man havde Wicklow fyr om bb. Motoren stoppedes, og kl. 0145 tilkaldtes føreren, der straks satte motoren på fuld kraft bak, men samtidig grundstødte K. Skibets agterende slog ud til stb. og tørnede mod en sten, hvorved motoren gik i stå. Kl. 0640 kom K. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at de ombordværende navigeringsmidler ikke blev benyttet til kontrol af bestikket.

64. M/S SIRI II af Svendborg, 346 B.R.T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Svendborg til Skarrehage i ballast.

Grundstødt d. 3. aug. i Limfjorden. (170)

Strandingsindberetning dat. 3. aug.

Om eftermiddagen grundstødte S. II i stille, diset vejr med Ø.-gående strøm i N.-siden af Draget, V. for Klitgård. Skibet kom flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at S. II måtte foretage en drejning for at undgå at påsejle et foransejlede skib, der pludselig mindskede fart.

65. M/S LEISA af Skive, 200 B.R.T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra Helsingør til Rønne i ballast.

Grundstødt d. 10. aug. ved Bornholms V.-kyst. (172)

Strandingsberetning dat. 11. aug. Søforklaring og søforhør i Rønne d. 14. aug.

Kl. 0130, medens L. befandt sig i Østersøen ud for Bornholms V.-kyst, gik føreren ned i motorrummet. Under arbejdet med at tilse motoren snublede han, slog hovedet og besvime. Kl. 0245 kom føreren til bevidsthed og bemærkede stærke rystelser i skibet. Det viste sig, at skibet var grundstødt nogle hundrede meter N. for Hasle havn. Den 11. aug. kl. 0655 kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj. Kl. 0855 fortøjedes L. i Rønne havn.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

66. Lf. YONDER II af Humlebæk, 4,5 N.R.T. På rejse fra Randers til Humlebæk.

Grundstødt d. 10. aug. ved Sjællands N.-kyst. (173)

Strandingsindberetning dat. 12. aug.

Kl. ca. 2400 grundstødte Y. II. under en frisk NV.-lig brise med regndis og SØ.-gående strøm på Hesselø NV.-rev. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

67. Lf. LUCKY STAR af Thurø, 26 B.R.T. Bygget 1939 af mahogni.

Grundstødt d. 23. aug. ved Avernakø. (300)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24. aug.

Kl. 1830 grundstødte L.S. på et stenrev ved Korsøre ud for Korshavn. D. 24. aug. kl. 0100 kom fartøjet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

68. M/S ALJA V af Delfzijl. På rejse fra Hengelo til Halmstad med salt.

Grundstødt d. 25. aug. ved Langelands Ø.-kyst. (177)

Strandingsindberetning dat. 28. aug.

Kl. ca. 0530 grundstødte A. V i stille, tåget vejr umiddelbart N. for Tranekær fyr ca. 500 m fra land. Kl. ca. 1830 kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladingen var kastet over bord.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

69. SM. RANDAROS af Randers, 147 B.R.T. Bygget 1933 af stål. På rejse fra Randers til Lübeck i ballast.

Grundstødt d. 25. aug. ved Æbelø's NØ.-kyst. (175)

Strandingsindberetning dat. 26. aug. Søforklaring i Frederiksværk d. 31. aug.

Kl. 0035, da R. befandt sig mellem Samsø og Endelave, blev det meget tæt tåge. Radaren tilsluttedes, men viste sig at være i uorden. Kl. 0130, da R. efter bestikket havde Endelave tværs i en afstand af 1 sm., blev kursen sat til 239°. Kl. 0230 tog R., som sejlede med moderat fart, og hvis ekkolod var i gang, grunden 0,5 sm. Ø. for Æbelø fyr. Kl. 1625 kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

70. M/S MATHEA af København, 499 B.R.T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra Flekkefjord til Frederiksstad med sildeolie.

Grundstødt d. 30. aug. ved Norges S.-kyst. (204)

Søforklaring i Sarpsborg d. 2. sept.

Kl. 2142 passerede M. under en stiv VSV.-lig kuling Vidgrunn lystønde tv. om bb. Herfra styredes en nordlig kurs med fyret på Fugletangskæret lidt om bb. Kort efter skiftedes radarens range fra 3 sm. til 1½ sm. Kl. ca. 2155 beordredes kursen ændret lidt til stb. for at gå klar Ø. om Fugletangskæret, men umiddelbart efter grundstødte M. på skæret lidt S. for fyret. D. 31. aug. kl. 0606 kom skibet flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen fik M. lækager i lasttank nr. 4 i stb. side, forpeaken, dybtanken og forreste coferdam.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene i forbindelse med den omstændighed, at man om bord i M. ikke så fyret på Håbytangen.

71. Ff. JASPIS af Skagen, 73 B.R.T. Bygget 1967. På rejse fra Kirkehavn til Flekkefjord.

Grundstødt d. 5. sept. ved Norges V.-kyst. (231)

Søforklaring i Frederikshavn d. 13. okt.

Kl. ca. 1030 afsejlede J. under en stiv SSØ.-lig kuling med regnbyger fra Kirkehavn. Da J. befandt sig ved Grønnes fyr, blæste det en V.-lig storm med kraftig regn, og der sås

nu et rødt fyr forude. Farten formindskedes til ca. 3 knob, og fyret holdtes på bb. side. Ca. 3 minutter efter, kl. ca. 1400, grundstødte J. Ø. for fyret, der skulle have været holdt på stb. side. D. 6. sept. kl. ca. 2000 kom J. flot ved fremmed hjælp. Stråkkølen var blevet lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene i forbindelse med de vanskelige belsyningsforhold i styrehuset.

72. Lf. TAJ af Bærum, Norge. På rejse fra Kiel til Svendborg.

Strandet d. 5. sept. ved Ærøs S.-kyst. (191)

Politirapport dat. 6. – 8. sept.

Kl. ca. 2300 strandede T., hvis mast var knækket, under en stiv S.-lig kuling ud for Haven ved Ærøs S.-kyst. Føreren, der var alene om bord, reddede sig i land i gummiredningsflåden. D. 7. sept. blev T. bragt blot ved fremmed hjælp.

Anm. Havariet og strandingen angives at skyldes vejrforholdene.

73. M/S ASSEL af Hamburg, 424 B.R.T. På rejse fra Lysekil til Bremen med brosten.

Grundstødt d. 8. sept. ved Lollands V.-kyst. (187)

Strandingsindberetning dat. 8. sept.

Kl. 0130 grundstødte A. under en svag skiftende brise med SØ.-gående strøm ca. 1,7 sm. NNV af Onsevig. Kl. 1615 kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var kastet over bord.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlnavigering.

74. Ff. SRT 82 af Kleipeda, 265 B.R.T. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen.

Grundstødt d. 17. sept. ved Saltholms V.-kyst. (200)

Strandingsindberetning dat. 17. sept.

Kl. 0752 grundstødte SRT 82 under en svag NØ.-lig brise med S.-gående strøm på Smågrundene.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

75. SM. CLEMENS af Kerteminde, 167 B.R.T. Bygget 1898 af stål. På rejse fra Augustenborg til Orehoved med kævler.

Grundstødt d. 18. sept. ved Als' Ø.-kyst. (211)

Søforklaring i Ærøskøbing d. 28. sept.

Kl. 0530 afsejlede C. under en svag SØ.-lig brise fra Augustenborg. Da skibet havde passeret den røde 3-kost på Hesteskoen, blev kursen sat lidt N. om 3-kosten på Søndre Stenrøn, men kl. 0900 tog C grunden på S.-spidsen af Hesteskoen og blev stående. D. 19. sept. kl. 1500 kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at kosten på Søndre Stenrøn ikke kunne findes.

76. SM. LEO af Horsens, 149 B.R.T. Bygget 1919 af stål. På rejse fra Århus til Porsgrunn med koks.

Grundstødt d. 18. sept. ved Hjelm. (203)

Politirapport dat. 19. sept. Søforklaring i Grenå d. 20. sept.

Kl. 2200 passerede L. under en let SSØ.-lig brise bøje 3 i rute 28 d, hvorefter kursen blev sat mod Hjelm i fyrets hvide vinkel, og selvstyreanlægget blev tilkoblet. Kl. ca. 2300 tog L. grunden ved Hjelm S.-spids. Det lykkedes at bakke skibet fri af grunden, men som følge af strøm og pålandsvind kunne skibet ikke ved egen hjælp komme ud fra kysten. D. 19. kl. ca. 0630 kom L. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

77. M/S IBEN THEILGAARD af København 499 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Ellesmere Port til Sølvesborg med jern.

Grundstødt d. 19. sept. ved Sjællands Ø.-kyst. (202)

Strandingsindberetning dat. 19. sept. Politirapport dat. 20. dec.

Kl. 1703 grundstødte I. T. under en let brise med N.-gående strøm 1 sm. N. for Søndrehoved tønede på Middelgrundens Ø.-side. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være regntykning.

78. M/S ROMEO af København, 299 B.R.T. Bygget 1966 af stål. På rejse fra Karls-
hamn til Newry med træ.

Rørt grunden d. 22. sept. i Sundet; *søgt nødhavn*. (222)

Søforklaring i Rønne d. 10. okt.

Om morgenen, da R. under en SØ.-lig kuling befandt sig S. for Falsterbo, fik skibet, der havde taget meget vand over, ca. 15° bb. slagside. Kl. 0525 fyldtes for- og agterskarp med vand, men slagsiden ændredes ikke, hvorefter der styredes imod Falsterbo for at ankre. Da skibet befandt sig ca. 1½ sm. N. for Falsterbo Rev fyrskib, rørte skibet grunden hårdt. Kl. 0910 ankredes. Det forsøgte ved flytning af vandballast at rette skibet op, men det lykkedes ikke. Kl. 1220 lettedes, og rejsen fortsattes mod København. Under rejsen ændredes slagsiden til stb. slagside. Kl. 1545 ankom R. til København, hvor dækslasten lossedes.

79. SM. PAX af Rudkøbing, 135 B.R.T. Bygget 1919 af eg. På rejse fra Mantyluoto til Rudkøbing med træ.

Grundstødt d. 25. sept. ved Sveriges Ø.-kyst; *søgt nødhavn*. (214)

Søforklaring i Rudkøbing d. 5. okt.

Kl. 0800, da P. under en jævn NNV.-lig brise var på vej gennem Herrhamraleden, sås om stb. en sort/hvid prik med en opadvendt trekant. Skruen blev straks koblet fra, og roret lagdes hårdt stb., men umiddelbart efter tog skibet grunden og blev stående. Kl. 1620 blev skibet bragt flot ved fremmed hjælp og bugseret ind til Nynæshamn. Ved grundstødningen fik P. en mindre lækage, og stævnen og stråkölen blev svært beskadiget.

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

80. M/S BUUR af Randers, 299 B.R.T. Bygget 1911 af stål. På rejse fra Newport til Göteborg med tin og stål.

Rørt grunden d. 1. okt. i den caledonske Kanal. (261)

Søforklaring i Fredericia d. 8. nov.

Kl. 1415 tog B. lods ved indsejlingen til den caledonske Kanal. Da Capock sluse var passeret, tog skibet grunden, men kom flot ved egen hjælp. Ved Cairlochy sluse tørnede B.s stb. bov hårdt mod slusepieren, hvorefter agterskibet svingede over og ramte kanalsiden hårdt. Der opstod en indtrykning i stb. bov. Under den fortsatte sejlads gennem kanalen rørte B. grunden gentagne gange, selv midt i kanalen. D. 3. okt. kl. 0920 viste det sig, at motoren gik uregelmæssigt. Skibet gik ind til Inverness havn, hvor en undersøgelse viste, at roret var beskadiget, og at trykjet var blevet slået løs.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningerne skyldes unormal lav vandstand i kanalen.

81. M/S KARIN LUDKE af Cuxhaven, 817 B.R.T. På rejse fra Stralsund til Løgstør i ballast.

Grundstødt d. 2. okt. i Limfjorden. (215)

Strandingsindberetning dat. 2. okt.

Kl. 0457 grundstødte K. L. under en stiv til hård S.-lig kuling med klart vejr og kraftig N.-gående strøm på SØ.-spidsen af Nordmandshage. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

82. SM. ESTHER af Nørresundby, 100 B.R.T. Bygget 1906 af eg og fyr. På rejse fra Göteborg til Moss.

Grundstødt d. 4. okt. ved Sveriges V.-kyst. (236)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 12. okt. Søforklaring i Nørresundby d. 12. okt.

Kl. 1715 skulle E. under en stiv SV.-lig kuling med regndis passere en grund mellem Valön og Heestrand. Da den ene af to sorte prikker, som udgør styrbordsafmærkningen ved grunden, var bortdrevet, holdtes der rigeligt bb. over. Herved grundstødte E. på løbets bb. side, hvorved der opstod mindre skader på kølen. Kl. 0530 d. 5. okt. kom E. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

83. M/S MIRANDA af Marstal, 285 B.R.T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Halmstad til Branden i ballast.

Grundstødt d. 5. okt. i Limfjorden. (218)

Strandingsindberetning dat. 5. okt.

Kl. ca. 0330 grundstødte M. under en SV.-lig kuling med regntykning ca. 100 m Ø. for Langesminde og blev stående. Kl. 1530 kom M. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at ankerspillet svigtede, da skibet på grund af nedsat sigtbarhed skulle opankres.

84. M/S FALKUR af Torshavn, 300 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Ålborg til Halmstad.

Grundstødt d. 12. okt. ved Jyllands Ø.-kyst. (249)

Søforklaring i Torshavn d. 19. okt.

Kl. ca. 0000, kort efter at F. i diset vejr havde passeret Hals, opdagedes det, at skibet ikke lystrede roret, og det konstateredes, at F. havde taget grunden. Kl. 0630 kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at F. har holdt for langt til bb. i sejlløbet.

85. M/S IDA BAAGØ af Odense. 150 B.R.T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra Odense til Frederiksværk med gammelt jern.

Grundstødt d. 13. okt. ved Sejerøs S.-kyst. (237)

Søforklaring i Odense d. 20. okt.

Kl. 0040, da I. B. i roligt vejr med ca. 3 sm.s sigtbarhed passerede anduvningstønden i rute 27 ud for Odense Fjord, overlod føreren vagten til bedstemanden, der blev instrueret om sejladsen for de kommende 3 timer, og som fik ordre til at kalde på føreren, der sov på en sofa i bestiklufkafet, hvis noget særligt indtraf. Kl. 0345 vågnede føreren ved voldsomme rystelser i skibet og fandt bedstemanden sovende i en stol ved radaren. Det viste sig, at skibet havde taget grunden på Sejerøs S.-kyst ca. 1 sm. SØ. for Sejerø fyr. Kl. 0520 kom skibet flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen fik I. B. mindre lækager.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

86. M/Fg. TRAVEMÜNDE af Gedser, 2498 B.R.T. På rejse fra Gedser til Trave-münde.

Grundstødt d. 13. okt. ved Falsters S.-kyst. (256)

Søforklaring i Nykøbing F. d. 3. nov. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20. dec.

Da T. ved afgang fra Gedser havn havde bakket til svajepladsen uden for havnemolen, svigtede omskiftningen til maskinen, således at skibet fortsatte med at bakke, hvilket i forbindelse med kraftig SSV.-lig vind og Ø.-gående strøm førte T. på grund. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

87. M/S ARPE af Hamburg, 233 B.R.T. På rejse fra Kappeln i ballast.

Grundstødt d. 17. okt. ved Sjællands S.-kyst. (230)

Strandingsindberetning dat. 18. okt. og 14. nov.

Kl. 1800 grundstødte A. under en orkanagtig VSV.-lig storm med Ø.-gående strøm på Masnedø Kalv. Skroget beskadigedes, så der trængte vand ind i lastrummet, og motor og ror blev ødelagt. D. 11. nov. kl. 1200 blev A., der i mellemtiden var blevet solgt til en dansk reder, bragt flot ved fremmed hjælp og indbragt til Bogø for midlertidig reparation.

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

88. Ff. BRITTA af Nakskov, 12 B.R.T. Bygget 1905 af træ. På fiskeri i Sundet.

Strandet d. 17. okt. ved Amagers SV.-kyst; *forlist*. (345)

Politirapport dat. 17. okt.–18. jan. 1968.

Om eftermiddagen, da B. var beskæftiget med fiskeri svigtede motorens petroleums-pumpe, og motoren gik i stå. Ankeret blev stukket i bund med 20 fv. kæde og 30 fv. tovværk, med tovet sprængtes, og B. drev på land ved Sandklapperne. Kl. ca. 1930 blev besætningen – 2 mand – reddet af en helikopter.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

89. M/S CATRIN af Bremen, 299 B.R.T. På rejse fra Esbjerg til Odense med stykgods.

Grundstødt d. 17. okt. i Odense Fjord. (228)

Strandingsindberetning dat. 18. okt.

Kl. 1900 grundstødte C, der havde lods om bord, under en orkanagtig storm med klart vejr ved Lindø knæ. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

90. SM. LOTTE af Frederikshavn, 37 B.R.T. Bygget 1944 af eg. På rejse fra Thyborøn.

Grundstødt d. 17. okt. i Limfjorden. (302)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 19. okt.

D. 17. okt. tog L. grunden i Sælhundeløb. Ved grundstødningen brækkede hælen ved agterstævnen, og kølen beskadigedes.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

91. Ff. TERNEN af Frederikshavn, 6 B.R.T. Bygget 1938. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Grenå.

Grundstødt d. 17. okt. i Ebeltoft Vig. (227)

Strandingsindberetning dat. 18. okt. Søforklaring i Grenå d. 25. okt.

Kl. ca. 0600, da T. under en SØ.-lig storm befandt sig ud for Jernhatten, besluttedes det at efterlade fiskegrejerne og sejle til Ebeltoft. Da T. var ca. 1½ times sejlads fra Ebeltoft hørtes et knald i motoren, hvorefter koblingen ikke fungerede mere. Kl. 0730 strandede fartøjet på Ørhage ca. 600 m NV. for Gåsehage. Besætningen – 2 mand – gik i land. Fartøjet er senere bragt flot, men sank under bugsering mod Ebeltoft. Fartøjet er senere blevet hævet og bragt ind til Ebeltoft.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

92. M/S HERM MARGRET af Haren am Ems, 246 B.R.T. På rejse fra Ejerslev, Mors, til Wesel med moler.

Grundstødt d. 21. okt. i Limfjorden. (245)

Strandingsindberetning dat. 24. okt.

Om aftenen grundstødte H. M. i stille, diset vejr ved Nakken SØ. for Gjøl by. D. 24. okt. kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

93. M/S DENIA af Odense, 145 B.R.T. Bygget 1923 af stål. På rejse fra Halden til Kiel med papir.

Grundstødt d. 28. okt. ved Sveriges Ø.-kyst; *forlist*. (254)

Søforklaring i Odense d. 1. nov.

Kl. ca. 1815, da D. under en stiv SSV.-lig kuling med regnbyger befandt sig i Stillingö fyrlinie mellem Stillingö og Ledskår, rev den agterste lossebom sig løs fra bomstøtten og begyndte at svinge kraftigt fra side til side. Føreren overlod styringen til bedstemanden med ordre til at holde skibet i fyrinien, og gik derpå ud på dækket for at fastgøre lossebommen. Da føreren, efter at have fastgjort lossebommen, på ny kom ind i styrehuset, grundstødte skibet på Ydre Ledskår. Over radioen tilkaldtes hjælp fra land, og kl. 1850 konstateredes det, at skibet trak vand i lasten. Lænsning med skibets lænsedmidler blev straks påbegyndt, og kl. 1855 kom skibet flot ved egen hjælp og fortsatte sejladsen mod Göteborg, men kl. 1913, da skibet befandt sig tværs af Sälö fyr, havde det trukket så meget vand, at det besluttedes at sætte det på grund på Rörö. Da D. befandt sig ca. ½ sm. fra Kullens sydspids, havde skibet trukket så meget vand og fået så meget slagside, at vandet stod op på lugen, hvorfor besætningen gik i jollen og kort efter blev taget om bord i et redningsfartøj. Kl. 1940 sank D.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene i forbindelse med forveksling af fyrafmærkningen, og at lossebommen rev sig løs.

94. M/S STEFFE af Lübeck, 237 B.R.T. På rejse fra Rudkøbing til Graave med lucernepellets.

Grundstødt d. 2. nov. i Farvandet syd for Fyn. (252)

Strandingsindberetning dat. 4. nov.

Kl. 0930 grundstødte S. under en frisk S.-lig brise med god sigtbarhed S. for Lille Eg-holm. D. 4. nov. kl. 1630 kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

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

95. SM. INGE-LENE af Ålborg, 100 B.R.T. Bygget 1916 af træ. På rejse fra Kolberg til Oslo med drænrør.

Grundstødt d. 11. nov. ved Læsø V.-kyst; *forlist*. (263)

Strandingsindberetning dat. 14. nov. Søforklaring i Ålborg d. 24. nov.

Kl. 0330, da I.-L. under en let til jævn VNV.-lig brise med klart vejr befandt sig N. for Hals Barre fyr styrende NNØ. mod et punkt ca. 1 sm. Ø. for Læsø Rende fyr, overlod føreren vagten til bedstemanden med ordre til at holde kursen NNØ, indtil Læsø Rende fyr var passeret, hvorefter der skulle styres N. Kl. ca. 0530 tog skibet grunden på Læsø NV.-Rev. Ved grundstødningen var kursen ØNØ. Kl. ca. 1130 kom et bjærgningsskib til stede, men kunne intet udrette. Der blæste nu en VSV.-lig kuling. Af besætningen – 4 personer – blev 3 reddet ved hjælp af helikopter, medens 1 blev reddet af redningsbåden fra Østerby.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at bedstemanden faldt i søvn på vagten.

96. M/S SUFFOLK af København, 1000 B.R.T. Bygget 1966 af stål. På rejse fra København til Goole.

Grundstødt d. 11. nov. ved Møens N.-kyst. (262)

Politirapport dat. 21. nov. Søforklaring i København d. 21. nov.

Kl. 2051, da S. under en jævn SSØ.-lig brise med klart vejr passerede Drogden fyr, overlod føreren vagten til overstyrmanden efter at have givet denne såvel mundtlig som skriftlig instruktion om den videre sejlads. Ca. $\frac{1}{2}$ time senere gik føreren atter på broen og fandt alt i orden. Kl. ca. 2350 blev føreren vækket og underrettet om, at skibet stod på grund. Det viste sig, at skibet stod på $55^{\circ}01'6''$ N., $12^{\circ}26'00''$ Ø. ud for Borre Mose på Møen, samt at overstyrmanden, der var faldet i søvn, havde undladt at ændre kursen fra 195° rv. til 177° rv. ved lystønde nr. 7 på $55^{\circ}15'6''$ N., $12^{\circ}34'0''$ Ø. ud for Stevns. Efter at det var konstateret, at skibet var tæt, forsøgte det, dels ved at bakke med maskinen, dels ved at føre ankrene ud, at få skibet af grunden. D. 13. nov. kl. 0915 kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at styrmanden faldt i søvn på vagten.

97. M/S AMELAND af Emden, 490 B.R.T. På rejse fra Antwerpen til Kastrup med sand.

Grundstødt d. 13. nov. ved Sjællands Ø.-kyst. (267)

Strandingsindberetning dat. 13. nov.

Kl. 0700 grundstødte A. under en V.-lig kuling med N.-gående strøm på Kastrup Red.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømf forholdene.

98. Ff. CLAUS ANKER af Mommark, 18 B.R.T. På rejse fra Mommark til Assens.

Grundstødt d. 13. nov. ved Ærø SV.-kyst; forlist. (259)

Strandingsindberetning og politirapport dat. 13. nov. Søforklaring i Åbenrå d. 22. nov.

Kl. 0100 grundstødte C. A., hvis motor var gået i stå på grund af indtrængende vand, under en VNV.-lig storm med regnbyger ca. 600 m V. for Voderup Klint. Føreren, der var alene om bord, svømmede i land. Fartøjet er senere forlist.

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

99. SM. VOLO af Fakse Ladeplads, 129 B.R.T. Bygget 1911 af stål. På rejse fra Fakse Ladeplads til Varberg med kalk.

Grundstødt d. 23. nov. på Saltholm. (273)

Strandingsindberetning dat. 23. nov. Søforklaring i Fakse d. 27. nov.

Kl. 1525 passerede V., der havde selvstyreanlægget koblet til, i klart stille vejr Stevns Fyr, hvorefter føreren overlod vagten til bedstemanden med ordre om at styre mod Drogden og om at varsko føreren ved ankomsten hertil. Kl. 1730 tog V. grunden på det SSV-lige hjørne af Saltholm og blev stående. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

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

100. M/S INSULA af Søby, 368 B.R.T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Stettin til Ballina med kul.

Grundstødt d. 25. nov. ved Hesselø. (281)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 27. nov. Søforklaring i Ærøskøbing d. 4. dec.

Kl. 2110 passerede I. under en jævn SV.-lig brise med overskyet vejr lystønden Gilleleje Flak N. tæt om bb. Kort efter pejledes Hesselø i rv. 271. Kl. ca. 2300 konstateredes, at skibet var blevet forsat N.-over, og kursen ændredes til rv. 230° og senere til rv. 210° . Kort efter, kl. 2320, tog skibet grunden umiddelbart N. for sømærket Hesselø SØ. og blev stående. D. 26. nov. kl. ca. 1000 kom I. flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen fik I. lækager i maskinrum og i forepeaktank, og rorstammen løftedes ca. 2 cm.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

101. Ff. GØTE af Hirshals, 39 B.R.T. Bygget 1960 af eg. På rejse fra Skagen til fiskeplads i Nordsøen.

Grundstødt d. 30. nov. ved Jyllands NV.-kyst. (290)

Søforklaring i Hirshals d. 6. dec. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 1. dec.

Kl. 0000 passerede G., der gjorde ca. 8 knobs fart, under en let ØNØ.-lig brise med klart vejr og ringe sø Hirshals i en afstand af 1,5 sm. Kl. ca. 0100 befandt fartøjet sig 9 sm. V.t.S. af Hirshals havn, hvorefter der styredes SV. $\frac{1}{2}$ V. Kl. 0200 viste en decca-aflæs-

ning, at fartøjet befandt sig i den fastsatte kurslinie. Kl. 0300 bemærkede den vagthavende, der var alene i styrehuset, at motorens olietryk faldt, hvorefter han gik i motorrummet. Kl. ca. 0400, medens den vagthavende stadig befandt sig i motorrummet, tog G. grunden ved Thorupstrand og blev stående. Kl. ca. 1000 kom G. flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 8,5 tons is var blevet kastet over bord. Ved grundstødningen opstod der brud på G.s agterstævn.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at den vagthavende opholdt sig under dækket.

102. Ff. KODAN af Nekso, 14 B.R.T. Bygget 1918. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Nekso.

Grundstødt d. 30. nov. ved Bornholms S.-kyst. (289)

Politirapport dat. 30. nov. Søforklaring i Nekso d. 6. dec.

Da K. d. 29. nov. kl. ca. 2200 under en SV.-lig kuling med høj sø afsejlede fra en fiskeplads ved Adlergrund, overlod føreren roret til medhjælperen med ordre til at styre 60° efter kompasset og til at varsko ham, når de nærmede sig Dueodde. Derefter gik føreren ned i lukafet for at hvile sig. Kl. ca. 2245 kontrollerede føreren, at kursen blev holdt, hvorefter han atter gik ned i lukafet. Den 30. nov. kl. 0030 tog K. grunden ca. 400 m fra land NV. for Dueodde og blev stående. Besætningen – 2 mand – reddede sig i land i redningsflåden, bistået af redningsvæsenet. Ved grundstødningen opstod der skade på stråkeølen og kalfatringen i yderklædningen agter. K. kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at medhjælperen uden at indhente besked eller ordre fra føreren lagde kursen nærmere ind under land.

103. M/S JAN af Marstal, 289 B.R.T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Sarpsborg til Odense med papir.

Grundstødt d. 1. dec. i Oslofjorden. (296)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 5. dec. Søforklaring i Odense d. 6. dec.

Kl. ca. 1815, da J. under en let NV.-lig brise med klart vejr befandt sig ved Håbutangen, gik lodsens fra borde, hvorefter der styredes 185° rv. mod lystønden på Vidgrunden. Kl. 1820 observeredes land ret forude, og roret lagdes hårdt stb.; men da J. ikke drejede tilstrækkeligt hurtigt, beordredes maskinen fuld kraft bak. Kort efter tog skibet grunden på Kverniskær med stærkt nedsat fart og blev stående. J. kom senere flot ved fremmed hjælp, hvorefter der sejlede tilbage til Frederiksstad for dykkerundersøgelse. Ved grundstødningen fik J. flere indtrykninger i skibshunden.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning i forbindelse med den omstændighed, at lystønden på skæret var slukket.

104. M/S KAREN LINDINGER af Esbjerg, 400 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse som forsyningskib i Adriaterhavet.

Grundstødt d. 1. dec. ved Italiens Ø.-kyst. (282)

Søforklaring i Grenå d. 8. jan. 1968.

Kl. 2045, da K. L. under en let NØ.-lig brise med ringe sø befandt sig ca. 1,5 sm. fra havneindløbet til Brindisi, blev maskinen, der havde gået for fuld kraft frem, sat på halv kraft frem. Kl. 2100 sattes maskinen på langsomt frem. Herved forsvandt lyden fra maskineriet. Farten sattes op, men lyden udeblev. En nærmere undersøgelse viste, at drivremmen til dynamoen var faldet af, og at skibets rør ikke kunne drejes. Hjælpe motoren startedes, og maskinen beordredes bakket, men samtidig kl. 2105 tog skibet grunden på St. Andrea Rev ud for Brindisi havn. Ved grundstødningen blev skibet læk til nr. 3 D.B.T., og roret beskadigedes. D. 6. dec. kom K. L. flot ved fremmed hjælp efter, at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

105. M/S KÄTHE MAC af København, 499 B.R.T. Bygget 1964 af stål.

Grundstødt d. 4. dec. ved Bornholms V.-kyst. (304)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 7. dec.

Kl. ca. 1730, da K. M. var på vej ud af Rønne havn, tørnede skibet mod havnens N.-lige molehoved, og blev hængende fast på bølgebryderen, der var under reparation. Skibet blev kort efter bragt flot ved hjælp af lodsbaaden i forbindelse med en bakmanøvre. Ved påsejlingen fik K.M. en svær indtrykning i stævnen ca. 2 m over vandlinjen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes de vanskelige besejlingsforhold.

106. M/S BREVIK af Öckerö, 499 B.R.T. På rejse fra Göteborg til Kastrup med olie.
Grundstødt d. 5. dec. ved Sjællands Ø.-kyst. (297)
 Strandingsindberetning dat. 5. dec.
 Kl. ca. 0515 grundstødte B., der havde lods om bord, under en stiv VNV.-lig kuling med S.-gående strøm på Kastrup Red.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vind- og strømforholdene.
107. M/S RENATE af Hamburg, 224 B.R.T. På rejse fra Hamburg til Struer med majs.
Grundstødt d. 6. dec. ved Jyllands Ø.-kyst. (293)
 Strandingsindberetning dat. 12. dec.
 Kl. 2020 grundstødte R. under stærk strøm på Hjelms SV.-kyst. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømforholdene.
108. M/S JENS B. af Hamburg, 113 B.R.T. På rejse fra Hamburg med majs.
Grundstødt d. 9. dec. ved Jyllands Ø.-kyst. (292)
 Strandingsindberetning dat. 9. dec.
 Kl. 0430 grundstødte J. B. under en stiv til hård ØSØ.-lig kuling i Haderslevs fjordmundings S.-side. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene i forbindelse med, at ankeret ikke kunne holde.
109. M/S RITA-FUNCK af Hamburg, 132 B.R.T. På rejse fra Hamburg med expellers.
Grundstødt d. 9. dec. ved Jyllands Ø.-kyst. (291)
 Strandingsindberetning dat. 9. dec.
 Kl. 0430 grundstødte R.-F. under en stiv til hård ØSØ.-lig kuling med byger ved S.-siden af Haderslev Fjords munding. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene i forbindelse med dårlig holdebund for ankeret.
110. M/S FJÆRHOLMEN af Tønsberg, 299 B.R.T. På rejse fra Sauda til Frederiksværk med silicomangan.
Grundstødt d. 11. dec. ved Sjællands N.-kyst. (298)
 Strandingsindberetning dat. 13. dec.
 Kl. 1130 tog F. under en let SV.-lig brise med klart vejr grunden på Kirkegrund og blev stående. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at styremaskinen svigtede.
111. M/S TUMLINGEN af København, 300 B.R.T. Bygget 1967 af stål. På rejse fra Horsens til Vejle med stykgods.
Grundstødt d. 15. dec. ved Jyllands Ø.-kyst. (320)
 Søforklaring i København d. 21. dec.
 Kl. 1117 passerede T. under en frisk V.-lig brise med moderat sø og svag modgående strøm samt diset vejr tæt S. om den sorte lystønde V. for Sælgrund i Horsens Fjord, hvorefter der styredes rv. 58°. Samtidig sattes motoren, der gik med nedsat fart, på næsten fuld kraft frem. Kl. 1120 passeredes den røde 1-kost V. for Sælgrund, hvorefter kursen ændredes til rv. 140°, idet føreren fejlagtig antog 1-kosten for at være den røde 2-kost N. for Sælgrund. Straks efter opdagedes fejltagelsen, og roret lagdes hårdt bb. samtidig med, at motoren stoppedes, men umiddelbart efter tog T. grunden på 55°50'7 N., 10°00'7 O. og blev stående. Kl. 2345 kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.
 Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.
112. Ff. BELLEHOCK af Stavanger, 75 N.R.T. På rejse fra Skagen til Egersund med tomme fiskekasser.
Grundstødt d. 19. dec. ved Jyllands NV.-kyst; *forlist*. (310)
 Strandingsindberetning dat. 22. dec.
 Kl. 0200 tog B. under en frisk brise grunden ved Øster Klit og blev stående. Besætningen – 2 mand – reddedes af et bjærgelav fra land. B. blev vrage.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være motorstop.

113. M/S BELLAHOCK af Stavanger. 65 B.R.T. På rejse fra Skagen til Egersund.

Grundstødt d. 20. dec. ved Jyllands NV.-kyst. (337)

Politirapport dat. 20. dec.

Kl. ca. 0000, da B. befandt sig i Skagerak, gik motoren i stå og skibet drev ind mod Tannis Bugt. Der opsendtes 7-8 nødraketter. Kort efter tog skibet grunden i Tannis Bugt ud for Skiveren. Besætningen – 2 mand – blev bjærget af helikopter og redningsbåd.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejl i brændstof tilførslen til motoren.

114. M/S POMMERN af Flensburg, 421 B.R.T. På rejse fra Emden til Halmstad med koks.

Grundstødt d. 22. dec. på Sjællands Rev. (316)

Strandingsindberetning dat. 23. dec.

Kl. ca. 1300 grundstødte P. under en let SV.-lig brise med tåge og svag Ø.-gående strøm på Sjællands Rev. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af bjærgningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

115. Ff. VESTERSUND af Esbjerg, 12 B.R.T. På rejse fra Grenå til Esbjerg.

Grundstødt d. 27. dec. ved Jyllands Ø.-kyst. (349)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 2. jan. 1968.

Kl. ca. 2300, da V. under en frisk S.-lig brise med snebyger og stærk N.-gående strøm befandt sig ved indsejlingen til den gravede rende ved Hals Barre, blev sigtbarheden meget ringe, hvorfor farten nedsattes for at afvente, bedre sigt. Kl. ca. 2320 tog fartøjet grunden på rendens N.-side. Under forsøg på at bakke fartøjet fri huggede dette flere gange hårdt mod grunden og blev slået læk, hvorfor man lod ankeret gå og forsøgte at pumpe læns. Den 28. dec. kl. ca. 0200 kom lodsåden fra Hals til stede. Ankeret blev stukket ud, og V. sejlede til Hals ledsaget af lodsåden. Ved grundstødningen opstod skade på køl og agterstævn samt på de tre nederste planker agter.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning i forbindelse med den dårlige sigtbarhed.

116. SM. IB af Egersund, 94 B.R.T. Bygget 1914 af jern. På rejse fra Flensburg til Ballen med koks.

Grundstødt d. 28. dec. ved Samsøs Ø.-kyst. (322)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 3. jan. 1968. Søforklaring i Gråsten d. 13. jan. 1968.

D. 27. dec. kl. 2320, da I. under en frisk SSV.-lig brise med klart vejr befandt sig ud for Ballen havn styrende lige mod havnefyrene, gik motoren pludselig ned i omdrejningstal. Skruen kobledes fra, og det undersøgtes, om der var vand i olien. Da der ikke var vand i olien, og da det viste sig, at skibet kunne holde styrefart, fortsattes mod havnen. Da skibet nærmede sig indsejlingen, gik motoren i stå, og skibet lystrede ikke roret. Det forsøgte at sætte varpankret, men d. 28. kl. ca. 0000 tog skibet grunden N. for havnen. Kl. 0815 kom skibet flot ved fremmed hjælp, og kl. 1020 ankom skibene til Ballen havn. Ved grundstødningen blev skibet læk til lastrummet i bb. side, og ca. 13 tons koks, som førtes på dækket, blev skyllet over bord, medens skibet stod på grunden.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at en nylontrøse, som ikke hidrørte fra skibet, havde viklet sig om skruen.

117. M/S LEE af Schulau, 834 B.R.T. På rejse fra Stettin til Nørresundby med gibssten.

Grundstødt d. 28. dec. i Limfjorden. (318)

Strandingsindberetning dat. 28. dec.

Kl. 1810 grundstødte L. under en svag SV.-lig brise med klart vejr ved Bredhage og blev stående. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at L. for at give plads for et indhentende skib, kom uden for sejlrenden.

118. Ff. VADAKLETTUR af Oyndarfjødur, 21 B.R.T. Bygget 1946 af eg.

Grundstødt d. 28. dec. ved Oyndarfjødur. (341)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 5. jan. 68.

Kl. ca. 0730, da V. under en stærk NV.-lig storm lå til ankers i Oyndarfjødur, sprængtes ankerkæden, og fartøjet drev på land. Motoren startedes, og kort efter kom V. flot ved egen hjælp. Der opstod skader på forstævnen og på skanseklædningen om stb.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

KOLLISION, PÅSEILING o. 1.

119. Ff. VIBEKE JØRG af Frederikshavn, 149 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På rejse fra Hirshals til fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. 5. jan. i Nordsøen. (30)

Søforklaring i Frederikshavn d. 7. feb.

Kl. 0720, da V. J., der ved hjælp af selvstyreanlæg styrede VNV., og som gjorde ca. 8 knobs fart, under en let til jævn ØNØ.-lig brise med god sigtbarhed befandt sig ca. 18 sm. SSV. af Lindesnæs, tørnede fartøjet med stævnen mod bb. bov af et skib, der senere viste sig at være norsk Ff. „STEINVIK“, og som stævrende omtrent SSV. lå stille med tændte lanterner. Ved påsejlingen trykkedes S.s lønning ind over en længde på ca. 2 m og V. J. fik en indtrykning i stævnen.

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

120. Ff. GRØNSUND af Ebeltoft, 14 B.R.T. Bygget 1939 af træ. På fiskeri i Kattegat.

Kollideret d. 12. jan. i Kattegat. (26)

Søforklaring i Ebeltoft d. 26. jan. Politirapport dat. 6. feb.

Kl. ca. 1300, da G. i sigtbart vejr med maskinen gående halv kraft frem var beskæftiget med trawlfiskeri i farvandet mellem Elsegårde og Hjelm, sås Ff. „ZEUS“ af Ebeltoft pludselig ret forude ganske tæt på, og i det samme tørnede G. med stævnen mod Z. Af den af Z.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj befandt sig på fiskeri i farvandet ud for Elsegårde ca. 800 m fra kysten, sås G. i en afstand af 60-70 m styrende ret mod Z. Maskinen blev stillet bak, men kort efter skete kollisionen som ovenfor nævnt. Ved kollisionen sank Z., der senere er blevet hævet.

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

121. Ff. ZEUS af Ebeltoft, 10 B.R.T. Bygget 1918 af træ. På fiskeri i Kattegat.

Kollideret d. 12. jan. i Kattegat. (26)

Søforklaring i Ebeltoft d. 26. jan. Politirapport dat. 6. feb.

Se nr. 120.

122. SM. LIBELLE af Kolding, 100 B.R.T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra Næstved til Odense med hvede.

Kollideret d. 12. jan. i Odense Kanal. (5)

Søforklaring i Åbenrå d. 18. jan.

Kl. ca. 1055, da L. i godt vejr med god sigtbarhed befandt sig ved Stige, sås forude et uddybningsfartøj. Skruen kobledes fra, og da L. lå næsten stille, satte uddybningsfartøjet signal for, at L. skulle tage fartøjet på sin stb. side. Motoren blev sat på langsomt frem, og roret lagdes bb. Et skib, der senere viste sig at være M/Bgs. „SIRIUS“ af Odense, med en pram på slæb på sin bb. side sås nu komme frem bag uddybningsfartøjet. Fra prammen blev der givet tegn til, at L. skulle dreje til stb., og roret lagdes stb. samtidig med, at motoren sattes på fuld kraft frem, og der blev afgivet en kort tone med fløjten. Umiddelbart efter tørnede L. med bb. bov mod prammen, hvorved der opstod en del ovenbords skader på L.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. ca. 1130 afsejlede fra uddybningsfartøjet med en pram på sin bb. side. Straks efter sås L. for indgående. S.s motor blev sat på langsomt frem, og da afstanden mellem skibene var ca. 50 m., sås L. dreje til bb. Senere sås L. dreje til stb., og umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at skibsførerne misforstod hinandens manøvrer.

123. Ff. NEKTON af Listed, 20 B.R.T. Bygget 1956 af eg. På fiskeri i Østersøen.

Tørnet Mole d. 14. jan. i Gdynia havn. (23)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24. jan. Søforklaring i Neksø d. 26. jan.

Kl. 0530, da N. under en stiv til hård NV.-lig kuling med snebyger var søgt ind i Gdynia havn, tørnede fartøjet mod en mole, som lå under vand, og som ikke blev set før umiddelbart før påsejlingen. Ved påsejlingen blev stævnen knust.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes mørke og snetykning i forbindelse med manglende lokalkendskab til havnen.

124. M/S HESSELØ af København. 861 B.R.T. Bygget 1962 af stål. På rejse fra København til ralsugning i Kattegat.

Kollideret d. 20. Jan. i Kattegat. (18)

Søforhør i København d. 7. feb.

Kl. 0700 afgik H. i stille, tåget vejr fra København. Da Lappegrund fyrskib var passeret.

styredes 297° rv. Noget efter observeredes på radar et skib, der senere viste sig at være M/S „HELENA LUPE“ af Årøsund, ca. 8° om stb. i en afstand af 3 sm. Maskinen blev beordret meget langsomt frem, og da H. L.s kurs ikke kunne konstateres, blev maskinen stoppet. H. L. sås lidt senere på radar 45° om stb. i en afstand af 1 sm., hvorefter maskinen beordredes fuld kraft bak. Da H. lå stoppet i vandet, af gaves to lange toner med fløjten. Kort efter sås H. L. visuelt ca. 45° om stb. med kurs mod H., samtidig med at der hørtes en lang tone fra H. L. Umiddelbart efter tørnede H. L. med stævnen mod H.s stb. side. Ved kollisionen fik H. nogen ovenbords skade.

Af den af H. L.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib i stille, tåget vejr med kraftig N.-gående strøm befandt sig mellem Nakkehoved og Ellekilde Hage styrende 121° rv., observeredes H. på radar forude om bb. i en afstand af ca. 6 sm. Gentagne pejlinger viste, at H. trak lidt bb. over. Da H. sås på radar i en afstand af ca. 3 sm., var pejligen uændret, og kursen ændredes derefter ca. 20° til stb. Da pejligen til H. fortsat ikke forandrede sig, ændredes kursen yderligere 40° til stb. samtidig med, at skruen blev koblet fra. Der hørtes nu tågesignaler forude om bb. og noget efter sås H. forude om bb. med kurs mod H. L. Roret blev lagt hårdt bb. og maskinen beordret frem og kort efter fuld kraft bak; men kort efter indtraf kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen skete der nogen overbords skade på H. L.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

125. M/S HELENA LUPE af Årøsund, 296 B.R.T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra Kalundborg til København med varnolene.

Kollideret d. 20. jan. i Kattegat. (18)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 23 jan. Søforhør i København d. 27. jan.

Se nr. 124.

126. Ff. MARY af Tejn, 15 B.R.T. Bygget 1955 af eg. På fisken i Østersøen.

Påsejlet d. 20. jan. i Østersøen. (17)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 21. jan. Søforklaring og søforhør i Rønne d. 24. jan.

Kl. 1230, da M. i stille, sigtbart vejr lå opankret ca. 18 sm. SSØ. af Rønne, sås forude 2 modgående trawlere, som fiskede med tvillingtrawl, nærme sig M. Da det så ud til, at trawleren ville passere en på hver side af M., blev besætningen kaldt på dækket for at hive ankeret ind, men pludselig sås den ene trawler, som befandt sig ca. 1 sm. fra M., ændre kurs og styre lige mod M. Kort efter tørnede trawleren, som viste sig at være et tysk skib, W. O. G. 120, med stævnen mod M.s stb. bov. Ved påsejlingen fik M. en del ovenbords skader.

Anm. Søforklaring fra W. O. G. 120 foreligger ikke.

127. M/S MASCOT af Marstal, 200 B.R.T. Bygget 1911 af stål. På rejse fra Karlsruhn til Lübeck med bloksten.

Kollideret d. 28. jan. i Østersøen. (52)

Søforklaring og søforhør i Marstal d. 21. feb.

Kl. 1240 passerede M. med ca. 7 knobs fart under en SSV.-lig kuling med ca. 2 sm.s sigtbarhed over Plantagenet Grund styrende mv. 256°. Kl. 1430 reduceredes farten som følge af nedsat sigtbarhed, og der afgaves tågesignaler. Kl. 1525 hørtes tågesignal om bb. Maskinen stoppedes, og der afgaves tågesignal. Kl. 1533 sås et andet skib, som med en fart af ca. 3 knob styrede lige mod M.s bb. side, og som senere viste sig at være M/S „FINNHAWK“ af Kotka. Maskinen beordredes forceret bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner; men kort efter tørnede F. med stævnen mod M.s bb. side midtskibs, herunder ramte F.s stævn M.s fokkemast ved godset. M. bakkede fri af F., og kort efter kom skibene udenfor synsvidde. Kursen sattes mod Falsters kyst for at komme i læ. D. 29. jan. kl. 2020 ankom M til Stubbe-købing.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

128. M/S PEDER MOST af Svendborg, 399 B.R.T. På rejse fra Connah's Quay, England, til Oslo med pladejern.

Kollideret d. 3. feb. i Oslofjorden. (36)

Søforklaring i Oslo d. 6. feb., søforklaring i Århus d. 14. feb.

Kl. 2013 passerede P. M., der havde lods om bord, med en nedsat fart i diset vejr afgivende tågesignaler Ildjernflu fyrskib tæt om stb. Et ekko sås på radarskærmen forude om stb. i en afstand af ca. 1,5 sm. Farten blev reduceret til langsomt frem. Kort efter sås forude om stb. i en afstand af ca. 0,5 sm. den røde sidelanterne fra et skib, der senere viste sig at være M/S „BORRE“ af Oslo. Der blev slået stop på maskinen og umiddelbart efter fuld kraft bak, samtidig med at der med fløjten blev afgivet manøvresignaler, og roret blev lagt stb. Umiddelbart efter tørnede B., der nu viste den grønne sidelanterne, med boven P. M.s bb. side under en vinkel på ca. 15°. Ved kollisionen skete der nogen ovenbords skade på P. M.

Anm. Søforklaring fra det andet fartøj foreligger ikke.

129. M/S BORNHOLMERPILEN af Rønne, 2000 B.R.T. Bygget 1967 af stål. På rejse fra Rønne til København med passagerer og stykgods.

Tørnet fyr d. 4. feb. i Falsterbokanalen. (33)

Søforhør i København d. 10. og 23. feb.

Kl. 2128 passerede B. under en frisk NV.-lig brise med god sigtbarhed den sidste røde lysbøje i Höllviken rende. Höllviken fyr holdtes om bb. Da B. nænnede sig fyret, fik rorsmanden ordre til at holde bedre klar af fyret, og kort efter beordredes roret lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede skibet med sin bb. side mod fyret. Roret lagdes hårdt bb. over, hvorefter agterskibet svingede klar af fyret. Ved påsejlingen gik fyret ud. Maskinen, der gik fuld kraft frem, beordredes meget langsomt frem. Kl. 2142, da det var konstateret, at rejsen kunne fortsættes, beordredes maskinen fuld kraft frem. Kl. 2320 fortøjedes i Københavns havn. Ved påsejlingen fik B. en del skader.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes strømsætning.

130. M/S NORDIA af Hasseris, 226 B.R.T. Bygget 1938 af stål. På rejse fra Ålborg til København i ballast.

Tørnet bro d. 4. feb. i Ålborg. (28)

Søforklaring i Ålborg d. 8. feb.

Kl. 0945 afgik N. under en stiv V.-lig kuling med stærk Ø.-gående strøm fra Skudehavnen i Ålborg. Da skibet lå stoppet og ventede på passagesignal fra jernbanebroen, blev det pludseligt grebet af en pakisstribe, som af strømmen blev ført mod broen. Det forsøgtes at komme fri af isen, men kort efter blev N. af isen presset mod jernbanebroens pille nr. 6. Noget efter blev N. af to bugserbåde trukket fri af broen. Ved kollisionen skete der mindre ovenbords skade på N.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes isforholdene.

131. Ff. GLYNGØRE af Skagen, 18 B.R.T. Bygget 1912. På rejse fra Skagen til fiskeplads i Kattegat.

Kollideret d. 7. feb. i Skagen havn. (57)

Søforklaring i Skagen d. 16. feb.

Kl. ca. 0945 afgik G. under en V.-lig kuling med klart vejr fra pier nr. 1. Da G. befandt sig ud for tværmolen ved udsejlingen til yderhavnen, sås et andet fartøj, som senere viste sig at være Ff. „SKUTSKÅR“ af Hönö Rod for indgående i løbets bb. side. Roret lagdes hårdt stb., men kort efter tørnede S. med sin stævn mod G.s bb. bov. Ved kollisionen knækkede 21 udenbordsplanker og en del spanter. G., der hurtigt trak vand, holdtes oppe mod kajen af et andet fartøj indtil hjælp kom til stede og foretog en midlertidig tætning, hvorefter G. sattes på bedding.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

132. M/S FIONIA af Odense, 398 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Ålborg til Torshavn med cement og stykgods.

Kollideret d. 9. feb. i Nordsøen. (45)

Søforklaring i Farsund d. 10. feb. Søforklaring og søforhør i Odense d. 10. marts.

Kl. 1725 passerede F., der gjorde ca. 9 knobs fart, i stille vejr med ringe sø og god sigtbarhed Lindesnæs fyr i en afstand af 6 sm., hvorefter der styredes rv. 293°. Da F. befandt sig ca. 8 sm. S. for Katland sås et skib, der senere viste sig at være M/S „GERORE“, af Kristiansand S., komme op på F.s stb. side, idet det afgav fløjte- og lyssignaler. F.s ror blev lagt til bb., og motoren blev sat på bak, men umiddelbart efter, kl. 1750, tørnede G. med bb. side mod F.s stb. bov, hvorved F.s anker blev trykket ind gennem skibssiden, og klyds og skibsside blev beskadiget. G. fik indtrykninger i skibssiden ved brodækket.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

133. Ff. ULLA DORTHE af Esbjerg, 37 B.R.T. Bygget 1937 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Østersøen.

Påsejlet d. 9. feb. i Østersøen; *forlist*. (60)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 15. feb.

Kl. 0030, da U. D. i stille vejr med god sigtbarhed lå opankret på 55°09'N., 16°20'Ø., blev fartøjet, der stævnedes V., og som førte reglementeret ankerlanterne samt et dækslys agten for styrehuset, påsejlet agterude af et mindre motorskib, der ikke blev identificeret. Ca. 5 minutter senere sank U. D. på ca. 40 fv. vand, efter at besætningen — 3 mand — var gået i gummiredningsflåden. D. 10. feb. kl. ca. 1140 blev de skibbrudne taget op af et forbipasserende skib.

Anm. Søforklaring fra det påsejlende skib foreligger ikke.

134. SM. SPICA af Nyborg, 120 B.R.T. Bygget 1910 af stål. På rejse fra Kolby Kås til København med korn.

Kollideret d. 12. feb. i Københavns havn. (48)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 13. feb.

Kl. ca. 1630, da S. skulle lægge til kaj i Redhavnen, blev maskinen slået bak, da skibet var ved at tørne mod Sandkajen. Skibet havde imidlertid så meget fart fremover, at det med stb. bov tørnede mod SM. „GRAY“ af Esbjerg, der lå fortøjet uden på et andet skib ved kajen. Maskinen blev stoppet, og da skibene var klar af hinanden, blev maskinen sat frem, hvorefter S. med stævnen tørnede mod SM. „FULTON“ af Ålborg, der lå fortøjet foran G. Ved kollisionen knækkede en vantskrue om bord i S.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at føreren af S. bedømte afstanden til Sandkajen forkert.

135. SM. FULTON af Ålborg, 106 B.R.T. Bygget 1915 af eg.

Påsejlet d. 12. feb. i Københavns havn. (48)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 13. feb.

Se nr. 134.

136. SM. GRAY af Esbjerg, 95 B.R.T. Bygget 1920 af eg.

Påsejlet d. 12. feb. i Københavns havn. (48)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 13. feb.

Se nr. 134.

137. SM. ELNI af Næstved, 189 B.R.T. Bygget 1931 af stål. På rejse fra Stralsund til Århus.

Kollideret d. 13. feb. i Smålandsfarvandet. (38)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 16. feb. Søforklaring i Århus d. 16. feb.

Kl. ca. 2330, da E. i klart vejr befandt sig i Orehoved vinkelfyrs klare vinkel, ændredes kursen til 345° mod Bredegrund. Kort efter passerede M/S WINDSBRAUT II af Hamburg agterfra uden om E. i en afstand af ca. 2 m fra E.s bb. side. Da W. II befandt sig lidt foran for tværs af E., sås skibet dreje bb. over, og E.s maskine blev sat langsomt frem. Kort efter sås W. II dreje hårdt stb. og maskinen blev derefter stoppet, og roret lagt hårdt stb. Umiddelbart efter tørnede W. II med stb. låring mod E.s stævn. Ved kollisionen fik E. en mindre lækage i stævnen.

Anm. Søforklaring fra W. II foreligger ikke.

138. SM. SATU af København, 60 B.R.T. Bygget 1924 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Sundet til Tuborg Havn.

Kollideret d. 13. feb. i Sundet. (54)

Søforhør i København d. 23. feb.

Kl. ca. 1535 passerede S. under en SØ.-lig brise med N.-gående strøm lys- og fløjtetønden Lous Flak styrende dv. 200°. Straks efter sås 4-5 streger agten for tværs om stb. og i en afstand af ca. 200 m et skib, der senere viste sig at være M/S „CALTEX CARDIFF“ af London, og som tilsyneladende styrede en SØ.-lig kurs. Roret blev straks lagt hårdt bb., men umiddelbart efter tørnede S. med stb. bov mod C.C.s bb. låring, hvorved skanseklædningen og 6 støtter forude om stb. blev stærkt beskadiget, og forstaget sprængtes.

Anm. Søforklaring fra C.C. foreligger ikke.

139. M/S KOREA af København, 9945 B.R.T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Göteborg til København med partladning stykgods.

Kollideret d. 23. feb. i Kattegat. (55)

Søforhør i København d. 17. maj.

Kl. 1855, da K., der styrede rv. 145°, under en hård SØ.-lig kuling med meget svær sø havde Fladen Grund fyrskib ret forude i en afstand af 9 sm., sås overet med fyrskibet lysene fra et andet skib, der senere viste sig at være M/S „SEREBJANSK“ af Kaliningrad. K. drejede 5° til bb. for at passere Ø. om fyrskibet. Da S. befandt sig 10° om stb. i en afstand af 4 sm., sås kun adskillige kraftige dækslys, men ingen sidelys. Pejlingen til S. trak stadig stb. over, og kl. 1921, da afstanden mellem skibene var ca. 0,5 sm., drejede S., hvorved skibets røde sidelys kom til syne. Afstanden mellem skibene mindskedes hurtigt, og da S. stadig befandt sig på K.s stb. side, beordredes K.s ror hårdt bb. Der afgaves opmærksomhedssignal og straks efter 2 korte toner med fløjten. Motoren blev sat på langsomt frem, men kl. ca. 1924 tørnede S. med stævnen mod K.s stb. bov og senere mod K.s stb. låring, hvorved der opstod indtrykninger i K.s bov og låring.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

140. SM. UNO af Fredericia, 141 B.R.T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra Wismar til Fredericia med kali.

Tørnet mod Christian X's bro d. 23. feb. (69)

Søforklaring i Fredericia d. 16. marts.

Kl. ca. 1400, da U. under en SV.-lig storm med kraftig sø befandt sig i den V.-lige del af Østersøen, besluttedes det at anløbe Sønderborg. Ved passagen af slottet var gennemsejlings-signalet på broen endnu ikke tændt, og U. drejede derfor stb. over, og maskinen blev sat på bak. Ved denne manøvre konstateredes det, at strømmen var kraftig imod. Da broen blev åbnet, drejede U. bb. over for at få højde til passagen; nu var strømmen imidlertid kraftigt medgående, og U. førtes af strømmen ned mod den ene bropille. U. svingede rundt, og agterenden kom ind under broen. Kl. ca. 2200 var U. fri af broen. Ved påsejlingen skete der en del ovenbords skade på U.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes strømforholdene.

141. M/S ØSTBORNHOLM af Neksø, 300 B.R.T. Bygget 1966 af stål. På rejse fra Odense til Ballen med stykgods.

Kollideret d. 2. marts i Odense Kanal. (71)

Søforklaring i Odense d. 14. marts.

Kl. ca. 1710, da Ø., der havde lods om bord, og som gjorde ca. 4 knobs fart, under en stiv til hård NV.-lig kuling med kraftige sne- og haglbyger befandt sig i Odense Kanals midte ud for Fynsværkets kaj, sås et skib, der senere viste sig at være S/S „KOLNO“ af Stettin, på vej ind til kajen. Motoren blev sat på langsomt frem. Da K. syntes at trække ind mod kajanlægget, blev Ø.s fart forøget, og Ø. trak over i kanalens V.-side. Kl. ca. 1715 bemærkedes det, at K., der stadig gjorde fart fremover, bakkede med skruen. Ø. trak helt over mod kanalens V.-bred, men tørnede herved med bb. bov mod kanalbredden, hvorved stævnen kastedes ud mod K. Motoren blev sat på fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede Ø. med stb. bov mod K.s stb. agterskib. Ved kollisionen opstod der en 6-7 m lang revne i Ø.s stb. skanseklædning samt indtrykninger i barkholtsrangen og brud på adskillige lønningsstøtter. På K. fremkom en indtrykning i den forreste del af overbygningen agter.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

142. M/Fg. SYDFYN af Fåborg, 959 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse til Kastrup.

Tørnet kaj d. 5. marts i Kastrup havn. (77)

Søforklaring d. 20. marts i København.

D. 5. marts, da S. under en svag S.-lig brise befandt sig udenfor Kastrup havns moler, blev bb. skrue indstillet til stigning O og stb. skrue til stigning 12 for at dreje skibet ind i færgelejet. Da stb. skrue herefter skulle indstilles på stigning O, virkede servogæret ikke, hvorfor maskinen stoppedes, og bb. maskine søgtes bakket, men servogæret virkede heller ikke her. Begge ankre beordredes i bund, men inden dette kunne udføres, tørnede skibet mod kajen under en vinkel på ca. 90°. Ved kollisionen led kajen en del skade, hvorimod S. tilsyneladende ikke led skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at omstyringsmekanismen svigtede bl. a. på grund af et sprængt olierør.

143. M/S GUNHILD TORM af København, 9261 B.R.T. Bygget 1958 af stål. Til ankers i Keelung yderhavn.

Kollideret d. 6. marts i Keelung yderhavn. (82)

Søforklaring i Tokyo d. 20. marts.

Kl. 0958, da G. T., der havde lods om bord, under en stiv N.-lig kuling var ifærd med at hive begge ankre op, viste det sig, efter at bb. anker var let, at stb. anker var uklar af ankerkæden fra M/S „TAITSING“ af Keelung, som lå agten for G. T. Under de efterfølgende manøvrer tørnede G. T. med sin stb. side mod T.s stævn og bb. side, hvorved G. T. fik indtrykninger ud for nr. 2 mellemdæk, medens T. ligeledes fik indtrykninger ud for 2-lugen og bb. brovinge.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

144. M/Bgs. BULBIDER af Århus, 143 B.R.T. Bygget 1943 af stål.

Kollideret d. 1. marts i Århus havn; *grundstødt*. (68)

Søforklaring i Århus d. 9. marts.

Kl. ca. 1100 assisterede B. under en stiv V.-lig kuling sammen med M/S „HERMES“ af Århus M/S „ABU“ af Oslo fra kaj 120 i Århus havn. Da B., som befandt sig på A.s stb. side, nærmede sig Vestre mole, drejede A. pludselig stb. over, hvorfor slæberen blev sluppet, og maskinen sat fuld kraft frem for at forsøge at komme forbi sænkekassen udfor Vestre

mole. Umiddelbart efter kom B. imidlertid i klemme mellem sænkekassen og A.s stb. side. Ved kollisionen blev B. slået læk, og da det ikke var muligt at holde skibet læns, blev det kort efter sat på grund ved Vestre mole. Kl. ca. 1945, da lækagen var tætnet, kom B. flot ved fremmed hjælp.

Af den af A.s fører afgivne rapport fremgår, at dette skib, der havde lods om bord kl. ca. 1100 afgik fra kaj 120 assisteret af B. og H. A. blev bugseret med agterenden forrest ud af havnen. Da A.s agterskib befandt sig mellem dækmolerne, flovede vinden pludseligt, hvorfor A. drejede stb. over. Der blev straks givet ordre til at lade B.s slæber gå, men kort efter indtraf kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen skete der mindre ovenbords skade på A.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene.

145. M/S NORDVEST af København, 4766 B.R.T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Århus til Nakskov i ballast.

Tørnet havnemole i Århus d. 16. marts. (76)

Søforklaring i Nakskov d. 20. marts. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 16. marts.

Kl. 1000 afsejlede N., der havde lods om bord og blev assisteret af 2 slæbebåde, under en VNV-lig storm fra pier 119. Efter svajning i bassinet blev maskinerne stillet på langsomt frem. Da flydedokken, der havde givet læ, var passeret, kunne slæbeådene ikke holde skibet, der begyndte at falde af. Maskinen blev straks beordret fuld kraft bak samtidig med, at bb. anker blev stukket i bund; men umiddelbart efter tørnede N.s stb. bov kraftigt mod østre molehoved. Ved påsejlingen skete der en del ovenbords skade på N.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene.

146. Ff. VARPID af Klakksvik, 27 B.R.T.

Påsejlet d. 17. marts i Klakksvik. (102)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 18. marts og 29. marts.

Kl. 2100, medens V. under en storm lå fortøjet i Klakksvik havn, bakkede engelsk Ff.

„EPHESIAN“ af Grimsby, der var ved at gå til kaj, op i V., som led betydelig skade.

Anm. Årsagen til påsejlingen angives at være, at E.s maskintelegraf svigtede.

147. M/Fg. HELSINGØR af Helsingør, 1123 B.R.T. Bygget 1955 af stål. På rejse fra Helsingør til Hålsingborg med passagerer, jernbanevogne og biler.

Kollideret d. 3. april i Hålsingborg havn. (94)

Søforklaring i Helsingør d. 14. april.

Kl. ca. 2230, da H. under indsejling i Hålsingborg havn passerede „Skralden“ med skruerne gående langsomt frem, sås forude om bb. i en afstand af 150–200 m et skib, der var på vej ud af Nordhavnen, og som senere viste sig at være M/S „JØRGEN PRIESS“ af Nykøbing M. Forskruen beordredes langsomt bak, og agterroret lagdes hårdt stb., hvilket tilkendegaves ved 1 kort tone med fløjten. Fra J. P. hørtes nu 2 korte toner med fløjten, hvorefter først forskruen og derpå agterskruen beordredes fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med fløjten. Kort efter — kl. 2235 — tørnede H. med stævnen mod J. P.s stb. side lidt foran for midtskibs. Ved kollisionen fik H en mindre indtrykning i stævnpladen.

Af den af J. P.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib i stille, klart vejr med langsom fart var på vej ud fra Nordhavnen, sås H. forude lidt om stb. Roret lagdes stb., og der afgaves 1 kort tone med fløjten. H. hørtes nu afgive 1 kort tone med fløjten; men da færgen imidlertid drejede til bb., således at begge færgens sidelanterner kunne ses samtidig, kastedes motoren fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med fløjten. Kort efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen fik J. P. beskadiget stb. skanseklædning samt et mindre hul i stb. skibside over vandlinien.

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

148. M/S JØRGEN PRIESS af Nykøbing M., 369 B.R.T. Bygget 1963 af stål.

Kollideret d. 3. april i Hålsingborg havn. (94)

Søforklaring i Fredericia d. 13. april.

Se nr. 147.

149. M/S PARTNER af Vordingborg, 294 B.R.T. Bygget 1963 af stål. På rejse fra Rotterdam til Hålsingborg med soda.

Kollideret d. 6. april i Kielerkanalen. (99)

Søforklaring i Århus d. 14. april.

Kl. ca. 0555, da P., der havde lods om bord, under en let brise med tåge med maskinen gående langsomt frem, befandt sig i den S.-lige side af Kielerkanalen ud for færgen-

stedet Rüterbergen, observeredes tæt forude et modgående skib, der senere viste sig at være M/S „VELOS“ af Piræus. Maskinen blev sat på fuld kraft frem samtidig med, at roret blev lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede V. med stævnen mod P. forude om bb. Ved kollisionen skete der mindre ovenbords skade på P.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

150. M/S C. F. TIETGEN af Århus, 2782 B.R.T. Bygget 1928 af stål. På rejse fra København til Århus med passagerer og stykgods.

Kollideret d. 14. april i Københavns havn. (101)

Søforhør i København d. 28. april.

Kl. 2330 afsejlede C. F. T. i stille, tåget vejr med en sigtbarhed på ca. 75 m fra Kvæsthusbroen og stod med motoren gående langsomt frem havnen ud i sin stb. side af sejlløbet. Der afgaves forskriftsmæssigt tågesignal. Efter at Toldbodbommen var passeret, styredes rv. 12°. Der observeredes nu på radaren et objekt ca. 10° om bb. i 0,6 sm. afstand, hvorefter kursen ændredes til 15°. Da ekkoet af det andet skib, der senere viste sig at være M/S „DAN VIKING“ af København, trak ind mod C. F. T.s kurslinie, blev motoren kl. 2334 beordret meget langsomt frem, og der drejedes yderligere til stb., til der styredes rv. 22°. Kl. 2339 beordredes motoren fuld kraft bak, og samtidig sås D. V.s toplys og grønne sidelys tæt om bb. D. V. hørtes nu afgive to korte toner med fløjten. C. F. T. afgav derefter 3 korte toner, og roret beordredes hårdt bb., men kl. 2340, da skibene befandt sig ud for Lystbådehavnen, tørnede D. V. med sin stb. side mod C. F. T.s stb. stævn og anker. Ved kollisionen mistede C. F. T. sit anker og fik en mindre indtrykning i stb. bov ved ankerklydset.

Af den af D. V.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 2326 under en svag NV.-lig brise med tåge med ca. 2 skibslængders sigtbarhed passerede tæt forbi Kronløbets grønne fyr. Kort efter passerede D. V., der gik med langsom fart, og som afgav forskriftsmæssig tågesignal, det forreste af Langeliniemolens ledefyr i ca. 180 m afstand, hvorefter der styredes 193°. Kl. 2340, da D. V. befandt sig ud for Langeliniekajens S.-lige ende og V. for Bomløbets grønne fyrlinie, ændredes kursen til 185°, og der holdtes netop styrefart på skibet ved jævnlige ændringer i skruens stigning. Der hørtes nu en lang tone forude, hvilken besvaredes af D. V. med en lang tone, og samtidig sås på radaren ekkoet af et skib, der senere viste sig at være C. F. T., bevæge sig ud fra Nordre Toldbod ca. 1 streg på D. V.s stb. side. Samtidig sås ca. 1 streg om stb. top- og sidelys fra C. F. T., der syntes at nærme sig med god fart. Roret lagdes hårdt bb., motoren blev sat på frem, og der afgaves 2 korte toner med fløjten. Da D. V. var kommet i bb. drej, opstod der fare for, at agterskibet skulle komme under C. F. T.s bov, hvorfor roret lagdes hårdt stb., men umiddelbart efter, kl. 2342, indtraf kollisionen som ovenfor anført, hvorved D. V.s stb. skibsside og båddæk blev revet op over en længde på ca. 10 m.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

151. M/S DAN VIKING af København, 483 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra Landskrona til København med passagerer.

Kollideret d. 14. april i Københavns havn. (101)

Rapport fra Statens skibstilsyn dat. 17. april. Søforhør i København d. 28. april.

Se nr. 150.

152. M/Sdp. AVANCE af København, 479 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra Disken til København med sand.

Kollideret d. 15. april i Københavns havn. (105)

Søforhør i København d. 20. og 27. april.

Kl. 1016 passerede A., hvis radar var tilsluttet, i stille tåget vejr 0,4 sm. V. om Tårnbæk Rev lys- og fløjtetønde, hvorefter der styredes rv. 195°. Senere passeredes 0,4 sm. Ø. om to-kosten Stubben NØ. På dette tidspunkt var sigtbarheden 50-75 m, og motoren gik skiftevis meget langsomt frem og langsomt frem, så at der holdtes en fart, hvorved skibet netop kunne styres. Da A. befandt sig mellem et- og to-kosten på Stubben ændredes kursen til rv. 220°, hvorved radarens kurslinie pegede mod Kronløbets S.-lige molehoved. Da to-kosten ifølge radaren var et par streger foran for tværs om stb. i 50-75 m afstand, sås på radaren ekkoerne af 2 skibe, det ene mellem molehovederne, men ekkoet af skibet mellem molehovederne forsvandt igen. Der afgaves hyppigt tågesignal. Kl. 1100 sås forude et skib, der senere viste sig at være motortorpedobåd „MAKRELEN“. Motoren blev straks beordret fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede A. med stævnen mod M.s bb. side midtskibs under en vinkel på ca. 90°. På kollisionstidspunktet viste det røde deccometer J 80,88, og skibene befandt sig ca. 75 m S. for to-kosten. A. tog senere M. på siden og bugserede den til Holmen.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 1045 under en

svag VSV.-lig luftning med tågedis afsejlede fra Holmen. Straks efter blev det tåge med sigtbarhed 30-40 m. Kl. 1058, da M., der styrede rv. 12°, og som gjorde 8 knobs fart, befandt sig ca. 30 m fra det røde havnefy, stoppedes motorerne, hvorefter farten hurtigt faldt til ca. 1 knob. Kl. 1059 beordredes motorerne langsomt frem, og kursen ændredes til 50°. På radaren sås i pejling ca. 35°, afstand 0,5 sm., ekkoet af et skib, der nærmede sig på kollisionskurs. Samtidig hørtes et tågesignal foran for tværs om bb. Roret blev beordret 10° til stb., og sidemotorerne stoppedes samtidig med, at der afgaves tågesignal. Der hørtes nu atter tågesignal foran for tværs om bb. Roret beordredes midtskibs, og motorerne stoppedes. Kl. ca. 1102 var M.s fart 2 til 1 knob kursen var 100°. Straks efter sås et skib, som senere viste sig at være A., ca. 4 str. om bb. A.s fart skønnedes at være 5-6 knob. Roret beordredes hårdt stb., og da A. sås at være i stb. drej, beordredes motorerne langsomt frem, men umiddelbart efter, da kun midtermotoren var begyndt at trække, tørnede A., hvis fart på dette tidspunkt antoges at være ca. 2 knob, med stævnen mod M.s bb. side under en vinkel på 80°, hvorved der opstod et ca. 1,5 m langt og 2,0 m højt hul i M.s side. Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

153. Motortorpedobåd MAKRELEN, 115 B.R.T. På rejse fra København til Frederikshavn.

Kollideret d. 15. april i Københavns havn. (105)

Søforhør i København d. 20. og 27. april samt d. 9. maj.

Se nr. 152.

154. M/S KLINTBERG af København, 424 B.R.T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Jøssingfjord til Mantyluoto.

Kollideret d. 15. april i Sundet. (118)

Indberetning dat. 17. maj.

Kl. 0338 passerede K., som afgav tågesignaler, i stille vejr med tæt tåge Svinbådan fyr i en afstand af 1,1 sm., hvorefter der styredes mod Lappegrund fyrskib. Kort efter observeredes på radar forude om bb. i en afstand af ca. 3 sm. et skib, der senere viste sig at være amerikansk M/S „MOOREMAC LYNNX“. Maskinen blev sat halv kraft frem. Da M. L. på radar sås i en afstand af ca. 1½ sm., blev maskinen sat langsomt frem, ligesom der blev afgivet hyppige tågesignaler. Da M. L. på radar sås i en afstand af ½ sm., blev roret lagt hårdt stb., og maskinen kastet fuld kraft bak samtidig med, at der blev afgivet tre korte toner med fløjten. Kl. 0344 tørnede K. med stævnen mod M. L.s stb. side. Ved kollisionen skete der nogen ovenbords skade på K.

Anm. Søforklaring fra M. L. foreligger ikke.

155. Ff. SATURN af Bremerhaven, 757 B.R.T.

Kollideret d. 15. april i Godthåb. (338)

Politirapport dat. 15. april, søforhør i Godthåb d. 15. april.

Kl. ca. 1200, da S. under en N.-lig kuling skulle forhale fra Marinenæsset til skonnertkajen i Godthåb havn, sprængtes trækwiren til ankerspillet. Inden wiren kunne udskiftes, drev S. med ankeret, som fiskede ankerkæderne fra en række opankrede skibe, der fik mindre skader. S. fortsatte over havnen og tørnede mod M/S „KLAPMYDSEN“ samt flere mindre fartøjer, der lå fortøjet ved Atlantkajen. Ved kollisionen skete der nogen overbords skade på K.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionerne skyldes vejrforholdene i forbindelse med den omstændighed, at trækwiren til ankerspillet sprængtes.

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

Kollideret d. 12. maj i Sønderborg havn. (122)

Politirapport dat. 12. maj. Søforklaring i Sønderborg d. 26. maj.

Kl. ca. 2145 tørnede M. under manøvrer i Sønderborg havn med stævnen mod Lf. „NORDLICHT“ af Hamburg, som lå fortøjet ved kaj. Ved påsejlingen led N. så betydelig skade, at det straks sank.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at M's fører var påvirket af spiritus.

157. M/S CARL OFFERSEN af Åbenrå, 5450 B.R.T. Bygget 1966 af stål. På rejse fra Rangoon til Tsingtao med bly og bønner.

Kollideret d. 18 maj i Det kinesiske Hav. (148)

Søforklaring i Osaka d. 4. juli.

Kl. 0128, da C. O. i klart vejr befandt sig 5 sm. 65° af Barren Islands, ændredes kursen til 356°. Kl. 0220 observeredes på radar et skib, der senere viste sig at være S/S „BAHADUR“

af London, 22° om stb. i en afstand af 10 sm. Kl. 0237 observeredes B. 20° om stb. i en afstand af 6 sm., hvorfor kursen ændredes til 27°. Da det begyndte at blive tåget, nedsattes maskinens omdrejningstal fra 300 til ca. 250, samtidig med at der blev afgivet tågesignaler. Da pejlingen til B. ikke ændrede sig, ændredes kort efter kurs til 35°. Kl. 0253 observeredes B. i en afstand af 1 sm., hvorpå maskinen blev stoppet. Kort efter hørtes tågesignal fra B. om bb. Kl. 0256 blev maskinen beordret meget langsomt frem og roret lagt stb. Kort efter sås om bb. B.s toplys og grønne sidelys. Maskinen blev beordret fuld kraft bak, og roret lagt hårdt stb., men umiddelbart efter, kl. 0258, tørnede B. med stb. bov mod C. O.s bb. bov. Ved kollisionen skete der nogen skade på C. O.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

158. Ff. CHR. KYNDE af Lemvig, 31 B.R.T. Bygget 1949. På fiskeri i Nordsøen.

Påsejlet d. 20. maj i Nordsøen; forlist. (123)

Søforklaring i Lemvig d. 24. maj.

Kl. ca. 0645, da C. K., der forude førte en kurv, under en jævn til frisk VSV.-lig brise med klart vejr lå opankret 90 sm. V.t.N.^{1/2}N. af Thyborøn, og besætningen var ifærd med at hale voddet ind, sås M/S „STATENLAAN“ af Rotterdam nærme sig agter fra. Da S. kom nærmere og ikke viste tegn på at ville vige, sættes motoren på fuld kraft frem, og anker-grejerne kastedes los, men kort efter tørnede S. med sin stævn mod C. K.s stb. låring. C. K. kastedes derefter ind mod S.s stb. side og krængede over. Ca. 15 min. senere sank C. K. Besætningen – 3 mand – gik i gummiflåden og blev kort efter taget om bord på et andet fiskefartøj.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

159. Ff. KIDHOLM af Hanstholm, 47 B.R.T. Bygget 1954 af eg. På fiskeri i Nordsøen.

Påsejlet d. 29. maj i Nordsøen; sunket; 1 mand omkommet. (125)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 8. juni.

Kl. ca. 2340, da K. i stille vejr med rolig sø lå opankret på 53°35'N., 2°21'Ø., sås i NØ.-lig retning i en afstand af ca. 2 sm. toplyset og det grønne sidelys fra et skib, der syntes at ville gå godt klar af K. Den vagthavende gik derefter under dæk, men kl. ca. 2350 blev K., der førte forskriftsmæssig ankerlanterne samt lys under mesanbommen, påsejlet af det andet skib, der senere viste sig at være M/S „BOTNO“ af Mandal, hvorved K.s agterskib blev knust. Gummiredningsflåden blev delvis frigjort, men da K. sank ca. 1 minut efter påsejlingen, sprang 2 af de 3 ombordværende i vandet, medens føreren – fiskeskipper Anders Christensen af Hanstholm – forblev om bord og gik ned med fartøjet. Efter ca. 20 minutters forløb blev de to fiskere taget om bord i B., som derefter forgæves søgte efter K.s fører indtil kl. ca. 0600.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

160. Ff. SINIKA af Hirshals, 42 B.R.T. Bygget 1944 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hirshals med fisk.

Tørnet kaj d. 6. juni i Hirshals havn. (157)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9. juni. Søforklaring i Hjørring d. 17. juli.

Kl. ca. 2300, da S. nærmede sig kajen i Hirshals havn, svigtede omstyringsmekanismen, som umiddelbart forinden var blevet afprøvet under en bakmanøvre i forhavnen, hvorved skibet tørnede med stævnen mod kajen. Ved kollisionen knækkede stævnen, og en del af forskibet knustes. En undersøgelse af omstyringsmekanismen viste, at bolten i det øverste kardanled havde frigjort sig og var faldet ud.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

161. Ff. LÆKKAKLETTUR af Midvåg, 44 B.R.T. Bygget 1945 af eg.

Påsejlet d. 15. juni i Midvåg. (145)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 16. juni.

Natten til d. 15. juni blev L., der lå fortøjet ved kaj i Midvåg, påsejlet af en engelsk trawler. Ved påsejlingen blev skandæk og båddæk på bb. låring en del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra den engelske trawler foreligger ikke.

162. Ff. GIDEON af Agger, 24 B.R.T. Bygget 1937 af træ. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn.

Kollideret d. 16. juni i Limfjorden. (156)

Søforklaring i Lemvig d. 18. juli.

Kl. ca. 0100, da G., der sejlede fuld kraft frem, under en NV.-lig brise med indgående

strøm og klart vejr befandt sig udfør indsejlingen til Thyborøn havn, blev fartøjet ramt på stb. låring af et fartøj, der viste sig at være Ff. „JETTE MARIE“ af Thyborøn.

Af den af J. M.s besætning afgivne forklaring fremgår det, at efter at dette fartøj havde passeret den sorte et-kost ved indsejlingen til Thyborøn Kanal med en fart af ca. 9 knob, blev kursen sat mod indløbet til Thyborøn. Da J. M. befandt sig i en afstand af ca. 30 m fra havnemolen, drejede G. stb. over ind foran J. M. Motoren blev straks sat på fuld kraft bak; men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. Efter kollisionen tørnede begge fartøjer mod havnemolen. Ved kollisionen skete der nogen ovenbords skade på G.

163. Ff. JETTE MARIE af Thyborøn, 32 B.R.T. Bygget 1966 af træ. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn.

Kollideret d. 16. juni i Limfjorden. (156)

Søforklaring i Lemvig d. 18. juli.

Se nr. 162.

164. Motorbåd AGNETE af København. På fisken i Sundet.

Påsejlet d. 28. juni i Sundet; *sunket; en omkommet.* (198)

Søforklaring i København d. 14. sept.

Kl. ca. 2030, da A. befandt sig mellem Middelgrunden og Prøvestenen, forsøgte det forgæves at starte motoren. Efter nogen tids forløb begyndte de to ombordværende at ro A. mod land, samtidig med at der tændtes to mindre lygter. Kl. ca. 2300 sås i en afstand af ca. 100 m et skib, der senere viste sig at være M/S „SVANEHOLM“ af Göteborg med kurs mod A. Det forsøgte at advare S. ved råb, men umiddelbart efter tørnede S. med stb. side mod A., som blev slået læk og kort efter sank. Den ene af de ombordværende blev taget op af et tilkaldt fartøj, mens den anden forsvandt.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl. 2313, da dette skib, der havde lods ombord, og hvis radar var i funktion, befandt sig tværs af Trekroner, varskoede en mand på bakken, at en båd med 2 mand var tørnet mod S.s stb. bov for derefter at forsvinde langs skibssiden. Maskinen blev straks stoppet og en redningskrans med lys kastet overbord. Kl. 2314 blev skibet stoppet, samtidig med at der over radio tilkaldtes hjælp. Kl. 2350 fortsattes rejsen, efter at en eftersøgning af den forsvundne havde vist sig resultatløs.

Anm. 1. Den omkomne var Kaj Ingemann Jensen af København.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at A.s lanterner ikke var tilstrækkeligt kraftige.

165. M/Fg. TRAVEMÜNDE af Gedser, 2498 B.R.T. Bygget 1964 af stål.

Påsejlet d. 3. juli i Travemünde havn. (171)

Søforklaring i Lübeck d. 3. juli.

Kl. ca. 0502, da T. lå fortøjet i færgelejet ved Skandinavienkai, blev færgen påsejlet af M/S „CHESTERBROOK“ af London, hvorved der opstod 25 fod lange og 13 tommer brede indtrykninger i 2 pladerange på stb. side af T.s bak.

166. Ff. JONNA HVAS af Thyborøn, 40 B.R.T. Bygget 1960 af eg og bøg. På rejse fra Hirshals til fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. 4. juli i Nordsøen. (150)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 10. juli. Søforklaring i Lemvig d. 10. juli. Politirapport dat. 18. juli.

D. 3. juli kl. 0130 afgik J. H. fra Hirshals, hvorefter der styredes mod Hanstholm og senere mod Jydske Rev. Kl. ca. 2200, da vejret var stille og klart, overlod føreren vagten til en fisker med ordre til at styre VSV. D. 4. juli kl. ca. 0020 tørnede J. H. med stævnen mod Ff. „FALKE“ af Shulau. Ved kollisionen skete der nogen skade på J. H.

Af den af F.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, som var beskæftiget med trawlfiskeri på en Ø.-lig kurs, befandt sig i Nordsøen, observeredes forude om bb. i en afstand af ca. 5 sm. et skib, som senere viste sig at være J. H. Lidt senere sås J. H. ændre kurs stb. over og senere bb. over, for derefter tilsyneladende at styre klar af F. Da J. H. var tæt forude om bb., ændrede skibet pludselig kurs stb. over, og kort efter indtraf kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen skete der nogen ovenbords skade på F.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at J. H.s rorsmand faldt i søvn.

167. M/S NORDGLIMT af København, 4944 B.R.T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra New York til Port Alfred i ballast.

Kollideret d. 9. juli på St. Lawrence floden. (161)

Søforklaring i Montreal d. 12. juli.

Kl. 0500 lettede N. under en let SV.-lig brise med udgående strøm og tæt tåge fra en ankerplads 5 sm. SV. af Bic Island og sejlede mod lodsstationen Escoumains, idet der afgaves reglementeret tågesignal. Kl. 0545 ændredes kursen til rv. 240°, og der sås på radaren 2 objekter forude, der antoges for at være skibe. Det ene skib passeredes om stb. i en afstand af 1 sm. Det andet ekko, der senere viste sig at hidrøre fra M/S „NEW YORK NEWS“ af Montreal, pejledes forude 5° om stb., og et plot viste, at N. Y. N. nærmede sig på N.s stb. side og styrede en kurs parallel med N.s Kl. 0603 blev motoren beordret langsomt frem, og kursen ændredes til rv. 230°. Kl. 0618 sås over tågen N. Y. N.s master ca. 30° om stb., og masternes stilling viste, at N. Y. N. styrede tværs på N.s kurs med stævnen mod N. Motoren blev beordret stoppet og derpå halv kraft bak samtidig med, at der afgaves 3 korte toner med fløjten. Der hørtes nu 2 korte toner fra N. Y. N., som derefter sås dreje til bb. Kl. 0619 blev motoren beordret fuld kraft bak og straks efter forceret fuld kraft bak, og der afgaves 2 gange 3 korte toner. N.s stævn svajede nu langsomt til stb., og N. Y. N., der var kommet over på N.s bb. side, gik hurtigt frem samtidig med, at skibet svingede til bb. Kl. 0621, da N. lå stille, tørnede N. Y. N.s agterskib mod N.s stævn. N. Y. N. ramtes i stb. side ca. 10 m foran for agterbygningen. Ved kollisionen, der fandt sted ca. 3¹/₂ sm. NØ. for lodsstationen Escoumains, opstod der et hul i N.s stævn over vandlinien.

Anm. Søforklaring fra N. Y. N. foreligger ikke.

168. Ff. OTTO E. På rejse fra Narssak til Itivdlek med passagerer.

Tørnet isskosse d. 9. juli ved Grønlands V.-kyst; *en mand kommet til skade*. (305)

Søforhør i Narssak d. 10. juli.

Kl. 1615 afsejlede O. E., der havde 2 pramme på slæb, under en svag brise med rolig sø og megen kaivis fra Narssak. Slæbetrosserne var kun ca. 1 m lange. Ca. 1/2 time senere sås en større isskosse. Roret blev lagt stb., og farten reduceredes, men O. E. lystrede ikke roret og tørnede straks efter imod isskossen, hvorved et medlem af besætningen, der opholdt sig i motorrummet, blev slynget mod motorens svinghjul og pådrog sig kraniebrud samt andre kvæstelser. Den pågældende blev i en speedbåd sejlet til Narssak og bragt til sygehuset.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at prammene slæbtes i for korte slæbetrosser.

169. M/S JAN MARGRETHE af Vejle, 300 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra Karlshamn til Ramsgate med træ.

Tørnet pier d. 10. juli i Ramsgate. (154)

Søforklaring i Struer d. 18. juli.

Kl. 0130, da J. M., der havde lods om bord, under en svag SV.-lig brise med Ø-gående strøm, der løb med en fart af 3-4 knob, styrede ind mod Ramsgate med West Pier fyr lidt om stb., blev skibet i havneindløbet af idvande sat over mod West Pier. Motoren, der gik halv kraft frem, kastedes straks halv kraft bak, og roret lagdes hårdt stb.; men umiddelbart efter tørnede skibet med boven mod West Pier, hvorved boven blev stærkt beskadiget, og der opstod en lækage i yderklædningen over vandlinien under bakken. Ved fortøjningen i slusen umiddelbart efter tørnede skibet kajen, hvorved der opstod en indtrykning i stb. side agten for bakken.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes vanskelige besejlingsforhold.

170. SM. LÆSØBOEN af Vesterø Havn, Læsø, 100 B.R.T. Bygget 1925 af stål. På rejse fra Ålborg til Vesterø, Læsø, med stykgods.

Kollideret d. 12. juli i Limfjorden. (155)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 12. juli. Søforklaring i Ålborg d. 17. juli.

Kl. 1230, da L., hvis motor gik halv kraft frem, og som sejlede i sin stb. side af fyr-linien, under en jævn til frisk V.-lig brise med stærk Ø.-gående strøm befandt sig tværs af og tæt ved Ålborg Værfts flydedok nr. 3, sås stævnen af et skib, der senere viste sig at være M/S „LIDA“ af Helsinki, komme frem ved dokkens Ø.-lige ende. Roret lagdes hårdt bb., og motoren sattes på fuld kraft frem, men umiddelbart efter tørnede „LIDA“ med stævnen mod L.s side ud for agterkant af storlugen, hvorved skibsside, lønning og opstående blev trykket ind, ligesom radiomast, lanterne og gashus blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra „LIDA“ foreligger ikke.

171. Ff. OKE af Skagen, 28 B.R.T. Bygget 1946 af træ.

Kollideret d. 17. juli i Skagen havn. (166)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 17. juli. Søforklaring i Skagen d. 21. juli.

Kl. ca. 0345 afsejlede O. med maskinen gående langsomt frem i stille og klart vejr fra tværmolen mellem pier II og pier III i Skagen havn, hvor skibet havde ligget med stævnen mod SV. Da O. passerede midten af pier II, drejedes der bb. over for at holde klar af agterstavnen af et fartøj, der lå med stævnen til pier III. Samtidig observeredes der et andet fartøj, der senere viste sig at være Ff. „META KIRSTINE“ af Skagen ret forude i en afstand af ca. 2 m. En kollision kunne ikke afværges, og fartøjerne tørnede stævn mod stævn, hvorved begge fik en del ovenbords skade.

Af den af M. K.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj var på vej fra østhavnen til vestsiden af pier II, observeredes flere kuttere på vej ud. For at give plads for disse ventede M. K. ud for det SØ.-lige hjørne af pier III. M. K. lå stille i en afstand af et par skibslængder fra kajen med stævnen vendt mod tværkajen. O. observeredes i en afstand af ca. 20 m styrende en kurs, så den ville passere langs M. K.s stb.-side. Senere drejede O. stb. over og styrede ret på M. K., som straks stillede maskinen på bak, men inden fartøjet fik fart agterover indtraf kollisionen.

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

172. Ff. META KIRSTINE af Skagen, 16 B.R.T. Bygget 1945 af træ.

Kollideret d. 17. juli i Skagen havn. (166)

Søforklaring i Skagen d. 21. juli.

Se nr. 171.

173. M/Fg. NAJADEN af Helsingør, 1553 B.R.T. Bygget 1967 af stål. På rejse fra Helsingborg til Helsingør med passagerer.

Kollideret d. 30. juli i Sundet. (184)

Søforklaring i Helsingør d. 31. aug.

Kl. 1735, da N. i stille vejr med let N.-gående strøm befandt sig ca. 500–600 m fra Helsingborgs havnemoler, sås o. stb. og i en afstand af 500–600 m en motorbåd, der styrede en S.-lig kurs, og som senere viste sig at være motorbåd „SONJA“ af Helsingborg. Kursen ændredes nu så meget til stb., at S. havdes godt klar om bb. Da S. var ca. 4 streger o. bb. og i en afstand af ca. 150 m, drejede den pludselig til bb. N.s rør blev lagt til stb., og motorerne blev beordret fuld kraft bak, ligesom der blev afgivet et opmærksomhedssignal, men umiddelbart efter tørnede motorbåden med stævnen mod N.s bb. side lidt foran for midtskibs.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

174. Ff. HANNE-BIRTHE af Hadsund, 19. B.R.T. Bygget 1962.

Kollideret d. 14. aug. i Hvide Sande havn. (197)

Søforklaring i Hadsund d. 15. sept.

Om eftermiddagen, da H.-B. lå fortøjet i Hvide Sande havn, skulle det indenfor liggende fiskefartøj afgå, hvorfor H.-B. bakkedes ud i havnebassinet. Da H.-B. derefter skulle gå til kaj, drejede bedstemanden, der foretog manøvren alene, den forkerte vej på skruens omstyringshjul, således at H.-B. fik for stor fart fremover og tørnede kl. 1915 mod Ff. „FØNIKS“ af Hvide Sande med så stor kraft, at F.s agtertrosse sprang, og F. tørnede mod Ff. „SYNØVE“ af Hvide Sande. Ved kollisionen led F. og S. nogen ovenbords skade.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

175. M/S KAPTAJN NIELSEN af København, 1911 B.R.T. Bygget 1961 af stål. På rejse fra Disken til Kastrup med sand.

Kollideret d. 16. aug. i Sundet. (247)

Søforklaring i København d. 23. okt. Politirapport dat. 23. okt.

Kl. 2150, da K. N. under en jævn SV.-lig brise med ringe sø befandt sig ca. 2 sm. N. for Tårbæk lys- og fløjtetønde, overtog føreren vagten. Fra lystønden styredes mod bøje 21 på 55°44'4 N., 12°41'2 Ø. Kort efter sås om stb. de 2 hvide toplys og det røde sidelys fra et skib, som senere viste sig at være russisk M/S „MORSKOJ 3“, og som trak Ø.-over i Kronløbet. Da M. havdes 1½–2 str. om stb., trak pejlingen af M. agterover, og samtidig sås en lodsbåd i nærheden af M. Skellet i M.s hvide toplys ændrede sig således, at M. antoges at dreje stb. over. K. N. holdt kurs og fart. Kort efter konstateredes det, at pejlingen af M. ikke forandrede sig, samt at M. kom nærmere og drejede bb. over. Maskinen, der gik fuld kraft frem, stoppedes, og roret lagdes hårdt bb., hvilket tilkendegaves ved 2 korte toner med fløjten. Umiddelbart efter hørtes 3 korte toner fra M. kl. 2225, da skibene befandt sig ca.

200 m SV. for bøj 21, tømmede M. med bb. side mod K. N.s stb. side. Efter kollisionen fortsatte K. N. mod Kastrop havn, hvortil skibet ankom kl. 2345. M. sejlede ind til Lange-liniekajen.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

176. SM. LINNEA af Mariager, 90 B.R.T. Bygget 1918 af træ. På rejse fra Ålborg til København med cement.

Påsejlet d. 16. aug. i Københavns havn; *forlist*. (182)

Søforklaring i København d. 24. aug.

Kl. ca. 1335, da L. under en let SV.-lig brise med svag N.-gående strøm var for indgående til København og med ca. 7 knobs fart befandt sig i Kronløbet ca. 2 skibslængder indenfor bølgebryderne i løbets stb. side, blev skibet påsejlet agterfra af hydrofoilskibet „SUNDFOIL I“ af Oslo. Ved påsejlingen fik L. en stor lækage. Lænsning påbegyndtes, og kort efter fortøjedes L. i Frihavnen; men inden hjælp ankom fra land, sank skibet ved kajen. Besætningen – 3 mand – reddede sig op på kajen.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj, der var på rejse fra Landskrona til København med passagerer, kl. ca. 1340 ville passere L. på dennes bb. side, blev roret lagt hårdt bb. S. I. fortsatte imidlertid lige frem, hvorfor maskinen stoppedes, og roret lagdes hårdt stb. Umiddelbart efter blev maskinen beordret fuld kraft bak; men kort efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, dels at S. I. i strid med § 10b i Ministeriets bekendtgørelse af 11. marts 1965 om særlige regler for sejlads m. m. i visse danske farvande undlod at passere L. med en efter forholdene afpasset langsom fart. Dels at S. I. mistede styringen af uopklaret årsag.

177. Ff. ESTER MARIE af Lemvig, 20 B.R.T. Bygget 1963 af træ. På fiskeri i Nordsøen.

Påsejlet d. 17. aug. i Nordsøen. (178)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 22. aug.

Søforklaring i Lemvig d. 29. aug.

Kl. ca. 2315, da E. M. under en stiv VSV.-lig kuling med klart vejr lå opankret 22 sm. N.t.Ø. af Hanstholm fyr uden vagt på dækket, blev fartøjet ramt i stb. side af en trawler – „ROSS EAGLE“ af Grimsby – som var drevet ind på E. M. Ved kollisionen blev E. M.s ankertrasse brækket, og der skete betydelig skade på E. M., som blev slået læk. Det forsøgtes forgæves at komme i forbindelse med R. E., som kort efter kollisionen fortsatte sejladsen, hvorefter E. M. sejlede mod Thyborøn.

Anm. Søforklaring fra R. E. foreligger ikke.

178. M/S KRONPRINSESSE INGRID af Esbjerg, 3985 B.R.T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Newcastle til Esbjerg med passagerer.

Kollideret d. 25. aug. i Nordsøen. (181)

Søforklaring i Esbjerg d. 4. sept.

Kl. 1018, da K.I. i stille, overskyet vejr styrende 88° rv. passerede Vyl fyrskib, sås M/S „WINSTON CHURCHILL“ 3–4 sm. agterude. Kl. 1115, da lys- og fløjtetønde nr. 2 passeredes, var W.C., der styrede lidt nordligere end K.I., næsten nået op på K.I.s bb. side. K.I. holdt nu over i den S.-lige del af sejlruten. Mellem lys- og fløjtetønderne nr. 2 og nr. 1 nåede W.C. helt op på siden af K.I., og skibene sejlede på parallelle kurser med en indbyrdes afstand på ca. 100 m. K.I., hvis fart aftog på grund af aftagende vanddybde, drejede nu lidt til stb., indtil afstanden mellem skibene var ca. 250 m, hvorpå der atter styredes rv. 88°. Kl. 1122 passeredes lys- og fløjtetønde nr. 1 om bb. Da K.I. befandt sig ca. 350 m fra lys- og fløjtetønde nr. 0, blev roret lagt lidt bb., og kl. 1130 passeredes 0-tønden 30–35 m om stb., hvorefter der styredes rv. 60°. Under drejningen aftog afstanden mellem skibene til ca. 175 m. samtidig med at W.C.s bro befandt sig udfør et punkt 10–15 m foran for K.I.s bro. Lystønden G.Y.B. sås da næsten ret forude. Kl. 1133, da K.I. passerede lystønden G.Y.B. tæt om stb., formindskedes afstanden til W.C. foruroligende hurtigt, hvorfor stb. motor stoppedes og roret lagdes hårdt stb. Bb. motor blev nu stoppet, men straks efter beordret fuld kraft frem. Umiddelbart efter forårsagede W.C.s bobvølge, at K.I. krængede stærkt til stb., samtidig med at K.I.s forskib faldt ind mod W.C. og tømmede imod dette skibs stb. side lidt agten for agtermasten under en vinkel på ca. 30°. I kollisionøjeblikket lå K.I. rv. 51° an, og farten skønnedes at være 10–12 knob. Ved kollisionen blev skanseklædningen på bb. bov trykket ind over en længde på ca. 4 m, og bb. ankerklyds blev sprængt.

Af den af W.C.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib, der var på rejse fra Harwich til Esbjerg med passagerer og gjorde 21 knobs fart, kl. 1019 under en svag NØ.-lig

brise med rolig sø passerede Vyl fyrskib. Under sejladen til lys- og fløjtetønde nr. 1 overhalede K.I., og da nævnte tønde passeredes, befandt K.I. sig 2 str. agten for tværs om stb. W.C.s fart aftog efterhånden på grund af aftagende vanddybde til ca. 14 knob. Da W.C. befandt sig ca. 1 sm. fra Bar lys- og fløjtetønde, påbegyndtes en kursændring til bb., og lidt før lystønden G.Y.B. passeredes, befandt W.C. sig midt i sejløbet styrende 53°. K.I. befandt sig nu i en afstand af ca. 70 m om stb. styrende samme kurs som W.C., og K.I.s stævn var 2 str. agten for tværs af W.C.s bro. Kl. 1131½ drejede K.I. faretruende til bb., hvorfor W.C.s ror blev beordret hårdt stb. og motorene stoppet; men kl. 1133 indtraf kollisionen som ovenfor nævnt under en vinkel på 35°-40°. Ved kollisionen fik W.C. stb. side ud for vogndækket revet op i en længde af 3 m samt indtrykninger af skibssiden.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes dels, at føreren af W.C. der i forhold til K.I. var et indhentende skib, således som dette er defineret i regel 24, litra b, i de internationale søvejsregler, i strid med nævnte regels litra a, undlod at give fornøden plads for K.I. ved G.Y.B.-bøjen, subsidiært at han ikke på tidligere tidspunkt opgav overhalingen.

179. M/S WINSTON CHURCHILL af Esbjerg, 8658 B.R.T. Bygget 1967 af stål. På rejse fra Harwich til Esbjerg med passagerer.

Kollideret d. 25. aug. i Nordsøen. (181)

Søforklaring i Esbjerg d. 4. sept.

Se nr. 178.

180. Ff. NAUTIK af Hirshals, 15 BRT. Bygget 1958 af træ. På rejse fra Hirshals til fiskeplads.

Kollideret d. 29. aug. i Hirshals havn. (196)

Søforklaring i Hjørring d. 8. sept.

Kl. 0430, da N. med en fart af ca. 3 knob i stille vejr med god sigtbarhed var på vej ud fra den S.-lige del af vestbassinet, sås et fartøj, der senere viste sig at være Ff. „DAN-MARK“ af Hirshals, pludselig dreje ud fra nordsiden af vestbassinet. En kollision kunne ikke undgås, og N blev ramt i bb. side ud for maskinrummet.

Af den af D.s besætning afgivne forklaring fremgår, at netop da dette skib gik fra kajen i et bb.s drej, sås N. pludselig forude i en afstand af ca. ½ skibslængde, og inden det lykkedes at stille maskinen på bak, skete kollisionen.

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

181. Ff. DANMARK af Hirshals, 36 B.R.T. Bygget 1959 af træ. På rejse fra Hirshals til fiskeplads.

Kollideret d. 29. aug. i Hirshals havn. (196)

Søforklaring i Hjørring d. 8. sept.

Se nr. 180.

182. Ff. DAN-HARDING af Frederikshavn, 36 B.R.T. Bygget 1926 af eg. På rejse fra fiskeplads til Frederikshavn.

Tørnet kaj d. 30. aug. i Frederikshavn havn. (240)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 31. aug.

Kl. 1715, da D.-H. var ved at gå til kaj i Frederikshavn, kunne skruen ikke stilles om til bak og fartøjet tømmede med forskibet mod kajen, hvorved der opstod skade på klædning, waterbord, skandæk og lønningsstøtter.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at en bolt i gaffeltrækket til koblingen på grund af en montagefejl var faldet ud.

183. M/S LEHNSKOV af Svendborg, 177 B.R.T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra Tønder havn til Horsens med koks.

Kollideret d. 7. sept. i Sundet. (212)

Søforklaring i Kolding d. 15. sept.

Kl. 1630, da L. under en let S.-lig luftning med svag N.-gående strøm styrende dv. 4° med en fart af ca. 7 knob befandt sig ca. 3,5 sm. SV. for Hven, sås ret forude i en afstand af 25-30 m lystfartøjet „DAFNIS“ af Flensburg. Føreren, der havde vagten alene, og som havde været beskæftiget med at kalde Lyngby Radio, satte motoren på fuld kraft bak og lagde roret hårdt stb., men kort efter tømmede L. med stævnen mod agterkant af D.s bb. side. D. kæntrede og sank. D.s besætning – to ægtepar – sprang i vandet og blev taget om bord på L.

Af den af D.s fører angivne forklaring fremgår, at da dette fartøj, der under en svag Ø.-lig luftning for sejl alene gjorde ringe fart, befandt sig ca. 10 sm. N for Hellerup havn

styrende en N.-lig kurs, sås L. nærme sig. Da afstanden mellem skibene var 500–600 m, og L. ikke foretog nogen kursændring, afgaves opmærksomhedssignal med et mundhorn. Da afstanden var 50–100 m, lagdes roret bb., men kort efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes utilstrækkelig udvig om bord i L.

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

Kollideret d. 8. sept. i Store Bælt. (193)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9. sept. Søforklaring i Frederikshavn d. 15. sept.

Kl. 2045, da B. under en svag V.-lig brise med N.-gående strøm og god sigtbarhed befandt sig i rute 28 ca. 2 sm. N. for Halsskov Rev fyrskib, sås 4 str. agten for tværs om bb. et medgående skib, som senere viste sig at være M/S „CHARLOTTE“ af Hamburg, og som viste toplys og det grønne sidelys. Kl. 2100, da B. passerede Halsskov Rev fyrskib i en afstand af ca. 300 m styrende rv. 144°, kom C. tæt op langs B.s bb. side. B.s projektør rettedes mod B.s forskib og tændtes et øjeblik, og B.s kurs ændredes et par streger stb. over, og kort efter stoppedes maskinen og bakkedes med fuld kraft. C. ændrede kurs hårdt bb. over og tørnede derved med sin stb. låring mod B.s bb. side umiddelbart agten for bakken. Efter kollisionen, hvorved B. havde fået indtrykninger i skanseklædning og dæk, kunne begge skibe fortsætte sejladsen.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

185. Ff. RUBJERG af Hirshals, 113 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra Hirshals til fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. 10. sept. i Nordsøen. (210)

Søforklaring i Hirshals d. 25. sept.

Kl. 0200 afsejlede R. i stille, sigtbart vejr fra Hirshals. Der styredes NV., farten var 8 knob, og skibet førte forskriftsmæssige lanterner. Kl. 0400 sås i få meters afstand et skib, der senere viste sig at være M/S FREYA af Brake, og som ikke førte lanterner. Roret blev lagt bb., men umiddelbart efter tørnede R. med stb. side af stævnen mod F.s bb. side foran for overbygningen. Ved kollisionen opstod der indtrykninger i begge skibes klædninger.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

186. M/S HERDIS af København, 21.004 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Genova til Amerika for ordre.

Kollideret d. 12. sept. i Atlanterhavet; *søgt nødhavn*. (194)

Søforklaring i Lissabon d. 22. sept.

Kl. ca. 0513, da H. under en svag VNV.-lig brise befandt sig på 35°57'N. 12°44'V. styrende retv. 270° ved hjælp af selvstyreanlæg, sås omtrent ret forude i ganske kort afstand et skib, der ikke tidligere var observeret, og som styrede en N.-lig kurs. Skibet viste sig senere at være M/S „REA“ af Piræus. Der blev straks skiftet over til håndstyring, og roret lagdes hårdt stb.; men få sekunder senere tørnede H. med stævnen mod R.s stb. bov. Derefter blev motoren beordret stoppet. Ved kollisionen fik H. stævnen beskadiget, og R. fik et stort hul i stb. bov, hvorved den forreste del af skibet efterhånden fyldtes med vand. H. ledsagede R. mod land, men d. 13. sept. kl. 1236 sank R., og den 30 mand store besætning, der var gået i redningsbådene, blev taget om bord i H.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

187. Ff. HJORTEN af Skagen, 26 B.R.T. Bygget 1916 af eg. På rejse fra Skagen til fiskeplads.

Kollideret d. 14. sept. i Skagerrak. (206)

Søforklaring i Frederikshavn d. 25. sept.

Kl. 0445 afgik H. i stille, klart vejr fra Skagen havn samtidig med en del andre fiskefartøjer. Da H. var kommet lidt uden for molerne, sås i en afstand af ca. 30 meter Ff. „RAAØN“ af Stocken for indgående. Der slækkedes på motoren for at bakke, men inden manøvren var udført, tørnede H. med stævnen mod R.s bb. side. Ved kollisionen blev H. en del beskadiget, og skibet sejlede tilbage til Skagen havn.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

188. Ff. STARDUST af Esbjerg, 50 B.R.T. Bygget 1953 af eg.

Kollideret d. 14. sept. i Thyborøn havn. (229)

Søforklaring i Esbjerg d. 17. okt.

Kl. ca. 0430 kolliderede S. under manøvrer i Thyborøn havn med Ff. „ELLY RØN“ af Thyborøn, der lå fortøjet ved kaj. Ved kollisionen blev E. R. stærkt beskadiget, medens S. ikke fik synlige skader.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at en bolt i to samlemuffer på stangen, der forbinder omstyringsmekanismen med omstyringshjulet, var faldet ud, hvorved S. ikke kunne bakke.

189. M/S A.E.S. af Svendborg, 1579 B.R.T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra Svendborg til London i ballast.

Kollideret d. 16. sept. i Kielerkanalen. (201)

Søforklaring i London d. 19. sept.

Kl. 0140 skiftede A.E.S. under stærkt diset vejr kanallods ved Nübbel og fortsatte sejladsen i sin stb. side af kanalen med radaren tilsluttet, idet der afgaves reglementeret tågesignal. Senere sås på radaren et modgående skib forude, der senere viste sig at være M/S „DARS“ af Rostock, og da sigtbarheden samtidig nedsattes til ca. 150 m, blev motoren sat på meget langsomt frem. Da D.s lanterner kom til syne, holdt A.E.S. så langt til stb. som muligt, men umiddelbart efter, kl. 0220, skrænsede D. mod kanten af A.E.S.s bak, hvorved der opstod skade på gelænder, luftventiler, ligesom dækket fik indtrykninger ud for formasten.

Anm. Søforklaring fra D. foreligger ikke.

190. Ff. INGE-MARIE af Skagen, 17 B.R.T. Bygget 1965 af træ. På rejse fra Neksø til fiskeplads i Østersøen.

Kollideret d. 16. sept. i Neksø havn. (208)

Politirapport dat. 16. sept. Søforklaring i Neksø d. 28. sept.

Kl. ca. 0030, da I.-M. under en frisk NØ.-lig brise skulle afgå fra tværmolen i Neksø havn, blev skruen koblet bak og kort efter frem for at vende i havnebassinet. Under vendingen tørnede I.-M. med stævnen mod to mindre fartøjer, som lå fortøjet ved østkajen og senere med hækken mod Ff. „STORNOWAY“ af Neksø, der lå fortøjet ved vestkajen.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene.

191. Ff. ULLA MARIE af Thorsminde, 17 B.R.T. Bygget 1964. Til ankers i Nordsøen.

Påsejlet d. 16. sept. i Nordsøen; *forlist; 4 omkomne*. (176)

Politirapport dat. 17. sept. Søforklaring i Lemvig d. 20. sept.

Kl. ca. 0630, da U. M. under en let Ø.-lig brise med klart vejr lå opankret på 56°55'N., 7°50'Ø., sås et skib, der senere viste sig at være norsk M/S „NORSE TRANSPORTE“, nærme sig på en NØ.-lig kurs styrende lige mod U. M. Da der syntes fare for sammenstød, forsøgte U. M.s fører ved hjælp af luftfløjten at tiltrække sig N. T.s opmærksomhed, medens en fisker varskoede de øvrige besætningsmedlemmer, der sov i lukafet. Kort efter tørnede N. T. mod U. M.s stb. side agten for vantet, hvorved fiskeren kastedes overbord. Da U. M., der havde fået skibssiden svært beskadiget, kom fri af N. T., kom den overbordfaldne fisker atter om bord, hvor han undersøgte lukaf, styrehus og maskinrum uden at finde nogen, hvorpå han reddede sig i den oppustelige redningsflåde. Da han var kommet lidt bort fra kutteren, sank denne i løbet af 15 sek. Kort efter blev han taget op af en motorredningsbåd fra N. T. En eftersøgning af den øvrige besætning gav intet resultat.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskeskipper Leif Bjerregaard Petersen samt fiskerne Oluf Bjerregaard Petersen, Charles Sten Henriksen og Kurt Lauritsen; alle af Thorsminde.

Anm. 2. Søforklaring fra N. T. foreligger ikke.

192. M/S ANNA MATTHIESEN af Esbjerg, 299 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Esbjerg til Hamburg med stykgods.

Kollideret d. 18. sept. på Elben. (209)

Søforklaring i Esbjerg d. 27. sept.

Kl. ca. 0630, da A. M. i stille vejr befandt sig ved bøjen Vogelsand styrende mv. 130°, satte det ind med tæt tåge. Der sattes udgik på bakken, afgaves reglementeret tågesignal, farten reduceredes til ganske langsom, og radaren var tilsluttet. Kl. 0650 observeredes den Ø.-lige vragebøje tæt om bb., og samtidig sås på radaren lidt om bb. ekkoet fra et skib, der nærmede sig, og som senere viste sig at være M/S „LEOPARD“ af Cuxhaven. Kort efter forsvandt ekkoet fra radarskærmen, og samtidig hørtes tågesignal fra L. Maskinen beordredes straks fuld kraft bak, men inden manøvren virkede, tørnede L. med bb. bov mod A. M.s bb. bov, hvorved A. M. drejedes stb. over og blev tørnet igen foran for styrehuset. Ved kollisionen fik A. M. trykket ca. 20 spanter ind i bakken, en af brovingerne blev beskadiget, og alt opstående fra midtskibs til agter væltede.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

193. M/Fg. GEDSER af Gedser, 2494 B.R.T. Bygget 1963 af stål. På rejse fra Gedser til Travemünde med passagerer.

Kollideret d. 18. sept. i Travemünde havn. (246)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 27. sept. Søforklaring i Lübeck d. 23. okt.

Kl. ca. 2240, da G., som afgav tågesignaler, og hvis maskine gik langsomt frem, i stille vejr med tæt tåge befandt sig ved bøje C i indsejlingen til Travemünde, sås på radaren ekkoet fra et udgående skib, som endnu befandt sig inden for molerne. Farten reduceredes til styrefart, og nordmolen passeredes i en afstand af 25 m, hvorpå kursen ændredes så meget til stb., som det ifølge radarbilledet ansås forsvarligt i det kun 130 m brede sejløb. Kort efter hørtes 3 korte toner, og det udgående skib, som senere viste sig at være M/S „LUXEMBURG“ af Hamburg, kom til syne tæt om bb. Umiddelbart efter tørnede L. svagt med bb. bov mod G.s bb. agterskib, hvorved der opstod mindre ovenbords skade på G.

Af den af L.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib nærmede sig nordmolen, hørtes første gang tågesignal fra G. Maskinen blev straks stoppet, og samtidig sås G.s ekko på radaren i form af en svag udbulning på ekkoet fra nordmolen. Da L. mistede styrefart, beordredes maskinen ganske langsomt frem; men da G. kort efter kom til syne ret forude, omstredes maskinen til fuld kraft bak. Umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

194. M/S MARIE SKOU af København, 4206 B.R.T. Bygget 1962 af stål. På rejse fra Crofton til Arbatax.

Kollideret d. 20. sept. i Juan de Fuca Strædet; *søgt nødhavn*. (344)

Kl. 0015, da M. S. i stille vejr med tæt tåge befandt sig 2,8 sm. retv. 18° af fyret på nordenden af Waaddah Island afgivende tågesignaler, sås på radarskærmen et ekko fra en genstand, der befandt sig 10° om stb. i en afstand af 5,5 sm., og som senere viste sig at være japansk M/S „CHITOSE MARU“. Kl. 0025 sås samme ekko 15° om stb. og i en afstand af 2,5 sm. Kl. 0029 sås 20° om stb. C. M.s to hvide toplys, det nederste tilhøjre for det øverste. Næsten samtidig sås C. M. dreje hårdt til stb. og kort efter yderligere vise sit røde sidelys. Roret blev lagt hårdt bb., og straks efter blev motoren beordret stoppet og derpå fuld kraft bak. Kl. 0032 tørnede M. S. mod C. M.s bb. side omtrent ud for lastrum nr. 1 under en vinkel på ca. 80°. Kort efter, og medens M. S. bakkede, tørnede C. M., der fortsat drejede til stb., med bb. låring mod M. S. stb. side ud for bakken.

Anm. Søforklaring fra C. M. foreligger ikke.

195. Ff. EMMA MARIE af Hanstholm, 20 B.R.T. Bygget 1963.

Tørnet mole d. 24. sept. i Hirshals havn. (221)

Søforklaring i Hirshals d. 5. okt.

Under en V.-lig brise var E. M. og et andet fiskefartøj spændt i hver sin ende af en ca. 25 fv. lang trosse, og fartøjerne sejlede i modsatte retninger for at sammenligne bugsermodstandene. Herunder svigtede E. M.s kobling, hvorved fartøjet fik fart agterover og tørnede mod Østmolen. Ved påsejlingen blev E. M.s agterstævn trykket ind.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til, at koblingen svigtede.

196. Ff. PISCATOR af Kalundborg, 16 B.R.T. På fiskeri i Kattegat.

Kollideret d. 25. sept. i Kattegat. (219)

Søforklaring i Helsingør d. 9. okt.

Kl. ca. 1600, da P. med trawlet sat under en svag S.-lig brise med tåge og NØ.-gående strøm befandt sig ca. 2 sm. NØ.t.Ø. af pkt. 2 i rute 48 styrende SSV, sås foran for tværs om bb. i en afstand af ca. 50 m et skib, som senere viste sig at være russisk slæbebåd „GORDELIVY“, og som havde et andet skib på slæb. På grund af trawlet kunne P. ikke dreje til stb., men måtte for at afværge et direkte sammenstød med G. dreje til bb., hvorved P. med sin stb. side tørnede mod G.s stb. side. Ved kollisionen opstod der omfattende skader på P.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

197. M/S CHARLES af Marstal, 250 B.R.T. Bygget 1931 af stål. På rejse fra Bremen til Odense med kali.

Kollideret d. 28. sept. på Weseren; *søgt nødhavn*. (224)

Søforklaring i Bremen d. 10. okt.

Kl. 2225 afgik G. i let diset vejr fra pontonbroen ved Moorlosen, hvortil skibet havde været fortøjet et par timer for at reparere kølevandssystemet. Motoren blev stillet på langsom frem, og radaren blev stillet på 1,5 sm. range. Kl. 2235, da C. befandt sig i sin stb. side af sejløbet, sås på radaren et ekko fra et skib, der befandt sig agten for C. og hurtigt kom nærmere, og som senere viste sig at være M/S „OGEKA BAKKE“ af Haugesund. Lidt senere

hørtes en lang tone afgivet med fløjte, og straks efter sås O. B. ca. 700–800 m agten for C. Da O. B. befandt sig ca. 50–100 m agten for C. og stadig styrede lige mod C., blev motoren stillet på fuld kraft frem, og roret blev lagt hårdt stb., hvilken manøvre blev tilkendegivet med en kort tone med fløjten. Umiddelbart efter tørnede O. B. med stævnen mod C.s hæk, hvorved C. blev drejet kraftigt til stb. og kort efter med sin stb. side tørnede mod O. B.s stb. side. C. blev straks efter sat på grund, men da en undersøgelse viste, at skibet var tæt, blev det kl. 2345 bragt flot ved fremmed hjælp og slæbt til Bremen, hvor de ved kollisionen opståede skader på skroget blev repareret.

Anm. Søforklaring fra O. B. foreligger ikke.

198. M/Fg. KORSØR af Korsør, 2398 B.R.T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra Nyborg til Korsør.

Tørnet mole d. 29. sept. i Korsør havn. (213)

Skrivelse af 7. okt. fra Danske Statsbaner.

Kl. ca. 1430, da K. passerede Korsør Båke, blev maskintelegrafens, der stod på fuld kraft frem, sat på halv kraft frem, og da færgen passerede Flådehavnens mole, sattes maskintelegrafens på langsomt frem. Færgen fortsatte imidlertid med motorerne gående fuld kraft frem. Da bølgebryderen passeredes, sattes nødtelegraferne på stop og straks efter på fuld kraft bak på begge motorer. Umiddelbart efter sattes telegraferne på forceret bak på begge motorer. Færgen drejede stb. over, og det viste sig, at der kun blev bakket på den stb. motor, medens bb. motor gik frem. Der blev ringet til maskinrummet, og begge motorer blev beordret bak; men kort efter tørnede færgen med bb. side mod molen mellem leje I og leje II og derefter med stævnen mod den østlige side af leje I. Ved kollisionen led færgen en del ovenbords skade, ligesom der anrettedes skade på molen.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at maskintelegraferne ikke var blevet skiftet om fra agterbro til forbro efter færgens svajning i Nyborg Fjord.

199. Ff. JUTLANDIA af Skagen, 18 B.R.T. Bygget 1939.

Påsejlet d. 6. okt. i Mandal havn. (235)

Rapport fra føreren dat. 6. okt.

Kl. ca. 0500, da J. i hårdt vejr med stærk regn og hård strøm var ved at afsejle fra Mandal, blev fartøjet påsejlet på sin stb. side af Ff. „GUNNAR LANGVA“ af Ålesund, hvorved J.s bb. side blev trykket mod stævnene af 2 andre fiskefartøjer, der lå fortøjet i havnen.

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

200. Ff. ERNA MARIE af Lemvig, 32 B.R.T. Bygget 1942 af træ. Til ankers i Nordsøen.

Påsejlet d. 18. okt. i Nordsøen. (287)

Søforklaring i Lemvig d. 4. dec.

Kl. 2100, medens E. M. under en frisk brise med klart vejr og hård N.-gående strøm lå opankret 47 sm. NV.t.V.¹/₂V. af Thyborøn Kanal, ramtes fartøjet i bb. side af en trawler, som senere viste sig at være tysk H. F. 379. Ved påsejlingen beskadigedes 2 støtter, lønning og skanseklædning.

Anm. Søforklaring fra H. F. 379 foreligger ikke.

201. Ff. BEINIR af Torshavn, 315 B.R.T. Bygget 1963 af stål. På fiskeri i Nordatlanten.

Kollideret d. 25. okt. i Nordatlanten. (250)

Søforklaring i Torshavn d. 27. okt.

Kl. 0245, da B., der gjorde ca. 3 knobs fart, under en svag NV.-lig luftning med diset vejr befandt sig på omtrent 64°37'N., 9°05'V., drejede skibet til stb. for at gå af vejen for et modgående fiskefartøj. Herunder sejlede B. ind i en not, der tilhørte islandsk Ff. „GULLBERG“, hvorefter skibenes stb. sider lidt senere tørnede imod hinanden. Skibene kom fri af noten ved hjælp af svømmedykkere fra et tilkaldt islandsk hjælpefartøj.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

202. Ff. ELO af Esbjerg, 40 B.R.T. Bygget 1958 af eg og bøg.

Kollideret d. 26. okt. i Esbjerg havn. (308)

Søforklaring i Esbjerg d. 29. nov. og d. 23. jan. 1968.

Kl. ca. 1430, da E. var under udsejling fra bassin 5 i fiskerihavnen, sås Ff. „HEDEKÆR“ af Esbjerg under indsejling udfor bassin 4. Kursen lagdes tæt mod pierhovedet udfor den forlængede spulekaj, men på grund af afdrift kom E. til at ligge tværs i løbet. Da H. sås komme

nærmere, blev maskinen kastet fuld kraft bak, samtidig med at der blev afgivet tre korte toner med fløjten. E. drejede ved bakningen bb. over, og kort efter tørnede H. med stævnen mod E. Ved kollisionen flækkede E.s stævn.

Af den af H.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib befandt sig udfor spulekajen ved bassin 4 i en afstand af ca. 4 m fra kajen, sås E. og endnu et fiskeskib under udsejling fra bassin 5. Efter at det første skib var passeret, sås E. dreje stb. over ind mod forhavnen, men kort efter sås E. dreje bb. over og komme sidelæns mod H. Maskinen blev kastet bak, men kort efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

203. Ff. HEDEKÆR af Esbjerg, 57 B.R.T. Bygget 1964 af eg og bøg.

Kollideret d. 26. okt. i Esbjerg havn. (308)

Søforklaring i Esbjerg d. 29. nov. og d. 23. jan. 1968.

Se nr. 202.

204. Ff. EINER af Skagen, 30 B.R.T. Bygget 1930 af eg og bøg.

Påsejlet d. 31. okt. i Skagen havn. (260)

Søforklaring i Skagen d. 6. nov.

Medens E. lå fortojet ved Sydkajen, blev fartøjet påsejlet af Ff. „SINGO“ af Grund-sund, der var under bugsering af Ff. „NORDBOEN“ af Skagen. Ved påsejlingen opstod der skader på lønningsstøtter, lønning, skanseklædning og skandæk om bb.

205. M/S MAGNOLIA af Ålborg, 2359 B.R.T. Bygget 1963 af stål. På rejse fra New-castle til Århus.

Kollideret d. 7. nov. på Tyne. (268)

Søforklaring i Århus d. 16. nov.

Kl. ca. 2045, da M. i stille vejr befandt sig mellem dækmolerne ved indsejlingen til Tyne, observeredes på radar forude i en afstand af 1,5 sm. et skib, der senere viste sig at være M/S „SPRINGWOOD“. Kort efter sås ca. 30° om stb. S.s røde sidelys, og roret blev lagt hårdt stb., samtidig med at der blev afgivet en kort tone med fløjten. Kort efter sås S. ændre kurs til bb., hvorfor roret blev lagt hårdt bb., samtidig med at der blev afgivet to korte toner med fløjten. S. sås nu ændre kurs til stb., hvorfor maskinen blev beordret fuld kraft bak, samtidig med at der blev afgivet 3 korte toner med fløjten. Der hørtes 3 korte toner fra S., som kort efter tørnede med stævnen mod M.s stb. bov. Ved kollisionen skete der mindre ovenbords skade på M.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

206. Ff. SILPANN af Skagen, 49 B.R.T. Bygget 1957 af eg, bøg, fyr og teak. På fiskeri i Skagerrak.

Kollideret d. 9. nov. i Skagerrak.

Søforklaring i Frederikshavn d. 23. nov. (275)

Om eftermiddagen, da S. under en jævn til frisk SV.-lig brise med god sigtbarhed befandt sig ca. 35 sm. NV. af Hirshals og sammen med et andet fiskefartøj var ved at slæbe et flydetrawl på kurs ØNØ. med 2-3 knobs fart, sås foran for tværs om stb. i ca. 2000 favnes afstand et andet skib, der senere viste sig at være Ff. „DORTHEA NIELSEN“ af Hirshals, og som syntes at ville passere på stb. side af S., der ved at føre en kurv tilkendegav, at det var beskæftiget med fiskeri. Da afstanden mellem skibene var ca. 200 favne, drejede D. N. pludselig hårdt til stb. og sejlede ind foran S. Motorens omdrejningstal blev reduceret, men straks efter, kl. ca. 1400, tørnede D. N.s agterskib mod S.s stævn, der revnede. Endvidere sprængtes en del nådder i S.s forskib.

207. Ff. DORTHEA NIELSEN af Hirshals, 120 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På fiskeri i Skagerrak.

Kollideret d. 9. nov. i Skagerrak. (275)

Søforklaring i Frederikshavn d. 23. nov.

Se nr. 206.

208. Ff. PAX af Skagen, 17 B.R.T. Bygget 1891 af træ. På rejse fra Skagen til fiske-plads i Skagerrak.

Kollideret d. 10. nov. ud for Skagen havn. (274)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 13. nov. Søforklaring i Skagen d. 4. dec.

Kl. ca. 0630, da P. under en jævn brise befandt sig ca. 50 favne fra Skagen havns yder-moler styrende en S.-lig kurs, sås pludselig ca. 10 favne agten for P. og lidt om stb. et skib, der ligeledes var på vej ud fra Skagen havn, og som senere viste sig at være Ff. „HERMON“

af Fotö. Roret lagdes straks lidt til bb., men umiddelbart efter tørnede M. med stævnen mod P.s stb. låring. P. sejlede tilbage til Skagen, hvor en undersøgelse viste, at lønning, lønningsstøtter, skandæk og vaterbord i stb. side var blevet stærkt beskadiget.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

209. Ff. JONNA TORNBY af Esbjerg, 90 B.R.T. Bygget 1965 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. 11. nov. i Nordsøen. (278)

Søforklaring i Esbjerg d. 22. nov.

Kl. ca. 2200, da J. T. under en VNV.-lig storm befandt sig på 58°10'N., 0°23'Ø. og var ved at nærme sig Ff. „BODIL TORNBY“ af Esbjerg, hvis dæksspil var havareret, for at hjælpe med at bjærge B. T.s fiskegrejer, blev skruen omstyret til bak for at tage farten af skibet. J. T. fortsatte imidlertid fremover og tørnede kort efter med stævnen mod B. T.s stb. side.

Af den af B. T.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl. ca. 2200, da skibet under en VNV.-lig storm befandt sig på 58°10'N., 0°23'Ø., var besætningen beskæftiget med at bjærge fiskegrejerne. Da dæksspillet gik i stykker, tilkaldtes over radio assistance fra J. T. Da J. T. nærmede sig B. T., sås skibet fortsætte med uformindsket hastighed mod B. T. Det forsøgte at koble B. T.s skruer til, men forinden indtraf kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen fik B. T. en betydelig læk i stb. side.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at da farten blev taget af J. T. for at omstyre skruen til bak, slog J. T.s motor samtidig bak.

210. Ff. BODIL TORNBY af Esbjerg, 52 B.R.T. Bygget 1960 af træ. På fiskeri i Nordsøen.

Påsejlet d. 11. nov. i Nordsøen. (278)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 13. nov.

Søforklaring i Esbjerg d. 22. nov.

Se nr. 209.

211. Ff. JENS-IS af Frederikshavn, 38 B.R.T. Bygget 1945 af eg.

Kollideret d. 14. nov. i Hirshals havn. (276)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 15. nov. Søforklaring i Hjørring d. 24. nov.

Kl. ca. 1000 afgang J. I. fra fiskeauktionskajen. Da J. I. var klar af kajen holdtes der stb. over agten om et andet fiskefartøj, der lå på tværs af J. I.s sejlrøret og som var ved at dreje under skiftevis frem- og bakmanøvrer. Da J. I. var kommet klar af dette fartøj observeredes, at svensk Ff. „LINDESNÆS“ lå svajet ud i havnen i en agterfortøjning. Motoren omstyrede straks til fuld kraft bak, men da L. i det samme sejlede frem, tørnede J. I. med sin stb. side mod L.s stævn, hvorved der opstod svær ovenbords skade på J. I.

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

212. Ff. BIRGIT af Skagen, 20 B.R.T. Bygget 1962. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hanstholm.

Kollideret d. 20. nov. i Nordsøen. (277)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 22. nov. Søforklaring i Skagen d. 23. nov.

Kl. ca. 1710 afgang B. under en svag SV.t.V.-lig brise med diset vejr fra fiskeplads i Nordsøen. Foruden navigationslysene anvendtes 3 dækslys. Der sejlede med 6¹/₂-7 knobs fart. Ca. 15 min. senere sås foran for tværs om bb. et andet fartøj, som senere viste sig at være Ff. „SILVER“ af Haugesund, og som kom nærmere. B. holdt sin kurs og fart. Da S., hvis pejling var trukket lidt agterover, befandt sig i en afstand af 75-100 m, sås dette fartøj dreje bb. over. B.s motor sattes på fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede S. med sin stb. side mod B.s bb. side ud for styrehuset. Ved kollisionen fik B. 2 klædningsplanker, 1 støtte samt lønningen beskadiget.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

213. M/S ALAMEDA af København, 7569 B.R.T. På rejse fra Dublin til Rotterdam med stykgods.

Kollideret d. 24. nov. i Den engelske Kanal. (286)

Søforklaring i København d. 9. dec.

Kl. 1633 passerede A., der styrede 65° rv., og som havde begge radarer i gang, med en fart af ca. 21 knob under en svag NØ.-lig brise med diset vejr Sandtette NNE. lysbøje om bb. i en afstand af 1/2 sm., hvorefter kursen ændredes til 56° rv. Kl. 1637 hørtes tågesignal forude

om stb. Maskinen blev straks stoppet, og der afgaves én lang tone med fløjten. Derefter blev maskinen beordret halv kraft bak; men umiddelbart efter sås et skibs toplanterne forude tæt om stb., og maskinen beordredes fuld kraft bak. Straks efter kolliderede A. med det andet skib, som viste sig at være belgisk M/Fg. „ARTEVELDE“. Begge skibe ankrede på stedet, og en undersøgelse af A. viste, at tanke og lastrum var tætte, men F. P.s tank og underste storesrum var trykket ind og åbne til søen. Efter at have kontaktet M/Fg. „ARTEVELDE“, der ikke ønskede assistance, lettedes kl. 1807 anker, og rejsen fortsattes.

Anm. Søforklaring fra „ARTEVELDE“ foreligger ikke.

214. M/S ASSE af Skagen, 103 B.R.T. Bygget 1920 af eg. På rejse fra København til Allinge.

Kollideret d. 24. nov. i Østersøen.

Søforklaring i Rønne d. 29. nov. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 22. jan. 1968.

Kl. 0800, da A. i stille vejr med meget tæt tåge med ca. 25 m sigtbarhed befandt sig på 55°16'N., 14°15'Ø., kolliderede skibet, der gjorde ca. 5 knobs fart, og som med mellemrum afgav tågesignaler, med et skib, der senere viste sig at være Ff. „SIN“ af Skillinge. Ved kollisionen beskadiges flere spanter og planker forude om bb.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

215. M/S BALTIC af Holbæk, 300 B.R.T. Bygget 1940 af stål. På rejse fra Frederikssund til Ghent med 340 tons østersskaller.

Kollideret d. 26. nov. på Brunsbüttel red. (326)

Søforklaring i Holbæk d. 22. dec.

Kl. 1820 afsejlede B. fra Brunsbüttel gamle sluse under en svag S.-lig brise med let diset vejr. Der styredes SV. med maskinen gående halv kraft frem. Da B. var kommet klar af slusen, begyndte M/T „HORNISSE“, der sammen med flere andre skibe lå på redens og ventede på at kunne sejle ind i slusen, at sejle hurtigt frem på V.-lig kurs foran B. Maskinen beordredes straks fuld kraft bak, og roret lagdes hårdt stb., men kort efter tørnede B. med sin bb. bov mod H.s stb. side ud for poopens forkant, hvorved der opstod indtrykninger i B.s skanseklædning på bakken og ved bb. ankerklyds, ligesom der opstod en revne ved bb. ankerklyds.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

216. M/S OTTO PRIESS af Nykøbing M., 359 B.R.T. Bygget 1962 af stål. På rejse fra Antwerpen til Rendsburg med sukker.

Kollideret d. 28. nov. på Elben; *sunket; 1 omkommet.* (272)

Søforklaring samt politirapport dat. 11. dec.

Kl. ca. 0500, da O. P., der havde lods om bord, nærmede sig sluserne ved Brunsbüttelkoog, blev maskinen, der havde gået fuld kraft frem, beordret meget langsomt frem, og der skiftedes fra automatisk – til håndstyring, hvorefter der afventedes lodsskifte. Kort efter sås et andet skib, som senere viste sig at være svensk M/S „SIRION“, komme ud fra Alter Vorhafen. Afstanden mellem skibene var ca. 500 m. Maskinen stoppedes, og umiddelbart efter beordredes den bakket med fuld kraft, hvilket tilkendegaves ved signaler. Da S. stævnedes lige mod O. P. og ikke gjorde tegn til at ville vige, blev maskinen beordret fuld kraft frem og roret lagt hårdt stb. over. Da det skønnedes, at en kollision var uundgåelig, stoppedes maskinen, og straks efter tørnede S. med sin stævn mod O. P.s bb. side ud for 2-lugen. O. P.s besætning kaldets på dækket. S. bakkede fri af O. P., hvorefter O. P. væltede bb. over. En del af O. P.s besætning faldt i vandet. En dæksdreng, der, umiddelbart før O. P. væltede, var gået under dæk, druknede, da skibet sank. Den øvrige del af besætningen blev taget om bord på en lodsbaad. Skibet er senere hævet.

Anm. 1. Den omkomne var: Dæksdreng Jan Iver Jacobsen af Næstved.

Anm. 2. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

217. Ff. C. S. MØLLER af Skagen, 18 B.R.T. Bygget 1910 af træ. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Skagen.

Kollideret d. 30. nov. i Skagerrak. (324)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 4. dec. Søforklaring i Skagen d. 18. dec.

Kl. ca. 1800, da C.S.M., der var under bugsering af Ff. „SHEPARD“ af Skagen, under en jævn SV.-lig brise befandt sig ca. $\frac{3}{4}$ sm. N.t.V. for lystønden på 57°44'0 N. 10°41'5 Ø., indhentedes det af et skib, der passerede om stb. i en afstand på ca. 30 favne, og som senere viste sig at være Ff. „M. RØNTVED“ af Skagen. C. S. M. viste side- og agterlys, og S. viste trawl-, side- og agterlys. Kort efter drejede M. R. til bb. og stoppede ca. 50 favne foran for C. S. M. Der blinkedes med dækslysene om bord i C. S. M., men umiddelbart efter tørnede C. S. M. med bb. side mod M. R.s bb. låring. C. S. M.s besætning – 2 mand – sprang nu

om bord i M. R., og kort efter fortsattes bugseringen til Skagen, hvor det viste sig, at C. S. M. havde fået 5 støtter og 3 klædningsplanker samt lønning og skanseklædning i bb. side stærkt beskadiget.

Af den af M. R.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib havde passeret C. S. M., sås forude om stb. S.s trawl- og agterlys. Kort efter gik motoren i stå, og umiddelbart derefter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen fik M. R. skandæk og 1 klædningsplanke i bb. låring beskadiget.

218. Ff. M. RØNTVED af Skagen, 26 B.R.T. Bygget 1923 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads til Skagen.

Kollideret d. 30. nov. i Skagerrak. (324)

Søforklaring i Skagen d. 18. dec.

Se nr. 217.

219. M/S FIRLINGEN af København, 300 B.R.T. Bygget 1967 af stål.

Kollideret d. 1. dec. i Fredericia havn. (319)

Søforklaring i København d. 7. dec. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 11. dec.

Kl. ca. 1435, da F. var ved at gå til kaj, indtraf en funktionsfejl i Ka-Me-Wa anlægget, således at skruen, der var omstyret til halv kraft bak, i stedet gik halv kraft frem. Yderligere forsøg på at få skruen omstyret til bak resulterede i øget fart fremover, hvorfor man lod begge ankre falde. Inden ankrene fik hold i bunden, tørnede F. imidlertid med stævnen mod SM. „BALKA" af Rønne, der lå fortøjet ved kaj. B. blev påsejlet agten for storriggeren i stb. side, hvorved formasten knækkede, og der opstod et stort hul ind til lastrummet. Efter ca. 15 minutters forløb var B.s forskib sunket, men det lykkedes at holde agterskibet flydende. Ved kollisionen opstod mindre indtrykninger i F.s stævn.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

220. SM. BALKA af Rønne, 127 B.R.T. Bygget 1916 af stål.

Påsejlet d. 1. dec. i Fredericia havn. (319)

Søforklaring i København d. 7. dec.

Se nr. 219.

221. Ff. SNAPTUN af Skagen, 33 B.R.T. Bygget 1944 af eg og bøg. På rejse fra Mandal til fiskeplads.

Tørnet skær d. 2. dec. ved Norges S.-kyst. (321)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 8. dec.

Kl. ca. 0030, da S. befandt sig uden for Mandal, tørnede fartøjet imod et skær, hvor- efter S. returnerede til Mandal. Ved påsejlingen knustes en udenbordsplanke, strårkølen ødelagdes, og kalftringen ribbedes.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til påsejlingen.

222. M/Fg. LANGELANDSBÆLT af Nakskov, 400 B.R.T. Bygget 1961 af stål. På rejse fra Spodsbjerg til Nakskov med passagerer.

Kollideret d. 3. dec. på Nakskov Fjord. (306)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9. dec. Søforklaring i Nakskov d. 14. dec.

Kl. ca. 2355, da L. under en hård VNV.-lig kuling med klart vejr nærmede sig bøje nr. 27, reduceredes farten til langsomt, og der holdtes godt stb. over for at passere den modgående M/Fg. „TAARS" af Spodsbjerg. Efter passage af bøjen fik L. vinden ind på bb. låring og mistede styringen, så færgen begyndte at dreje bb. over. Det forsøgte at rette færgen op ved hjælp af maskinerne, men da dette ikke lykkedes, beordredes begge maskiner fuld kraft bak. L. fortsatte drejet til bb. og spærrede hele sejlløbet, og kort efter tørnede T. med sin stb. bov mod L.s stb. side agten for bovporten og gled af langs siden. L. fik 5 plader revet op.

Af den af T.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der for udgående med langsom fart befandt sig i løbets stb. side noget fra bøje nr. 27, sås L. dreje bb. over og spærre sejlløbet. Roret blev lagt hårdt stb., og begge maskiner beordredes fuld kraft bak. Da maskinerne begyndte at bakke, faldt stævnen af for vinden, og umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført, hvorved der opstod en del skade på T.s bovport.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

223. M/Fg. TAARS af Spodsbjerg, 460 B.R.T. Bygget 1966 af stål. På rejse fra Nakskov til Spodsbjerg med passagerer.

Kollideret d. 3. dec. på Nakskov Fjord. (306)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9. dec.

Søforklaring i Nakskov d. 14. dec.

Se nr. 222.

224. Undervandsbåd DELFINEN. På øvelse NV. for Skagen.

Kollideret d. 7. dec. i Skagerrak. (313)

Søforklaring i København d. 12. og 20. dec.

D. 6. dec. kl. 2350, da D. under en jævn til frisk NØ.-lig brise med ringe sø og god sigtbarhed befandt sig NV. for Skagen, blev D., der havde været helt neddykket, taget op til periskophøjde. D. 7. dec. kl. 0005 bestemtes positionen til 58°14'N., 10°14'Ø. Der styredes rv. 30°, og farten var 2½ knob. Der modtoges et signal over hydrofonanlægget. Signalet trak bb. over. I periskopet sås lysene fra et fiskepartøj. Kl. 0021 modtoges svagt signal gennem hydrofonanlægget. I agterste periskop sås i pejling rv. 63° et hvidt lys. Fra hydrofonanlægget hørtes svagt signal i 63° de følgende 6 min. Det hvide lys antoges at være agterlanternen eller et hvidt toplys fra et skib, hvis afstand var mere end 4000 m. Kl. 0027 var lydsignalet svagt til middel i pejling 68°, men der var nu intet at se i agterste periskop. Radaren sattes igang. Forreste periskop førtes op. 35° om stb. sås et hvidt toplys samt et rødt sidelys, og afstanden til lysene bedømtes til 1000–2000 m. Roret lagdes stb. over, men kort efter stod det klart, at afstandsbedømmelsen havde været forkert, og at en kollision var umiddelbart forestående. Der gaves ordre til at dykke til 28 m, men umiddelbart efter tørnede en fiskekutter mod D.s bb. side.

225. Ff. PINGVIN af Skagen, 134 B.R.T. Bygget 1906 af stål. På fiskeri i Skagerrak.

Kollideret d. 7. dec. i Skagerrak. (325)

Søforklaring i Skagen d. 18. dec.

Kl. 1815, da P. under en jævn NNØ.-lig brise med moderat sø sammen med et andet Fiskefartøj var beskæftiget med at slæbe et flydetrawl i NNØ.-lig retning, sås forude om bb. et skib, der senere viste sig at være svensk Ff. „BJÖRNÖ". B., der viste top- og sidelys, og som vendte sin stb. side mod P., lå tilsyneladende stille, men gik kort efter frem. B. stoppede senere foran stævnen af P., der førte lanterner for, at det fiskede med trawl, og som nu afgav opmærksomhedssignal med sirenen. Da B. ikke gik af vejen, bakkede P. for fuld kraft og afgav 3 toner med sirenen, men umiddelbart efter, kl. 1830, tørnede B. to gange mod P.s stævn, der bøjedes, ligesom der opstod en kraftig indtrykning af pladerne forude om bb. B.s forreste david bøjedes. Kollisionen fandt sted på 57°57' N., 10°15'Ø.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

226. Ff. KAMI af Skagen, 149 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Skagen.

Kollideret d. 15. dec. i Skagerrak. (331)

Søforklaring i Skagen d. 8. jan. 1968.

Kl. ca. 1030, da K., der ved selvstyrer styrede Ø., og som gjorde ca. 7 knobs fart, under en SV.-lig kuling med let regndis med ca. 1 sm. sigtbarhed befandt sig på 57°40' N., 8°45' Ø., tørnede fartøjet med stævnen mod bb. bov af et skib, der senere viste sig at være svensk Ff. „RUNØ", og som K.s udkig ikke havde bemærket. Ved kollisionen opstod der på K. en indtrykning i forstævnen, og bb. kassestativ knustes. På R. knustes det opstående om bb.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

227. M/S HELA af Horsens, 348 B.R.T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Liverpool til Bilbao med stykgods.

Kollideret d. 19. dec. på Bilbao Red. (333)

Søforklaring i Bilbao d. 29. dec.

Kl. ca. 1830, da H., der havde lods om bord, i regnvejr med nedsat sigtbarhed befandt sig på Bilbao Red, sås på radaren ekkoet fra et andet skib, som senere viste sig at være M/S „MARAVILLA" af Cadiz. M., der var modgående, befandt sig i sin stb. side af løbet. Kort efter sås M. visuelt. Der afgaves 1 kort tone, og sejladsen fortsattes med maskinen gående

meget langsomt frem. Lidt senere, da afstanden til M. var 34 skibslængder, sås M. dreje bb. over, hvorved det røde sidelys forsvandt og det grønne sidelys kom til syne. Roret lagdes stb. over, og maskinen bakkedes med fuld kraft, men da H. befandt sig ca. 2 skibsbreder fra flod-siden kunne kursændringen til stb. kun blive ringe. Umiddelbart efter, da H. ikke længere gjorde fart, tørnede M. med sin bb. bov mod H.s bb. bov, hvorved H. pressesedes agterover, og M. svingede stb. over og tørnede med sin bb. låring mod H.s bov, hvorefter skibene ikke kunne komme fri af hinanden. Da H.s agterende herved kom tæt til en færge, der lå fortøjet til en pier, beordredes maskinen langsomt frem for ikke at tørne mod færgen. Der tilkaldtes slæbe-båd, og kort efter fortøjedes H.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

228. Ff. GR 6-218 af Fiskerådet, 10 B.R.T. På fiskeri ved Grønlands V.-kyst.

Tørnet isskose d. 20. dec. i Davisstrædet; *forlist.* (342)

Søforhør i Fiskerådet d. 28. dec.

Ved middagstid, da GR 6-218 befandt sig ca. 0,4 sm. V. for Ikardluorssuit, tørnede fartøjet med en fart af 6-7 knob mod en isskose, hvorved fartøjet sprang læk. Det indstrømmende vand stoppede motoren. Sejlene sattes, og det forsøgtes at sejle ind til Ikardluorssuit. Kl. 1230 forlod besætningen - 3 mand - fartøjet i redningsbåden og roede ind til en lille ø. Kl. ca. 1600 sank fartøjet.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen med isskossen skyldes, at denne ikke kunne ses i tide på grund af reflekser fra sollyset.

TØRNET UNDERVANDSHINDRING

229. SM. LISE-ESPE af København, 74 B.R.T. Bygget 1907 af eg. På rejse fra Stettin til Nexø med kul.

Tørnet undervandshindring d. 24. april i Østersøen; *forlist.* (103)

Politirapport dat. 24. april. Søforklaring og søforhør i Neksø d. 25. april.

Kl. ca. 0000, da L.-E. under en let NNV.-lig brise befandt sig i Østersøen ca. 12 sm. S.t.V. af Dueodde, tørnede skibet pludselig mod en undervandshindring. Ved kollisionen gik lyset ud, og der opstod en svær lækage i bb. side til maskinrummet. Kort efter gik motoren i stå. Der lænsedes med håndpumpen, men da vandet steg hurtigt, opsendtes nødraketter. Kl. ca. 0050 gik besætningen - 2 mand - i redningsbåden og ca. 0100 sank L.-E. Kl. ca. 0515 blev besætningen taget om bord på et fiskefartøj.

Anm. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anførte.

230. SM. LINNEA af Mariager, 90 B.R.T. Bygget 1918 af træ. På rejse fra Mariager til København med cement og kridt.

Tørnet undervandshindring; sprunget læk d. 16. juni i Kattegat.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 16. juni.

Kl. ca. 0400, da L. befandt sig i nærheden af Kattegat S. fyrskib, mærkedes et mindre stød i skibet. Kl. ca. 0600 opdagedes det, at der var trængt vand ind i maskinrummet. Kursen sattes mod Helsingør, hvortil skibet ankom kl. 0700. Ved hjælp af pumpemateriel fra land lænsedes skibet. En undersøgelse viste, at skibet var sprunget læk ved en nåd.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har tørnet en flydende genstand.

231. SM. JENS JUHL af Nykøbing M., 110 B.R.T. Bygget 1940 af eg og bøg. På rejse fra Menstad til Glyngøre med kalksalpeter.

Tørnet undervandshindring d. 9. nov. i Kattegat; *søgt nødhavn.* (264)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 13. nov. Søforklaring i Ålborg d. 14. nov.

Kl. ca. 2100, da J.J. under en frisk SSØ.-lig brise befandt sig ca. 8 sm. NNØ. for Hals Barre fyr, mærkedes et stød i skibet, og umiddelbart efter blev agterskibet tilsyneladende løftet lidt ud af vandet. Motoren blev straks stillet på langsomt frem, og skibet drejedes op i vinden. Da en undersøgelse viste, at motorens svinghjul arbejdede i vand, blev motoren stoppet og skibet opankret, hvorefter læsning med håndpumper blev påbegyndt. Da vandet i skibet vedblev at stige, tilkaldtes over radioen et bjærgningsfartøj, der kom til stede kl. ca. 2300 og tog J.J. på slæb mod land. D. 10. nov. kom endnu et bjærgningsfartøj til stede og satte en kraftig lænsepumpe om bord i J.J. Kl. ca. 0300 påbegyndtes bugsering af J.J. mod Ålborg, hvortil skibene ankom kl. 0940.

KÆNTRING

232. Ff. ÁSUR af Torshavn, 456 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På fiskeri i Det nordlige Atlanterhav.

Kæntret et d. 16. marts i Det nordlige Atlanterhav; forlist. (92)

Søforklaring i Torshavn d. 17. marts.

Kl. 1905, da Á. under en let SSV.-lig brise befandt sig på den N.-lige kant af Sandoy Bank, tog man en fangst på ca. 200 tons sild om bord gennem ladeporten i stb. side. Under dette arbejde friskede vinden op til frisk brise, og pludselig slog en sø ind gennem porten og fyldte dækket, hvorved skibet krængede stærkt stb. over. Fiskegrejerne kastedes los, og der pumpedes olie fra stb. til bb. tanke, men krængningen øgedes. Kl. 1908 udsendtes nødsignaler, og bådene gjordes klare. Kort efter, da Á. lå med stb. lønning i vandet, gik besætningen i bådene. Kl. 1945 sank Á på 61°58' N., 5°19' V. Besætningen – 16 mand – blev taget om bord på et andet fiskeskib.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at skibets stabilitet i den pludseligt opståede situation ikke har kunnet modvirke de ydre krængningsmomenter, der dels kan hidrøre fra den resterende fangst i noten langs skibssiden, og dels kan skyldes en momentan reduktion af begyndelsesstabiliteten som følge af indstrømmende vand.

233. Ff. BIOLOGEN af Skovshoved, 20 B.R.T. Bygget 1967 af eg. På rejse fra Skovshoved til Anholt.

Kæntret og sunket d. 18. maj i Kattegat; en mand omkommet. (116)

Søforklaring i København d. 24. maj.

Kl. ca. 2100, da B. under en NV.-lig kuling befandt sig ud for Anholt styrende NV. med Stensørekosten agten for tværs om stb. i ca. 1 sm. afstand, ændredes kursen til N. med fart ca. 4 knob. På denne kurs krængede B. stærkt til stb. og rettede sig først op igen, da kursen påny ændredes til NV. Da B. nåede den sydlige hvide fyrlinie i Anholt fyr, ændredes kursen til SØ. mod Anholt havn. Farten blev sat ned. Da B. ikke kunne styres med vinden agterind, besluttedes det at dreje bb. over op mod vinden. Inden denne manøvre var påbegyndt, krængede B. imidlertid stb. og kæntrede og sank 1½-2 sm. fra Anholt havn. 4 af de ombordværende reddede sig op i redningsflåden og blev senere samlet op af et andet skib, medens den 5. ombordværende, biologiasistent Svend Valdemar Jensen, forsvandt. B. er senere blevet hævet.

Anm. Undersøgelserne vedrørende årsagen til forliset er endnu ikke afsluttet.

234. M/Bgs. CASPAR af Kolding, 30 B.R.T. Bygget 1955 af stål. På bugseringsarbejde i Kolding Fjord.

Kæntret og sunket d. 14. aug. på Kolding Fjord. (192)

Søforklaring i Kolding d. 30. aug.

Kl. 1845, da C. under bugsering af M/S "MANGARELLA" af Gøteborg, der havde lods om bord, fra Kolding havn nærmede sig lystønden ved Drejensodde, hvor kursen skulle ændres til bb., fik føreren af C. ordre fra lodsens om at trække bb. over samt oplysning om, at M.s maskine ville blive stoppet. Farten var ca. 6 knob. Da slæbetrossen på dette tidspunkt var slæk, blev C.s maskine, der gik fuld kraft frem, sat på forceret frem samtidig med, at C. drejede 10-15° til bb. Herunder sakkede bugserbåden lidt i forhold til M., hvorved slæbetrossen totede voldsomt op og trak C. ud af kurs. C. krængede nu stærkt stb. over og kæntrede. Besætningen – 2 mand – blev straks taget om bord i en tililende pram. Skibet er senere hævet.

Anm. Ministeriet må antage, at kæntringen skyldes dels, at føreren af C. ikke i tide underrettede lodsens om bord i M. om, at farten var blevet for stor dels, at slipkrogen ikke blev udløst.

235. Ff. HANNE af Stubbekøbing, 3 B.R.T. Bygget 1966 af lærk og eg. På fiskeri i Østersøen.

Forlist d. 17. okt. i Østersøen; 1 mand omkommet. (330)

Politirapport dat. 17.-21. okt.

Kl. ca. 0430 afsejlede H. under en S.-lig kuling fra Stubbekøbing for at drive fiskeri i farvandet Ø. for Præstebjerg Rev S. for Hestehoved fyr. Da fartøjet ikke var returneret kl. 1600, iværksattes en eftersøgning, der var forgæves. D. 18. okt. kl. 1100 blev H.s fiskeredskaber fundet på havbunden ca. 1 sm. Ø. for den røde 1-kost ved Præstebjerg Rev. Kl. ca. 1300 fandtes H. strandet med bunden i vejret ca. 2 km V. for Klintholm havn. Føreren – fiskeskipper Willy Madsen af Stubbekøbing – der var alene om bord, er senere fundet druknet.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

236. Ff. NJARDLINGUR af Hosvik, 54 B.R.T. Bygget 1930 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Torshavn til fiskeplads i Nordatlanten.

Kæntret d. 17. okt. i Nordatlanten; forlist; 1 mand omkommet. (251)

Søforklaring i Klaksvik d. 19. okt.

Kl. ca. 0000 passerede H. under en svag S.-lig brise med rolig sø Kallur, hvorefter der

styredes N. Kl. ca. 0600, da skibet befandt sig ca. 40 sm. N. for Kallur, sprang vinden om til NNØ-lig storm med hård sø og sne, hvorfor farten mindskedes, og skibet drejedes under. Kl. ca. 0630 skyllede en brådsø ind over skibet forude om stb. Ruderne i styrehuset knustes og styrehus og bestiklukaf fyldtes med vand, hvorefter skibet fik slagside til bb. Det forsøgtes at rette skibet op ved at forøge farten, men dette lykkedes ikke, formentlig fordi sildegarnene, der var skyllet over bord, var kommet i skruen. Slagsiden øgedes stadig, og det antoges, at 50 tønder salt, som lå i lastrummet, var faldet ud i bb. side. Da agnskuret om bb. var under vand, blev gummiredningsflåden sat i vandet. Da man antog, at hele besætningen – 10 mand – var om bord i redningsflåden, lå N. så dybt, at kun masterne og det øverste af styrehuset var synlig, hvorefter gummiredningsflåden kastedes los. Det viste sig nu, at fisker Jens Jacob Hansen af Langasandi, der havde opholdt sig i styrehuset, og som sidst var set på båddækket agter, ikke befandt sig i redningsflåden, og man så ham ikke senere, hvorfor han må antages at være druknet. D. 18. oktober kl. 1925 blev de skibbrudne taget op af et britisk fiskefartøj på 62°35' N., 7°01' V. og indbragt til Klaksvik.

Anm. Ministeriet må antage, at kæntringen skyldes vejrforholdene, muligvis i forbindelse med, at fartøjets saltbeholdning har forskubbet sig.

237. M/S BUCCANEER af Svendborg, 429 B.R.T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Rotterdam til Aberdeen med ammonium sulfat.

Kæntrret d. 3. nov. i Nordsøen. (258)

Søforklaring i Svendborg d. 7. nov.

D. 2. nov. kl. 1000 afgik B. fra Rotterdam. Kl. 1200 passeredes under en stiv SV.-lig kuling med høj sø Maas lystønde, hvorefter der styredes 310° dv. Kl. 1400 ændredes kurs til 270° dv. Kl. 1800, da vind og sø fortsat tiltog i styrke, ændredes kursen N.-over for at opnå mulighed for at dreje skibet under samtidig med, at farten reduceredes. Kl. 2300 mærkedes en svag bb. slagside. D. 3. nov. kl. 0000, da vinden var frisket til orkanagtig storm, konstateredes en betydelig bb. slagside. En undersøgelse viste, at ladningen i den forreste del af lastrummet ikke havde forskubbet sig, ligesom ballasttanke og rendestene var tomme. Kl. 0045 tilkaldtes assistance over radioen, ligesom redningsmidlerne blev klargjort. Kl. 0145 opnåedes radiokontakt med et bjærgningsfartøj. Kl. 0310, da slagsiden var øget til 25°, udsendtes nødsignal over radioen. Kl. 0510, da B.s slagside var øget til ca. 45°, kom bjærgningsfartøj et til stede, og det konstateredes, at bugsering af B. var umulig, hvorfor besætningen – 8 mand – forlod B. i en gummiredningsflåde og blev taget om bord i bjærgningsfartøjet. Kl. 0530 sank B.

238. M/Bgs. URD af Kalundborg, 82 B.R.T. Bygget 1932 af stål. På bugserarbejde i Nakskov Fjord.

Kæntrret d. 4. dec. i Nakskov Fjord; *1 mand omkommet*. (301)

Søforklaring i Nakskov d. 7. dec. Strandingsindberetning dat. 11. dec.

Kl. 1240 modtog U. under en jævn til frisk NV.-lig brise en nylontrøse fra bb. panamaklys på et stort motorskib. Trossen fastgjordes på U.s slæbekrog, hvorefter U. med slæk slæber sejlede parallelt med og på bb. side af motorskibet, således at U.s stævn var ud for motorskibets agterende. Skibenes fart var ca. 3 knob. Da den røde et-kost S. for Knølen passeredes, skar U. langsomt ud fra motorskibet, og en sø tvang U.s stævn længere til bb. end føreren havde tænkt sig, hvorefter roret blev lagt hårdt stb., og motoren, der gik langsomt frem, beordredes halv kraft frem og kort efter fuld kraft frem. Da U. syntes at lystre roret, beordredes motoren atter halv kraft frem. U.s stævn faldt nu igen til bb., og motoren beordredes forceret fuld kraft frem. Samtidig totnede slæbetrossen, der viste lidt foran for tværs om stb. fra U. Det forsøgtes at lade slæbetrossen gå, men udløserwiren brast, og umiddelbart efter, kl. ca. 1300, blev U. af slæbetrossen krænget så langt over til stb., at skibet kæntrade og sank. Føreren og 2 mand af besætningen reddede sig op i skibets mast, der ragede ca. 2 m over vandet, medens den 4. ombordværende – maskinchef Hans Christian Nielsen af Nakskov – druknede. De overlevende blev taget op af en redningsbåd fra en anden assisterende slæbebåd. D. 11. dec. blev U. hævet og indbragt til Nakskov.

SPRUNGET LÆK

239. Ff. KAREN KJELDSEN af Skagen, 27 B.R.T. Bygget 1919 af eg og bøg. På fiskeri i Kattegat.

Sprunget læk og sunket d. 3. jan. i Kattegat. (1)

Søforklaring og søforhør i Grenå d. 4. jan.

Kl. ca. 1800, da K.K. under en let til jævn brise med rolig sø befandt sig ved lystønden i punkt 5 i rute 37, gik motoren i stå, og det viste sig, at der i motorrummet stod vand op til

dørken. Der pumpedes med håndpumpen, men vandet vedblev at stige og trængte også ind i lastrummet. Da akkumulatorbatteriet kom under vand, gik lyset ud og radioanlægget op-hørte med at virke. Da $\frac{1}{2}$ time senere krængede K.K. 25–30°, og besætningen – 2 mand – gik i gummiredningsflåden, hvorefter K.K. formodes at være sunket. Kl. ca. 2130 blev de skibbrudne taget op af et forbigående skib.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til, at fartøjet sprang læk.

240. M/S BETTANN af Tuborg havn, 299 B.R.T. Bygget 1961 af stål. På rejse fra Par til Brake med porcelænsjord.

Sprunget læk d. 17. jan. i Den engelske Kanal; *forlist*. (8)

Søforklaring i Portsmouth d. 20. jan. Søforhør i København d. 26. jan.

Kl. ca. 1130, da B. under en frisk S.-lig brise befandt sig ca. 15 sm. S. for St. Catherine's Point konstateredes det, at der stod vand op til svinghjulet i maskinrummet. Da vandet af svinghjulet kastedes over på den elektriske hovedtavle, blev motoren stoppet, hvorefter lænsning påbegyndtes med ballastpumpen, som imidlertid ikke kunne suge. Da heller ikke den tvunget trukne lænsepumpe kunne lænse, forsøgte det at adskille sugerør og ventiler. Det forsøgte endvidere at lænse med pøse, men uden resultat. D. 18. jan. kl. ca. 1000 affyredes nødraketter, hvorefter B. kl. 1030 blev taget på slæb af et krigsskib og bugseret til St. Helen's Bay, hvor skibet ankredes op kl. ca. 1800. Umiddelbart efter sattes pumper fra et bjærgningsfartøj om bord og lænsning påbegyndtes. Kl. ca. 2200, da vinden var frisket til en stiv Ø.-lig kuling, blev lænsningen afbrudt og B. blev taget på slæb af bjærgningsfartøjet. Kl. ca. 2300 blev den pullert, hvortil slæbetrossen var fastgjort, revet op af dækket, hvorfor der på ny ankredes. D. 19. jan. kl. ca. 0430 blev 5 mand af besætningen taget ombord i en redningsbåd fra land, mens føreren forblev ombord. Kl. ca. 0800 blev der på ny sat pumpe-materiel om bord i B. og lænsning påbegyndtes. Kl. ca. 0900 blev skalkningen i bb. side af lugen slået op, og i løbet af kort tid fik skibet kraftig slagside. Kl. 0920 blev lænsningen afbrudt, og føreren forlod skibet, som kort efter krængede helt over og sank.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke, at forliset skyldes havari på skanseklædningen og derved på et luftrør ved denne eller indtrængen af vand gennem en defekt kontraventil.

241. Ff. GØTE af Hirshals, 39 B.R.T. Bygget 1960 af eg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen.

Sprunget læk d. 23. jan. i Nordsøen. (75)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 1. marts.

Kl. ca. 0745, da G. under en stiv kuling med høj sø var på rejse fra en fiskeplads på Fladen Grund, brød en høj sø ind over fartøjets stævn, hvorved forskibet blev slået læk, og lukafet fyldtes med vand, som man forgæves forsøgte at pumpe ud. Rejsen fortsattes til Egersund under ledsagelse af et andet fiskefartøj, der radiotelefonisk var blevet tilkaldt.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

242. Ff. JANE BONNE af Skagen, 33 B.R.T. Bygget 1943 af træ. På fiskeri i Nordsøen.

Sprunget læk d. 30. jan. i Nordsøen. (207)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 17. marts.

Kl. ca. 0630, da J.B. under en hård storm befandt sig ca. 100 sm. SØ. for Lerwick, slog flere kraftige søer ind over skibet. Kort efter konstateredes, at lukafet var halvt fuld af vand. Der lænsedes i ca. 3 timer, hvorefter der sejledes mod land. Kl. ca. 1400 kom et andet skib til stede og ledsagede J.B. til Lerwick, hvortil skibene ankom d. 31. kl. ca. 1400.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har arbejdet sig læk i søen.

243. M/S ELSE PRIESS af Nykøbing Mors, 299 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Hamburg til Scarborough med magnesit i sække.

Sprunget læk og forlist d. 23. feb. i Nordsøen; *8 omkomne*. (56)

Søforhør i Nykøbing Mors d. 30. marts.

Kl. ca. 1500, da E.P. under en SV.-lig storm med kraftig sø lå underdrejet i Nordsøen ud for øen Borkum, konstateredes det, at lønning og skanseklædning var slået løs, at nogle pejlerør var brækket, og at der kom vand i ballasttankene. Føreren anmodede over radioen om omgående assistance. Kl. ca. 2000 meddelte føreren, at den øjeblikkelige fare var drevet over, og at han agtede at søge læ under øen Borkum. Kl. ca. 2220 udsendte E.P. nødsignal og meddelte, at skibet lå med svær slagside og vand i maskinrummet. D. 24. feb. bjærgedes ligene af to dæksdrengene og ungdokken og den 25. feb. bjærgedes liget af styrmandens hustru. Da der ikke siden er hørt eller set noget til skibet, må dette antages at være forlist.

Anm. De omkomne var: Skibsfører Egon Reinhardt Poulsen, styrmand Svend Åge Larsen, ungdok Willy Elling Petersen, dæksdrengene Søren Jens Juel Mikeisen, Erik Freddy Larsen, Lindy Nielsen og Erik Frank Jensen, samt styrmandens hustru, Yelva Larsen.

244. SM. ZITA af Lemvig, 236 B.R.T. Bygget 1923 af træ. På rejse fra Reke til Lemvig med stennel.

Sprunget læk d. 2. april i Nordsøen; *forlist*. (86)

Søforklaring i Lemvig d. 6. april.

Kl. ca. 1240, da Z. under en S.-lig kuling befandt sig i Nordsøen opdagedes det, at hovedmotorens svinghjul gik i vand. Lænsning blev straks påbegyndt med lænsepumpe og håndpumpe. Da vandet fortsat steg, tilkaldtes hjælp over radioen. Kl. ca. 1700 kom et rednings-skib til stede, og en motorpumpe blev sat om bord. Kl. ca. 1800 kom en bugserbåd til assistance, og kl. ca. 1900 påbegyndtes bugseringen. Kl. ca. 1920 skønnedes det, at Z. ikke ville kunne holde sig flydende, og besætningen på tre mand blev taget om bord i bugserbåden. Kl. ca. 1940 sank Z. på positionen 293° rv. ca. 16 sm. af Hanstholm.

Anm. Ministeriet må antage, at lækagen skyldes, at skibet har arbejdet sig læk i søen.

245. Ff. MARTHA af Frederikshavn, 13 B.R.T. Bygget 1930. På rejse fra Hirshals til Aså i ballast.

Sprunget læk d. 19. april i Skagerrak; *sunket d. 20. april*. (111)

Søforklaring i Hjørring d. 3. maj.

Kl. ca. 1400 afsejlede M. under en frisk SØ.-lig brise med let dis fra Hirshals. Kl. ca. 2000 sprang vinden om i SSV., og på dette tidspunkt, da vanddybden var 5-6 favne, mærkedes nogle rystelser i skibet. Kl. 2030 opdagedes det, at fartøjet var sprunget læk forude om stb. under vandlinien. Motoren kobledes fra, og der lænsedes med motor- og håndpumper. Lækagen stoppedes delvis med et vattæppe. Senere friskede vinden til stiv kuling, og M. drev ud fra kysten. Der opsendtes raketter og sendtes nødsignal med projektør. D. 20. april kl. ca. 0100, da forskibet var under vand, blev M. taget på slæb af et andet fiskefartøj, men kort efter sprængtes skottet til motorrummet, hvorefter fartøjet sank ca. 7 sm. NØ. af Skagen, efter at føreren, der var alene om bord, var taget om bord i det andet fartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes, at fartøjet har tørnet drivende gods, eller at det har arbejdet sig læk i søen.

246. Ff. NORDJYDEN af Skagen, 40 B.R.T. Bygget 1945 af træ. På rejse fra fiskeplads på Fladen Grund til Skagen.

Sprunget læk d. 5. maj i Nordsøen; *sunket*. (119)

Søforklaring i Skagen d. 11. maj.

Kl. ca. 0930, da N. under en ØSØ.-lig kuling med byger og hård sø befandt sig i Nordsøen med maskinen gående halv kraft frem, blev fartøjet ramt af en styrtsø. N. krængede bb. over, men rettede sig op igen. Kort efter konstateredes det, at fartøjet tog vand ind forude og i lastrummet. Det forsøgtes at lænse med pumper og pøse, men da vandet fortsat steg, besluttedes det at tilkalde assistance over radioen. Kl. 1150 blev besætningen taget om bord i en trawler, der var kommet til stede, og kl. 1350 sank N. på 48 favne vand.

Anm. Ministeriet må antage, at fartøjet er blevet slået læk af styrtsøen.

247. Ff. VIVI MAIBRITT af Esbjerg, 68 B.R.T. Bygget 1959 af eg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Sprunget læk d. 29. maj i Nordsøen; *forlist*. (132)

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 2. juni.

Kl. ca. 0345, da V.M. under en svag SSØ.-lig brise med svær uregelmæssig dønning befandt sig i Nordsøen, opdagedes det, at kabelrummet var halvt fyldt med vand. Trods uafbrudt pumpning med håndpumpen steg vandet langsomt i skibet, og der tilkaldtes hjælp over radioen. Kl. ca. 0500 kom et andet fiskefartøj til stede. Lidt senere, da forskibet var under vand, gik besætningen - 3 mand - i gummiredningsflåden og blev taget om bord på det andet fiskefartøj. Kl. 0530 sank V.M. på 54°45'N., 16°12'Ø.

Anm. Ministeriet må antage, at fartøjet har arbejdet sig læk i søen.

248. SM. DANA af Assens, 75 B.R.T. Bygget 1936 af eg og bøg. *Sprunget læk* d. 2. juli i Odense havn. (147)

Søforklaring i Odense d. 5. juli.

Kl. 1130 fortøjedes D. i Odense havn. Kl. ca. 1300 pejledes last- og maskinrum, som begge fandtes at være læns. D. 3. juli kl. 0100 opdagedes det, at skibet lå dybere. En undersøgelse viste, at der stod vand i maskinrummet til 2" under dørkpladen. Kort efter lænsedes skibet ved hjælp af pumpemateriel fra land.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til, at skibet sprang læk.

249. M/S GERD af Esbjerg, 143 B.R.T. Bygget 1913 af stål.

Sprunget læk og sunket d. 11. juli i Esbjerg havn. (180)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 12. juli.

Kl. 0530, da G. lå fortojet i Esbjerg dokhavn, sank skibet, der var delvis lastet med ral. Efter bjærgningen blev skibet d. 18. juli sat på bedding, hvor det viste sig, at lækagen skyldtes, at skibets sugerør havde bøjet en på bb. skibsside påsvejset beskyttelsesplade, hvorved denne havde revet et ca. 5 cm² stort hul i klædningen.

Anm. Årsagen til lækagen fremgår af det ovenfor anførte.

250. M/S SKANSEODDE af Fredericia, 772 B.R.T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Fowey til Kotka med kaolin.

Sprunget læk d. 22. sept. i Østersøen. (225)

Søforklaring i Frederikshavn d. 6. okt.

Kl. 1130, da S. i stormfuldt vejr med meget svær sø befandt sig ca. 14 sm. SSØ. af Møns fyr, konstateredes vand i agterlasten. Da vandet trods pumpning vedblev at stige, søgtes ind til Fakse Ladeplads, hvor skibet lænsedes med pumper fra land. Senere sejlede S. til København, hvor det viste sig, at der var opstået en lækage på forkant af 3-lugen.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

251. Ff. EVA THINNESEN af Esbjerg, 59 B.R.T. Bygget 1935 af eg. På fiskeri i Nordsøen.

Sprunget læk d. 14. okt. i Nordsøen; *forlist*. (243)

Søforklaring i Esbjerg d. 20. okt.

Kort efter midnat, da E.T. på positionen 59°10'N., 0°10'Ø. under en hård SV.-lig kuling drev for vinden med motoren igang, gik lyset ud. En undersøgelse viste, at dynamoen var i uorden. Fra kl. 0400 til kl. 0500 lænsedes der. Kl. 0700 påbegyndtes reparation af dynamoen. Under arbejdet opdagedes det, at der var en del vand i maskinrummet. Lænsepumpen sattes igang, men ved strømtilslutning gik alarmklokken igang, hvilke angav, at lænsepumpen ikke kunne klare opgaven. Håndpumpen sattes derefter til. Kl. 0830 gik maskinen i stå som følge af det indtrængende vand. Der tilkaldtes hjælp over radioen, men den opgivne position var usikker som følge af den utilstrækkelige strømforsyning. Kl. 1100 ophørte håndpumpen med at virke. Da vandet stod ca. 3/4 m under dækket blev gummiflåden gjort klar. Kort efter kom et andet fiskefartøj til stede og oplyste, at hjælp var undervejs. Kl. 1200 forlod besætningen – 3 mand – fartøjet i gummiflåden og blev taget om bord på det andet fiskefartøj. Kl. 1220 sank E.T. på 59°05'N., 0°44'Ø.

Anm. Ministeriet må antage, at fartøjet har arbejdet sig læk i søen.

252. Ff. UNNI af Esbjerg, 40 B.R.T. Bygget 1941 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Sprunget læk d. 25. okt. i Nordsøen; *forlist*. (255)

Søforklaring i Esbjerg d. 1. nov.

Om morgenen afsejlede U. under en hård SSV.-lig kuling fra en fiskeplads på Fladen Grund. Kl. ca. 2030 blev den elektriske belysning svagere, og en undersøgelse viste, at søvand var trængt ind i motorrummet, hvor vandet stod 3–4 cm over svinghjulets underkant. Dækslasten af fisk kastedes over bord, og der lænsedes med motor- og håndpumpe, men vandet steg stadig, og over radiotelefonen tilkaldtes assistance. Kl. 2035 gik motoren i stå. Kl. 2200 ankom det tilkaldte fiskefartøj, og da vandet stadig steg i motorrummet, gik besætningen – 3 mand – i gummiredningsflåden og blev taget op af det andet fartøj. D. 26. okt. kl. 0005 sank U. på 58°10'N., 1°43'Ø.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes, at skibet har arbejdet sig læk i søen.

253. Ff. SELENE af Esbjerg, 46 B.R.T. Bygget 1960 af eg. På fiskeri i Nordsøen.

Sprunget læk d. 16. nov. i Nordsøen; *sunken*. (279)

Søforklaring i Esbjerg d. 24. nov.

Kl. ca. 0715, da S. under en stiv NNV.-lig kuling med høj sø befandt sig på Fladen Grund, gik alarmeren for vand i gang, og en undersøgelse af maskinrummet viste, at vandet stod op til dørken. Lænsning påbegyndtes, og der opnåedes forbindelse med Ff. „IMAC“ af Esbjerg og med Ff. „KIRSTINE ELISABETH“ af Esbjerg. Fra sidstnævnte fartøj sendtes en mand om bord i S. for at hjælpe med at trække sejl under kutteren. Dette lykkedes, men det hjalp ikke. Der fortsattes med at lænse, indtil agterstævnen kl. ca. 1400 var under vand, hvorefter besætningen gik i gummiflåden, hvorfra den blev taget om bord i Ff. „IMAC“. Ca. 20 minutter efter at besætningen var gået fra borde, sank S.

Anm. Ministeriet må antage, at S. har arbejdet sig læk i søen.

254. Ff. NØRKLIT af Thyborøn, 12 B.R.T. Bygget 1933 af træ. På rejse fra Thyborøn til fiskeplads i Nordsøen.

Sprunget læk; sunket d. 23. nov. i Nordsøen. (312)

Søforklaring i Lemvig d. 19. dec.

Kl. 1250 afgik N. under en let NV.-lig brise fra Thyborøn havn. Kl. 1310, da fartøjet befandt sig ud for høfte 60, ramtes det af en svær sø og sprang læk. Kort efter gik motoren i stå som følge af indtrængende vand. Et tililende fiskefartøj kastede en trosse over til N., men straks efter sank fartøjet. Besætningen – 1 mand – sprang om bord på det andet fiskefartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at N. er slået læk af søen.

MASKINHAVARI

255. M/S ELSE A-P af Odense, 300 B.R.T. Bygget 1966 af stål. På rejse fra Santander til Antwerpen med stykgods.

Motorhavari d. 19. jan. i Biscayabugten. (16)

Søforklaring i Bilbao d. 24. jan. og i Ålborg d. 11. aug.

Kl. 1845, da E.A-P befandt sig ca. 6 timers sejlads fra Santander, gik hovedmotoren pludselig i stå. En undersøgelse viste, at der var kommet vand i motorens luftindsugning. Trods flere forsøg lykkedes det ikke igen at starte hovedmotoren. D. 20. jan. kl. 2025 blev skibet taget på slæb af en tilkaldt slæbebåd. D. 21. jan. kl. 0620 ankom E.A-P til Erandio.

Anm. Ministeriet må antage, at motorstoppet skyldes den omstændighed, at der var fyldt ballastvand i maskinlasten, at vandet fra en ferskvandstank ved et uheld var løbet ud i maskinrummet, og at den tvunget trukne lensepumpe var sat ud af funktion.

256. M/S STAINLESS TANKER af København, 500 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Billingham til Valencia med formol.

Maskinhavari d. 8. feb. i Atlanterhavet. (43)

Politirapport dat. 24. maj.

Kl. 1245, da S.T. under en jævn Ø.-lig brise befandt sig på 36°12'N., 6°30'V., stoppede hovedmotoren. Det viste sig, at stempel og cylinderforing på cylinder nr. 5 var knust, stødstang til samme cylindres udstødningsventil bøjet, og krumtapdøre til cylinder nr. 5 og 6 samt krumtaphus mellem cylinder nr. 4 og cylinder nr. 6 var knuste. Kl. 1345 blev S.T. taget på slæb af et andet skib. Kl. 1450 sprang slæbetrossen, men forbindelsen blev straks genoprettet. Kl. 2135 ankrede på Gibraltar Red.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til maskinhavariet.

257. Ff. KETTY af Frederikshavn, 20 B.R.T. Bygget 1907 af træ. På fiskeri i Skagerrak. *Maskinhavari* d. 14. feb. i Skagerrak; *sunket; forlist*. (53)

Søforklaring d. 20. feb. i Frederikshavn.

Kl. 1900, da K. under en svag Ø.-lig brise med klart vejr befandt sig ca. 28 sm. NV.t.N. af Skagen, sattes kursen mod Skagen. 10 minutter senere gik motoren i stå. En undersøgelse viste, at der var en del vand og urenheder i vandsamleren. Det forsøgte flere gange forgæves at starte motoren igen. Efter 5–6 forsøg startede motoren og løb løbsk. Efter ca. 3 minutters forløb lykkedes det at stoppe motoren. Under motorens kørsel med stort omdrejningstal begyndte vandet at trænge ind i motorrummet. Det forsøgte at stoppe lækagerne med tøj og brædder, men kl. 2140 sank fartøjet, efter at besætningen – 2 mand – var gået om bord i et andet fartøj.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til, at motoren gik i stå.

258. SM. AMIGO af Lemvig, 140 B.R.T. Bygget 1918 af eg. På rejse fra Porsgrunn til Vejle med kalksalpeter.

Motorhavari d. 7. april i Kattegat. (95)

Søforklaring i Vejle d. 18. april.

Kl. 1410 afsejlede A. fra Frederikshavn. Kl. 1515, da skibet under en frisk NØ.-lig brise befandt sig ca. 5 sm. SSØ. for Frederikshavn, bemærkedes en mislyd fra motoren, som stoppedes. En undersøgelse viste, at agterste krumtappleje var smeltet. A. blev af et tilkaldt fiskefartøj slæbt til Frederikshavn, hvor det yderligere viste sig, at agterste plejlstang samt midterste hovedleje var beskadiget.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke den mulighed, at havariet skyldes, at der er kommet vand i smøreolien.

259. M/S ANNE MARINA af København, 300 B.R.T. Bygget 1966 af stål. På rejse fra Amsterdam til Porlakshöfn med majs.

Maskinhavari d. 22. april i Det nordlige Atlanterhav. (107)

Søforklaring i Reykjavik d. 2. maj.

Kl. 0700, da A.M. under en frisk NNV.-lig brise befandt sig på 61°31'N., 13°07'V. gik motoren i stå. En nærmere undersøgelse viste, at det agterste leje til blæsertrækkets forlagsaksel var helt ødelagt, idet flere ruller var knuste. D. 23. kl. 1535 kom skibet under en stiv til hård SSØ.-lig kuling under bugsering af trawler „ALDEBARAN“ af Bremen mod Reykjavik. Kl. 2200 under en jævn SV.-lig brise knækkede den ene slæbewire. D. 24. kl. 0215 blev bugseringen genoptaget med A.M.s ankerkæde i forhånd. Om eftermiddagen under en V.-lig storm sprang slæbeforbindelsen igen. Under manøvrerne for at genoprette slæbeforbindelsen, tørnede A. med sin stævn mod A.M.s bb. side foran broen, hvorved lønningslisten knækkede, skanseklædningen bøjedes ind over en strækning af 8–9 favne og barkholtsrangen bøjedes i en længde af ca. 50 cm ind over dækket, hvorved der opstod en mindre lækage. Kl. 2015 fortsattes bugseringen. D. 25. kl. 0130 brast slæberen igen. Kl. 0600 genoptoges bugseringen. Kl. 1410 ankom skibene til Vestmannaeyjum yderred. Kl. 1630 var A.M. fortøjet i havnen. D. 28. kl. 0945 afgik A.M. fra Vestmannaeyjum. Kl. 1000, da motorens omdrejningstal sattes op, varmede det reparerede leje hurtigt, hvorefter skibet atter slæbtes ind i havnen. D. 30. kl. 0005 afgik A.M. fra Vestmannaeyjum til Thorlakshöfn, hvortil skibet ankom kl. 0615.

260. SM. AMIGO af Lemvig, 140 B.R.T. Bygget 1918 af eg. På rejse til Helsingør med sylopal.

Motorhavari d. 30. april i Kattegat. (114)

Søforklaring i Løgstør d. 17. maj.

Kl. ca. 1400 afsejlede A. under en jævn V.-lig brise fra Hals. Kl. ca. 1730 begyndte motoren at gå uregelmæssigt. Motoren standsedes, hvorefter det konstateredes, at et krumtapleje var brændt sammen. Kl. ca. 2100 kom et over radioen tilkaldt fiskeskib til stede og tog A. på slæb til Grenå, hvortil skibene ankom d. 1. maj kl. ca. 0245.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes, at et smørerør i krumtaphuset var knækket ved en omløber, således at krumtapslejet ikke fik tilført olie.

261. M/S POLO af Klakksvik, 208 B.R.T. Bygget 1921 af eg.

Motorhavari d. 5. juni i Torshavns havn; *kollideret og grundstødt*. (190)
Rapport fra statens skibstilsyn dat. 29. juni.

Kl. 1000, da P. i Torshavns havn var ved at fortøje uden på M/S „GERDA RARBERG“ af Tårnbæk, løsnedes et kardanled i overføringen fra styrehuset til motorens regulator, hvorefter motorens omdrejningstal ikke kunne formindskes fra styrehuset. Forinden det lykkedes at stoppe motoren, tørnede P. med stævnen mod G.R.s stb. låring, hvorefter skibet gled på grund i Østhavnen. P. kom senere flot ved fremmed hjælp. Der opstod mindre skader på P.s forstævn.

262. M/S BELLAN af Odense, 414 B.R.T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra Thyborøn til Kalundborg i ballast.

Maskinhavari d. 18. okt. i Store Bælt. (232)

Søforklaring i Kalundborg d. 20. okt.

Kl. 2210, da B. under en SV.-lig kuling befandt sig i Store Bælt N. for Røsnæs Puller, mærkedes hårde stød, hvorefter maskinen stoppede. En nærmere undersøgelse viste, at skylleluftpumpens plejlstang var beskadiget. Da skibet var drevet i læ af Røsnæs Puller, ankredes med Røsnæs Puller i rv. 240° og Røsnæs fyr i rv. 160°. D. 19. kl. 0155 kom B. under bugsering mod Kalundborg, hvortil skibene ankom kl. 0410.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes materialetræthed.

263. Ff. MARTINE BANK af Esbjerg, 112 B.R.T. Bygget 1955.

Motorhavari d. 29. nov. i Esbjerg havn. (323)

Søforklaring i Esbjerg d. 27. dec.

Kl. ca. 1100, da M.B., der netop var udlosset, og hvis motor i ca. 2 timer havde gået i tomgang, lå i havnebassinet, sattes motorens omdrejningstal op for at bakke skibet ud af bassinet. Herunder løb motoren løbsk, og der hørtes 4 eksplosioner, hvorefter motoren gik i stå. Skibet slæbtes ind til kajen, og en undersøgelse viste, at motoren var sprængt. Kogende olie og motorens kølevand flød i motorrummet.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at dampe af smøreolie forurenede af brændolie er trængt op mellem fastkoksede stempelringe og cylindervægge og har deltaet i forbrændingen, hvorefter et varmtløbet leje eller gennemslag fra et forbrændingskammer har forårsaget en smøreolieeksplosion.

264. M/S BUUR af Randers, 299 B.R.T. Bygget 1911 af stål. På rejse fra St. Nazaire til Helsinki med tin.

Maskinhavari d. 29. og 31. dec. i Nordsøen; *søgt nødhavn*. (334)

Søforklaring i Lübeck d. 19. jan. 1968.

Kl. 0810, da B. under en stiv NV.-lig kuling befandt sig ca. N. for N-Hinder fyrskib med motorens cylinder nr. 2 koblet fra, begyndte cylinder nr. 3 at banke. Denne cylinder blev ligeledes koblet fra, og kursen blev sat på Hoek van Holland. Kl. 1000 blev yderligere cylindrene nr. 4 og 5 koblet fra, hvorefter sejladsen fortsattes på motorens cylindre nr. 1 og 6, indtil et tilkaldt fiskeskib kl. 1430 tog B. på slæb og bugserede det til Zeebrugge, hvortil skibene ankom kl. 2030. Efter endt reparation af motorens knastaksel fortsattes rejsen d. 30. dec. kl. 2130. D. 31. dec. kl. 1115 konstateredes det, at hovedmotoren gik ujævnt. En undersøgelse viste, at temperaturen på udstødningsgassen fra cylindrene nr. 5 og 6 var ca. 250° højere end temperaturen på udstødningsgassen fra de øvrige cylindre, hvorfor kursen blev sat på Ymuiden med motoren gående for halv kraft. Kl. 1730 ankom B. til Ymuiden, hvor det viste sig, at en styrebolt til knastakselen var knækket.

Anm. Årsagen til maskinhavariet fremgår af det ovenfor anførte.

ANDRE HAVARIER

265. M/S ABELONE af Marstal, 143 B.R.T. Bygget 1916 af stål.

Havareret d. 6. jan. ved Aalborg Portland-Cementfabrik. (81)

Søforklaring i Ålborg d. 30. marts.

Kl. ca. 0720, da A. i stille vejr lå fortøjet ved tværkajen mellem Kul- og Cementkajen ud for cementfabrikken Rørdal, kom skibet i voldsom bevægelse og huggede flere gange hårdt mod kajen, hvorved der opstod indtrykning i skanseklædningen om stb., og 3 skandækstøtter beskadigedes.

Anm. Årsagen til havariet angives at være bølger frembragt af et forbisejlende skib.

266. Ff. SINIKA af Hirshals, 42 B.R.T. Bygget 1944 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

Havareret d. 21. jan. i Nordsøen; *1 mand omkommet*. (1)

Søforklaring og søforhør i Hirshals d. 9. feb.

Kl. ca. 2000, da S. under en stærk Ø.-lig storm med svær sø befandt sig ca. 60 sm. Ø.t.N. af Peterhead og med langsom fart holdt V.-over, brød en svær sø ind over fartøjet, som lagde sig på siden. Da fartøjet rettede sig op, var styrehuset revet over bord, og rorsmanden – fisker Jørgen Hansen af Hirshals – var forsvundet. S., der var sprunget læk og havde lidt forskellig ovenbords skade, eftersøgte i ca. 1 time forgæves den forsvundne. D. 22. jan. kl. ca. 0200 blev S. taget på slæb af et andet fiskefartøj og senere indbragt til Peterhead.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes vejrforholdene.

267. Ff. NOLSOYAR PALL af Torshavn, 312 B.R.T. Bygget 1962 af stål. På rejse fra Torshavn til Grønland i ballast.

Havareret d. 26. marts i Nordatlanten; *4 mand omkommet; søgt nødhavn*. (111)

Søforhør i Torshavn d. 30. marts.

Kl. 1755, da N.P., der havde 115 tons salt om bord, under en hård NØ.-lig kuling med diset vejr befandt sig på Loran-position 1L7–3310, 1L6–2780, tog skibet, der styrede rv. 262°, og som sejlede med langsom fart, en sø ind over stb. låring. N.P. blev liggende med 70° bb. krængning, og det viste sig, at en redningsbåd samt redningskranse, bb. lanterne, luftventiler og røghætter m. m. var skyllet over bord, samt at en luge i stb. agnskur samt begge lugerne i agterenden var sprængt. Endvidere var dørene til styrehuset sprængt, og manøvrehandtagene for motoren var revet løs, så at motoren ikke kunne manøvreres fra broen. Ved havariet var skruen ydre indgriben blevet koblet fra, og skibet kom til at ligge med stb. side til vinden. Bb. gummiredningsflåde var faldet over bord og flød oppustet på siden af skibet, fastholdt af en line. Kl. 1810 opnåedes forbindelse med Torshavn Radio, der overtog ledelsen af nødtrafikken. Bb. gummiredningsflåde rev sig løs fra skibet og drev bort. Stb. gummiredningsflåde blev sat i vandet, og 4 medlemmer af besætningen gik i flåden. I motorrummet var det nu lykkedes at få koblet skruen til, og skibet lagdes op i vinden, der nu var tiltaget til stærk NØ.-lig storm. Fanglinen til stb. gummiredningsflåde sprængtes, og flåden drev væk med de 4 mand, der ikke senere er fundet, og som må antages at være omkommet. Bb. vand- og olietanke lænsedes, hvorved slagsiden formindskedes til ca. 45°. Kl. ca. 2200 kom en trawler til stede. Den 27. marts ved dagry lempedes saltet, der havde forskudt sig i lasten, hvorved N.P. kom på ret køl, og skibet, der ikke var i stand til at avancere, holdtes op i vinden. Den 28. marts påbegyndtes sejladsen mod Torshavn, hvortil N.P. ankom d. 29. marts kl. 1800.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene i forbindelse med, at saltlasten forskød sig.

Anm. 2. De omkomne var: fiskerne Vagn Jacobsen af Skalavik, Trygvi Hansen og Sofus Lognberg, begge af Skopun, samt Jonleif Hansen af Midvagi.

268. Ff. JETTE af Bogense, 8 B.R.T. Bygget 1946 af træ.

Ekspllosion om bord d. 6. april i Bogense havn. (138)

Politirapport dat. 17. april. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 8. maj.

Kl. ca. 1325, da J. lå fortøjet i Bogense havn, ville skibets fører tænde et i maskinrummet løst opstillet gasapparat. Han havde forinden åbnet for gastilstrømningen fra en gasflaske, der henstod på dækket. Idet føreren strøg en tændstik, indtraf der en eksplosion. Føreren, der havde pådraget sig 2. grad forbrændinger på hænder og ansigt, blev i en ambulance kørt til sygehuset.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes, at maskinrummet har været delvis fyldt af gas.

269. Ff. JÓGVAN á GÖRDUNUM af Våg, 222 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På fiskeri i Davisstrædet.

Havareret d. 7. juni i Davisstrædet. (165)

Søforklaring i Våg d. 23. juni og d. 14. juli.

Kl. 1520, da J.áG. under en svag SV.-lig brise med klart vejr og N-gående strøm var beskæftiget med fiskeri ved Fiskenæsbanken, blev skibet klemt fast i isen, hvorved slingrekølene samt skruens beskyttelseskærme blev beskadiget, så at skruen ikke kunne arbejde. Kl. 1630 tilkaldtes assistance over radiotelefonen, og kl. 1720 kom et andet fiskefartøj til stede. Kl. 2100 blev J.áG. taget på slæb af det andet fartøj, og d. 8. juni kl. 0715 ankom fartøjerne til Færingehavn.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes isforholdene.

270. Ff. HOLMSLAND af Nykøbing M. 20 B.R.T. Bygget 1903 af eg. På rejse fra Hirshals til Thyborøn.

Havareret d. 26. juni i Nordsøen og senere grundstødt; *forlist*. (144)

Strandingsindberetning dat. 27. juni. Søforhør i Thisted d. 24. juli.

Kl. ca. 0600, da H. under en SSV.-lig storm med stærk N.-gående strøm befandt sig ca. 3 sm. ud for Lodbjerg, brød en svær sø ind over fartøjet. Kort efter konstateredes det, at fartøjet var slået læk i forskibet, hvorefter lænsning straks blev påbegyndt og fartøjet drejet op i vinden med motoren gående langsomt frem. Lidt senere var der trængt så meget vand ind i fartøjet, at motoren gik i stå. Der udsendtes nu nødsignaler, og kl. 0930 kom et andet fiskefartøj til stede og tog kort efter den to mand store besætning om bord. Kl. 1030 grundstødte H. ca. 1½ km S. for Vangså.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

271. M/S SELMA af Marstal, 251 B.R.T. Bygget 1922 af eg. På rejse fra Leningrad til Nakskov med træ.

Havareret d. 6. aug. i Den finske Bugt. (174)

Søforklaring i Nakskov d. 17. aug.

Kl. 2305, da S. under en stærk V.-lig storm med orkanagtige byger lå underdrejet i Den finske Bugt med motoren gående halv kraft frem, blev skibet ramt af en svær sø, der brød ind over bb. side. Under den samtidige kraftige overhaling til stb. forskubbede dækslasten sig, hvorved dækslaststøtterne i stb. side knækkede, og skibet fik stærk stb. slagside. Da slagsiden gradvis forøgedes, affyredes nødraketter, og der hejstes nødsignal. D. 7. aug. kl. 0145 konstateredes det, at stb. side af skylightet til motorrummet var slået ind, og at døren til lukafet var slået op af søen, samt at håndpumperne var blokeret af den forskubbede dækslast. Skibet lagdes nu tværs i søen, og efter nogle kraftige overhalinger sprængtes dækslastsurringerne og en del af dækslasten skyllede over bord. Skibet rettede sig nu op, men der var trængt så meget vand ind i motorrummet, at motoren kl. 0350 gik i stå. Kl. 0500 påbegyndtes lænsning med den nu frigjorte agterste håndlæsepumpe. Medens skibet langsomt drev mod Ø., fortsattes lænsningen af skibet og rengøringen af motoren. Den 8. aug. kl. 1800 var skibet læns, hvorefter nødsignalet bjærgedes. Den 9. aug. kl. 2030 startedes motoren, hvorefter rejsen fortsattes til Nakskov. Ved havariet mistedes desuden log med tilbehør, to lugepresenninger samt seks taljeblokke.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

272. M/S NAVIGATOR af København, 293 B. R. T. Bygget 1941 af stål.

Ekspllosion om bord d. 29. sept. i Københavns havn. (223)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9. okt.; søforklaring i København d. 10. nov.; politirapport dat. 10. nov.

Kl. 0745, medens N. lå i Lynettehavnen, startedes proviantkøleanlæggets kompressor, der er opstillet i styremaskinrummet. Herunder indtraf en eksplosion, hvorved lugen til styremaskinrummet blev revet af, og hoveddækket over eksplosionsstedet blev sprængt og løftet. Der opstod skade på rorstammens øverste pakkdåse og støtteleje i hoveddækket.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes, at en gnist fra skibets køleanlæg har antændt gas, der er strømmet ud af en acetylengasflaske, der var anbragt i styremaskinrummet.

273. Ff. VESTMANØ af Skagen, 20 B.R.T. Bygget 1965 af træ. På rejse fra Skagen til fiskeplads i Skagerrak.

Havareret og grundstødt d. 11. okt. i Skagen havn. (244)

Søforklaring i Skagen d. 20. okt.

Kl. ca. 1600, da V. under en frisk S.-lig brise med byger var på vej ud af Skagen havn, konstateredes det, at der var noget i vejen med styreanlægget. Skruen blev straks koblet fra, og et eftersyn af skibets styre- og maskinanlæg blev foretaget, uden at der blev fundet fejl eller mangler ved disse anlæg. Da styreanlægget stadig ikke fungerede, som det skulle, besluttedes det at sejle tilbage til Skagen. Kort efter begyndte skibet at dreje til stb., hvorfor roret straks lagdes hårdt til bb. Da V. imidlertid fortsatte med at dreje til stb., blev skruen stillet på fuld kraft bak, men inden denne manøvre var udført, grundstødte skibet på stensætningen beliggende udenfor havnens østlige mole. Ca. 10 min. senere blev skibet bragt flot ved fremmed hjælp og slæbt ind i havnen. Ved grundstødningen blev skibshunden svært beskadiget. En undersøgelse viste, at en kile, der fastholdt et tandhjul på ratakselen, var blevet skubbet ud.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

274. M/S WINSTON CHURCHILL af Esbjerg, 8658 B.R.T. Bygget 1967 af stål.

På rejse fra Esbjerg til Harwich med passagerer og stykgods.

Havareret d. 15. okt. i Nordsøen. (303)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 18. okt.

Kl. ca. 0300, da W.G. i hårdt vejr befandt sig i Nordsøen, opdagedes det, at den udvendige bovport var løs og under skibets bevægelser slog gnister mod skroget, hvorimod den indvendige port var intakt og vandtæt. En nærmere undersøgelse viste, at de til fastspænding af bovporten anvendte vantskruer var sprængte. Bovportens arbejden havde endvidere forårsaget, at boltene i hængselsfundamenterne var klippet over. Skibet drejedes under, og bovporten blev surret med wire, hvorefter rejsen fortsattes med reduceret fart.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldtes vibrationer i den nederste del af bovporten forårsaget af svær sø.

275. M/S TRONDUR. Bygget 1959. På rejse fra Aalesund til Torshavn.

Havareret d. 17. okt. i Nordsøen. (257)

Søforklaring i Torshavn d. 23. okt.

Kl. 1930, da T. i hårdt vejr befandt sig ca. 20 sm. Ø. for Nolsø, blev 4 rudere til salonen slået ind af en sø, som brød ind over forskibet. Skibet drejedes fra vinden. Der styredes S.-over, mens der sattes stålplader for vinduerne. D. 18. okt. kl. 0300, da T. befandt sig ca. 40 sm. S. for Suderø, havde vejrforholdene ændret sig så meget, at der kunne styres N.-over igen. Kl. 1200 havde vejrforholdene forværret sig, hvorfor der styredes Ø.-efter. Da der var modtaget stormvarsler for farvandet, besluttedes det at udsende nødsignaler. Da vejrforholdene senere bedredes, underrettedes Torshavn radio om, at skibet ikke behøvede hjælp. Kl. 1920 ankom skibet til Torshavn.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

276. Ff. JAN BUSSER af Hirshals, 78 B.R.T. Bygget 1947 af træ.

Ekspllosion om bord d. 16. nov. i Hirshals havn. (346)

Politirapport dat. 12. dec. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 2. jan. 1968.

Kl. ca. 0430, da et besætningsmedlem ville tænde gasvarmeovnen i lukafet forude eksploderede udsvivet gas, hvorved den pågældende blev forbrædt på arme og ben.

Anm. Årsagen til eksplosionen fremgår af det ovenfor anførte.

277. Ff. MARGIT af Frederikshavn, 19 B.R.T. På fiskeri i Kattegat.

Havareret d. 17. nov. i Kattegat. (288)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20. nov.

D. 17. nov., da M. under en frisk V.-lig brise befandt sig 6 sin. Ø. for Skagen havn ifærd med at fire trawlet ud, slog en sø den forreste trawlskovl ind under fartøjet, hvorved ror og skrue blev stærkt beskadiget.

278. Ff. TOMMY KRUSE af Thyborøn, 20 B.R.T. Bygget 1962. På fiskeri i Kattegat.

Ekspllosion om bord d. 30. nov. i Kattegat; *forlist*. (311)

Politirapport dat. 30. nov. og 8. dec. – 5. feb. 1968. Søforklaring i Lemvig d. 19. dec.

Kl. ca. 1320, da T.K., der var beskæftiget med trawlfiskeri, under en svag VSV.-lig brise med klart vejr befandt sig 17 sm. ØSØ. af Grenå havn, indtraf en eksplosion i lukafet, hvorved fartøjet kom i brand. Ilden bekæmpedes med skumslukker og spulevand, men kort efter gik motoren i stå, hvorved spulevandspumpen ophørte at fungere. Ca. 20 minutter efter eksplosionen gik besætningen – 2 mand – i gummiredningsfladen. Ca. 1 time senere sank T.K., der var helt udbrændt, på 23 m vanddybde. De skibbrudne blev kort efter taget op af et tililende skib.

BRAND

279. M/S MAGDALA af København, 8648 B.R.T. Bygget 1951 af stål. På rejse fra København til Aden med stykgods.

Brand om bord d. 23. jan. i Atlanterhavet; *søgt nødhavn*. (31)

Søforklaring i Gibraltar d. 30. jan.

Kl. ca. 1315, da M. under en stiv VNV.-lig kuling med svær dønning befandt sig i Biscayabugten, bemærkedes røgudvikling fra ventilatorerne til mellemdæk nr. 4. Skibet drejedes til med meget langsom fart, 4-lugens skalkning blev omhyggeligt eftergået, og alle brandspjæld lukkedes og tætnedes med sejldug. Fra kl. 1320 udløstes 36 flasker kultveilte i mellemdæk og underrum nr. 4, og luge og dæk holdtes afkølet med vand. Fra kl. 1540 tilsattes yderligere 12 flasker kultveilte. Kl. ca. 1435 fortsattes sejlsadsen med reduceret fart, idet dækket afkøledes med vand. D. 25. jan. kl. 0730 tilsattes endnu 6 flasker kultveilte. D. 26. jan. kl. 1000 anløb M. Gibraltar Red, hvor branden slukkedes med hjælp fra land.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse.

280. Ff. NORDKAP af Strandby, 19 B.R.T. Bygget 1936 af træ.

Ekspllosion og brand d. 27. jan. i Strandby havn. (44)

Politirapport dat. 27. jan.

Kl. ca. 1945, da N. lå fortøjet ved kaj i Strandby havn, indtraf en eksplosion i lukafet og kort efter sås ild i lukafet. Slukning med slukningsmidler fra et langs siden af N. fortøjet fiskerfartøj blev straks påbegyndt, og brandvæsenet fra land tilkaldtes. Kort efter at brandvæsenet var kommet til stede, blev branden slukket. Ved branden blev lukafet en del beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes fejl i den elektriske installation i lukafet.

281. Ff. LISSY HJELM af Skagen, 20 B.R.T.

Brand om bord d. 1. feb. i Skagen havn. (40)

Politirapport dat. 1. feb. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 2. feb.

Kl. 0014, da L.H. uden besætning om bord lå fortøjet ved pier 3 i Skagen havn, opdagedes det, at der var udbrudt brand i fartøjets lukaf. Brandvæsenet tilkaldtes og slukkede ilden. Ved branden blev lukafet alvorligt beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes enten, at regulatoren på olieovnen har svigtet, eller at træværket ved aftræksrørets gennemføring gennem dækket er blevet antændt, f. eks. i forbindelse med en sodafbrænding i røret.

282. Ff. BOMA af Skagen, 20 B.R.T.

Brand om bord d. 9. feb. i Skagen havn. (50)

Politirapport dat. 9. feb. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9. feb.

Kl. 0455, da B. uden besætning om bord lå forhøjet ved pier 3 i Skagen havn, opdagedes det, at der var udbrudt brand i fartøjets lukaf. Brandvæsenet tilkaldtes og slukkede ilden. Ved branden blev lukafet og kabysen alvorligt beskadiget.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke, at branden skyldes en overophedning af olieovnens aftræksrør som følge af en sodbrand i dette.

283. Ff. TEKLA BRASSØE af Frederikshavn, 20 B.R.T. Bygget 1960.

Brand om bord d. 28. feb. i Strandby havn. (61)

Politirapport dat. 1. marts.

Kl. ca. 2150, da T.B. uden besætning om bord lå fortøjet ved Sildekajen i Strandby havn, opdagedes det, at der var udbrudt brand i fartøjets lukaf, hvor en olieovn var tændt. Brandvæsenet blev tilkaldt og slukkede ilden, der havde forårsaget skader i lukafet.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke, at branden skyldes, at regulatoren på olieovnen har svigtet, hvorved der er sket en overophedning af ovnen.

284. M/S LEHNSKOV af Svendborg, 177 B.R.T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra Horsens til Tuborg Havn.

Brand om bord d. 15. marts i Kattégat. (131)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20. marts.

Kl. 2150 opdagedes det, at der var udbrudt brand i en overkøje i bb. lukaf. Kl. 2315 havde besætningen slukket ilden.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke, at branden skyldes en kortslutning i en samledåse i overkøjen.

285. M/S ALBERTA af København, 4506 B.R.T. Bygget 1966 af stål.

Brand om bord d. 28. marts i Buenos Aires. (89)

Søforklaring i Buenos Aires d. 3. april.

Kl. 1530, da A. lå fortøjet langs kaj i Buenos Aires, opdagedes det, at der var ild i en sisalladning i 1. lugen. Slukning med CO₂ påbegyndtes og havnebrandvæsenet blev tilkaldt. Da skibets beholdning af CO₂ var opbrugt, og branden stadig ikke var slukket, blev lugen kl. ca. 2200 åbnet. 95 af de mest forkullede sisalballer blev losset, og branden slukkedes med vand. Ved branden skete der en del skade på ladningen.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke, at branden er opstået som følge af selvantændelse i et parti sisalhamp, der var blevet indladet i regnvej.

286. Ff. VARDBERG af Midvåg, 273 B.R.T. Bygget 1964 af stål.

Brand om bord d. 1. april i Sørvåg. (98)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 3. april.

Kl. 1245, da V. lå fortøjet ved kaj i Sørvåg havn, opdagedes brand i kabysen. Slukning blev påbegyndt med ildslukkere og med slanger fra land. Kl. ca. 1330 var branden slukket. Ved branden skete en del skade på apteringen.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke, at branden skyldes fejl i det i skibets kabys installerede komfur.

287. M/S DAN VIKING af København, 483 B.R.T. Bygget 1959 af stål.

Brand om bord d. 2. april i Københavns havn. (100)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 2. april.

Kl. ca. 0500, da D.V. lå fortøjet ved Havnegade i København, trådte motorrummets brandalarm i funktion, og det viste sig, at der var kraftig røgudvikling fra forreste hjælpe-motor om bb. Motoren stoppedes, og ved hjælp af en transportabel ildslukker bragtes røgudviklingen til ophør. En senere undersøgelse viste, at branden skyldes fejl i det til motorens automatik hørende elektriske ledningssystem.

288. M/S LAURA MÆRSK af København, 27074 B.R.T. Bygget 1966 af stål. På rejse fra Hirohata til Guayacan i ballast.

Brand om bord d. 13. maj i Stillehavet; *søgt nødhavn*. (124)

Søforklaring i Chiba d. 20. maj.

Kl. 0626, da L.M., der sejlede med vagtfri maskinrum, i stille vejr befandt sig på 37°15'N. 162°12'Ø., faldt motorens omdrejningstal pludselig fra 108 til 90. Motoren blev straks stillet på meget langsomt frem. Kl. 0628 lød maskinalarmen og brandalarmen på broen, hvorefter motoren straks blev stoppet, og der blev slået brandalarm og lukket lufttæt til maskinrummet. Kort efter udtømtes 82 flasker CO₂ i maskinrummet, og begge redningsbåde blev affiret og halet forefter. Lidt senere startedes brandpumpen i forreste pumperum, hvorefter det blev muligt ved hjælp af 4 brandslanger at afkøle overbygningens forreste skod, der var blevet meget varmt som følge af branden i maskinrummet. Kl. 0930 konstateredes det, at branden i maskinrummet var slukket, og kl. 1200 kunne maskinmestrene trænge ned i maskinrummet og påbegynde klargøringen af motoren. Kl. 1800 startedes hovedmotoren, hvorefter L.M. returnerede til Japan for eftersyn og reparation.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at et trykrør mellem brændstofpumpen til hovedmotorens cylinder nr. 3 og fordeleren til samme cylinder er knækket, hvorefter brændselsolie er sprøjtet ud på et varmt udstødningsrør og herved kommet i brand.

289. Ff. ELSE HVIID af Thyborøn, 19 B.R.T. Bygget 1916. På fiskeri i Nordsøen.

Brand om bord d. 25. maj i Nordsøen; *forlist*. (130)

Søforklaring i Lemvig d. 6. juni.

Kl. 0500, da E.H. under en frisk SSØ-lig brise med N.-gående strøm befandt sig 32 sm. SV.t.V. af Thyborøn, viste et ampéremeter, at fartøjets dynamo ikke afgav strøm. En undersøgelse viste, at der var udbrudt brand i motorrummet. Det forsøgtes forgæves at slukke ilden med vand, og den i motorrummet anbragte skumslukker var ikke tilgængelig. Kl. ca. 0530 gik motoren i stå. Kl. 0545, da det skønnedes farligt at forblive om bord, gik besætningen – 3 mand – om bord i et andet fiskefartøj. Da branden senere aftog i styrke, gik besætningen atter om bord i E.H., hvor det viste sig, at ilden var brændt gennem bb. skibsside, og at dækket over motoren var bortbrændt. Trods uafbrudt pumpning steg vandet i E.H. stadig, og kl. 1015 gik besætningen på ny ombord i det andet fiskefartøj. Kl. 1030 sank E.H. på deccaposition grøn I 35,00, violet I 73,75.

Anm. Der er intet oplyst om brandårsagen.

290. Ff. ILSE af Gillejele, 19 B.R.T. På rejse fra Gillejele til Isefjorden.

Brand om bord d. 13. juni i Kattegat. (143)

Søforhør i Hundested d. 23. juni.

Kl. ca. 1400, da I. under en let NØ-lig brise befandt sig ca. 3 sm. NØ. for Spodsbjerg fyr, opdagedes det, at der stod flammer ud af udstødningsrøret. Da kulsyreildslukkeren ikke virkede, kastede føreren vand på ilden, hvorved denne dæmpedes lidt, og satte derefter kursen mod Hundested havn. Døre og vinduer lukkedes. Da fartøjet nærmede sig havnen, var det nødvendigt at åbne vinduer og døre for orientering, hvorved branden blussede op igen. Kl. ca. 1500 blev branden slukket af brandvæsenet fra land. Styrehuset med inventar var da udbrændt.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at sod i udstødsrøret er blevet antændt, og at den deraf følgende ophedning af udstødsrøret har forårsaget antændelse af det omgivende træværk.

291. M/S ULLA DANIA af København, 299 B.R.T. Bygget 1967 af stål. På rejse fra Oporto til Gravesend.

Brand om bord d. 21. juni på Themsen. (149)

Søforklaring i Mandal d. 27. juni.

Kl. ca. 0110, da U.D. under en let NNØ-lig brise i let diset vejr med maskinen gående fuld kraft frem befandt sig på Themsen, konstateredes der brand i maskinrummet. Besætningen blev straks purret, og kl. 0115 blev der ankret samtidig med, at redningsbådene blev svunget ud. Alle brandspjæld til maskinrummet blev lukket, og slukning blev påbegyndt med transportable ildslukkere. Da det ikke lykkedes at slukke ilden, tilkaldtes kl. ca. 0130 brandassistance. Kl. 0245 ankom to slæbebåde, og kl. 0315 var branden slukket. Ved branden blev en del el-kabler i maskinrummet beskadiget.

Anm. Det har ikke været muligt at fastslå brandårsagen.

292. SM. VESTLAND af Hasle, 66 B.R.T. Bygget 1908 af eg og bøg.

Brand om bord d. 26. juni i Helsingør havn. (270)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 26. juni.

D. 25. juni kl. 1715 fortøjedes V. i Helsingør havn, hvorefter motoren holdtes gående til kl. ca. 1830, idet to startluftbeholdere skulle pumpes op. D. 26. juni kl. 0215 opdagedes det, at der var udbrudt brand i motorrummet. Branden slukkedes med skibets slukkemidler, hvorefter det viste sig, at ca. 1 m² af motorrummets forskot var udbrændt, og at en dæksbjælke var beskadiget af ilden.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes overophedning af oppumpningsrøret, der fører fra motoren til startluftbeholderne, og som forløber tæt ved motorrummets træværk.

293. Ff. METTE BRIX af Hirshals, 41 B.R.T. Bygget 1942 af træ.

Brand om bord d. 12. juli i Hirshals havn. (167)

Søforklaring i Hirshals d. 24. juli.

Kl. 0000, medens M.B. lå fortøjet i Hirshals havn, satte en fisker, der var alene om bord, en kedel vand på gasapparatet i lukafets forstue. Kort efter faldt den pågældende i søvn i lukafet. Kl. ca. 0200 blev han vækket af en person på kajen, der havde bemærket brand om bord. Fiskeren kom op på dækket gennem skylightet og lukkede for gashanen, hvorefter han slukkede branden med vand. Kort efter kom brandvæsenet til stede og foretog efterslukning. Ved branden smeltede gaslangerne således, at gassen brændte fra hanen. Dæksbjælker, vaterbord og skandæk beskadigedes ved branden.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke, at branden skyldes, at strålevarme fra en vandkedel, der er kogt tør, har smeltet slangen til gasapparatet.

294. Motorbåd uden navn. På rejse fra Ebeltoft til Grenå.

Brand om bord d. 15. juli i Kattegat; *forlist*. (164)

Politirapport dat. 15. juli. Søforklaring i Ebeltoft d. 24. juli.

Kl. ca. 1430, da motorbåden under en svag ØSØ.-lig brise befandt sig ca. 3 sm. S. for Ebeltoft færgehavn på Hasnæs, indtraf en eksplosion i motorrummet, og samtidig udbrød der brand i rummet. Det forsøgtes at bekæmpe branden med de to ombordværende ildslukkere, men da det ikke lykkedes, sprang besætningen, der var på to personer, over bord og blev kort tid efter taget om bord i et tililende fartøj og sejlet ind til Ebeltoft. Ca. ½ time senere sank motorbåden, der var brændt og smeltet, ned til ca. ½ m over vandlinien på ca. 15 m vand.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

295. SM. FORSØGET af Svendborg, 92 B.R.T. Bygget 1907 af eg.

Brand om bord d. 18. juli i Svendborg havn. (226)

Politirapport dat. 18. juli. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 19. juli.

Kl. 0400, da F. lå fortojet ved kaj i Svendborg havn, opdagedes der brand om bord. Brandvæsenet tilkaldtes og fik hurtigt branden slukket. Ved branden blev lukaf og styrehus stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes uforsigtighed med tobaksrygning.

296. Ff. BELL ROCK af Skagen, 50 B.R.T. Bygget 1958 af træ. På fiskeri i Nordsøen.

Brand om bord d. 28. juli i Nordsøen. (329)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 31. juli.

Kl. ca. 0930, da B.R. befandt sig 30 sm. NV. af Skagen havn, sås røg trænge op fra den skakt, hvorigennem motorens udstødningsrør er ført op til skorstenen på styrehustaget. En undersøgelse viste, at isoleringskappen om udstødsrøret var glødende på et stykke omkring gennemføringen i styrehustaget, ligesom dæksbjælkerne, der begrænser skakten, var glødende. Efter at have slukket ilden og afkølet isoleringskappen sejlede til Skagen for reparation. Her konstateredes det, at isoleringsmaterialet i kappen var sunket sammen på et stykke af ca. 45 cm længde, og at isoleringsmateriale var faldet ned og delvis dækkede ventilationsåbningerne i gennemføringen til maskinrummet, således at luftventilationen mellem isoleringskappen og udstødsrøret var stærkt begrænset.

Anm. Årsagen til branden fremgår af det ovenfor anførte.

297. Ff. ELSE HORNE af Hirshals, 169 B.R.T. Bygget 1966 af stål.

Brand om bord d. 1. aug. i Hirshals havn. (248)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 2. aug.

Kl. ca. 2200, da E.H. lå fortojet ved kaj i Hirshals havn, konstateredes en kraftig røg-udvikling i det agterste lastrum. Lugerne blev straks lagt på, og brandvæsen fra land blev tilkaldt. I løbet af kort tid var branden, der var opstået lige under dækket på skoddet mellem lastrum og motorrum, slukket.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes enten en gnist fra svejsearbejde eller selvantændelse i mineraluldsisolationen, der havde opsuget sildeolie fra ladningen.

298. Ff. ULLA FRANK af Svaneke, 20 BRT. Bygget 1961 af træ.

Brand om bord d. 8. aug. i Svaneke havn. (189)

Politirapport dat. 8. aug.

Kl. ca. 1658, da U.F. lå fortojet langs kaj i Svaneke havn, opdagedes der ildløs i nogle laksegarn, der henlå på dækket. Brandvæsen fra land blev tilkaldt, men inden det kom til stede, var branden slukket af tililende. Ved branden blev træværket på styrehusets stb. side en del beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes sodflager fra et nærliggende fiskefartøjs udstødsrør.

299. Ff. ROSNÆS af Århus, 17 B.R.T. Bygget 1917. På fiskeri i Kattegat.

Brand om bord d. 23. aug. i Kattegat; *forlist*. (185)

Søforklaring i Århus d. 30. aug.

Kl. ca. 0400, da R. med motoren gående lå opankret ca. 1 sm. NV. for sømærket Marthe Flak, gik motoren, der sidst var tilset kl. ca. 0000, i stå, og det viste sig, at der var udbrudt brand i motorrummet. Ilden brød gennem ruftaget op i styrehuset, først i bb. side over lyddæmper og dynamo. Det forsøgtes at slukke ilden med søvand og med skumslukker, men efter ca. 25 minutters slukningsarbejde måtte besætningen – 2 mand – gå i gummiredningsflåden. Kl. ca. 0500 sank R. Kl. 0800 blev de skibbrudne bjærget af et tililende skib.

Anm. Årsagen til branden har ikke kunnet fastslås.

300. Ff. MITZI af Neksø, 10 B.R.T. Bygget 1941 af eg. På fiskeri i Østersøen.

Brand om bord d. 29. aug. i Østersøen; *sunket*. (186)

Politirapport dat. 4. sept. Søforklaring i Neksø d. 7. sept.

Kl. 0400, da M. under en svag NV.-lig brise med klart vejr befandt sig 12–15 sm. NV. af Burgsvik, opdagedes det, at der var ild i motorrummet, som sidst var tilset kl. 2400. Ilden blev hurtigt slukket med en skumslukker, men da røgen var trukket væk, viste det sig, at der stod vand i maskinrummet til ca. midt på maskinen. Man påbegyndte straks lænsning med pumper, og da disse ret hurtigt blev stoppet, fortsattes der med pøs. Kl. 0615 var vandet trods stadig lænsning steget så meget, at M. var synkefærdigt, og besætningen gik i redningsflåden. Umiddelbart efter sank M.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

301. M/S PERNILLE MÆRSK af København, 8456 B.R.T. Bygget 1954 af stål.

Brand om bord d. 9. okt. i Rotterdam havn. (239)

Søforklaring i Rotterdam d. 16. okt.

Kl. ca. 1320, da P.M. lå i dok ved Boele's skibsværft, udbrød der brand i maskinrummet. Slukning af branden blev straks påbegyndt med skibets egne slukningsmidler og med slukningsmidler fra flydedokken. Senere ankom det lokale brandvæsen, som riggede flere slanger til. Slukningen måtte foretages med vand, idet skibets skumanlæg var ude af drift på grund af værftsopholdet, og hverken værftet eller det lokale brandvæsen var i stand til at levere skum. Efter ca. 2 timers forløb var ilden slukket. Ved branden opstod omfattende skader på maskiner og installationer i maskinrummet, på skibsskroget og i aperaturen agter.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at en værftsarbejder havde udbrændt nogle bolte i en flangesamling på et olierør. Da flangesamlingen åbnede sig, antændte skæreblander den udstrømmende olie.

302. Ff. DORTHE-ELISABETH af Neksø, 25 B.R.T. Bygget 1950 af eg og bøg. På rejse fra Visby til fiskeplads i Østersøen.

Brand om bord d. 30. okt. i Østersøen. (269)

Søforklaring i Rønne d. 17. nov.

Kl. ca. 1930, da D.-E. under en S-lig kuling med meget høj sø befandt sig på 54°34'N., 18°00'Ø. opdagedes brand i maskinrummet. Det forsøgte uden resultat at slukke med en skumslukker. Branden virkede nærmest eksplosionsagtig, og da der i maskinrummet opbevarede en gasflaske, skønnedes faren for en eksplosion overhængende, hvorfor der straks tilkaldtes assistance fra M/S „JUNO“, der lå ca. 1 sm. fra D.-E., hvorpå besætningen gik i redningsflåden. Kl. 2000 blev besætningen taget om bord i J., og herfra tilkaldtes lodsåden fra Visby. Kl. 2200 var lodsåden fremme og begyndte slukningen. Kl. 2300 var slukningen tilendebragt, hvorpå J. tog D.-E. på slæb til Oskarshamn. Ved ankomst hertil d. 31. okt. kl. 1900 var ilden i D.-E.s maskinrum blusset op på ny, men den blev hurtigt slukket ved hjælp af brandmateriel fra J. Under forsøg på at etablere forbindelse mellem J. og D.-E. blev D.-E. påsejlet flere gange, hvorved der opstod skader på lønning, styrehus, pejleapparat, radar og bøjemateriel m. v.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes fejl i den elektriske installation.

303. SM. FORSØGET af Svendborg, 92 B.R.T. Bygget 1907 af eg.

Brand om bord d. 12. nov. i Københavns havn. (335)

Politirapport dat. 12. nov. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20. nov.

Kl. ca. 2000, da F. lå fortøjet i Redhavnen, konstateredes kraftig røgdannelse fra ildovnen i lukafet forude. Det forsøgte forgæves at slukke med en ildslukker, hvorefter brandvæsenet tilkaldtes og slukkede ilden. Der opstod mindre skader på dæk og lastrumsskod ved ildovnens aftræksrør.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes overophedning af ildovnen.

304. Ff. VIKING af Esbjerg, 42 B.R.T. Bygget 1935. På fiskeri i Nordsøen.

Brand om bord d. 25. nov. i Nordsøen. (309)

Søforklaring i Esbjerg d. 6. dec.

Kl. ca. 2200, da V. befandt sig 125 sm. VNV. af Slugen, opdagedes brand ved nogle sikringer på skottet i maskinrummet. Efter ½ times forløb var ilden slukket ved hjælp af en kulsyreslukker og vand. Mellem kl. 2200 og kl. 2400 blev maskinrummet tilset flere gange, uden at der var noget at bemærke. Kl. 2400 ankredes der, og man skruede alle ladesikringer fra for at undgå en ny brand, hvorpå besætningen gik ned i lukafet for at spise. Da føreren efter en times forløb kom på dækket, stod hele styrehuset i flammer. Ved branden, som var slukket efter 5–6 timers forløb, blev maskinrummet raseret, og styrehuset, hvor flåden og redningsvestene lå, nedbrændt. Efter at branden var slukket, opsendtes nødraketter, og V. blev af et af de tililende fartøjer taget på slæb til Esbjerg.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes fejl i den elektriske installation.

305. Ff. ANNI af Troense, 19 B.R.T. Bygget 1899 af træ. På rejse fra Troense til Stubbekøbing i ballast.

Brand om bord d. 2. dec. i farvandet S. for Fyn. (343)

Politirapport dat. 2. dec. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 7. dec.

Kl. ca. 0430 afgang A. fra Troense. Kl. ca. 0500 begyndte motoren at gå uregelmæssigt, og da fartøjet befandt sig ud for Thurø Rev, gik motoren i stå. Oliefiltret rensedes og vand tappedes fra brændselsolietanken. Det forsøgtes at starte motoren med patroner. Efter 3 mislykkede forsøg hældte føreren sprit fra en flaske ned i tændhovedet, men herved slog en stikflamme op og antændte spritten i flasken, som føreren derpå kastede fra sig på dørken i motorrummet. Flasken knustes, og den brændende sprit antændte olie og træværk i motorrummet. Det forsøgtes at slukke branden med vand, men kort efter lød 2 knald, som formentlig hidrørte fra rørene til brændselsolietankene, hvorefter føreren lukkede tæt til motorrummet og roede ind til Thurø Rev for at tilkalde hjælp. Fartøjet drev over mod Langeland, men blev efter slukning af branden slæbt til Troense. Ved branden opstod en del skade i motorrummet.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes uforsigtighed ved brug af sprit til start af motoren.

306. Ff. AIDA af Esbjerg, 44 B.R.T. Bygget 1960 af eg og bøg.

Brand om bord d. 6. dec. i Esbjerg havn. (351)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 6. dec.

Kl. 0400 opdagedes det, at der var udbrudt brand om bord i A., som uden besætning om bord lå forløjet i Esbjerg havn uden på 2 andre fiskefartøjer. Redningskorpset blev tilkaldt og slukkede ilden, der ødelagde styrehuset og en del af motorruftaget.

Anm. Årsagen til branden formodes at være overophedning af en i styrehuset opstillet oliefyret ildovn.

307. Ff. HANNE af Bogense, 20 B.R.T.

Brand om bord d. 7. dec. i Bogense havn. (332)

Politirapport dat. 8. dec. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 14. dec.

Kl. ca. 2300, medens H. lå forløjet i Bogense havn uden besætning om bord, opdagedes det, at der var opstået brand om bord. Brandvæsenet tilkaldtes, og branden blev hurtigt slukket. Det viste sig, at branden var opstået i dækket ved ildovnens aftræksrør. Ved branden opstod skade på dækket og skottet bag ildovnen over et areal på ca. 1 m² rundt om aftræksrøret. Under slukningen blev skottet mellem kabyssen og lastrummet delvis brudt ned.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes overophedning af aftræksrøret.

308. Ff. PORKERISNES af Porkeri, 280 B.R.T. Bygget 1963 af stål. På rejse fra Våg til Setubal med saltfisk.

Brand om bord d. 8. dec. i Atlanten. (285)

Søforklaring i Amsterdam d. 11. dec.

Kl. 0630, da P. under en V.-lig kuling med høj sø og klart vejr befandt sig ca. 205 sm. rv. 196° fra Tuskar fyr, indtraf en eksplosion i førerens kahyt på broen. Det viste sig, at der var udbrudt brand i en kistebænk, hvori skibets beholdning af nødblus, raketter og kanonslag opbevarede, samt i skottet bag bænken. De omhandlede skot lå op mod skorstenen. Branden udviklede sig hurtigt og forsøg på at slukke ilden med skibets slukkemidler var forgæves, ligesom det på grund af ild og røg var umuligt at benytte radiosenderen. Få minutter senere svigtede den elektriske strømforsyning. Skruen kobledes fra, men straks efter indtraf en eksplosion i en olietank, og brændende olie strømmede ned i motorrummet. Kl. ca. 0700 forlod de ombordværende – 10 mand og 1 kvinde – skibet i en gummiredningsflåde. Ca. 2½ time senere blev de skibbrudne taget op af et tililende skib, der bragte dem til Amsterdam. P. blev senere taget på slæb af et fiskefartøj og d. 11. dec. om morgenen indbragt til Concarneau.

309. M/S PETER SAXBERG af Skagen, 387 B.R.T. Bygget 1965 af stål.

Brand om bord d. 9. dec. i Fredericia havn. (336)

Politirapport dat. 9. dec. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 12. dec. Søforklaring i Fredericia d. 12. dec.

Kl. ca. 2315, da P.S. lå forløjet ved kaj i Fredericia havn, hørtes en eksplosion, og det opdagedes, at der var brand i et storskab og under dækket i mandskabsgangen omkring maskincasingen. Besætningen kom hurtigt fra borde, og brandvæsenet alarmeredes og kom straks efter til stede og slukkede branden. Ved branden blev gang og lukafer stærkt beskadiget af ild og vand.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

310. Ff. SINA SAND af Hirshals, 20 B.R.T. Bygget 1966.

Brand om bord d. 19. dec. i Hirshals havn. (340)

Politirapport dat. 19. dec. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20. dec.

Kl. ca. 0200, da S.S. lå fortøjet i Hirshals havn, opdagedes det, at der var udbrudt brand i lukafet. Redningskorpset blev tilkaldt og slukkede branden. Der opstod skade på træværket omkring ildovnens aftræksrør.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes overophedning af ildovnens aftræksrør.

FORSVUNDET

311. Ff. ALBIN af Skagen, 25 B.R.T. Bygget 1918 af træ. På rejse fra Egersund til Fladen Grund.

Forsvundet d. 30. jan. i Nordsøen; 3 omkomne. (58)

Politirapport dat. 2. og 4. feb. og 28. marts. Søforklaring i Frederikshavn d. 17. marts.

D. 29. jan. kl. ca. 1330 afgik A. under en let til jævn ØSØ.-lig brise fra Egersund. Kl. ca. 1700 observeredes A. under en ØNØ.-lig kuling fra et andet fiskefartøj, og det aftaltes, at de to fartøjer skulle holde jævnlig kontakt over radio. Efter at vejrudsigten kl. 1830 lød på vindstyrke 8–10, besluttedes det at vende om, og senere blev begge fartøjer drejet under. D. 30. jan. kl. 0645 opnåedes radioforbindelse med A., idet det aftaltes, at forbindelsen skulle søges etableret igen kl. ca. 0800. Herefter var det umuligt at komme i forbindelse med A. Det blæste fortsat meget stærkt fra ØSØ., og da der d. 1. feb. fortsat ikke var opnået kontakt med A., iværksattes en større eftersøgning, hvori deltog flyvemaskiner og skibe i området. D. 4. feb. blev eftersøgningen, der forblev resultatløs, afbrudt. A.s gummiredningsflåde er senere fundet ilanddrevet i Toftevikken ved den norske vestkyst.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at A. er forlist med mand og mus.

Anm. 2. De omkomne var: fiskeskipper Ole Christian Eriksen samt fiskerne Kjeld Bengtsen og Knud Olsen, alle af Skagen.

312. Ff. BOVBJERG af Esbjerg, 31 B.R.T. Bygget 1940. På fiskeri i Nordsøen.

Forsvundet d. 23. feb. i Nordsøen; 3 omkommet. (62)

Politirapport dat. 28. feb. Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 10. marts.

Kl. 1515, da B. og Ff. „JONA“ af Esbjerg under en V.-lig orkanagtig storm med tåge, sne og regn lå underdrejet i Nordsøen ca. 20 sm. fra hinanden, havde de to skibe, der efter aftale skulle kontakte hinanden hver 3. time, radioforbindelse, og B. opgav da sin DECCA-position til grøn D 4200 og violet G 5950. Mellem kl. 1530 og kl. 1600 havde et andet fiske-skib radiokontakt med B., hvorfra der ikke blev givet udtryk for nogen nødstilstand. Fra J. forsøgtes det senere gentagne gange forgæves at opnå radiokontakt med B., som ikke siden er set. Et stykke af B.s navnebræt samt to redningskranse tilhørende B. er senere fundet på stranden ved Holmsland Klit.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

Anm. 2. De omkomne var: fiskeskipper Ernst August Korsgaard af Esbjerg samt fiskerne Magnus Bendix Bendixen af Tjæreborg og Jeppe Graugaard Kristiansen af Esbjerg.

313. M/S JAN MARGRETHE af Vejle, 300 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra Par til Oslo med 437 tons ler.

Forsvundet i nov. i Nordsøen; 6 omkomme. (266)

Søforklaring i Vejle d. 27. nov.

D. 8. nov. afsejlede J.M. fra Par. D. 11. nov. kl. 0930 meddelte J.M. over radioen til rederiet, at Terschelling fyrskib blev passeret kl. 0325. Kl. ca. 1915 rapporterede skibet, at det var ved ER fyrskib, at det blæste en hård SV.-lig kuling. Da J.M. ikke kom i havn til forventet tid, iværksattes en eftersøgning. D. 13. nov. kl. ca. 0900 fandtes J.M.s redningsflåde i en container ved Svinkløv Strand. Kl. ca. 1500 meddeltes det, at en af J.M.s redningsbåde, 5 årer, 1 mast og nogle redningsbælter var drevet i land ved Lild Strand, og senere meddeltes det, at der ved Hanstholm var fundet 5–6 lugedæksler samt redningskranse mærket „Jan Margrethe“. Eftersøgning hele dagen med redningsskibet „VESTKYSTEN“ og luftfartøjer forblev resultatløs.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at skibet er forlist med mand og mus.

Anm. 2. De omkomne var: skibsfører Viggo Hanberg Sørensen af Århus, styrmand Ole Christensen af Sædding, motormand René Vaijo Petersen af Vejle, letmatros Karl Heinrich Fritz af Sønderborg samt ungmand Leif Lund Nielsen og dæksdreng Finn Lund Nielsen, begge af Stakroge.

OVERBORDFALD

314. Ff. BRADSTED af Esbjerg, 47 B.R.T. Bygget 1944. På fiskeri i Nordsøen.

En mand forsvundet d. 1. feb. i Nordsøen. (2)

Politirapport dat. 2. feb. Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 8. feb.

Kl. 1605, da B. under en svag brise med rolig sø befandt sig ca. 140 sm. V.t.S. for Grådyb, gik mandskabet – 2 mand –, der havde været nede i lukafet for en kort pause, op på dækket, hvor føreren, der havde været alene i styrehuset, skulle bringe skibet op til bøjen for at bjærge redskaberne. Det viste sig, at bøjen var passeret, og føreren ikke var om bord. Skibet lagdes på modsat kurs, og føreren eftersøgte ca. 2 timer. Da det var for mørkt til at fortsætte eftersøgningen, bjærgedes redskaberne, og sejladsen fortsattes mod Esbjerg, hvortil skibet ankom d. 2. feb. kl. 1605.

Anm. Ministeriet må antage, at den forsvundne er faldet overbord og druknet.

315. M/S REGINA MÆRSK af København, 17102 B.R.T. Bygget 1955 af stål.

En mand forsvundet d. 9. feb. i Den persiske Bugt. (7)

Søforklaring i London d. 4. marts.

Kl. 0340, medens R.M. i stille vejr lå opankret på Shatt Al Arab Red, savnedes maskinmester Henning Vilhelm Amhild, der sidst var set d. 8. feb. kl. ca. 2300. Skibet gennemsøgte uden resultat. Kl. 0600 sattes motorbåden i vandet, og i samarbejde med lods båden gennemsøgte farvandet omkring skibet, men den eftersøgte blev ikke fundet.

Anm. Ministeriet må antage, at den savnede er faldet overbord og er druknet.

316. M/S KRONPRINS FREDERIK af Esbjerg, 3937 B.R.T. Bygget 1941 af stål.

En mand af besætningen forsvundet d. 26. eller 27. feb. (4)

Søforhør i København d. 1. marts.

D. 26. feb. kl. 2400 ankom K.F. til Nordre Toldbod og landsatte passagererne, hvorefter skibet d. 27. feb. fra kl. 0030 til kl. 0100 forhalede til Larsens Plads. Kort efter at K.F. var fortøjet ved Larsens Plads, savnedes en mand af besætningen. Der blev straks iværksat en eftersøgning om bord, men det lykkedes ikke at finde den savnede, der sidst var set d. 26. feb. kl. ca. 2000, på hvilket tidspunkt K.F. befandt sig N. for Kullen.

317. M/S BOTANY BAY af København, 2130 B.R.T. Bygget 1966 af stål.

En mand faldet over bord og druknet d. 10. marts i Rouen havn (10).

Indberetning fra konsulatet i Rouen dat. 22. marts.

Kl. 1553, da B. B. lå fortøjet i Rouen havn, mistede en matros, der var beskæftiget med malerarbejde fra en stilling udenbords på stb. bov, balancen og faldt i vandet. To mand sprang i vandet og forsøgte forgæves at redde den pågældende, der sank og forsvandt.

Anm. 1. Den omkomne var: spansk matros Fransico Perez Villanueva Javier.

Anm. 2. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

318. Ff. PISCATOR af Esbjerg, 32 B.R.T. Bygget 1931 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

En mand faldet over bord og druknet d. 26. april i Nordsøen. (20)

Søforhør i Esbjerg d. 7. juni.

Kl. ca. 0500, da P. i stille vejr med rolig sø befandt sig ca. 120 sm. SV.t.S. af Grådyb Barre og med ca. 4.5 knobs fart var ved at løbe snurrevod ud, fik bedstemand Poul Herbert Hansen af Tarp pr. Guldager en kinke om benet og blev trukket over bord. Motoren blev straks stoppet, hvorefter fartøjet bakkedes mod den overbordfaldne, der sås i 10 favnes afstand fra P. Kort efter sås den pågældende ca. 3 favne fra P., hvorefter han forsvandt. Sammen med flere tililende fiskefartøjer eftersøgte P. i ca. 4 timer forgæves den overbordfaldne, som må antages at være druknet.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

319. Ff. CAROLINE MUSHOLM af Hirshals, 430 B.R.T. Bygget 1966. På fiskeri i Nordsøen.

En mand faldet over bord og druknet d. 1. maj i Nordsøen. (15)

Søforklaring og søforhør i Hirshals d. 5. maj.

Kl. ca. 2215, da C. M. under en let brise med ringe sø befandt sig ca. 40 sm. SV.t.V. af Utsira og lå stille, medens man ved hjælp af kraftblokken halede noten ind, fik fisker Ole Børge Hansen af Hirshals, der agterude deltog i arbejdet med at lægge nettet i en indhegnet bæk, overbalance og faldt i søen. Flere redningsbælter blev straks firet i søen, og området belystes med projektører. Motorredningsbåden blev sat ud, og den overbordfaldne eftersøgte i ca. 3 timer. I eftersøgningen deltog også et andet fiskefartøj samt dettes redningsbåd. Eftersøgningen var forgæves, og den overbordfaldne må antages at være druknet.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

320. M/S KATHOLM af København, 684 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På rejse fra København til Helsinki.

En mand forsvundet d. 14. maj i Østersøen. (18)

Søforklaring i Helsinki d. 17. maj. Søforhør i København d. 26. maj.

Kl. ca. 1200, da K. under en svag SV.-lig luftning med tåge og rolig sø befandt sig på 56°22'N., 16°53'Ø., savnedes 2. styrmand Aage Verner Brandbyge af København, der sidst var set kl. ca. 1100. Da en eftersøgning om bord var resultatløs, blev skibet lagt på modsat kurs og en eftersøgning påbegyndt mellem skibets position og positionen kl. 1100. Samtidig udsendtes over radio anmodning om assistance. Kl. 2030 blev eftersøgningen, der forblev resultatløs, afbrudt, og rejsen fortsat.

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

321. M/S HUGO NIELSEN af København, 1594 B.R.T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Ivigut til Baltimore med Kryolit.

En mand forsvundet d. 4. juni i Belle Isle strædet. (24)

Søforklaring i Baltimore d. 9. juni.

Kl. ca. 0140, da H.N. under en brise med svag sø befandt sig i Belle Isle strædet, savnedes matros Arvid Leif Hansen. En eftersøgning om bord blev straks iværksat, men da denne kl. ca. 0200 viste sig resultatløs, lagdes skibet på modsat kurs, og der foretoges eftersøgning af den savnede i det omhandlede farvand i ca. 3¹/₂ time uden resultat.

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

322. Ff. MERKUR af Skagen, 20 B.R.T. Bygget 1936. På fiskeri i Skagerrak.

En mand faldet over bord og druknet d. 11. juni i Skagerrak. (25)

Søforklaring i Skagen d. 15. juni.

Kl. ca. 1415, da M. under en let til frisk N.-lig brise med urolig sø befandt sig på 58°10'N., 10°26'Ø., opdagedes det, at fisker Ib V. Jensen af Hals, der kort forinden var set gå agten for fartøjets styrehus, var forsvundet. Wiren til fiskegrejerne kappedes, og M. blev lagt på modsat kurs, samtidig med at der radiotelefonisk tilkaldtes hjælp. M. og andre fartøjer eftersøgte derefter forgæves den forsvundne indtil mørkets frembrud.

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

323. Ff. BODIL IRENE af Hirshals, 15 B.R.T. Bygget 1930 af træ. På fiskeri i Nordsøen.

En mand forsvundet d. 25. juni i Nordsøen. (153)

Søforklaring i Frederikshavn d. 7. juli.

Kl. ca. 1145 blev B.I. under en let V.-lig brise med ringe sø ca. 22 sm. N. for Hanstholm fyr observeret fra fiskefartøj „VERA LAU“ af Frederikshavn. B.I., der gjorde fart og havde trawl ude, var tilsyneladende ikke under kommando. Fartøjet bordedes, og det viste sig, at der ingen besætning var om bord. Hjælp tilkaldtes, og farvandet eftersøgte. Kl. ca. 1345 kom en helikopter til assistance. Kl. ca. 1400 blev B.I. taget under bugsering mod Hirshals, hvortil fartøjerne ankom kl. ca. 1900.

Anm. Ministeriet må antage, at fiskeskipper Richard Christensen af Hirshals, der formodes at have været alene ombord, er faldet over bord og er druknet.

324. M/S VIRGINIA af København, 5512 B.R.T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra New Orleans til Baltimore.

En mand faldet over bord og druknet d. 3. aug. i Florida Strædet. (40)

Søforklaring i New York d. 9. august.

Kl. 1330, da V. befandt sig ud for Fowey Rock i Florida Strædet, savnedes matros Hans Aage Olsen, der sidst var set, da han efter frokost gik til sit kammer. En eftersøgning om bord var resultatløs, og kl. 1405 blev V. lagt på modsat kurs samtidig med, at Coast Guard samt skibe i nærheden blev anmodet om at deltage i eftersøgningen. Kl. 2000, da V. forgæves havde gennemsejlet eftersøgningsområdet 4 gange, fortsattes rejsen. I eftersøgningen deltog en hurtigbåd, et hydroplan samt 2 helikoptere fra Coast Guard.

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

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

En mand faldet over bord og druknet d. 26. aug. i Kattegat. (41)

Søforklaring i Hobro d. 28. aug.

Kl. 1320 passerede A. i stille vejr med havblik og god sigtbarhed bøje 30 i rute 28. Kl. 1345 savnedes ungmand Svend Ole Nielsen af Hobro, der sidst var set kl. 1335 stående forude ved stb. lønning. Skibet blev lagt på modsat kurs, og der anmodedes radiotelefonisk om

assistance. Den forsvundne blev eftersøgt af A. og flere andre skibe samt en helikopter. Kl. 1740 indstilledes eftersøgningen, der var resultatløs.

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

326. Ff. CARL EGEDE af Godthåb, 196 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Sukkertoppen til Narssak.

En mand faldet over bord og druknet d. 26. aug. i Atlanterhavet. (46)

Søforklaring i København d. 14. sept.

Kl. ca. 1050, da C. E. under en NV.-lig svag luftning med NV.-gående strøm og tåget vejr befandt sig ud for Kap Thorvaldsen, savnedes matros Mogens Christiansen, der umiddelbart forinden var set i skibets agnrum. En eftersøgning blev straks iværksat, men kl. 1355 blev den opgivet som resultatløs.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende under arbejdet med at trække en pøs søvand indenbords er faldet over bord og druknet.

327. Ff. FLOTO af Søby, 20 B.R.T. Bygget 1944. På fiskeri i Kattegat.

En mand faldet over bord og druknet d. 27. aug. i Kattegat. (45)

Søforklaring i Helsingør d. 11. sept.

Kl. ca. 0015, da F. befandt sig ca. 6 sm. V. for Kattegat S. fyrskib, hørtes føreren – fiskeskipper Jørgen Marius Pedersen af Søby, Ærø – der passede roret samtidig med, at han spulede den sorterede fangst, udstøde høje råb. De øvrige ombordværende – 2 mand – der opholdt sig midtskibs, løb straks agterud og så, at føreren var faldet over bord og lå svømmende ca. 75 m agten for F. Efter ca. 2 minutters forløb var fartøjet bragt hen til den overbordfaldne, og 2 redningskranse kastedes over bord. Den ene kranse faldt 1–2 m fra den overbordfaldne. F. gled forbi den pågældende, og da fartøjet påny kom hen til ulykkesstedet, var den forulykkede forsvundet. Over radiotelefonen tilkaldtes hjælp fra omkringliggende fartøjer, men det lykkedes ikke at finde den overbordfaldne, der må antages at være druknet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at fiskeskipperen er gledet på dækket eller snublet over trawlwiren.

328. Ff. DORTHEA af Ringkøbing, 14 B.R.T. Bygget 1912 af træ. På eftersøgning i Ringkøbing Fjord.

En mand faldet over bord og druknet d. 17. okt. i Ringkøbing Fjord. (54)

Politirapport dat. 17. okt. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 19. okt.

Kl. 2045, da D. under en stærk storm befandt sig på Ringkøbing Fjord på eftersøgning af to lystfartøjer, der var meldt savnede, sås pludselig en af de personer, der om bord i D. deltog i eftersøgningen, ligge i vandet 60–70 m agten for D. Der blev straks kastet et par fiskebøjer ud for at markere ulykkesstedet og slået alarm til de øvrige i eftersøgningen deltagende fartøjer, og fartøjet blev lagt på modsat kurs. Kort efter forsvandt imidlertid den overbordfaldne. En eftersøgning med deltagelse af flere andre fartøjer blev straks iværksat men forblev uden resultat.

Anm. 1. Den omkomne var: fisker Niels Riisom Vestergaard af Holmsland pr. Ringkøbing.

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

329. Ff. INGER KIRSTINE af Esbjerg, 36 B.R.T. Bygget 1959 af eg. På fiskeri i Skagerrak.

En mand faldet over bord og druknet d. 9. nov. i Skagerrak. (66)

Politirapport dat. 10. nov. Søforklaring i Esbjerg d. 8. feb. 1968.

Kl. ca. 1500, da I.K. under en jævn S.-lig brise befandt sig ca. 35 sm. NNØ. for Hanstholm, opdagedes i vandet på fartøjets stb. side fisker Kai Ove Mikkelsen af Grenå, der umiddelbart forinden havde været beskæftiget med at rense fisk på maskinruffet. Skruen kobledes straks fra, og en eftersøgning indledtes. Ff. „EUROS“ af Esbjerg, der tilkaldtes, hjalp med ved eftersøgningen, bl.a. ved at sætte et træk, og der udsendtes oplysning om ulykken over Skagen radio. Kl. ca. 1800 blev eftersøgningen, der forblev resultatløs, indstillet.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende har mistet balancen eller har fået et ildebefindende og er faldet over bord og druknet.

330. Ff. RØNHOLM af Thyborøn, 50 B.R.T. Bygget 1954 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

En mand faldet over bord og druknet d. 11. nov. (53)

Politirapport dat. 13. nov. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 18. nov. Søforklaring i Lemvig d. 4. dec.

Kl. 2355, medens R. under en VNV.-lig storm befandt sig ca. 230 sm. NV.t.V. af Thyborøn, rantes fartøjet af en svær sø agterfra, hvorved fartøjet bordfyldtes. Herunder blev

en dreng, John Kålund Andersen af Dybe, der sammen med den øvrige besætning var beskæftiget med at stuve fiskegrejer på dækket, skyllet over bord. Den overbordfaldne blev ved anvendelse af projektører eftersøgt i 3-4 timer uden at blive fundet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes vejrforholdene.

331. Ff. KLITLAND af Esbjerg, 44 B.R.T. Bygget 1965 af træ. På fiskeri i Østersøen.

En mand faldet over bord og druknet d. 8. dec. i Østersøen. (59)

Politirapport dat. 20. dec.; søforklaring i Neksø d. 21. dec.

Kl. ca. 2145, da K. under en jævn N.-lig brise med snebyger befandt sig ca. 25 sm. Ø. for Fårøen, sås kok Norman Hansen falde over bord. Maskinen, der gik halv kraft frem, blev straks omstyret til bak, og da K. lå stille, indledtes en eftersøgning ved hjælp af projektører. Kort efter sås den overbordfaldnes skindhue på vandet, men en eftersøgning på stedet i ca. 2 timer forblev resultatløs.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende ved at kravle over nogle isbelagte krogkasser har mistet balancen, er faldet over bord og er druknet.

332. Ff. TINNE, af Esbjerg, 33 B.R.T. Bygget 1939 af eg. På fiskeri i Nordsøen.

En mand faldet over bord og druknet d. 16. dec. i Nordsøen. (63)

Politirapport dat. 29. feb. 1968.

Kl. ca. 1230, da T. i hårdt vejr lå opankret 160 sm. NØ.^{1/2} Ø. af Aberdeen, og 2 mand af skibets besætning var beskæftiget foran styrehuset, brød en voldsom sø ind over fartøjet. Da søen lagde sig, sås en mand i søen ca. 30 meter fra fartøjet om stb. Motoren startedes, medens det søgtes at holde øje med den overbordfaldne, men da fartøjet nåede frem til stedet, var han forsvundet og kom ikke mere til syne. Sammen med to tilkaldte skibe fortsattes eftersøgningen til kl. ca. 1600.

Anm. 1. Den omkomne var: fisker Frederick Mathew Gallagher af Grimsby.

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

ANDRE ULYKKESTILFÆLDE

333. M/S ROLF KRAKE af Roskilde.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 4. feb. i Skovshoved havn. (8)

Politirapport dat. 15. marts.

Kl. ca. 0830, da R.K. lå fortøjet ved kaj i Skovshoved havn, skulle en passager passere gennem kahytten. Under passagen styrtede han gennem en åbenstående luge ned i et henvæningsrum under dørken og brækkede flere ribben.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at der ikke var foretaget afspærring af den åbenstående luge.

334. M/Fg. METTE MOLS af Ebeltoft, 2446 B.R.T. Bygget 1966 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 11. marts i Ebeltoft færgehavn. (9)

Politirapport dat. 11. marts. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 13. marts.

Kl. 0630, medens M.M. lå fortøjet langs kaj i Ebeltoft færgehavn, afholdtes en brandøvelse, hvorunder bl.a. skibets vandtætte døre blev afprøvet. Under inspektionen ville skibets overstyrmand passere en af de vandtætte døre, og han åbnede den med det ved døren siddende hydrauliske anlæg. Idet overstyrmanden befandt sig i dørkarmen, slog døren pludselig i med stor kraft. Døren blev straks åbnet påny, og den tilskadekomne, der havde brækket to ribben, blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes manglende kendskab til betjeningen af den hydrauliske lukkemekanisme.

335. Ff. DAGNY af Nykøbing M. 5 B.R.T.

En mand kommet til skade d. 14. april i Nykøbing M. havn. (22)

Politirapport dat. 14. april. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 19. april.

Kl. ca. 1448, medens D. lå fortøjet i Nykøbing M.s havn, og føreren, der var beskæftiget med rengøring om bord, havde sat vand til opvarmning på gasapparatet, slukkede apparatet. Da dette opdagedes, og der ikke mærkedes gaslugt, satte føreren ild til apparatet, hvorved der opstod en mindre eksplosion, og en gasflamme ramte føreren i ansigtet og over venstre arm. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

336. M/S BELGIEN af København, 3654 B.R.T. Bygget 1953 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 17. april i Milwaukee havn. (12)

Skrivelse fra generalkonsulatet i Chicago af 21. april.

Kl. 0925, faldt en letmatros, der sammen med andre af besætningen var i færd med at tildække 2-lugen, ned på mellemdækket – et fald på ca. 3 m – og brækkede sin højre underarm. Den tilskadekomne blev bragt til hospitalet.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til ulykken.

337. S/S A. P. MØLLER af København, 53.621 B.R.T. Bygget 1966 af stål. På rejse fra Gibraltar til Palermo.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 21. april i Middelhavet. (23)

Rapport fra føreren dat. 21. april.

Kl. 0935, da 3 mand af besætningen var beskæftiget med at lægge lugedæksler på en luge i mellemdækket i forpeaktanken, faldt den ene af dem ned i bunden af tanken. Over radioen søgtes kontakt med skibe i nærheden med læge om bord, og kl. 1414 kom en læge fra et tilkaldt skib om bord og foretog førstehjælp på den tilskadekomne, der bl.a. havde pådraget sig brud på den ene arm samt ribbensbrud.

338. Pram RES af Kerteminde, 12 B.R.T. På entreprenørarbejde i Storebælt.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 23. april i Storebælt. (21)

Politirapport dat. 23. april. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24. april.

Kl. ca. 0730 havde man om bord i R., der var beskæftiget med at føre en på vandet flydende plastrørledning til et rensningsanlæg ved Kertinge Nor, hejst et stykke af rørledningen op i prammens spil. Medens rørledningen hang under spillet, skulle prammen forhales, og pramføreren, der betjente spillet, blokerede dette ved at anbringe et stykke vinkeljern mellem spillets kamhjul, hvorefter han forlod spillet. Under forhalingen firede spillet pludselig af, og rørledningen faldt ned og ramte en mekanikerlærling, der arbejdede på dækket, hvorved den pågældende pådrog sig et brud på venstre lårben samt andre kvæstelser.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes den utilstrækkelige blokering af spillet.

339. Ff. MARIUS BOEL af Hirshals, 96 B.R.T. Bygget 1960 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 4. maj i Hirshals havn. (17)

Politirapport dat. 4. maj. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 5. maj. Søforklaring i Hirshals d. 10. maj.

Kl. ca. 1130, da M.B., der havde en agtertrosse af nylon gjort fast i kajen, gik langsomt frem på maskinen, gled en fisker, der havde til opgave at slække på trossen, på dækket og fik sit højre ben i en løkke samtidig med, at han ikke kunne holde trossen fast. Benet kom derefter i klemme ved pullerten, blev revet af under knæet og faldt i vandet. Den tilskadekomne blev under lægetilsyn bragt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den tilskadekomne gled på dækket under arbejdet med at slække ud på trossen.

340. M/S HAVGAST af Oslo, 11504 B.R.T.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 26. maj i Københavns havn. (27)

Rapport fra statens skibstilsyn samt politirapport dat. 26. maj.

Kl. 1410, medens H. lå ved Soyakagefabrikken og lossede soyabønner ved hjælp af sugerør, skulle 4-lugens patentlugedæksler kobles fri af kædetrækket. Da en koblingsbolt havde sat sig fast, blev der hevet på spillet for at løsne boltene, men herunder bevægede 4-lugens forreste dæksel sig ind mod lugekarmen, hvorved en signalmand, som havde taget plads mellem dækslerne og lugekarmen for at have overblik over lastrummet, kom i klemme mellem dækslet og karmen. Den tilskadekomne blev i en ambulance kørt til hospitalet, hvor det konstateredes at han var afgået ved døden.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

341. M/S COSTAS af Århus, 299 B.R.T. Bygget 1965 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 1. juni i Svendborg havn. (30)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 1. juni.

Kl. ca. 0930, da C. lå fortojet i Svendborg havn, styrtede en letmatros, der siddende i en til fokkemastens lejder fastsjækket bådsmandsstol var beskæftiget med at male masten, ned på dækket, et fald på ca. 6 m. Den pågældende, der havde pådraget sig hoftebrud samt brud på højre arm og hånd, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at sjæklens bolt ikke har været forsvarligt sikret og derfor er gledet ud af sjæklen.

342. Ff. BOREAS af Esbjerg, 50 B.R.T. Bygget 1957 af eg og bøg. På rejse fra Esbjerg til fiskeplads i Nordsøen.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 24. juni ud for Esbjerg havn. (34)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 24. juni.

Kl. 1015, da B. befandt sig ud for Esbjerg havn, havde to mand af besætningen været beskæftiget med at sætte storsejlet. Under arbejdet med at løfte nokken af bommen knækkede bomdirken, hvorved bommen faldt ned på dækket, og den øverste blok i bomdirkens klapløber ramte det ene af besætningsmedlemmerne over venstre ben. B. sejlede straks tilbage til Esbjerg, hvor den pågældende, der havde beskadiget knæet, blev kørt til hospitalet i en tilkaldt ambulance.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at bomdirken ikke var i forsvarlig stand.

343. M/S INGA af Hålsingborg.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 26. juni i Nørresundby havn. (32)

Politirapport dat. 26. juni.

Kl. ca. 1330, medens I. lå fortøjet langs kaj i Nørresundby havn, var to håndværkere - en elektriker og en maskinarbejder - fra land i færd med at demontere henholdsvis elektriske kabler og udlægger fra en kran. Da udlæggeren under arbejdet skred ca. 20 cm ned mod drejetårnets fundament, fik elektrikeren, der med venstre fod havde støttet mod fundamentet, venstre storetå i klemme. Den tilskadekomne, der havde pådraget sig et kødsår, blev, efter at have fået førstehjælp om bord, kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at de to håndværkere ikke var opmærksomme på hinandens arbejde.

344. M/S SIRI II af Svendborg, 346 B.R.T.

En mand omkommet d. 28. juni i Odense havn. (29)

Rapport fra statens skibstilsyn og politirapport dat. 28. juni.

Kl. ca. 0330, medens S.II lå fortøjet langs Finlandskajen, hørtes råb fra en person, der lå i vandet umiddelbart agten for skibet. Forsøg på at redde den pågældende, der senere viste sig at være dæksdreng Kurt Ladegaard Andersen, var uden resultat. Kl. ca. 0425 blev dæksdrengen fundet død af frømand og bragt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at dæksdrengen har fået et ildebefindende og er faldet over bord og druknet.

345. M/Bgs. GRANE af København, 99 B.R.T. Bygget 1951 af stål. På bugseringsarbejde i Københavns havn.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 29. juni i Københavns havn. (33)

Politirapport dat. 29. juni.

Kl. 0950, da G., der havde to wirer fastgjort til en flydekran, begyndte at trække skråt ud fra kajen, totnede den ene wire op, og kort efter da trækretningen skulle ændres, totnedes den anden wire, som imidlertid var blevet uklar af en capstan. En matros ville prøve at få wiren fri, men fik herved venstre hånd i klemme. Den tilskadekomne, der havde mistet to fingre og beskadiget en tredje, blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

346. M/S KAMA af Odense, 194 B.R.T. Bygget 1927 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 29. juni i Kolding havn. (28)

Politirapport dat. 29. juni.

Kl. ca. 0700, da K. var under forhaling i Kolding havn, fik en dæksdreng foden i en kinke på en trosse. Da trossen begyndte at skrænse på pullerten, blev den pågældende trukket mod pullerten, hvorved han brækkede foden. I en ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

347. Ff. VIGEN af Århus, 11 B.R.T. På fiskeri i Århus Bugt.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 7. juli i Århus Bugt. (43)

Politirapport dat. 7. juli. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 1. aug.

Kl. ca. 1740, medens V. befandt sig ud for Mols Hoved, var føreren og ungmanden i færd med at hive garn ind. Under dette arbejde gled ungmanden, der passede spillet, på dækket, fik venstre ben i wiren og blev trukket ind mod spillet. Spillet stoppedes, og den tilskadekomne, der havde brækket benet to steder, blev frigjort, hvorefter V. sejlede til Århus fiskerihavn, hvor den tilskadekomne i en ambulance blev kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

348. Uddybningsfartøj BARREN af Ålborg.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 11. juli i Isefjorden. (44)

Politirapport dat. 11. juli.

Kl. ca. 0550, da B. var beskæftiget med uddybningsarbejde i farvandet S. for Hundested havn, skulle det ene af fartøjets særlige spir løftes ved hjælp af et spil, så at låsebolten, der hvilede på en styreramme, kunne fjernes. Under arbejdet hermed svigtede bremsen på spillet, hvorved forankringsspiret uforvarende firedes af, og den person, som var ved at fjerne bolten, fik fingrene på højre hånd i klemme mellem låsebolten og styrerammen. Den tilskadekomne, der havde fået klemt 2. og 3. finger på højre hånd over, blev bragt i land og kørt til hospitalet i en tilkaldt ambulance.

349. M/S KONGEDYBET af Rønne, 2828 B.R.T. Bygget 1952 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 14. juli i Rønne havn. (60)

Politirapport dat. 14. og 24. juli.

Kl. ca. 0800, da K. lå fortojet i Rønne havn, følte en havnearbejder, som var beskæftiget med losning fra mellemdæksrummet, sig utilpas på grund af kuldioxyd, der strømmede ud fra en dårligt emballeret kasse indeholdende tøris. Den pågældende gik op på dækket, hvor han tabte bevidstheden, hvorefter han i en tilkaldt ambulance blev kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

350. Ff. OTTO THIMSEN af Esbjerg, 49 B.R.T. Bygget 1947 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 16. juli i Nordsøen. (38)

Søforklaring i Esbjerg d. 24. aug.

Kl. ca. 1650, da O.T. i stille vejr befandt sig ca. 12 sm. VSV. af Grådyb, var besætningen ifærd med at sætte trawl. Under udsætningen satte en forhåndskæde sig fast i tørnstangen. Fisker Leo Schmidt af Esbjerg løb til for at frigøre kæden, som i det samme kom fri på grund af skibets bevægelser i søen og ramte den pågældende i hovedet, hvorved han pådrog sig svære kvæstelser. Over radio tilkaldtes hjælp, og en læge overførtes fra et redningskib til O.T., som afbrød fiskeriet og sejlede mod Esbjerg. Ved ankomsten til havn blev den tilskadekomne overført til hospitalet, hvor han senere er afgået ved døden som følge af sine kvæstelser.

351. M/S SEA-BIRD af København, 396 B.R.T. Bygget 1967 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 26. juli i Ghent. (36)

Indberetning gennem udenrigsministeriet dat. 12. aug.

Kl. ca. 0930, da S.-B. lå fortojet langs kaj i Ghent havn, mistede skibets styrmand under arbejdet med at frigøre en skærstok, der havde beknebet sig, ballancen og faldt fra skibets mellemdæk ned i underlasten. Den pågældende, der var bevidstløs og som havde pådraget sig forskellige læsioner, blev bragt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken angives at være, at styrmanden og spilmanden har misforstået hinanden.

352. Ff. BELLIS af Skagen, 30 B.R.T. Bygget 1924 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads til Skagen.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 11. aug. i Skagen havn. (58)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 11. aug.

Kl. ca. 1000, da B. befandt sig i Skagen forhavn, hørte føreren råb fra motorrummet. Skruen blev koblet fra, og en undersøgelse viste, at medhjælperen havde fået læderet venstre ben på skrueakslen, som var blevet afdækket kort forinden. Fartøjet blev sejlet til kaj, hvorfra den tilskadekomne i en ambulance blev kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at der ikke var foretaget afspærring omkring den afdækkede skrueaksel.

353. M/S PORTLAND af Stockholm.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 15. aug. i Nørresundby havn. (39)

Politirapport dat. 15. aug.

Kl. ca. 0250, da P. lå fortojet ved kaj i Nørresundby havn, gik en havnearbejder på øverste mellemdæk fra lastrum V hen mod lastrum VI, hvis vejrdæksluge var lukket. Den pågældende styrtede gennem den åbenstående mellemdæksluge ned i underlasten - et fald på ca. 7¹/₂ m. I en ambulance blev den pågældende, der var hårdt kvæstet, kørt til hospitalet, hvor han d. 22. aug. afgik ved døden.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at der ikke var opsat stræktove ved den åbenstående mellemdæksluge, samt at mellemdækket ikke var oplyst.

354. M/Bgs. HUGIN af København, 83 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På bugserarbejde i Københavns havn.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 26. aug. i Københavns havn. (47)

Politirapport dat. 26. aug.

Kl. 0950, da H. var i færd med at slæbe svensk M/S „TRANELAND“ til kaj i Frihavnen, havde en matros til opgave at slække på slæbe trossen, når der kom hårde ryk i denne. Under dette arbejde sprang trossen, der var lavet af nylon, pludselig og slog tilbage over bugserbåden, hvor den ramte matrosen over højre arm. Den tilskadedekomne, der havde pådraget sig flere brud på armen, blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

355. M/S A.E.S. af Svendborg, 1579 B.R.T. Bygget 1957 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 4. sept. i Svendborg havn. (64)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 4. sept.

Kl. 0925, da A.E.S., der havde en let krængning til bb., lå fortøjet med bb. side til kaj i Svendborg havn, og skibets besætning var i færd med at løfte lossebommene for at afholde belastningsprøver, frigjorde en matros forreste bb. lossebom fra beslaget på bomstolen mellem lugerne. Da bommen kort efter løftedes og herunder svingede mod bb., greb matrosen fat i bommen for at holde denne. Herunder mistede han fodfæstet på bomstolens jernlejder og svingede med bommen ud over skibssiden og ind over kajen, hvor han slap bommen og faldt ned på kajkanten – et fald på 7–8 m. Den tilskadedekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet, hvor det viste sig, at han havde pådraget sig brud i albueledet og i skulderen samt i 3. lændehvirvel.

356. M/S PERNILLE MÆRSK af København, 8456 B.R.T. Bygget 1954 af stål. På rejse fra Lake Charles til Rotterdam med olie.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 12. sept. i Nordatlanten. (50)

Søforklaring i Rotterdam d. 28. sept.

Kl. 1110, da P. M. under en hård NØ.-lig kuling med meget svær sø befandt sig på 36°09'N., 70°00'V., blev skibet, der arbejdede hårdt i søen og tog vand over bak og tankdæk, ramt af en særlig svær sø, som slyngede en styrmandsaspirant, der befandt sig på forreste løbebro, ned fra løbebroen og hen ad tankdækket, hvorved den pågældendes højre fod blev revet af ved anklen. Kursen blev sat mod Norfolk, og d. 13. september kl. 0745 blev den tilskadedekomne taget om bord i en United States Coast Guard tilhørende helikopter og bragt til hospital i Norfolk.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

357. Ff. PERNILLE HEDE af Hirshals, 61 B.R.T. Bygget 1966 af træ. På fiskeri i Skagerrak.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 13. dec. i Skagerrak. (62)

Politirapport dat. 13. dec. Søforklaring i Hirshals d. 22. dec.

Kl. ca. 2000, medens P. H. under en svag SSV.-lig brise befandt sig i Skagerrak, var trawlet, der indeholdt 400 kasser makrel, under indhivning. Da ca. halvdelen var inde, stoppedes arbejdet for at holde pause. Da man kort efter fortsatte arbejdet, hørtes et brag, og samtidig faldt en taljeblok, der havde været anbragt på agterste david, ned og ramte fisker Arne Helledi Nielsen i hovedet. Den tilskadedekomne faldt bevidstløs om. Kl. 2142, da den tilskadedekomne blev overført til en helikopter, konstateredes, at døden var indtrådt. Den afdøde blev bragt til hospitalet.

DANSKE SØRETTES DOMME

eller udtalelser i 1967 om
søulykker overgået danske skibe

3. jan. Politidirektøren i København.

M/S „Stainless Carrier“ af København og Ff. „Catoira“ af Vigo, kollideret d. 7. maj 1966 i Atlanterhavet.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 181).

Det fremgik af sagen, at S.C.s fører, der var alene i styrehuset, forlod dette i ca. 10 minutter forud for kollisionen, på et tidspunkt, hvor C. var i sigte forude.

Ministeriet henstillede, at der rejstes tiltale imod S.C.s fører for overtrædelse af bestemmelserne i anordning af 11. april 1953 om udgigtjeneste i danske skibe.

S.C.s fører vedtaget en bøde på 300 kr.

13. jan. Søretten i Hjørring.

Ff. „Senius“ af Hirshals, som drev for vejret i Nordsøen med maskinhavari, påsejlet af Ff. „Merete Lau“ af Frederikshavn d. 23. juli 1966.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 205).

Det fremgik af sagen, at S. ikke førte de for et skib, der er let, foreskrevne lanterner, men alene en elektrisk ankerlanterne. Det fremgik endvidere af sagen, at ankerlanteren var slukket før kollisionen.

Ministeriet henstillede, at der i medfør af sølovens § 289 rejstes tiltale imod S.s fører for grov forsømmelse i tjenesten – undladelse af at føre de foreskrevne lanterner – at have foranlediget kollisionen.

S.s fører vedtager en bøde på 300 kr.

18. jan. Hobro søret.

SM. „Albatros“ af Hobro grundstødt d. 29. sept. 1966 ved Omø.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 106).

Ministeriet fandt, at grundstødningen skyldtes, at rorsmanden, en dæksdreng, havde undladt at følge en ordre om at varsko skibets fører, når lys- og fløjtetønden ved pkt. 13 i rute 44 passeredes, en undladelse, der efter ministeriets opfattelse måtte karakteriseres som en grov forsømmelse i tjenesten, og henstillede, at der i medfør af sømandslovens § 76 rejstes tiltale imod den pågældende for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen. Ministeriet udtalte, at man intet havde at erindre imod, at sagen afgjordes med, at der tildeltes den pågældende en indenretslig advarsel.

Dom: Advarsel, indenretslig.

1. feb. Sø- og handelsretten i København.

M/S „Susanne Skou“ af København grundstødt d. 24. nov. 1965 ved Sydamerikas N.-kyst.

(Se D.S.U.S. 1965 nr. 106).

Ministeriet fandt, at grundstødningen skyldtes, at føreren og den vagthavende styrmand havde forvekslet to fyr, idet man dels havde undladt at kontrollere karakteren af det fyr man pejlede og dels havde undladt at efterkontrollere bestikregningen, da man pejlede fyret.

Ministeriet henstillede, at der rejstes tiltale: 1) I medfør af sølovens § 289 imod skibets fører, og 2) i medfør af sømandslovens § 76 imod den vagthavende styrmand, begge for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget skibets grundstødning.

S.S.s vagthavende styrmand vedtaget en bøde på 1000 kr.

2. feb. Sørretten i Rønne.

Ff. „Dirtsaa“ af Skagen. Brand om bord d. 1. feb. 1966 i Nordsøen.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 304).

Ministeriet fandt, at brandens store omfang skyldtes den omstændighed, at der ikke var blevet holdt fyldestgørende vagt. Det fremgik endvidere af sagen, at fartøjet ikke på den omhandlede rejse var forsynet med forskriftsmæssig fartshjemmel.

Ministeriet begærede tiltale rejst imod D.s fører i medfør af sølovens § 289 for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget brandens betydelige omfang, samt imod D.s ejer i medfør af § 42 i lov af 28. marts 1951 om tilsyn med skibe for overtrædelse af lovens § 4, pkt. 24 og § 24, stk. 2, litra a.

D.s ejer idømt en bøde på 100 kr.

D.s fører idømt en bøde på 300 kr.

9. marts. Politimesteren i Frederikshavn.

Ff. „Jørgen Ole“ af Frederikshavn grundstødt d. 25. maj 1966 ved Læsø.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 61).

Ministeriet fandt, at grundstødningen skyldtes, at bedstemanden undlod at efterkomme en ordre om at ændre kursen efter passage af Læsø Rende fyrbåke. Ministeriet henstillede, at tiltale rejstes imod bedstemanden i medfør af sømandslovens § 76, jfr. § 45, stk. 3, for ved grov fejl og forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

J.O.s bedstemand vedtaget en bøde på 100 kr.

24. april. Politimesteren i Ærøskøbing.

M/S „C. Herup“ af Marstal. Eksplosion om bord d. 4. dec. 1966.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 294).

Ministeriet fandt, at eksplosionen skyldtes udsivet gas fra en formodet tom gasflaske, der var anbragt i et storesrum.

Ministeriet begærede tiltale rejst imod G.H.s fører i medfør af § 42 i lov af 28. marts 1951 om tilsyn med skibe for overtrædelse af bestemmelserne i § 2 i bekendtgørelse nr. 253 af 23. juni 1952 om gasanlæg i skibe.

C.H.s fører vedtaget en bøde på 100 kr.

27. april. Politimesteren i Ærøskøbing.

M/S „Morild“ af Egersund. Motorhavari d. 20. feb. 1966 i Valencia havn.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 274).

Det fremgik af sagen, at skibets maskindagbog overhovedet ikke var ført. Ministeriet henstillede, at der i medfør af sølovens § 286 rejstes tiltale imod M.s fører for overtrædelse af bestemmelserne i lovens §§ 35 og 36.

M.s fører vedtaget en bøde på 100 kr.

19. maj. Politimesteren i Rønne.

Ff. „Silvana“ af Tejn. Brand om bord d. 21. dec. 1966 i Tejn havn.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 336).

Ministeriet fandt ikke anledning til at foretage videre i anledning af branden, men da det af sagen fremgik, at der i styrehuset var anbragt en gasflaske, samt at flasken med en slange var forbundet med en i motorrummet anbragt blæselampe til opvarmning af motoren, henstillede ministeriet, at der rejstes tiltale imod fartøjets ejer for overtrædelse af §§ 2, 3 og 6 i bekendtgørelse af 23. juni 1952 om gasanlæg i skibe.

S.s ejer vedtaget en bøde på 100 kr.

22. juni. Politimesteren i Hjørring.

Ff. „Helle Wiktor“ af Hirshals og Ff. „Fie Welle“ af Skagen kollideret d. 16. dec. 1966 i Skagerrak.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 248).

Det fremgik af sagen, at H.W.s rorsmand havde undladt at holde behørigt udvig.

Ministeriet henstillede, at der i medfør af sømandslovens § 76 rejstes tiltale imod den pågældende for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget kollisionen.

H.W.s rorsmand vedtaget en bøde på 300 kr.

26. juni. Svendborg herredsret.

M/S „Insula“ af Søby grundstødt d. 22. dec. 1966 på Sjællands Rev.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 146).

Det fremgik af sagen, at føreren ikke havde anvendt loddet som kontrol for bestikket.

Ministeriet henstillede tiltale rejst imod I.s fører i medfør af sølovens § 289 for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

I.s fører idømt en bøde på 1200 kr.

27. juni. Politimesteren i Holbæk.

M/S „Tina Christensen“ af København og Ff. „Entreprise“ kollideret d. 24. aug. 1966 i Pentland Firth.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 213).

Det fremgik af sagen, at vejret var klart og at fiskefartøjet ikke blev set af T.C. før det befandt sig ca. 1 m fra T.C.s stævn.

Ministeriet henstillede, at der rejstes tiltale imod føreren af T.C. for overtrædelse af bestemmelserne i anordning af 11. april 1953 om udkigstjeneste i danske skibe.

T.C.s fører vedtaget en bøde på 300 kr.

13. juli. Sø- og handelsretten i København.

M/S „Koldinghus“ af Kolding og M/S „Fortuna“ af Hamburg kollideret i tæt tåge d. 8. okt. 1966 i Åbenrå Fjord.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 229).

Ministeriet fandt, at kollisionen skyldtes, at K. ikke overholdt bestemmelserne i regel 16, litra a og c i de internationale søvejsregler og begærede tiltale rejst imod K.s fører for overtrædelse af den nævnte regel.

K.s fører vedtaget en bøde på 500 kr.

20. juli. Sø- og handelsretten i København.

M/S „Argentinean Reefer“ af Esbjerg grundstødt d. 24. dec. 1966 ud for Casablanca.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 149).

Ministeriet fandt, at grundstødningen skyldtes, at den vagthavende styrmand forvekslede to fyr, at han glemte at ændre kurs, således at skibet kunne passere en anduvningsbøje, samt at han ved start af ekkoloddet undlod at kontrollere den indstillede dybde.

Ministeriet henstillede, at der rejstes tiltale imod styrmanden i medfør af sømandslovens § 76 for ved grov fejl og forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

A.R.s vagthavende styrmand idømt en bøde på 2000 kr. (hæfte i 10 dage). (Udeblivelssesdom).

11. aug. Sø- og handelsretten i København.

M/S „Basra“ af København. Fem mand kommet til skade om bord d. 26. juli 1965 i Københavns havn.

(Se D.S.U.S. 1965 nr. 366).

Under adskillelsen af en kølekondensator, der var anbragt i frysemaskinrummet, indtraf pludselig en voldsom udstrømning af ammoniak, hvorved to maskinarbejdere og tre af skibets maskinbesætning kom til skade.

Ministeriet fandt, at ulykken skyldtes, at kondensatorens tryk ikke var blevet kontrolleret forinden arbejdet påbegyndtes, og henstillede tiltale rejst imod maskinchefen og 1. maskinmester i medfør af sømandslovens § 77, jfr. stk. 1, som ændret ved lov nr. 160 af 27. maj 1964, for overtrædelse af lovens § 55, stk. 2. Tiltalen imod 1. maskinmester frafaldes senere.

B.s maskinchef vedtaget en bøde på 800 kr.

22. aug. Søretten i Ålborg.

M/S „Halling“ af Nørresundby og M/S „Bellan“ af Odense kollideret d. 4. dec. 1966 i Limfjorden.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 246).

Ministeriet fandt, at kollisionen skyldtes, at H. i det snævre løb undlod at holde sig i sin styrbords side af løbet, således som foreskrevet i søvejsreglernes regel 25, litra a, jfr. §§ 1 og 2 i bekendtgørelse af 11. marts 1965 om særlige regler for sejlads m. m. i visse danske farvande, og henstillede, at der, i medfør af sølovens § 289, stk. 1, rejstes tiltale imod H.s fører for ved grov forsømmelse i tjenesten – overtrædelse af søvejsregel 25 – at have foranlediget kollisionen.

H.s fører vedtaget en bøde på 100 kr. (indenretslig).

29. aug. Dommeren i Bogense.

Ff. „Jette“ af Bogense. Eksplosion om bord d. 6. april i Bogense havn.

(Se D.S.U.S. 1967 nr. 268).

Det fremgik af sagen, at føreren ville opvarme fartøjets motorrum ved hjælp af et der opstillet gasapparat. Han åbnede for en på dækket anbragt gasflaske og gik efter nogle minutters forløb ned i motorrummet, hvor han bemærkede, at der strømmede gas ud fra gasapparatet. Da han strøg en tændstik indtraf eksplosionen.

Ministeriet henstillede, at der rejstes tiltale imod den pågældende for overtrædelse af §§ 2, 3, 4, 5 og 10 i bekendtgørelse af 23. juni 1952 om gasanlæg i skibe.

J.s fører vedtaget en bøde på 100 kr.

4. sept. Kerteminde søret.

Pram „Res“ af Kerteminde. En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 23. april i Storebælt.

(Se D.S.U.S. 1967 nr. 338).

D. 23. april var et stykke af en plast-rørledning hejst op i prammens spil, da føreren, der betjente spillet, blokerede dette ved at anbringe et stykke vinkeljern mellem kamhjulene, og derefter forlod spillet. Lidt efter firedet spillet sig selv af og rørledningen faldt ned og ramte en mekanikerlærling, der blev kvæstet.

Ministeriet fandt, at ulykken skyldtes, at føreren havde handlet uforsvarligt ved at forlade spillet, medens der hang en byrde i det, samt ved ikke at have afbremset spillet effektivt og henstillede, tiltale rejst imod føreren i medfør af sømandslovens § 77, jfr. § 79, således som denne er ændret ved lov om ændring af sømandsloven af 27. maj 1964, for overtrædelse af lovens § 55, stk. 2.

R.s fører vedtaget en bøde på 200 kr.

5. sept. Hjørring søret.

Ff. „Vibeke Jørg“ af Frederikshavn og norsk Ff. „Steinvik“ kollideret d. 5. jan. i Nordsøen.

(Se D.S.U.S. 1967 nr. 119).

Det fremgik af sagen, at den vagthavende i V.J. havde blundet, og ministeriet henstillede, at der rejstes tiltale imod den pågældende i medfør af sømandslovens § 76 for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget kollisionen.

V.J.s vagthavende vedtaget en bøde på 150 kr.

7. sept. Sø- og handelsretten i København.

M/S „Dan Viking“ og D/Sdp. „Nordhavn“, begge af København, kollideret d. 23. dec. 1966 i Sundet.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 251).

Ministeriet fandt, at kollisionen skyldtes, at føreren og styrmanden på D.V., som havde vigepligt for N., ikke i tide traf passende forholdsregler til at undgå sammenstød, og henstillede tiltale rejst imod D.V.s fører i medfør af sølovens § 289 og imod D.V.s overstyrmand i medfør af sømandslovens § 76 for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget kollisionen.

D.V.s fører frifundet.

D.V.s overstyrmand vedtaget en bøde på 1000 kr.

11. sept. Kriminalretten i Esbjerg.

Ff. „Sørup“ af Esbjerg grundstødt og forlist d. 4. marts i Østersøen.

(Se D.S.U.S. 1967 nr. 27).

Ministeriet fandt, at grundstødningen skyldtes, at kursen blev sat for nær grundene under hensyn til, at vejret var diset, og henstillede tiltale rejst imod S.s fører i medfør af sølovens § 289 for ved grov fejl og forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

S.s fører vedtaget en bøde på 200 kr. + betaling af sagens omkostninger.

24. okt. Kriminalretten i Frederikshavn.

Ff. „Susanne Lanng“ af Skagen grundstødt d. 5. jan. ved Norges SV.-kyst.

(Se D.S.U.S. 1967 nr. 2).

Ministeriet fandt, at grundstødningen skyldtes, at føreren, uanset at han ved Decca-observationen foretaget umiddelbart efter sin vagtovertagelse havde konstateret, at skibet ikke befandt sig på den antagne position, undlod at foretage en nærmere positionsbestemmelse, ligesom han undlod at kontrollere karakteren af de fyr, som var i sigte.

Ministeriet henstillede, at der i medfør af sølovens § 289 blev rejst tiltale imod S.L.s fører for ved grov fejl og forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

S.L.s fører idømt en bøde på 400 kr.

31. okt. Søretten i Vejle.

M/S „Søren Peter“ af Vejle. Kæntret og sunket d. 12. sept. 1966 i Kattegat.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 260).

Det fremgik af sagen, at lugen til lastrummet ikke var skalket forinden rejsen påbegyndtes.

Ministeriet henstillede, at der i medfør af sølovens § 320, jfr. handelsministeriets lovbe-
kendtgørelse af 12. maj 1967, rejstes tiltale imod S.P.s fører for overtrædelse af lovens § 58.

S.P.s fører vedtaget en bøde på 600 kr.

19. nov. Retten i Frederikshavn.

Ff. „Ibsuloan“ af Skagen grundstødt d. 9. nov. 1966 ved Jyllands Ø.-kyst.

(D.S.U.S. 1966 nr. 125).

Det fremgik af sagen, at I.s bestemand havde undladt at benytte loddet, som beordret af føreren, at han havde undladt at føre bestik ved hjælp af kurs og distance, og at han havde undladt at varsko føreren, da loddet viste 2 favne vanddybde.

Ministeriet henstillede, at der i medfør af sømandslovens § 76 rejstes tiltale imod bedste-
manden for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

I.s bestemand idømt en bøde på 300 kr. (Forvandlingsstraf 10 dages hæfte).

23. nov. Kriminalretten i Frederikshavn.

Ff. „Jenny Kruse“ af Skagen grundstødt d. 24. dec. 1964 ved Læsø's S.-kyst.

(Se D.S.U.S. 1964 nr. 127).

Politiet i Frederikshavn henstiller tiltale rejst imod J.K.s fører i medfør af sølovens § 289 for at have overladt føringen af fartøjet til bestemanden, som var beruset, samt i medfør af sølovens § 291 for overtrædelse af lovens § 26 (sejlet uden navigationslys). Handelsministeriet var enig heri.

J.K.s fører idømt en bøde på 500 kr. + omkostninger.

23. nov. Kriminalretten i Frederikshavn.

Ff. „Jenny Kruse“ af Skagen grundstødt d. 24. dec. 1964 ved Læsø's S.-kyst.

(Se D.S.U.S. 1964 nr. 127).

Politiet i Frederikshavn indstillede, at der rejstes tiltale imod J.K.s bestemand for over-
trædelse af straffelovens § 138, stk. 1, og sømandslovens § 76, for at have ført J.K. i beruset
tilstand. Handelsministeriet var enig heri.

J.K.s bestemand idømt en bøde på 300 kr. + omkostninger.

27. nov. Politimesteren i Odense.

M/S „Knudsvig“ af Åbenrå grundstødt d. 3. aug. ved Irlands Ø.-kyst.

(Se D.S.U.S. 1967 nr. 63).

Ministeriet fandt, at grundstødningen skyldtes, at skibets styrmand, der havde vagten, ikke
havde benyttet de ombordværende navigationsmidler til kontrol af bestikket og henstillede, at
der i medfør af sømandslovens § 76, jfr. § 45, stk. 3, rejstes tiltale imod den pågældende for
ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

K.s vagthavende styrmand idømt en bøde på 200 kr.

28. nov. Østre landsret.

Ff. „Olavur Halgi“ af Fuglefjord og M/S „Rotersand“ af Lübeck kollideret i tæt tåge
d. 6. marts 1966 i Cabot Strait.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 166).

Det fremgik af sagen, at der som tågesignal fra O.H. blev afgivet 1 lang tone, at O.H.s
maskine ikke blev stoppet, da der foran for tværs hørtes tågesignal fra R. på et tidspunkt, da
dette skibs plads ikke var bestemt med sikkerhed, at der, da O.H., på et tidspunkt hvor R.
ikke var i sigte, ændrede kurs 20° til bb., blev afgivet 2 korte toner med fløjten. Ministeriet
henstillede, at der rejstes tiltale imod O.H.s vagthavende styrmand for overtrædelse af sø-
vejsreglernes regel 15, litra c, pkt. 8, regel 16, litra b og regel 28, litra a.

Den pågældende blev ved Færøernes ret d. 13. jan. frifundet. Sagen blev med justits-
ministeriets tilladelse indanket for Østre landsret.

Dom: Advarsel.

6. dec. Retten i Frederiksværk.

Ff. „Cimbria“ af Hundested og M/S „Torshammer“ af Neksø kollideret d. 3. nov. 1966
i Kattegat.

(Se D.S.U.S. 1966 nr. 235).

Ministeriet fandt, at kollisionen skyldtes, at den vagthavende i T. ikke i tide traf foranstaltninger til at opfylde sin vigepligt i henhold til regel 19 i de internationale søvejsregler, samt at C.s rorsmand, der var alene på vagten, ikke havde holdt behørigt udkig, og henstillede tiltale rejst i medfør af sømandslovens § 76 imod begge de ovennævnte for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget kollisionen.

T.s vagthavende idømt en bøde på 400 kr.

C.s rorsmand vedtaget en bøde på 300 kr.

28. dec. Politimesteren i Lemvig.

Ff. „Jonna Hvas“ af Thyborøn og Ff. „Falke“ af Schulau kollideret d. 4. juli i Nordsøen.

(Se D.S.U.S. 1967 nr. 166).

Ministeriet fandt, at kollisionen skyldtes, at J.H.s rorsmand var faldet i søvn og henstillede, at der i medfør af sømandslovens § 76 rejstes tiltale imod den pågældende for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget kollisionen.

J. H.s rorsmand vedtaget en bøde på 150 kr.

TABEL A

Art og antal af de for året 1967 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 ved skib eller udrustning		Manglende eller utilstrækkelig udkin		Undladelse af at benytte loddet		Overlastning eller utilbørning 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.....	18	18	4	5	—	—	—	—	—	—	—	—	1	16	13	4	1	3	35	45	73	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
Kollision, påsejling o. l.....	9	12	13	3	1	—	3	1	—	—	—	—	—	10	6	26	26	—	—	62	48	6	—	1	—	7	—	—	—	—	—	—	7	—	—			
Tørnet under- vandshindring....	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Kæntring.....	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	2	—	—	4	3	3	—	1	—	4	—	—	—	—	—	—	4	—	—		
Sprunget læk.....	10	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	12	4	—	—	8	—	8	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—		
Maskinhavari.....	—	1	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	—	—	4	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Andre havarier.....	5	4	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	9	5	5	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—		
Brand	—	2	17	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	5	2	—	—	24	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Forsvundet.....	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	2	1	6	—	6	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	
Overbordfald.....	3	—	8	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	13	6	13	—	6	—	19	—	—	—	—	—	—	—	—	19	—	—	
Andre ulykkestilfælde	—	1	4	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	2	2	—	3	9	16	1	—	—	—	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—	4	—	—
I alt	50	39	51	30	1	—	3	1	—	—	—	—	—	1	31	22	48	39	3	38	187	170	34	—	23	—	57	—	—	—	—	—	2	—	2	—	59	—
	Samlet antal opførte søulykker =														357																							

TABEL B

Art og antal af de i året 1967 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	6	252	3	355	9	607
Kollision	7	306	–	–	7	306
Kæntring	2	510	2	728	4	1238
Brand	4	66	–	–	4	66
Forsvundet	2	56	1	300	3	356
Andre årsager	12	576	1	299	13	875
I alt	33	1766	7	1682	40	3448

TABEL C

Danske og fremmede skibes grundstødninger m. m. i året 1967 på danske kyststrækninger og i inderfarvande

Kyststrækninger og inderfarvande	Danske skibe					Fremmede skibe					Tab af menneskeliv			
	Strandinger m. m.					Strandinger m. m.								
	uden forlis		med forlis		Tilsammen	uden forlis		med forlis		Tilsammen	Ialt	Danske	Fremmede	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					
Jyllands vestkyst (til Hanstholm)	5	1	—	—	6	—	—	—	—	—	6	—	—	—
Jyllands nordvestkyst (Hanstholm—Grenen)	3	—	—	—	3	—	1	1	—	2	5	—	—	—
Jyllands østkyst (Grenen—Skanseodde)	4	3	—	—	7	—	3	—	—	3	10	—	—	—
Jyllands østkyst (Skanseodde—Grønsen)....	2	—	—	—	2	—	3	—	—	3	5	—	—	—
Limfjorden	2	4	—	1	6	—	4	—	—	4	10	—	—	—
Læsø	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Anholt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fyns nordkyst m. Samsø	2	1	—	1	4	—	5	—	—	5	9	—	—	—
Fyns vest- og sydvestkyst (Strib—Fåborg)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fyns østkyst m. Langeland	—	1	—	—	1	—	2	—	—	2	3	—	—	—
Farvandet syd for Fyn	2	—	—	—	2	—	2	—	—	2	4	—	—	—
Ærøs syd- og sydvestkyst	—	—	1	—	1	1	—	—	—	1	2	—	—	—
Sjællands vestkyst m. Sprogø	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sjællands nordvest- og nord- kyst (Røsnæs—Gilbjerg Hoved) m. Hesselø	1	2	—	—	3	—	4	—	—	4	7	—	—	—
Sjællands østkyst (Gilbjerg Hoved—Jungs Hoved) m. Amager	2	3	—	—	5	—	5	—	—	5	10	—	—	—
Saltholm	1	—	—	—	1	1	—	—	—	1	2	—	—	—
Middelgrund	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Smålandsfarvandet (Grøn- sund, Ulvsund, Bøge- strømmen og Guldborg- sund indbefattet)	1	2	—	—	3	—	2	—	—	2	5	—	—	—
Lolland-Falsters syd- og vestkyst	—	1	—	—	1	—	4	—	—	4	5	—	—	—
Møns nord-, øst- og sydkyst (Ulfshale—Tolken) samt Falsters østkyst	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Bornholms syd- og vestkyst.....	1	2	—	—	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—
Bornholms nord- og østkyst.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
I alt	26	21	2	1	50	2	35	1	—	38	88	—	—	—

ALFABETISK NAVNEREGISTER

A. E. S., Svendborg, M/S	189, 355	Britons Pride, Klakksvik, M/S	10
A. P. Møller, København, S/S	337	Britta, Nakskov, Ff	88
Abelone, Marstal, M/S	265	Bubi, Frederikshavn, Ff	35
Agnete, København, Motorbåd	164	Buccaneer, Svendborg, M/S	237
Aida, Esbjerg, Ff	306	Bulbider, Århus, M/Bgs	144
Alameda, København, M/S	213	Buur, Randers, M/S	80, 264
Albatros, Hobro, SM	325		
Alberta, København, M/S	285	C. F. Tietgen, Århus, M/S	150
Albin, Skagen, Ff	311	C. S. Møller, Skagen, Ff	217
Alexandra K., Panama, S/S	9	Carl Egede, Godthåb, Ff	326
Alfred Trigon, København, M/S	47	Carl Offersen, Åbenrå, M/S	157
Alja V., Delfzijl, M/S	68	Caroline Musholm, Hirshals, Ff	319
Amanda, Søby, M/S	29	Caspar, Kolding, M/Bgs	234
Ameland, Emden, M/S	97	Catrin, Bremen, M/S	89
Amigo, Lemvig, SM	258, 260	Charles, Marstal, M/S	197
Anna Louise, Thyborøn, Ff	58	Chr. Kynde, Lemvig, Ff	158
Anna Matthiesen, Esbjerg, M/S	192	Claus Anker, Mommark, Ff	98
Anne Marina, København, M/S	259	Clemens Kerteminde, SM	75
Anni, Troense, Ff	305	Costas, Århus, M/S	341
Anno, København, M/S	1	Cresendo, Rotterdam, M/S	28
Arpe, Hamburg, M/S	87		
Asse, Skagen, M/S	214	Dagny, Nykøbing M., Ff	335
Assel, Hamburg, M/S	73	Dan Viking, København, M/S	151, 287
Asur, Torshavn, Ff	232	Dana, Assens, SM	248
Avance, København, M/Sdp	152	Dan-Harding, Frederikshavn, Ff	182
		Danmark, Hirshals, Ff	181
Balka, Rønne, SM	220	Delfinen, Danmark, Undervandsbåd	224
Baltic, Holbæk, M/S	215	Denia, Odense, M/S	93
Barren, Ålborg, Uddybningsfartøj	348	Dorothea Nielsen, Hirshals, Ff	207
Beinir, Torshavn, Ff	201	Dorthea, Ringkøbing, Ff	328
Belgien, København, M/S	336	Dorthe-Elisabeth, Neksø, Ff	302
Bellahoch, Stavanger, M/S	113		
Bellan, Odense, M/S	184, 262	Einer, Skagen, Ff	204
Bellehoch, Stavanger, Ff	112	Elni, Næstved, SM	137
Bellis, Skagen, Ff	352	Elo, Esbjerg, Ff	202
Bell Rock, Skagen, Ff	296	Else A-P, Odense, M/S	255
Bergsø, Sibbo, M/S	51	Else Horne, Hirshals, Ff	297
Bettann, Tuborg Havn, M/S	240	Else Hviid, Thyborøn, Ff	289
Biologen, Skovshoved, Ff	233	Else Priess, Nykøbing M., M/S	243
Birgit, Skagen, Ff	212	Else Reith, Hamburg, M/S	49
Bodil Irene, Hirshals, Ff	323	Emma Marie, Hanstholm, Ff	195
Bodil Tornby, Esbjerg, Ff	210	Erna Marie, Lemvig, Ff	200
Boma, Skagen, Ff	282	Esther, Nørresundby, SM	82
Boreas, Esbjerg, Ff	342	Ester Marie, Lemvig, Ff	177
Bornholmerpilen, Rønne, M/S	129	Eva Thinesen, Esbjerg, Ff	39, 251
Botany Bay, København, M/S	317		
Bovbjerg, Esbjerg, Ff	312	Falkur, Torshavn, M/S	84
Bradsted, Esbjerg, Ff	314	Finnlith, Ærøskøbing, M/S	22
Brevik, Öckerö, M/S	106	Fionia, Odense, M/S	132
		Firlingen, København, M/S	219

Fjærholmen, Tønsberg, M/S	110	Jurmo, Naantali, M/S	24
Flora S., Svendborg, M/S	48	Jutlandia, Skagen, Ff	199
Floto, Søby, Ff	327	Jørgen Priess, Nykøbing M., M/S	148
Forsøget, Svendborg, SM	14, 295, 303		
Fulton, Ålborg, SM	135		
		Kama, Odense, M/S	346
Gedser, Gedser, M/Fg	193	Kami, Skagen, Ff	226
Gerd, Esbjerg, M/S	249	Kaptajn Nielsen, København, M/S	175
Gideon, Agger, Ff	162	Karen Kjeldsen, Skagen, Ff	239
Gimle, Årøsund, M/S	42	Karen Lindinger, Esbjerg, M/S	104
Glyngøre, Skagen, Ff	131	Karin Ludke, Cuxhaven, M/S	81
Gråne, København, M/Bgs	345	Katholm, København, M/S	320
Gray, Esbjerg, SM	136	Ketty, Frederikshavn, Ff	257
Grønsund, Ebeltoft, Ff	120	Kidholm, Hanstholm, Ff	159
Gunhild Torm, København, M/S	143	Kimik, Godthåb, M/S	45
Gøte, Hirshals, Ff	101, 241	Klintbjerg, København, M/S	154
Gr 6-218, Fiskenaeset, Ff	228	Klitland, Esbjerg, Ff	331
		Klitten, Esbjerg, Ff	60
		Klitten, Thyborøn, Ff	59
Hammerodde, Allinge, SM	12	Knudsvig, Åbenrå, M/S	63
Hanne, Bogense, Ff	307	Kodan, Neksø, Ff	102
Hanne, Stubbekøbing, Ff	235	Kongedybet, Rønne, M/S	349
Hanne-Birthe, Hadsund, Ff	174	Korea, København, M/S	139
Hannibal, Årøsund, M/S	40	Korsør, Korsør, M/Fg	198
Hasseris, Ålborg, M/S	43	Kronprins Frederik, Esbjerg, M/S	316
Havgast, Oslo, M/S	340	Kronprinsesse Ingrid, Esbjerg, M/S	178
Hedekær, Esbjerg, Ff	203	Käthe Mac, København, M/S	105
Heinrich Hauschildt, Hamburg, M/S	52		
Hela, Horsens, M/S	227	Langelandsbælt, Nakskov, M/Fg	222
Helena Lupe, Årøsund, M/S	125	Laura Mærsk, København, M/S	288
Helsingør, Helsingør, M/Fg	147	Lee, Schulau, M/S	117
Herdis, København, M/S	186	Lehnskov, Svendborg, M/S	183, 284
Herm Kiepe, Haren am Ems, M/S	15	Leisa, Skive, M/S	65
Herm, Margret, Haren am Ems, M/S	92	Leo, Horsens, SM	76
Hesselø, København, M/Sdp	124	Libelle, Kolding, SM	122
Hjorten, Skagen, Ff	187	Linnea, Mariager, SM	176, 230
Holmsland, Nykøbing M., Ff	270	Lise-Espe, København, SM	229
Hugin, København, M/Bgs	354	Lissy Hjelm, Skagen, Ff	281
Hugo Nielsen, København, M/S	321	Lotte, Frederikshavn, Ff	90
		Lucky Star, Thurø, Lf	67
Ib, Egernsund, SM	116	Lækkaklettur, Midvåg, Ff	161
Iben Theilgaard, København, M/S	77	Læsøboen, Vesterø Havn, Læsø, SM	170
Ida Baagø, Odense, M/S	85		
Ilse, Gilleleje, Ff	290	M. Røntved, Skagen, Ff	218
Inga, Hålsingborg, M/S	343	Magdala, København, M/S	279
Inge-Lene, Ålborg, SM	20, 95	Magnolia, Ålborg, M/S	205
Inge-Marie, Skagen, Ff	190	Magret-Inge, Hamburg, M/S	31
Inger Kirstine, Esbjerg, Ff	329	Majlith, Ærøskøbing, M/S	30
Insula, Søby, M/S	100	Makrelen, Motor torpedobåd	153
		Marco, København, M/S	50
Jan, Marstal, M/S	103	Margit, Frederikshavn, Ff	277
Jan Busser, Hirshals, Ff	276	Margrethe, Sønderborg, M/S	156
Jan Margrethe, Vejle, M/S	169, 313	Marie Skou, København, M/S	194
Jane Bonne, Skagen, Ff	242	Marius Boel, Hirshals, Ff	339
Jason, Antwerpen, M/S	6	Martha, Frederikshavn, Ff	245
Jaspis, Skagen, Ff	71	Martine Bank, Esbjerg, Ff	263
Jens B, Hamburg, M/S	26, 108	Mary, Tejn, Ff	126
Jens-Is, Frederikshavn, Ff	41, 211	Mascot, Marstal, M/S	127
Jens Juhl, Nykøbing M., SM	231	Mathea, København, M/S	70
Jette, Bogense, Ff	268	Merkur, Skagen, Ff	322
Jette Marie, Thyborøn, Ff	163	Merkur II, Hamburg, M/S	25
Jogvan å Gørdunum, Våg, Ff	269	Meta Kirstine, Skagen, Ff	172
Jonna Hvas, Thyborøn, Ff	166	Meteor, Hamburg, M/S	16
Jonna Tornby, Esbjerg, Ff	209	Mette Brix, Hirshals, Ff	293
Juni, Runavik, Ff	61	Mette Mols, Ebeltoft, M/Fg	334

Miranda, Marstal, M/S	13, 83	Sinika, Hirshals, Ff	160, 266
Mitzi, Neksø, Ff	300	Siri II, Svendborg, M/S	64, 344
Mona, Skagen, Ff	3	Sisu, København, M/S	32
Motorbåd uden navn	294	Skanseodde, Fredericia, M/S	250
Mylle, Helsinki, M/S	56	Skjold, Korsør, Stf	33
N. O. Petersen, Marstal, M/S	44	Smed Jul, Århus, Ff	17
Najaden, Helsingør, M/Fg	173	Snaptun, Skagen, Ff	221
Nautik, Hirshals, Ff	180	Solveig, Skagen, Ff	19
Navigator, København, M/S	272	Spica, Nyborg, SM	23, 134
Nekton, Listed, Ff	123	SRT. 82, Kleipeda, Ff	74
Njardlingur, Hosvik, Ff	236	Stainless Tanker, København, M/S	256
Nolsoyar Pall, Torshavn, Ff	267	Stardust, Esbjerg, Ff	188
Nonhamar, Klakksvik, Ff	38	Steffe, Liibeck, M/S	94
Nordglimt, København, M/S	167	Suffolk, København, M/S	96
Nordia, Hasseris, M/S	130	Susanne Lanng, Skagen, Ff	2
Nordjyden, Skagen, Ff	246	Sydfyn, Fåborg, M/Fg	142
Nordkap, Strandby, Ff	280	Sylt, Havneby, M/Fg	36
Nordvest, København, M/S	145	Sørtun, Mandal, M/S	53
Nordwind, Rendsburg, M/S	21	Sørup, Esbjerg, Ff	27
Nudde, Korsør, M/S	46	Taj, Bærum, Norge, Lf	72
Nørklit, Thyborøn, Ff	254	Tekla Brassøe, Frederikshavn, Ff	283
Oke, Skagen, Ff	171	Ternen, Frederikshavn, Ff	91
Ole Sif, København, M/S	7	Tinne, Esbjerg, Ff	332
Opole, Stettin, S/S	18	Tommy Kruse, Thyborøn, Ff	278
OttoE	168	Travemunde, Gedser, M/Fg	86, 165
Otto Priess, Nykøbing M., M/S	216	Trondur	275
Otto Thimsen, Esbjerg, Ff	350	Tumlingen, København, M/S	111
Partner, Vordingborg, M/S	149	Taars, Spodsbjerg, M/Fg	223
Pax, Skagen, Ff	208	Ulla Barsøe, Åbenrå, M/S	57
Peder Most, Svendborg, M/S	128	Ulla Dania, København, M/S	291
Pernille Hede, Hirshals, Ff	357	Ulla Dorthe, Esbjerg, Ff	133
Pernille Mærsk, København, M/S	301, 356	Ulla Frank, Svaneke, Ff	298
Peter Saxberg, Skagen, M/S	309	Ulla Marie, Thorsminde, Ff	191
Pingvin, Skagen, Ff	225	Unni, Esbjerg, Ff	252
Piscator, Esbjerg, Ff	318	Uno, Fredericia, SM	140
Piscator, Kalundborg, Ff	196	Urd, Kalundborg, M/Bgs	238
Polo, Klakksvik, M/S	261	Ursel, Schulau, M/S	8
Pommern, Flensburg, M/S	114	Vadaklettur, Oyndarfjördur, Ff	118
Porkerisnes, Porkeri, Ff	308	Vardberg, Midvåg, Ff	286
Portland, Stockholm, M/S	353	Varpid, Klakksvik, Ff	146
Randaros, Randers, SM	69	Vera Lau, Frederikshavn, Ff	37
Rauna, Lf	62	Vestersund, Esbjerg, Ff	115
Regina Mærsk, København, M/S	315	Vestklit, Skagen, Ff	4
Renate, Hamburg, M/S	107	Vestland, Hasle, SM..	292
Res, Kerteminde, Pram	338	Vestmanø, Skagen, Ff	273
Rita-Funck, Hamburg, M/S	109	Vibeke Jørg, Frederikshavn, Ff	119
Rógvukollur, Sørvåg, Ff	5	Vigen, Århus, Ff	347
Rolf Krake, Roskilde	333	Viking, Esbjerg, Ff	304
Romeo, København, M/S	78	Villa Andreasen, København, M/S	55
Rosnæs, Århus, Ff	299	Virginia, København, M/S	324
Rubjerg, Hirshals, Ff	185	Vivi Maibritt, Esbjerg, Ff	247
Rubjergklit, Skagen, Ff	34	Volo, Fakse Ladeplads, SM	99
Rønholm, Thyborøn, Ff	330	Vorwärts, Hamburg, M/S	11
Satu, København, SM	138	Wilhelmina, Brake, M/S	54
Saturn, Bremerhaven, Ff	155	Winston Churchill, Esbjerg, M/S	179, 274
Sea-Bird, København, M/S	351	Yonder II, Humlebæk, Lf	66
Selene, Esbjerg, Ff	253	Zeus, Ebeltoft, Ff	121
Selma, Marstal, M/S	271	Zita, Lemvig, SM	244
Silpann, Skagen, Ff	206	Østbornholm, Neksø, M/S	141
Sina Sand, Hirshals, Ff	310		