



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

1968

UDGIVET AF
HANDELSMINISTERIET

APRIL 1969

Eksemplarer af denne publikation kan købes hos: SØKORTARKIVET, Esplanaden 19, 1263 Kbh.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 1968 er der opført 362 søulykker, hvilket er noget mere end i 1967, men noget mindre end i 1966, hvor tallene var henholdsvis 357 og 383.

Af danske damp- og motorskibe er i 1968 2 skibe på ialt 798 B.R.T. gået tabt. I 1967 og 1966 var tabene af danske damp- og motorskibe henholdsvis 7 skibe på ialt 1682 B.R.T. og 7 skibe på ialt 7647 B.R.T.

Tab af sejlskibe med hjælpemaskinkraft udgjorde i 1968 17 skibe på ialt 628 B.R.T. I 1967 og 1966 var de tilsvarende tal henholdsvis 33 skibe på ialt 1766 B.R.T. og 26 skibe på ialt 795 B.R.T.

(De forliste skibe er opført som nr. 7, 19, 59, 190, 196, 221, 230, 235, 247, 251, 253, 256, 276, 280, 301, 319, 320, 321 og 322).

I året 1968 har der været ialt 26 tilfælde af brand i danske skibe, nemlig 0 tilfælde i dampskibe, 10 tilfælde i motorskibe, 1 tilfælde i sejlskibe med hjælpemaskinkraft og 15 tilfælde i fiskeskibe.

I året 1968 er 11 menneskeliv gået tabt ved overbordfald. I 1967 og 1966 var de tilsvarende tal 19 og 11.

Der er ialt omkommet 38 personer ved søulykker i 1968. Alle var søfarende.

I året 1968 har danske søretter i 27 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 1968.

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
Forord	3
Søulykker i 1968:	
Grundstødning.....	5
Kollision, påsejling o. l.....	25
Tørnet undervandshindring	50
Kæntring	51
Sprunget læk	52
Maskinhavari.....	54
Andre havarier	57
Brand	62
Forsvundet.....	68
Overbordfald	68
Andre ulykkestilfælde	70
Danske søretters domme eller udtalelser i 1968 om søulykker overgået danske skibe	76
Tabeller indeholdende statistiske oplysninger vedrørende søulykker i 1968	87
Alfabetisk navneregister	91



SØULYKKER I 1968

GRUNDSTØDNING

1. Ff. NORDLYSET II af Hundested, 11 B.R.T. Bygget 1962 af træ. På rejse fra fiskeplads i Jægerspris Bugt til Lynæs.

Grundstødt d. 1. jan. i Isefjorden. (17)

Søforklaring i Hundested d. 19. jan.

Kl. ca. 2100, da N. i tæt snetykning befandt sig i Jægerspris Bugt, mistedes orienteringen. Kort efter tog fartøjet grunden på Alholm Rev. Da brændselsolien var sluppet op, kunne der intet gøres for at komme flot. D. 3. jan. kl. ca. 1200 kom fartøjet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

2. M/S FIONIA af Odense, 398 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Oscarshamn til Nantes med træ.

Grundstødt d. 5. jan. i Kalmarsund. (88)

Søforklaring i Århus d. 28. marts.

Kl. 1300 afgik F. under en let Ø.-lig brise fra Oscarshamn, hvorefter der styredes gennem Kalmarsund. Kl. 1825, da F. befandt sig ved Prästön, sås forude en del drivis, hvorfor maskinen blev stoppet. Umiddelbart efter tog skibet grunden og blev stående. Kl. 2238 kom F. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes isforholdene.

3. Ff. HANNA af Thorsminde, 12 B.R.T. Bygget af træ. På rejse fra Thorsminde til fiskeplads.

Grundstødt d. 5. jan. ved Jyllands V.-kyst. (38)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 6. jan.

Kl. ca. 1330, da H. i stille, tåget vejr med NV.-lig dønning og kraftig Ø.-gående strøm var under udsejling fra Thorsminde, rørte fartøjet grunden i den gravede rende. H. blev slået tværs i søen og grundstødte kort efter på SØ.-siden af den gravede rende. Kl. 1930 kom H. flot ved fremmed hjælp.

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

4. S/S EVDORI af Liberia, 35527 B.R.T. På rejse fra Halul til Fredericia med råolie.

Grundstødt d. 7. jan. ved Jyllands Ø.-kyst. (1)

Strandingsindberetning dat. 8. jan.

Kl. 2050 grundstødte E., der havde lods om bord, under en brise med snebyger og svag S.-gående strøm på 55°34'17" N., 9°48'56" Ø. D. 8. jan. kl. ca. 1600 kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 1000 tons olie var blevet lægtret.

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

5. M/S PETRA I af Emden, 199 B.R.T. På rejse fra Brake til Åhus med soyaskrå.

Grundstødt d. 10. jan. ved Femøs N.-kyst. (50)

Strandingsindberetning dat. 20. feb.

Kl. 1830 drev P.I., der havde motorskade og havari på ankergrejerne, under en stærk N.-lig snestorm på grund på Stenøre Flak. D. 18. feb. kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj, efter at ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

6. Ff. CONCORDIA af Neksø, 20 B.R.T. Bygget 1955. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Neksø.

Strandet d. 11. jan. ved Bornholms Ø.-kyst; *en mand faldet overbord og druknet.* (2)

Strandingsindberetning dat. 12. jan. Søforklaring i Neksø d. 17. jan. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 29. jan.

Kort før kl. 2300, da C. under en N.-lig storm befandt sig omtrent midt imellem Halleklippen og indsejlingen til Neksø havn, drejedes fartøjet op i vinden for at bjærge sejlet. Da sejlet var tiliset og ikke kunne bjærges, drejedes fartøjet atter mod Neksø havn. Herunder ramtes fartøjet med korte mellemrum af 3 store søer, hvorved det lagde sig over på bb. side, og motoren gik i stå. En mand af besætningen, der havde været på vej mod agterskibet, blev skyllet overbord. Fartøjet drev sydover, men kort efter ramtes fartøjet af en sø agterfra, hvorved det rettede sig lidt op og fik styrefart. Kursen holdtes mod stranden. Kl. ca. 2400 strandede fartøjet ca. 50 m fra kysten. De tilbageværende 3 mand af besætningen blev bragt i land i redningsstol. Fartøjet er senere blevet bragt flot af et bjærgningsfartøj.

Anm. 1. Den omkomne var: fisker Leif Edvard Jensen af Neksø.

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

7. Ff. JULIETTE af Skagen, 39 B.R.T. Bygget 1913. På rejse fra fiskeplads ved Anholt til Skagen.

Grundstødt d. 11. jan. ved Læsø V.-kyst; *forlist.* (13)

Strandingsindberetning dat. 17. jan. Søforklaring i Frederikshavn d. 22. jan.

Om eftermiddagen, da J., der var overiset, under en stærk NØ.-lig storm befandt sig i Læsø Rende V. for Læsø, søgtes læ S. for Læsø NV.-rev. Kl. 1700 besluttedes det at søge ind til Vesterø havn. Over Skagen Radio tilkaldtes lods, men det lykkedes ikke at komme i kontakt med lods. Der opnåedes kontakt over radioen med en fisker, som gav oplysninger om forholdene ved indsejlingen. Da fartøjet befandt sig ca. 15 favne fra havneindløbet, rørte det grunden, men fortsatte indefter. Med korte mellemrum rørtes grunden to gange til, hvorved farten gik af fartøjet, som af strømmen blev tvunget stb. over. Motoren bakkedes, men kort efter, kl. ca. 1900, stod J. fast på grunden ca. 4 favne fra molen. Besætningen — 3 mand — blev reddet i land i en jolle. Ved grundstødningen blev fartøjet slået læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene i forbindelse med usædvanlig lav vandstand.

8. Ff. KIRSTEN JEPSEN af Skagen, 58 B.R.T. Bygget 1959 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads til Hanstholm.

Grundstødt d. 11. jan. ved Jyllands V.-kyst; *sprunget læk.* (22)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 17. jan. Søforklaring i Skagen d. 22. jan.

Kl. ca. 0430, da K.J. under en NNØ.-lig kuling befandt sig i Trafikhavnens sejltrede tog skibet grunden, men kom kort efter flot ved egen hjælp. En dykkerundersøgelse viste, at det forreste stykke af stråkkølen var forskubbet. Om morgenen d. 15. jan., da skibet lå opankret på Fladen Grund, konstateredes det, at der var opstået lækage til motorrummet og forskibet, hvorefter der afsejledes med kurs mod Skagen, hvor skibet sattes på bedding. Det viste sig, at nådderne i forskibet og under motorrummet var åbne.

Anm. Ministeriet må antage, at kalfatringen blev beskadiget ved grundstødningen.

9. M/S MARCO-E af Rotterdam, 432 B.R.T. På rejse fra Hamburg til Rudkøbing i ballast.

Grundstødt d. 11. jan. ved Ærø Ø.-kyst. (10)

Strandingsindberetning dat. 19. jan.

Kl. 1100 grundstødte M.-E. under en NØ.-lig kuling med S.-gående strøm og normal sigtbarhed på Hesteskoen ved indsejlingen til Marstal havn. D. 18. jan. kl. 1900 kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

10. Ff. POUL RAYMOND af Skagen, 20 B.R.T. Bygget 1933. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Skagen.

Grundstødt d. 11. jan. ved Anholt SØ.-kyst; *sunket.* (9)

Strandingsindberetning dat. 11. jan. Søforklaring i Skagen d. 29. jan.

D. 10. jan. kl. ca. 0630 lettede P.R. anker ved Morups Tange og påbegyndte fiskeri i farvandet V. for Falkenberg. Efter at have foretaget et slæb af 3 timers varighed mod V. og dernæst et tilsvarende slæb mod SSØ. bjærgedes redskaberne kl. ca. 1600. Der sejledes nu i ca. 20 minutter mod S., hvorpå der kl. 1700 under en NV.-lig kuling med sneykning ankredes

op i 20 favne vand. D. 11. jan. kl. ca. 0130 var vinden frisket til stærk NØ.-lig storm, hvorfor det besluttedes at sejle mod Skagen. Kl. ca. 0200 lettedes anker, og der styredes NV¹/₂N. Efter et kvarters forløb overlod føreren roret til medhjælperen med ordre til at styre NV¹/₂N. og til at purre ham efter 2 timers forløb, hvorpå han gik til køjs. Kl. ca. 0400 tog fartøjet grunden i Pakhusbugten N. for raketstationen og blev stående. Skagen radio kaldtes, men der kunne ikke modtages svar derfra, da modtageren ikke fungerede. Besætningen — 2 mand — blev kl. ca. 1500 reddet af en helikopter. Bjærgning af P.R. blev opgivet. Fartøjet er senere hævet. Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

11. M/S RITA DÖLLING af Hamburg, 349 B.R.T. På rejse fra Malmø til Stettin i ballast.

Grundstødt d. 11. jan. ved Sjællands Ø.-kyst. (3)

Strandingsindberetning dat. 13. jan.

Kl. 0630 grundstødte R.D. under en stærk NNØ.-lig storm ved Stevns. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at vinden pludselig sprang fra S. til NNØ.

12. M/S URSEL B af Schulau/Elbe, 174 B.R.T. På rejse fra Rendsburg til Sakskøbing i ballast.

Grundstødt d. 11. jan. ved Lollands N.-kyst. (5)

Strandingsindberetning dat. 11. jan. og 15. feb.

D. 10. jan. kl. 1845 ankrede U.B. under en NV.-lig snestorm med stærk N.-gående strøm ca. 3 sm. fra Lollands kyst. D. 11. jan. kl. 0530 drev skibet, der havde ankrene ude og motoren i gang, på grund mellem Blæsenborg Odde og Bjælkehoved, ca. 1 km fra land. Besætningen — 2 mand — blev reddet af en helikopter. D. 14. feb. blev U.B. bragt flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

13. M/S HEINRICH af Brake, 120 B.R.T. På rejse fra Frederikshavn til Ebeltoft i ballast.

Grundstødt d. 13. jan. ved Jyllands Ø.-kyst. (4)

Strandingsindberetning dat. 15. jan.

Kl. 1515 grundstødte H. under en SV.-lig kuling lidt N. for Ebeltoft havn. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være is- og vejrforholdene.

14. Ff. JALNE af Sukkertoppen, 20 B.R.T. Bygget 1963. På rejse fra Sukkertoppen til fiskeplads i Hamburgersund.

Grundstødt d. 14. jan. ved Grønlands V.-kyst. (39)

Politirapport dat. 14. jan.

Kl. 0840 grundstødte J. på et skær i øgruppen Setarmiut ved Ata. D. 15. jan. kom J. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at man i mørket ikke kunne skelne land fra vand på grund af isen, der dækkede hele området.

15. M/S PETER SIF af København, 499 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra København til Sligo, Irland, med træ.

Grundstødt d. 14. jan. ved Sveriges V.-kyst. (11)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 15. jan. Søforklaring i København d. 14. feb.

Kl. 0920 passerede P.S. under en jævn SSV.-lig brise med ringe sø og snetykning ca. ¹/₄ sm. Ø. om Lappegrund fyrskib. Før man nåede at ændre kursen, tog skibet kl. 0930 grunden ved Sveriges kyst og blev stående. Positionen bestemtes senere til 56°05'1 N., 12°37'1 Ø. Kl. 1515 kom skibet blot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være snetykning.

16. Ff. MODERS MINDE af Odden havn, 16 B.R.T. Bygget 1953. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Odden havn.

Grundstødt d. 15. jan. ved Sjællands NV.-kyst. (7)

Strandingsindberetning dat. 16. jan.

Kl. 0500 grundstødte M.M. under en frisk SV.-lig brise med regndis og hård SV.-gående strøm på Sjællands Rev. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

17. Ff. EVA NORDFISK af Skagen, 123 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På rejse fra Skagen til fiskeplads i Nordsøen.

Grundstødt d. 17. jan. ved Norges S.-kyst. (28)

Søforklaring i Skagen d. 29. jan.

D. 16. jan. kl. ca. 2130, da E.N. under en svag Ø.-lig brise med klart vejr befandt sig på 57°53'N., 9°45'Ø. overlod føreren vagten til en fisker med ordre til at styre mv. V. samt til at holde skibet ca. 1000 m efter et medsejlende fiskeskib, som sås forude. Kl. ca. 2330 overtog et andet medlem af besætningen vagten. D. 17. jan. kl. ca. 0120 overgav han vagten til et tredje besætningsmedlem med ordre til at styre mv. V. Kl. ca. 0315 tog E.N. grunden ved Ballastskjærene og blev stående. Kl. 1315 kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

18. Ff. GRENSHOLM af Neksø, 20 B.R.T. Bygget 1958 af træ. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Neksø med fisk.

Grundstødt d. 19. jan. ved Bornholms Ø.-kyst. (8)

Strandingsindberetning dat. 20. jan. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24. jan. Søforklaring i Neksø d. 25. jan.

Kl. ca. 1630 afsejlede G. i stille, let diset vejr fra en fiskeplads ca. 2 timers sejldes SSØ. for Neksø, hvorefter der styredes N.t.V. mod Neksø. I henhold til Decca-observation skulle kursen føre fartøjet godt klar af land, men kl. ca. 1720 tog G. grunden på Broens Rev og blev stående. Kl. ca. 2350 blev besætningen — 3 mand — taget om bord i redningsbåden fra Neksø. D. 23. jan. kom G. flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

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

19. Ff. LILIAN af Stubbekøbing, 12 B.R.T. Bygget 1929 af træ. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Rønne.

Grundstødt d. 19. jan. ved Bornholms Ø.-kyst; *forlist*. (14)

Strandingsindberetning dat. 20. jan. Søforklaring i Rønne d. 24. jan.

Kl. ca. 2030, da L. under en let N.-lig brise med tåge var på vej fra fiskeplads i Østersøen til Rønne, fik man landkending lidt S. for Rønne. Der styredes nu ud fra land, indtil ekkoloddet viste 8 m vand, hvorefter man holdt nordover. Pludselig viste ekkoloddet, at der næsten ingen vand var under kølen, hvorefter man straks holdt ud fra land, men umiddelbart efter grundstødte L. på Hadderev. D. 20. jan. kl. 0830 blev den to mand store besætning taget om bord i et tilkaldt skib fra land og sejlet ind til Rønne.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

20. Ff. CYANEA af Esbjerg, 40 B.R.T. Bygget 1930 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

Grundstødt d. 21. jan. ved Helgolands SV.-kyst. (30)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24. jan.

Kl. 1830 grundstødte C. i stille vejr med tæt tåge ved Helgolands SV.-pynt. Fartøjet blev senere bragt flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj. Stævn, køl, strålkøl og nogle klædningsplanker beskadigedes.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

21. M/S ELLEN BAGGE af Korsør, 289 B.R.T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Rønne til Vordingborg med skærver.

Grundstødt d. 26. jan. i Smålandsfarvandet. (23)

Strandingsindberetning dat. 29. jan. Søforklaring i Korsør d. 31. jan.

Kl. 1245, da E.B. under en frisk NV.-lig brise med isgang befandt sig ved den V.-lige indsejling til Masned Sund afventende lods, gik skibet fast i isen, og blev af isen ført på grund ved Ore fyr. D. 29. jan. kl. 0030 kom skibet flot ved fremmed hjælp og fortøjedes senere ved Masnedøværket. Ved grundstødningen led skibet tilsyneladende ingen skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes isforholdene.

22. SM. TRILLE af Juelsminde, 80 B.R.T. Bygget 1914 af eg. På lystfiskeri med passagerer i Storebælt.

Grundstødt d. 28. jan. ved Romsø V.-kyst. (40)

Søforklaring i Horsens d. 12. feb.

Kl. 1445 afsejlede T. under en frisk NV.-lig brise med ringe sø og moderat sigtbarhed fra Torskepladsen N. for Romsø og satte kursen mod Klæpen lystønde. Straks efter blev det snetykning med sigtbarhed 200 m. Kl. 1510 tog skibet grunden på Romsø W.-Rev 200–300 m Ø. for Klæpen lystønde. Kl. ca. 1730 kom T. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

23. Ff. INGE LISE af Lemvig, 20 B.R.T. Bygget 1955. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Ronehamn med laks.

Grundstødt d. 31. jan. ved Gotlands Ø.-kyst. (77)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 16. feb.

Kl. 2030, da I.L. i stille vejr med tågebanks var under indsejling til Ronehamn, forsvandt ledefyrene i tågen. Kort efter tog fartøjet grunden i Ø.-siden af sejlrenden og stod fast. D. 1. feb. kl. 0600 kom fartøjet flot ved fremmed hjælp. Under flottagningen knækkede stormasten.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

24. SM. SATU af København, 60 B.R.T. Bygget 1924 af træ. På fiskeri i Øresund med passagerer.

Grundstødt d. 31. jan. i Øresund. (49)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 2. feb. Søforklaring i København d. 23. feb.

Kl. 1405, da S. under en let SV.-lig brise med tåge og N.-gående strøm og med maskinen gående halv kraft frem var på vej østover fra bøje nr. 17 i Drogden mod Saltholm, grundstødte S. på Saltholms vestkyst og blev stående. D. 2. feb. kl. 1110 kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj. Ved grundstødningen opstod der mindre skade på stråkölen.

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

25. SM. LOA af Ålborg, 112 B.R.T. Bygget 1922 af eg og bøg. På rejse fra Køge til Ålborg med koksgrus.

Grundstødt d. 7. feb. i Limfjorden. (45)

Søforklaring i Ålborg d. 14. feb.

Kl. ca. 0530, da L., der gjorde 7 knobs fart, under en stiv SØ.-lig kuling befandt sig i Langerak, blev sigtbarheden stærkt formindsket af en snebyge. Motoren blev koblet fra og straks efter sat på bak, men skibet blev af vind og strøm ført på grund ca. 1½ sm. V. for Vester Hassing tværmærkefy. Kl. ca. 1100 kom L. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

26. Ff. RANDI af Korsør, 20 B.R.T. Bygget 1956. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Neksø.

Grundstødt d. 8. feb. ved Bornholms Ø.-kyst. (33)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9. feb. Søforklaring i Neksø d. 12. feb.

Kl. ca. 1730, da R. under en svag til let Ø.-lig brise med dis befandt sig 6 sm. ØSØ. af Neksø havn, hvis lys kunne ses, sattes kursen mod VNV. Herefter gik føreren ned i lukafet og overlod vagten til en fisker. Ca. ½ time senere tog fartøjet grunden på Salthammer Rev. Føreren, der havde mærket stødet, kom straks op i styrehuset, men fartøjets kurs var da ændret udefter. Under sejladsen bort fra revet huggede fartøjet endnu nogle gange i grunden. Ved grundstødningen sprang agterskibet læk, og hælen samt styregrejerne beskadigedes. Kursen sattes mod Neksø, hvor fartøjet blev sat på bedding.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren overlod anduvningen til en ukyndig person.

27. Ff. BERYL af Skagen, 171 B.R.T. Bygget 1967 af stål. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hirtshals med fisk.

Grundstødt d. 10. feb. ved Jyllands NV.-kyst. (51)

Søforklaring i Skagen d. 13. feb.

Kl. ca. 0400, da B. under en frisk NØ.-lig brise var for indgående til Hirtshals havn og befandt sig ud for den yderste ende af læmolen V. for havnen, slækkedes regulatoren, hvorved motoren gik i stå. Det forsøgtes forgæves at starte motoren påny, men forinden ankrene kunne stikkes ud, tørnede fartøjet mod stensætningens midte. Senere blev der slået hul i B.s bund, hvorefter fartøjet sank i hjørnet mellem læmolen og havnen.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til, at motoren gik i stå.

28. M/S HANS SIF af København, 500 B.R.T. Bygget 1966 af stål. På rejse fra Siglufjord med sildemel.

Grundstødt d. 10. feb. ved Islands N.-kyst. (32)

Søforklaring i Reykjavik d. 13. feb. Søforklaring i København d. 7. marts.

D. 9. feb. kl. ca. 2300 bestemtes skibets plads til 8,4 sm. S. for Grimsey fyr. hvorefter der styredes rv. 73°. D. 10. feb. mellem kl. 0100 og 0130 observeredes Raudinupur fyr ca. 20° om bb., hvorefter kursen ændredes ca. 20° til bb. Kl. 0250 sås Raudinupur tværs om stb. I

gisset afstand 2 sm., hvorefter kursen ændredes til rv. 85°. Noget senere varskoede udkigsmanden, at et rødt fyr kunne ses lidt om stb. Styrmanden, der befandt sig i bestiklukafet, reagerede ikke. Kl. 0340 tog skibet grunden ved Rifstangi. Skibet er senere blevet kondemneret. I forsommeren blev skibet af isen ført fri af skæret. Efter bjærgning og istandsættelse er skibet atter i fart.

Anm. Sagens behandling er ikke afsluttet.

29. M/S HANNIBAL af Årø Sund, 231 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra Stettin til Haderslev med kul.

Grundstødt d. 12. feb. ved Jyllands Ø.-kyst. (37)

Strandingsindberetning dat. 13. feb. Søforklaring i Sønderborg d. 21. feb.

Kl. 0600 lettede H., der siden midnat i stille, diset vejr havde ligget opankret ud for Haderslev Fjord. Kl. 0630 tog skibet grunden på Ørbyhage og stod fast. D. 13. feb. kom skibet flot efter at ca. 40 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren overså en stage, der havde mistet sin topbetegnelse.

30. SM. EKKO af Sønderborg, 93 B.R.T. Bygget 1911 af stål. På rejse fra Flensburg til Nakskov med koks.

Grundstødt d. 14. feb. ved Lollands V.-kyst. (47)

Strandingsindberetning dat. 16. feb.

Kl. 2050 grundstødte E. under en svag NØ.-lig brise i Nakskov Fjord på S.-siden af den gravede rende ved Kaareholm. Ved højvande kom skibet fri ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at E. trak for langt ud i rendens S.-side under passage af et andet skib.

31. M/S HANNIBAL af Årø Sund, 231 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra Rønne til Sønderborg med skærver.

Grundstødt d. 16. feb. i Als Sund. (46)

Strandingsindberetning dat. 19. feb.

Kl. ca. 2030 grundstødte H. på Vesterhage ved indsejlingen til Sønderborg. D. 17. feb. kl. 0400 kom H. flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at H. efter passage af den røde bøjle kom for langt til bb., da et sydgående skib skulle passeres.

32. M/S SAXO af Nørresundby, 230 B.R.T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra Porsgrunn til Hobro med salpeter.

Grundstødt d. 16. feb. ved Jyllands Ø.-kyst. (44)

Strandingsindberetning dat. 16. feb. Søforhør i Hobro d. 19. feb.

Kl. ca. 0845, da S. under en jævn V.-lig brise med Ø.-gående strøm befandt sig omtrent ud for Treskelsbakke, konstateredes det, at sideafmærkningen ikke var i overensstemmelse med bækelinien. Motoren blev straks stoppet, men umiddelbart efter grundstødte S. på Tranget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømforholdene i forbindelse med den omstændighed, at farvandsafmærkningen på grund af isforholdene ikke var i orden.

33. SM. JETTE-JAN af Randers, 96 B.R.T. Bygget 1938 af eg og bøg. På rejse fra Nørresundby til Nakskov med cement.

Grundstødt d. 18. feb. ved Lollands V.-kyst. (53)

Strandingsindberetning dat. 21. feb. Søforklaring i Løgstør d. 11. juni.

Kl. 1130, da J.-J. under en let VSV.-lig brise med sigtbart vejr og pakis passerede indsejlingen ved Knølen, ændredes kursen, men kort efter tog skibet grunden med en fart af ca. 2 knob og stod fast. Samme dag kom skibet flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen led J.-J. ingen skade.

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

34. M/S NAGARIA af Skärhamn, 422 B.R.T. På rejse fra Bandholm til Oslo med byg.

Grundstødt d. 21. feb. i Smålandsfarvandet. (54)

Strandingsindberetning dat. 22. feb.

Kl. 1510 grundstødte N. under en svag ØNØ.-lig luftning med tæt tåge på Havneøen ud for Bandholm havn. Skibet kom senere flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

35. M/S FORTUNA af Rhaudermoor, 299 B.R.T. På rejse fra Herøya til Stege med kvælstofgødning.

Grundstødt d. 22. feb. ved Møns N.-kyst. (60)

Strandingsindberetning dat. 26. feb.

Kl. 1300 blev F. under en stiv Ø.-lig kuling med stærkt V.-gående strøm af en pludselig isdrift sat på grund ved indsejlingen til Koster Rende. D. 25. feb. kom skibet flot, efter at ca. 110 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være isforholdene.

36. M/S MARGITA af Göteborg, 252 B.R.T. På rejse fra Göteborg til Odense med papirmasse.

Grundstødt d. 23. feb. i Odense Fjord. (59)

Strandingsindberetning dat. 23. feb.

Kl. 1015 grundstødte M. under en let NNØ.-lig brise med dis og N.-gående strøm ved Flindtholmøre og blev stående. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være. at afmærkningen på grund af is ikke var på plads.

37. SM. SAMKA af Nørresundby, 150 B.R.T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra Herøya til Præstø med salpeter.

Grundstødt d. 23. feb. på Middelgrund. (58)

Søforklaring i Ålborg d. 6. marts.

Kl. ca. 2230 passerede S. under en svag Ø.-lig brise med klart vejr lystønden på 55°44'3 N., 12°37'Ø., hvorefter kursen sattes mod Middelpult NE lystønde, som ikke kunne ses. Kl. ca. 2245, da Middelpult NE lystønde endnu ikke var kommet i sigte, tog S. grunden på NV.-siden af Middelgrund og blev stående. D. 24. feb. kl. ca. 0430 kom S. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at de hvide vinkler i Trekroner og Prøvestenen fyr ikke blev benyttet ved navigeringen.

38. M/S SANNE STENHOJ af Horsens, 398 B.R.T. Bygget 1963 af stål. På rejse fra Par til Odense med china clay.

Grundstødt d. 27. feb. ved Fyens N.-kyst. (62) Strandingsindberetning dat. 28. feb.

Kl. 1430 grundstødte S.S. i stille vejr med tæt tåge i Odense Fjord ud for Gjersø Hage. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

39. M/S ANNETTE S af Svendborg, 499 B.R.T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Gdynia til Fleetwood med karbid.

Grundstødt d. 1. marts i Svendborg Sund. (73)

Strandingsindberetning dat. 2. marts.

Kl. 0135 grundstødte A.S. under en svag ØSØ.-lig luftning med let dis og medgående strøm på den NØ.-lige side af Middelgrund. Skibet er senere kommet flot efter lægtring af en del af ladningen.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være. at ledefyrene i sundet observeredes for sent på grund af dis.

40. SM. VARNA af Skagen, 225 B.R.T. Bygget 1917 af stål. På rejse fra Rekefjord til Lemvig med stenmel.

Grundstødt d. 1. marts i Limfjorden. (61)

Strandingsindberetning dat. 7. marts. Søforklaring i Lemvig d. 5. marts.

Kl. 0040 grundstødte V. i stille vejr med tåge på Inder Røn. Kl. ca. 1730 kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 8 tons af ladningen var blevet lægtret. Skibet led ingen skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

41. M/S TANAFJORD af Oslo, 3832 B.R.T. På rejse til Esbjerg.

Grundstødt d. 5. marts ved Jyllands V.-kyst. (82)

Søforklaring i København d. 15. marts.

Kl. ca. 0610, da T., der havde lods om bord og var assisteret af slæbebåd, i tåget vejr befandt sig tværs af indsejlingen til 1. bassin i Esbjerg havns fiskerihavn, påbegyndtes drejning bh. over. Da indsejlingen til Trafikhavnen var i sigte, sås det, at der var kraftig S.-gående strøm. Maskinen, der gik langsomt frem, beordredes bakket. Kl. 0620 tog skibet grunden S. for indsejlingen til Trafikhavnen. D. 6. marts kl. 0600 kom T. flot ved fremmed hjælp.

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

42. Ff. INGRID af Strandby, 10 B.R.T. Bygget 1946. På rejse fra Strandby til Frederikshavn.

Grundstødt d. 10. marts ved Jyllands Ø.-kyst. (90)

Søforklaring i Frederikshavn d. 25. marts.

Kl. ca. 1840, da I. under en jævn NNØ.-lig brise med byger og stærk S.-gående strøm befandt sig på højde med Hjellen lidt uden for 2 meter kurven, udbrød der brand i et stykke sækkelærred, der som udluftningskanal var anbragt mellem en studs på motoren og en kanal i ruffet. Føreren stoppede straks motoren og slukkede branden ved at hælde vand ned gennem maskinskyldet, men inden branden var slukket, var kutteren drevet nærmere mod land og havde taget grunden.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

43. M/S DIANE CHRIS af Marstal, 150 B.R.T. Bygget 1907 af stål. På rejse fra Lübeck til Frederiksværk med knipler.

Grundstødt d. 11. marts i Roskilde Fjord. (55)

Strandingsindberetning dat. 12. marts.

Kl. 1400 grundstødte D.C. under en stiv N.-lig kuling med klart vejr og indgående strøm i Kulhusrenden. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at man ikke kunne få øje på et sømærke.

44. M/S INGRID BLANCK af Hamburg, 149 B.R.T. På rejse fra Üterseen til København med soyaskrå.

Grundstødt d. 13. marts i Smålandsfarvandet. (72)

Strandingsindberetning dat. 15. marts.

Kl. 0700 grundstødte I.B. under en SV.-lig kuling med NØ.-gående strøm på Lettengrund. Kl. 1400 kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

45. M/S DONAR af Lübeck, 490 B.R.T. På rejse fra København til Hamburg med stykgods.

Grundstødt d. 17. marts i Svendborg Sund. (75) Strandingsindberetning dat. 18. marts.

Kl. 1015 grundstødte D. i kuling med stærk V.-gående strøm og god sigtbarhed ved Kid-holm. D. 18. marts kl. 1155 kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

46. Ff. JOHN PETER af Struer. 11 B.R.T. Bygget 1929 af træ. På rejse fra Struer til Skive.

Grundstødt d. 21. marts i Limfjorden. (125)

Politirapport dat. 3. april. Søforklaring i Skive d. 28. maj.

Kl. ca. 1930 passerede J.P. i let diset vejr Hvalpsund, hvorefter der styredes mod Skive. Kl. ca. 2000 tændtes fartøjets projektør for at belyse farvandsafmærkningen, men kort efter gik alt lys om bord ud. Kl. ca. 2010 grundstødte J.P. ved Lundø Hage og blev stående. Fartøjet kom senere flot ved egen hjælp og blev af et bugserfartøj slæbt til Skive.

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

47. Ff. HEIKA af Sæby, 13 B.R.T. Bygget 1937 af eg. På fiskeri i Kattegat.

Strandet d. 23. marts ved Jyllands Ø.-kyst. (85)

Politirapport dat. 23. og 24. marts. Søforklaring i Sæby d. 26. marts.

Kl. ca. 1700, da H. under en jævn til frisk SØ.-lig brise befandt sig ud for Sæby, kom trawlet uklar af fartøjets skrue, hvorved motoren stoppede. Det forsøgtes at ankre, men ankeret holdt ikke, og kl. ca. 2000 strandede fartøjet N. for Sæby Den 24. marts kl. ca. 1500 kom H. flot ved fremmed hjælp. Fartøjet fik forskellige bundskader.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

48. SM. VARNA af Skagen, 225 B.R.T. Bygget 1917 af stål. På rejse fra Rekefjord til Lemvig med stennel.

Grundstødt d. 4. april i Limfjorden. (97)

Strandingsindberetning dat. 17. april. Søforklaring i Frederikshavn d. 24. april.

Kl. ca. 0200 sejlede V. for indgående under en VSV.-lig storm med stærk Ø.-gående strøm mod den V.-lige indsejling til Thyborøn kanal. Da skibet nærmede sig den smalle rende, besluttede føreren at vende om og sejle tilbage mod Thyborøn. Kursen ændredes bb. over, men under denne manøvre tog skibet grunden på Svaneholm og stod fast. D. 6. kl. 1000 svingede

skibet fra en NV.-lig til en SV.-lig kurs, men gik fast på en sandpulle. D. 7. kl. 0115 kom V. flot ved hjælp af et bjærgningsskib. Under flottagningen sprængtes V.s ankerspil. Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

49. M/S MARGRETHE HØYER af Vejle, 400 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Prøvestenen til Rønne med benzin.

Grundstødt d. 7. april i Sundet. (100)

Strandingsindberetning dat. 7. april. Søforklaring i Århus d. 18. okt.

Kl. 0110 afgik M.H. under en SSV.-lig kuling med byger fra Prøvestenen. Umiddelbart efter at skibet med en fart af 6–8 knob og med kurs mod Flakfortet havde passeret den hvide bøje ØSØ. for havneindsejlingen, overtog styrmanden roret og fortsatte på samme kurs, idet han forventede, at føreren, der var gået ind i kortrummet, ville give ordre til kursændring, når dette var påkrævet. Dette skete ikke, og kl. 0140 grundstødte M.H. på Middelgrunden og blev stående. D. 8. april kl. 0025 kom skibet flot ved egen hjælp, efter at en del af ladningen var lægtret. Ved grundstødningne blev skruen beskadiget.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

50. M/Bgs. OSVALD af Odense, 68 B.R.T. Bygget 1933 af stål.

Grundstødt d. 7. april ved Fyns N.-kyst. (101)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9. april.

Efter kl. 1000 at have losset en selvlossepram i Dalby Bugt var O. under en hård NV.-lig kuling med byger på vej mod Gabet med prammen på slæb. Undervejs sprang slæberen, der kom i skruen, hvorved motoren stoppede. Begge ankre blev kastet, men kunne ikke holde, hvorfor der tilkaldtes assistance af slæbebåd, men inden denne nåede frem, drev O. mod land og tog kl. 1145 grunden ved Gabet, hvor også prammen drev ind. O. kom kl. 1600 flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen opstod der svære bundskader.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

51. Ff. LUMUMBA af Svaneke, 28 B.R.T. Bygget 1955 af eg og bøg. På rejse fra Tromsø til dansk havn.

Grundstødt d. 17. april ved Norges V.-kyst. (107)

Søforklaring i Århus d. 24. april.

Kl. 0230, da L., der styrede en SV.-lig kurs, befandt sig i Kjørhaugklubbens hvide vinkel, forringedes sigtbarheden. Kort efter tog fartøjet grunden på et skær ved Vikahl holme og stod fast. L. kom samme dag flot ved fremmed hjælp og blev ledsaget til Aamøyhamn. Ved grundstødningen blev stråkkølen revet af og roret beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

52. M/S HANNE SKOU af København, 4213 B.R.T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Buenaventura til Corinto.

Grundstødt d. 19. april ved Nicaraguas V.-kyst. (116)

Søforklaring i Los Angeles d. 3. maj.

Kl. 1420 tog H.S. lods ud for Corinto på positionen Cardon Head fyr i rv. 105° afstand 1 sm. Kl. 1422 beordrede lodsens maskinen halv kraft bak for at ankre for at afvente højvande. Kl. 1425 tog H.S. grunden. Kl. 1427 beordredes maskinen langsomt frem og derefter halv kraft frem, men kl. 1433 tog H.S. atter grunden. Maskinen beordredes langsomt frem og kl. 1435 var H.S. klar af grundene. Ved grundstødningen opstod skade på styremaskine og rorkvadranter.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vanskelige besejlingsforhold i forbindelse med manglende farvandskendskab.

53. M/S ANDROS af København, 1810 B.R.T. Bygget 1954 af stål. På rejse fra København til Sønderborg med stykgods.

Grundstødt d. 21. april ved Langeland. (105)

Søforklaring i Hamburg d. 24. april.

Kl. 0212 passerede A. under en let S.-lig brise med N.-gående strøm lystønden i pkt. 3 i rute 28, hvorefter der styredes rv. 198° mod pkt. 2 i rute 28. Farten var 14 knob. Kl. 0233, da skibet efter deccaobservation befandt sig ca. 1 sm. N. for pkt. 2 i rute 28, ændredes kursen til 296°. Kort efter tog skibet grunden, men kom umiddelbart efter flot, hvorefter kursen blev lagt længere fra land. Ved grundstødningen fik A. bunden beskadiget og en bundtank slået læk.

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

54. M/S MIK af Marstal, 300 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På rejse fra Sønderborg til Frederiksværk i ballast.

Grundstødt d. 24. april ved Sjællands NV.-kyst. (104)

Søforklaring i Frederiksværk d. 25. april. Politirapport dat. 28. maj.

Kl. 0145, da M., der styredes ved hjælp af selvstyreanlæg, under en svag V.-lig brise med tågebunker passerede Kattegat SW. fyrskib, ændrede styrmanden, der havde fået ordre til at sejle i de minestrøgne ruter, kursen til 100° rv. Kl. 0440 grundstødte M. ca. $\frac{3}{4}$ sm. ud for Nødebo, og kl. 0515 kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ballasten var blevet lænset.

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

55. Ff. MARTINE ANDERSEN af Esbjerg, 49 B.R.T. Bygget 1954 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Grundstødt d. 2. maj ved Jyllands V.-kyst. (118)

Søforklaring i Esbjerg d. 7. maj.

D. 1. maj kl. ca. 2030 passerede M.A. i stille, klart vejr E.R. fyrskib, hvorefter der styredes Ø. Kl. ca. 2100 overlod føreren navigeringen til en fisker med ordre til at varske, når fartøjet passeredes Vyl fyrskib. D. 2. maj kl. ca. 0100 grundstødte M.A. ca. $\frac{1}{4}$ sm. N. for Blåvandshuk fyr. Kort efter kom M.A. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes mangelfuld instruks til den vagt-havende fisker.

56. M/S INES af Hamburg, 499 B.R.T. På rejse fra West Hartlepool til Frederiksværk.

Grundstødt d. 6. maj ved Jyllands NV.-kyst. (114)

Strandingsindberetning dat. 7. maj.

Kl. 0400 grundstødte I. under en svag S.-lig luftning med klart vejr og Ø.-gående strøm ud for Højen. Kl. 0700 kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlbedømmelse af afstanden til kysten.

57. M/S WISCONSIN af København, 4508 B.R.T. Bygget 1966 af stål. På rejse fra Santos til Rio de Janeiro.

Grundstødt d. 7. maj ved Sydamerikas Ø.-kyst. (135)

Søforklaring i København d. 29. maj.

Kl. 1850 afgik W., der havde lods om bord, i stille, klart vejr fra Santos. Kl. 1915 land-sattes lodsens ved lodsstationen, hvorefter der styredes retv. 280° mod lystønden B. Som følge af modgående trafik ændredes kursen kort efter således, at W. kunne passere lystønden tæt om bb. Kl. ca. 1919 tog skibet imidlertid grunden ca. 0,2 sm. Ø. for lystønden og blev stående. Kl. 1932 kom W. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strøm.

58. M/S HANNIBAL af Årøsund, 231 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra Hammerhavnen til Odense med skærver.

Grundstødt d. 12. maj i Odense Fjord. (120)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 14. maj. Søforklaring i Odense d. 17. maj.

Kl. 1245 passerede H. under en svag VNV.-lig brise Enebær Odde fyr. Da Roholm-båken ikke sås i tide, tog H. kl. 1315 grunden indenfor den røde 1-kost ved Sorte Ø og blev stående. D. 13. maj kom H. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

59. M/S SIGRID S af Svendborg, 499 B.R.T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra Arsuk til Narssuk med stykgods.

Grundstødt d. 12. maj ved Grønlands V.-kyst; *forlist*. (298)

Søforklaring i Julianehåb d. 17. maj.

Kl. 1200 passerede S.S. i stille, klart, skyfrit vejr $\frac{1}{4}$ sm. S. om Qarssussat, hvorefter der holdtes mod Nordlige Mågeløb. Strømmen var medgående med ca. 1 knobs fart. På grund af isforholdene sejlede i løbets S.-side, og motoren sattes på langsomt frem. Senere holdtes over i løbets N.-side, og kl. 1235, da S.S. befandt sig S. for den med båke med opadvendt spids afmærkede ø, rørte skibet med bb. side et skær. Ved påsejlingen sprang S.S. læk, og da skibet ikke kunne holdes læns, blev det kl. ca. 1300 sat på grund. De ombordværende blev taget om bord i et tililende fartøj.

Anm. Sagens behandling er ikke afsluttet.

60. SM. DANA af Assens, 75 B.R.T. Bygget 1936 af eg og bøg. På rejse fra Malmøn til Køge med brosten.

Grundstødt d. 19. maj i Sundet. (131)

Søforklaring i Køge d. 18. juni.

Kl. ca. 1900 passerede D. under en frisk N.-lig brise med regntykning og dis Middgrundunden ca. $\frac{1}{2}$ sm. om stb., hvorefter der fortsattes på S.-lig kurs med en fart af ca. 4 knob. Kl. 2000 grundstødte D. på Smågrundene og blev stående. D. 20. maj kl. 2130 kom D. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var lægtret. Ved grundstødningen fik D. kølen beskadiget.

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

61. M/S FRANCE af København, 299 B.R.T. Bygget 1966 af stål.

Grundstødt d. 28. maj i Limfjorden. (134)

Søforklaring i Nykøbing Mors d. 12. juni.

Kl. ca. 2245, da F. i dis og støvregn var på vej sydover i Kaas Bredning, kom Sillerslev Øre bagfyrt ikke i sigte, og kostene på Kaas Sand kunne ikke ses på radaren. Sejladsen fortsattes med langsom fart på varierende sydlige kurser. Kort før kl. 2300 grundstødte F. på Jegind Tap. D. 29. maj forsøgte fire fiskeskibe forgæves at bringe F. flot, og d. 30. maj blev F. bragt blot ved hjælp af et bugskib tilsyneladende uden at have taget skade.

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

62. M/S BERGODD af Aalesund, 478 B.R.T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Grenå til Åbenrå med papirmasse.

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

Strandingsindberetning dat. 18. juni. Søforklaring i Åbenrå d. 20. juni.

Kl. 1207 afgik B. under en let N.-lig brise fra Grenå og måtte af hensyn til nogle sejlåde ved havneindløbet holde tæt på det V.-lige molehoved og derefter sejle i løbets bb.side. Efter passage af sejlådene drejede B., der gik halv kraft frem, til stb. for at få lysbøjen ved Kalkgrundunden om bb. Idet skibet drejede mod S. blændedes føreren af solen, og da han atter kunne se bøjen, var denne om stb. Maskinen beordredes straks fuld kraft bak, men umiddelbart efter tog B. grunden og blev stående. D. 17. juni kl. 1152 kom B., efter at en del af dækslasten var lægtret, flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have lidt skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

63. M/S MERCANTIC af Dragør, 300 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Nantes til Odense med byg.

Grundstødt d. 16. juni ved Fyens N.-kyst. (137)

Strandingsindberetning dat. 16. juni. Søforklaring i Frederikshavn d. 21. juni.

Kl. ca. 1340 passerede M., der styrede en NV.-lig kurs, under en svag til let NØ.-lig brise den røde lys- og fløjtetønde på $55^{\circ}39'7''N.$, $10^{\circ}37'70''$. i en afstand af ca. 50 m. Kort efter ændredes kursen bb. over til 224° rv. 3-4 minutter senere tog M. grunden på Lillegrund og stod fast. M. er senere kommet flot ved hjælp af et bjærgningsskib. Ved grundstødningen blev M. slået læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning i forbindelse med fejlbedømmelse af afstanden til lys- og fløjtetønden.

64. M/S KAREN LINDINGER af Esbjerg, 400 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Ålborg til Kemi i ballast.

Grundstødt d. 24. juni ved Jyllands Ø.-kyst. (152)

Strandingsindberetning dat. 25. juni. Politirapport dat. 26. aug.

Kl. ca. 2200 passerede K.L. Hals under en let SV.-lig brise med klart vejr og udgående strøm. Kort efter blev skibet sat N. for den hvide fyrvinkel. Det forsøgtes at bringe K.L. tilbage i fyrvinklen, men kl. 2215 tog skibet grunden på Lægården. D. 25. juni kl. 0515 kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsskib. Ved grundstødningen led skibet tilsyneladende ingen skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlnavigering.

65. SM. AMIGO af Lemvig, 140 B.R.T. Bygget 1918 af eg. På rejse fra Thisted til København.

Grundstødt d. 9. juli i Limfjorden. (264)

Søforklaring i Lemvig d. 21. okt.

Da A. befandt sig i Draget og skulle vige for et lystfartøj, kom skibet ud af sejløbet og tog grunden. Samme dag kom A. flot ved fremmed hjælp. Skibet led ubetydelig skade. Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

66. Lf. Rub-a-Dub-Dub. På rejse fra Sild til Kristianssand.

Grundstødt d. 9. juli ved Jyllands V.-kyst. (169)

Strandingsindberetning dat. 10. juli.

Kl. 2130, da R. under en NV.-lig vind med høj sø befandt sig på højde med Lønstrup i en afstand af 2 sm. fra kysten, tog en sø den bb. ponton, hvorved båden — en trimaran — blev usødygtig. Det forsøgtes at starte motoren, men en anden sø ødelagde denne, hvorefter der opsendtes nødraketter. Inden hjælpen nåede frem, strandede R. ved Øksnebæk, og besætningen — 3 mand — reddede sig i land. Fartøjet er senere bjærget.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

67. M/S WILFRED af Haren am Ems. På rejse fra Hamburg til Göteborg med stykgods.

Grundstødt d. 13. juli ved Anholts N.-kyst. (167)

Strandingsindberetning dat. 15. juli.

Kl. ca. 1600 grundstødte W. i klart, stille vejr på Anholt NV.-rev. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

68. M/S JØRGEN VESTA af Svendborg, 353 B.R.T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra Frederiksværk til London med stål.

Grundstødt d. 18. juli i Roskilde fjord. (170)

Strandingsindberetning dat. 18. juli. Søforklaring i København d. 13. nov.

Kl. 1720 afgik J.V. under en svag N.-lig brise med klart vejr fra Frederiksværk. På grund af den nyindtagne stållast kunne kompasset ikke bruges, hvorfor der styredes efter kostene alene, men skarpt sollys bevirkede at afmærkningen fejlbedømtes, således at skibet kom S. for den N.-lige 2-kost på Store Tørvegrund. Maskinen beordredes straks fuld kraft bak, men umiddelbart efter — kl. 1730 — tog J.V. med langsom fart grunden og blev stående. Skibet kom samme dag flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

69. M/S ESSO AALBORG af København, 20503 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra Quebec til Tracy med fuel oil.

Grundstødt d. 21. juli på St. Lawrence. (182)

Søforklaring i Montreal d. 23. juli.

Kl. 1900 opankredes E.AA. ved Sorel Pt. i St. Lawrencefloden. Kl. 2100 opdagedes det, at ankerkæden var uklar af bulbstævnen samt, at skibet, der lå tværs i strømmen, drev langsomt for ankret. Kl. 2105 var maskinen klar til manøvrering, men en pause i trafikken gennem løbet måtte afventes. Fra kl. 2129 til kl. 2134 forsøgtes det at dreje skibet op mod strømmen. Kl. 2202 drejede skibet atter tværs i strømmen og drev langsomt op mod grunden, hvorefter skibet tog grunden med bb. side af agterskibet og stod fast. D. 22. juli kl. 0406 kom skibet flot efter flytning af en del af ladningen. Der er ikke efter grundstødningen konstateret lækager eller anden skade på skibet.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

70. Lf. KC 78 af København. På rejse fra Rørvig til Kalundborg.

Grundstødt d. 29. juli på Sejerø. (175)

Strandingsindberetning dat. 30. juli.

Kl. 2330 grundstødte KC 78 under en NNØ.-lig brise på Sejerø SØ.-rev og blev stående. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være rorskade.

71. M/S TOVE LINDINGER af Esbjerg, 300 B.R.T. Bygget 1967 af stål. På rejse fra Karachi til Abu Dhabi med cement og stykgods.

Grundstødt d. 30. juli i Oman Bugten. (219)

Søforklaring i Karachi d. 10. sept.

Kl. 2200, da T.L. under en svag SSV.-lig brise i overskyet vejr med dis befandt sig i Oman Bugten styrende 322° rv., pejledes fyret på Little Quoin Island i rv. 175°, og afstanden til fyret gissedes til 5,5 sm. Kl. 2215 ændredes kursen til 270° rv. Kl. 2230 tømmede T.L. mod en klippeside på Gt. Quoin Island, hvorved stævnen trykkedes ca. 6' ind, og forpeaktanken blev slået læk. Kl. 2240 fortsattes rejsen.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, dels at afstanden til fyret på Little Quoin Island er gisset for stor, dels strømsætning i forbindelse med det disede vejr.

72. Ff. GRIMUR KAMBAN af Torshavn, 291 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra Nolsoy til Vestmanna.

Grundstødt d. 31. juli ved Færøerne. (205)

Søforklaring i Torshavn d. 20. aug.

Kl. ca. 0040, da G.K. i stille, klart vejr befandt sig lidt S. for Lambatangi i en afstand af ca. 50 m fra land, blev skibet af strømmen drejet mod land. Roret blev straks lagt bb., men da skibet fortsat drejede mod land blev farten nedsat og maskinen omstyret til bak. Umiddelbart efter tog G.K. grunden ved Lambatangi og blev stående. Skibet kom kort efter flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

73. M/S ASSE af Skagen, 103 B.R.T. Bygget 1920 af eg. På rejse fra Höganäs til Goteborg.

Grundstødt d. 4. aug. i Kattegat. (203)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 29. aug.

Kl. ca. 0415, da A. i diset vejr befandt sig i Kattegat, sås pludselig ret forude bråd over et skær. Roret lagdes hårdt bb., men straks efter tog skibet grunden et par gange nær Nidingen fyr, hvorefter der atter var dybt vand. Da skibet tilsyneladende ikke var læk fortsattes rejsen.

Anm. Sagens behandling er ikke afsluttet.

74. M/S KOSAR af Hamburg. På rejse til Halmstad med jerntråd.

Grundstødt d. 13 aug. ved Sjællands NV.-kyst. (189)

Strandingsindberetning dat. 15. aug.

Kl. 1745 grundstødte K. under en jævn VSV.-lig brise på Sjællands Rev og blev stående. D. 14. aug. kl. 1030 kom skibet flot ved fremmed hjælp, hvorefter det bugseredes ind under kysten Ø. for Odden havn for dykkerundersøgelse. Kl. 1200 fortsattes rejsen.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

75. M/S JENS CHR. SVABO af Torshavn, 138 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På rejse fra Torshavn til fiskeplads.

Grundstødt d. 15. aug. på Østerø. (204)

Søforklaring i Torshavn d. 20. aug.

Kl. ca. 2330, da J.C.S., der styredes ved hjælp af selvstyrer, befandt sig ud for Mjovanæs, svigtede selvstyreren, hvorefter skibet drejede hårdt til bb. Det forsøgtes straks at bringe skibet tilbage på kursen ved hjælp af håndstyring, men umiddelbart efter grundstødte skibet på Mjovanæs. D. 16. aug. kl. ca. 0145 kom skibet flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

76. SM. NAUJA af Godthåb, 50 B.R.T. Bygget 1930 af eg og bøg. På rejse fra Godthåb til Fiskeresset med passagerer.

Grundstødt d. 15. aug. ved Grønlands V.-kyst. (207)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20. og 31. aug. Søforklaring i Godthåb d. 21. aug.

Kl. 2314 grundstødte N. i stille vejr med tæt tåge og stærk SSV.-gående strøm ved højvande på et undervandsskær ved Narssaq på 64°00'3N., 51°39'5V. 4 mand af den 7 mands store besætning og alle passagererne — ialt 11 personer — gik fra borde i 2 redningsflåder og jollen, mens føreren, bedstemanden og motorpasseren blev om bord. Den 16. aug. kl. 0330 forlod føreren, bedstemanden og motorpasseren også skibet. Besætning og passagerer blev taget om bord på andre skibe. Ved lavvande lagde N. sig på siden, men ved næste højvande kom N. flot ved fremmed hjælp og sejlede for egen kraft til Godthåb.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

77. M/S MARIE HELLESKOV af København, 1274 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Onega til West Hartlepool med træ.

Grundstødt d. 26. aug. ved Ruslands N.-kyst. (214)

Rapport fra føreren dat. 27. aug.

Kl. 2320 passerede M.H., der havde lods om bord, lystønde nr. 5 i Karyelskikanalen. Lystønden var slukket. Kl. 2325 varskoede rorgængerens, at skibet ikke lystrede roret. Motoren, der gik halv kraft frem, beordredes langsomt frem. Umiddelbart efter grundstødte skibet i den sydlige side af den gravede rende ca. 200 m V. for lystønde nr. 5, hvorefter motoren beordredes stoppet. Det forsøgtes ved trimning at tankene og ved hjælp af forskellige skrue-manøvrer at bringe skibet flot, men uden held. D. 27. aug. kl. 1050 blev skibet bragt flot ved hjælp af et bugserfartøj, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at lystønde nr. 5 var slukket.

78. M/S OTTO DANIELSEN af København, 500 B.R.T. Bygget 1966 af stål. På rejse fra Flensburg til Jakobstad i ballast.

Grundstødt d. 30. aug. ved Finlands V.-kyst. (211)

Søforklaring i Jakobstad d. 3. sept.

Kl. ca. 0000, da O.D. i stille, klart vejr befandt sig ca. 4 sm. fra Kallan fyr styrende 69° rv., ret mod fyret, beordredes maskinen halv kraft frem. Kl. 0010 sås lods båden ca. 5 streger om stb., hvorefter der styredes ret mod lods båden med maskinen gående meget langsomt frem. Lods båden holdt stadig bb. over i forhold til O.D., der styrede efter lods båden indtil kl. 0018, da maskinen stoppedes for ikke at komme længere ind, før lods en var kommet om bord. Skibet befandt sig da i et bb. drej. Kl. ca. 0020 grundstødte O.D. på N.-spidsen af Nygrund og blev stående. Kl. 0250 kom skibet flot ved egen hjælp, efter at en motorbåd fra sørednings-tjenesten forgæves havde forsøgt at trække det af grunden. Ved grundstødningen opstod flere indtrykninger i skibsbunden.

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

79. M/S THUNTANK 3 af Lidköping, 500 B.R.T. På rejse fra Rostock til Karlstad med olie.

Grundstødt d. 31. aug. på Middelgrund. (215)

Strandingsindberetning dat. 31. aug.

Kl. 1245 grundstødte T.3 under en let til jævn ØNØ.-lig brise ca. 1,5 sm. S. for Middel-grunds Fort.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være nedsat sigtbarhed.

80. M/S ARLA af Mariehamn, 1857 B.R.T. På rejse fra Safi til Fredericia med fosfat.

Grundstødt d. 11. sept. ved Fyens N.-kyst. (217)

Strandingsindberetning dat. 12. sept.

Kl. 1205 grundstødte A. i stille, diset vejr med stærk S.-gående strøm på Lillegrund. D. 12. sept. kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsskib, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

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

81. M/S BROSUND af Frederikshavn, 299 B.R.T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Ålborg til Struer med olie.

Grundstødt d. 19. sept. i Limfjorden. (223)

Strandingsindberetning dat. 21. sept. Søforklaring i Frederikshavn d. 4. okt.

Om eftermiddagen, da B. under en svag sydlig brise med N.-gående strøm befandt sig i Venøsund styrende 160° mod den sorte 2-kost ved snævringen mellem Askjær Odde og Venø Odde, gik motoren i stå. Kort efter kl. 1558 tog skibet grunden ved Askjær Odde. B. er senere kommet flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

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

82. M/S KAREN LINDINGER af Esbjerg, 400 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra La Spezia til Wicklow.

Grundstødt d. 21. sept. ved Irlands Ø.-kyst. (229)

Indberetning fra konsulatet i Dublin dat. 24. sept.

Kl. 2150 passerede K.L. under en hård SØ.-lig kuling med høj sø og med svære regn-byger Arklow fyrskib om stb. i en afstand af 2,7 sm., hvorefter sejladsen fortsattes inden om Arklow bank for at finde læ. Herunder kom skibet over grundt vand og tog grunden hårdt 3 gange. Kursen sattes straks ud fra land, hvor skibet drejedes under. Da vejret kl. 1045 næste dag havde bedret sig, gik K.L. ind til Wicklow. Ved grundstødningen bøjedes hælen, og rorstammen løftedes ca. 1".

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

83. M/Sdp. AMANDA af Søby, 150 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På ral-fiskeri ved Romsø.

Grundstødt d. 25. sept. ved Fyns Ø.-kyst. (227)

Strandingsindberetning dat. 27. sept.

Kl. 1315 grundstødte A. under en N.t.V.-lig kuling med S.-gående strøm på Romsø W.-rev. Skibet kom samme dag flot ved hjælp af et bjærgningsskib.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at ankerwiren sprang.

84. Ff. THOR af København, 9 B.R.T. Bygget 1967. På rejse fra København til bundgarnsstade på Saltholms Ø.-kyst.

Grundstødt d. 26. sept. ved Saltholm. (252)

Søforklaring i København d. 22. okt. Politirapport dat. 22. okt.

Kl. ca. 1015, da T. under en frisk SØ.-lig brise med stærk N.-gående strøm sejlede N.-efter langs Saltholms Ø.-kyst, ville føreren passere Ø. om den røde stage ud for Nordre Flint, herunder kom fartøjet for langt mod Ø. og tog grunden på Nordre Flints V.-side. Fartøjet er senere kommet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

85. M/S ANN BACH af København, 400 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Torshavn til Napoli med saltfisk.

Grundstødt d. 27. sept. i Kyle Akin Sund; *søgt nødhavn*. (236)

Rapport fra føreren dat. 29. sept.

Kl. 0525 passerede A.B. under en stiv SV.-lig kuling med Ø.-gående strøm Eilean fyr, hvorefter sejladsen fortsattes i sundets N.-side, idet der holdtes op mod fyrene på molen ved færgen Kyle Lochals. Da A.B. med nedsat fart nærmede sig havnen, sås en rutebåd komme ud fra havnen styrende tværs på sundet, hvorfor maskinen stoppedes, og roret lagdes hårdt stb. Under denne manøvre kom skibet for tæt på Eileanau Island. Maskinen beordredes fuld kraft bak, men kl. 0545 tørnede A.B. med stævnen mod øen, hvorved der opstod en lækage i stævnen og indtrykning af plader og spanter. A.B. anløb derefter Kyle Lochals for reparation.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

86. M/S POLO af Torshavn, 208 B.R.T. Bygget 1921 af eg. På rejse fra Lorvik til Strendur med saltfisk.

Grundstødt d. 4. okt. ved Færøerne. (304)

Søforklaring og søforhør i Torshavn d. 14. okt.

Kl. 2130 havde P. under en let Ø.-lig brise med ringe sø fyret på Gardsende tværs i en afstand af $\frac{1}{2}$ kabellængde, hvorefter der styredes dv. 347°. Straks efter mistede føreren, der opholdt sig alene i styrehuset, bevidstheden, og kl. 2135 tog skibet grunden ca. en kabellængde S. for havnediget i Strendur. D. 5. okt. kl. 1210 kom skibet flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen fik P. bundskader, og i forbindelse med flottagningen opstod der skader på halekæber og pullert agter.

Anm. Ministeriet må antage, at føreren er blevet forgiftet af udstødningsgassen fra et defekt udstødsrør til skibets lysmotor.

87. M/S METRIG af Dragør, 397 B.R.T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra Gdynia til Weston Point med calciumkarbid.

Grundstødt d. 12. okt. i Sundet. (246)

Søforklaring i København d. 17. okt. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24. okt.

Kl. 0150 passerede M. under en SØ.-lig kuling med regn og ringe sigtbarhed og med N.-gående strøm Drogden fyr om bb., hvorefter kursen sattes mod Dragør for opankring. Kl. 0210 tog skibet under opankringsmanøvrer grunden mellem Dragør havn og Dragørfortet og blev stående. Kl. 0915 kom skibet flot ved fremmed hjælp, hvorefter der sejlede til København for dykkerundersøgelse. Ved grundstødningen opstod skader på bund og skrue.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

88. M/S KÄTHE ILSE af Hamburg, 149 B.R.T. På rejse fra Bremen til Århus med blikplader.

Grundstødt d. 16. okt. i farvandet S. for Fyn. (244)

Strandingsindberetning dat. 16. okt.

Kl. 0530 grundstødte K.I. under en frisk SV.-lig brise med tåge og stærk strøm ved Drejs Odde. Skibet blev senere bragt flot ved fremmed hjælp.

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

89. M/S WINDHUND af Marstal, 199 B.R.T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Charlestown til København med clay.

Grundstødt d. 17. okt. ved Lollands V.-kyst. (251)

Søforklaring i København d. 22. okt.

D. 16. okt. kl. 2330, da W. under en V.-lig kuling med N.-gående strøm og med god sigtbarhed befandt sig ca. 4 sm. S. for Gulstav, ændredes kursen til 45°. D. 17. okt. kl. 0030

ændredes kursen efter pejling af Gulstav (Keldsnor) og Tranekær fyr til 10°. Kl. 0130 tog W. grunden ved Albue Triller og blev stående. D. 18. okt. kl. 0830 kom skibet flot ved fremmed hjælp, hvorefter rejsen fortsattes.

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

90. M/S JYLLAND af Middelfart, 100 B.R.T. Bygget 1914 af eg. På rejse fra Nakskov til Odense med korn.

Grundstødt d. 18. okt. i Odense Fjord. (250)

Strandingsindeberetning dat. 21. okt. Søforklaring i Randers d. 25. okt.

Kl. 1930 grundstødte J. under en frisk N.-lig brise med indgående strøm ved Harehage og blev stående. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at J.s fører blev blændet af lysene fra Lindøværftet.

91. M/S LONE WONSILD af København, 499 B.R.T. Bygget 1968 af stål. På rejse fra Ebeltoft til Nakskov i ballast.

Grundstødt d. 18. okt. i Nakskov Fjord. (245)

Strandingsindberetning dat. 19. okt. Politirapport dat. 28. nov.

Kl. ca. 1700, da L.W. under en jævn NV.-lig brise med maskinen gående langsomt frem befandt sig ud for Munkholm, blev skibet trukket ud i stb. side af den gravede rende for at give plads for et modgående skib. Kort efter tog L.W. grunden på kanten af den gravede rende og blev stående. D. 19. okt. kl. 0430 kom L.W. flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke, at grundstødningen skyldes sugevirkning mellem skibet og kanten af den gravede rende.

92. M/S MARIE HELLESKOV af København, 1274 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Iselhafen Terminal til Vulcan Harbour og videre til Antwerpen.

Grundstødt d. 21. og 22. okt. på Schelde. (257)

Indberetning fra generalkonsulatet i Antwerpen dat. 24. okt.

Kl. 1740, da M.H., der havde lods om bord, med maskinen stoppet befandt sig i indsejlingen til Vulcan Harbour, blev skibet af strømmen presset mod indsejlingens V.-side, og tog grunden. Maskinen beordredes halv kraft bak, hvorefter skibet gled fri af grunden. Efter grundstødningen konstateredes, at skibet ikke var læk. D. 22. okt. kl. 0925, da M.H., der havde lods om bord, og hvis maskine gik halv kraft frem, i tåget vejr befandt sig på Schelde, tog skibet grunden. Kl. 1000 gled skibet af sig selv fri af grunden. Rejsen fortsattes. Ved grundstødningerne har skibet tilsyneladende ikke taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

93. M/S ASTA af Søby, 109 B.R.T. Bygget 1914 af stål. På rejse fra stenfiskeplads Ø. for Fakse Ladeplads til Helsingør med sten.

Grundstødt d. 23. okt. ved Sjællands Ø.-kyst. (267)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24. okt.

Kl. 1915 passerede A. i regndis med nedsat sigtbarhed Stevns fyr i en afstand af godt 1 sm., hvorefter der styredes NNØ. mod Drogden fyr. Kl. 2020 sås forude et klart lys, som antoges at være Drogden fyr. Sejladsen fortsattes. Kl. 2040 sås et grønt lys tværs om stb., hvorefter farten reduceredes, og føreren tilkaldtes. Det viste sig, at det lys, som var antaget for at være Drogden fyr, var Ullerup luftfyr. Roret lagdes hårdt stb. over, men kort efter tørnede skibet flere gange med stb. bov mod sten udfor Aflandshage. Sejladsen fortsattes mod Drogden fyr. Ved grundstødningen opstod en lækage i forskibet. D. 24. kl. 0030 ankom skibet til Dragør, hvor en undersøgelse viste, at en klædningsplade i stb. bov udfor kollisionskottet var trykket ind.

Anm. Sagens behandling er ikke afsluttet.

94. M/S RIGON af Gävle, 377 B.R.T. På rejse fra Lindholm til Kastrup med papir.

Grundstødt d. 23. okt. i Limfjorden. (253)

Strandingsindberetning dat. 25. okt.

Kl. 1320 grundstødte R. under en VSV.-lig kuling med stærk Ø.-gående strøm på Limfjordens N.-side Ø. for jernbanebroen. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af et bjærgningsskib.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

95. M/S STEVNSKLINT af Thurø, 400 B.R.T. Bygget 1963 af stål. På rejse fra Oxelösund til Immingham med jernplader.

Grundstødt d. 28. okt. i Kalmarsund. (281)

Søforklaring i Ålborg d. 11. nov.

Kl. 0515 passerede S., der styrede 191° dv., under en jævn Ø.-lig brise med klart vejr Sillåsen fyr i en afstand af 0,4 sm. Kl. 0530 sås Masknaggen fyr, der viste grønt, hvorfor afstanden til kysten kontrolleredes på radaren. Da det viste sig, at skibet var tættere på land end antaget, lagdes roret hårdt stb., og maskinen beordredes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tog skibet grunden og blev stående. D. 30. okt. kl. 1335 kom S. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var lægtret. Ved grundstødningen og den påfølgende flotbringning opstod svære skader på bund, ankerspil, pullerter m. v.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at den vagthavende styrmand har overset Masknaggen fyrs hvide fyrvinkel.

96. M/Fg KNUDSHOVED af Korsør, 3882 B.R.T. Bygget 1961 af stål. På rejse fra Halsskov til Knudshoved.

Grundstødt d. 29. okt. ved Sjællands V.-kyst. (278)

Søforklaring i Korsør d. 8. nov.

Kl. 0515 afgik K. under en SSV.-lig kuling fra Halsskov havn. Kort efter afgang konstatredes det, at rorene ikke virkede. Der blev slået alarm til maskinrummet og det lykkedes ved hjælp af bovpropellen at manøvrere færgen klar af havnemolerne, men umiddelbart efter tog færgen grunden lige uden for molerne og blev stående. K. kom kort efter flot ved egen hjælp.

Anm. Sagens behandling er ikke afsluttet.

97. M/S MIRANDA af Marstal, 285 B.R.T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Rønne til Nakskov med skærver.

Grundstødt d. 2. nov. i Nakskov Fjord. (271)

Strandingsindberetning dat. 2. nov.

Kl. 0700 grundstødte M. i let diset vejr ved Ramsø fyr og blev stående. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at koblingen svigtede, da maskinen, efter at skibet var kommet for tæt på kanten, omstyredes til bak.

98. M/S GERSØ af Horsens, 300 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Svendborg til England med papirmasse.

Grundstødt d. 4. nov. ved Langelands Ø.-kyst. (265)

Strandingsindberetning dat. 5. nov. Søforklaring i Svendborg d. 11. dec.

Kl. 0200 passerede G. under en frisk NØ.-lig brise lys- og fløjtetønden på 54°59'9"N., 11°01'6"Ø. (pkt. 8 i rute 28), hvorefter der styredes 234° ved hjælp af selvstyrer. Kort efter forlod den vagthavende styrmand broen for at efterse motoren. Kl. ca. 0220 varskoede udkigsmanden, at der var land forude. Maskinen blev straks kastet bak, men umiddelbart efter tog G. grunden ved Lejbølle Strand og blev stående. Kl. 2040 kom G. flot ved hjælp af et bjærgingsfartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at selvstyrerens kursindstilling havde forskubbet sig.

99. SM. SEA-GULL af Esbjerg, 85 B.R.T. Bygget 1914 af eg og fyr. På rejse fra Rønne til Sakskøbing med skærver.

Grundstødt d. 6. nov. ved Lollands N.-kyst. (280) Strandingsindberetning dat. 8. nov.

Kl. 1830 grundstødte S. under en stiv NØ.-lig kuling ud for Havneøen ved Bandholm havn og blev stående. D. 9. nov. kl. 1400 kom skibet flot ved fremmed hjælp. Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være forveksling af fyrene.

100. M/S ESSO RØNNE af København, 499 B.R.T. Bygget 1963 af stål. På rejse fra Kalundborg til Struer med olie og benzin.

Grundstødt d. 8. nov. i Limfjorden. (276) Strandingsindberetning dat. 11. nov.

Kl. 1715 grundstødte E.R. på Løgstør Grunde og blev stående. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være lavvande.

101. M/S CLARA CLAUSEN af København, 1959 B.R.T. Bygget 1963 af stål. På rejse fra Puerto Ordaz til Montreal i ballast.

Grundstødt d. 13. nov. i St. Lawrence Bugten. (299)

Søforklaring i Montreal d. 2. dec.

Kl. 1750, da C.C. under en stiv NNØ.-lig kuling med snebyger og ringe sigtbarhed og med indgående strøm befandt sig ca. 1,2 sm. S. for Basque Cove fyr styrende V. med maskinen gående meget langsomt frem, toges lods om bord. Herfra styredes efter lodsens anvisning 215° med maskinen gående fuld kraft frem. Kl. 1755 sås land ret forude. Maskinen beordredes straks fuld kraft bak, men umiddelbart efter — kl. 1756 — tog skibet grunden mellem Basque Cove fyr og Cap Bon Désir fyr og blev stående. Forsøg på at komme flot ved egen hjælp mislykkedes, og da skibet huggede hårdt mod klipperne, og søen slog op over broen, sendtes besætningen — på nær 6 mand — i land med lods båden.

Anm. Sagens behandling er ikke afsluttet.

102. M/S PETER S af Hamburg, 299 B.R.T. På rejse fra Alblæsserdam til Middelfart med jerntråd.

Grundstødt d. 14. nov. ved Fyens V.-kyst. (283)

Strandingsindberetning dat. 14. nov.

Kl. 0640 grundstødte P. under en frisk Ø.-lig brise med N.-gående strøm ved Fænøs S.-kyst. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at styrmanden ikke så Fænø Blk. fyr.

103. Ff. DENEbola af Thyborøn, 24 B.R.T. Bygget 1937 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads til Thyborøn.

Grundstødt d. 22. nov. ved Jyllands V.-kyst. (294)

Strandingsindberetning dat. 25. nov. Søforklaring i Vestervig d. 23. dec.

Kl. ca. 0200 afsejlede D. under en let SSØ.-lig brise med N.-gående strøm og diset vejr fra en fiskeplads i Nordsøen. Kl. 0515 grundstødte fartøjet ca. 1500 m N. for Thyborøn Kanal. Kl. ca. 1200 kom fartøjet flot ved fremmed hjælp.

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

104. M/S OLYMPIA af Groningen, 499 B.R.T. På rejse fra Hull til Nakskov i ballast.

Grundstødt d. 22. nov. i Nakskov Fjord. (295)

Strandingsindberetning dat. 23. nov.

Kl. 1840 grundstødte O. under en S.-lig kuling ved Munkholm. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

105. M/S FLORA S af Svendborg, 399 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Örn-sköldsvik til Musel med træ.

Grundstødt d. 26. nov. i farvandet S. for Fyn. (305)

Strandingsindberetning dat. 5. dec. Søforklaring i Esbjerg d. 23. dec.

Kl. 1730, da F.S., der gjorde ca. 10 knobs fart, under en svag SV.-lig brise med ca. 2½ sømils sigtbarhed befandt sig ud for Skarø Rev, overlod føreren vagten til styrmanden med ordre om at holde mod spidstønden på 55°01'9N., 10°26'5Ø., der sås tydeligt på skibets radar-skærm, og derefter sætte kursen mod Munke Fyr. Styrmanden, der navigerede ved hjælp af radar uden at gøre brug af kompas eller ekkolod, forvekslede radarbillederne af St. Svelmø og Korshavn, og kl. 1750 tog F.S. grunden ca. 0,6 sm. SØ. t. Ø. for den sorte 1-kost N. For Flæskholm Flak. Føreren løb straks på broen og stoppede motoren, der stadig gik fuld kraft frem. D. 28. nov. kl. 1130 kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 40 standard af dækslasten var blevet lægtret.

Anm. Sagens behandling er ikke afsluttet.

106. M/S MARS af Oslo, 2716 B.R.T. Bygget 1954 af stål. På rejse fra Esbjerg til Ålborg.

Grundstødt d. 26. nov. ved Jyllands V.-kyst. (302)

Søforklaring i Ålborg d. 29. nov.

Kl. ca. 2325, da M., der havde lods om bord, i tæt tåge befandt sig i den gravede rende ved Grådyb, ramte skibet en bøje med sin stb. side. Bøjen, der ikke tidligere var set, antoges for at være bøje II, som ikke er forsynet med lys, men viste sig senere at være bøje B, der viser

rødt blk. hv. 3. sek. Roret lagdes stb. over, og kort efter kl. 2330 rørte M. grunden. Kl. 2343 stod skibet fast på grunden N. for den gravede rende. D. 27. nov. kl. 0135 kom skibet flot ved fremmed hjælp.

107. M/S BURUSLAN af Kaliningrad, 800 B.R.T. På rejse fra Kaliningrad til Atlanterhavet med ferskvand.

Grundstødt d. 28. nov. i Østersøen. (306) Strandingsindberetning dat. 2. dec.

Kl. 1650 grundstødte B. under en let SV.-lig brise med dis på Skåningerev NØ. for Græsholmen og blev stående. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være skødesløs navigering.

108. S/S IOANNIS P. af Panama, 2850 B.R.T. På rejse fra Stettin til Kyndby med kul.

Grundstødt d. 28. nov. ved Sjællands Ø.-kyst (313)

Strandingsindberetning dat. 29. nov.

Kl. 2145 grundstødte I.P. under en svag SV.-lig brise med tåge og N.-gående strøm 0,4 sm. S. for Nordre Røse.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at I. under en vigemanøvre kom udenfor sejlrenden.

109. M/S JANTO af Odense, 300 B.R.T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Ålborg til Frederiksværk med råjern.

Grundstødt d. 28. nov. i Roskilde Fjord. (303)

Strandingsindberetning dat. 28. nov. Søforklaring i Frederiksværk d. 4. dec.

Kl. ca. 0400 passerede J. under en svag S.-lig luftning med svag SV.-gående strøm den røde 2-kost ved Kirkegrund, hvorefter skibet med maskinen gående halv kraft frem fortsatte med kurs mod den sorte 2-kost ved Store Tørvegrund. Føreren, der ved hjælp af projektør søgte efter 2-kosten, så et hvidt lys, som antoges for at være reflekteret lys fra 2-kosten, men som senere viste sig at være et lys på land. Kl. 0410 tog skibet grunden på Teglgårds Hage. J. er senere kommet flot efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

110. M/S ANNETTE S. af Svendborg, 499 B.R.T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Grønnedal til Arsuk i ballast.

Grundstødt d. 29. nov. i Arsuk Fjord. (360)

Søforklaring i Godthåb d. 2. dec. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9. dec.

Kl. ca. 0845, da A.S. med maskinen gående langsomt frem befandt sig i Karsakken, kom der fra en retning agten for tværs om bb. en meget kraftig stormhvirvel med tæt snefygning, som helt tog styringen fra skibet. Roret lagdes hårdt bb. og farten øgedes, men skibet, der

nu lå næsten tværs i løbet, lystrede ikke roret, hvorfor maskinen beordredes bak. Inden manøveren var udført, tørnede A.S. med stævnen mod land i løbets stb. side. Ved bakmanøvren gled skibet af grunden, men det presseses af vinden ind mod land og tog herunder grunden flere gange. Ved grundstødningen blev forpeaken slået læk, og der opstod skader på stævn, bund og ror.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

111. M/S BLANKAHOLM af Göteborg. 6402 B.R.T. Bygget 1962 af stål. På rejse fra Bollsta til Århus med stykgods.

Rørt grunden d. 30. nov. ved Mosel Grund. (308)

Søforklaring i Århus d. 2. dec.

Kl. 1435 passerede B. under en jævn Ø.-lig brise med skyet vejr og god sigtbarhed Kattegat SW. fyrskib og fortsatte sejladsen i den minestrøgne rute. Da skibet befandt sig S. For Mosel Grund foretoges en vigemanøvre af hensyn til et mindre SØ.-gående skib. Herunder rørte B. grunden, tilsyneladende uden at tage skade.

112. M/S KROSSANES af Eskifirdi, 264 B.R.T. Bygget 1964 af stål.

Grundstødt d. 11. dec. i Vestmannasund. (336)

Søforklaring i Torshavn d. 13. dec.

Da K. kl. ca. 1700 befandt sig i Vestmannasund styrende N.-på med selvstyreren koblet til, drejede skibet pludseligt til bb. Selvstyreren kobledes fra, og roret lagdes stb., men skibet lystrede ikke roret, hvorfor maskinen beordredes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede K. med stævnen mod land, hvorefter skibets bb. side af strømmen presseses mod land. Forsøg

på at komme flot ved egen hjælp mislykkedes, hvorfor der over radioen tilkaldtes assistance. Kl. 1755 ankom M/S BRAGD af Vestmanna, der trak K. af grunden og bugserede det til Vestmanna. Ved grundstødningen opstod skader på stævn, skrue og ror samt på skibets bb. side.

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

113. M/S DORIS R. af Hamburg, 150 B.R.T. På rejse fra Duisburg til Odense med blik.

Grundstødt d. 13. dec. ved Fyns N.-kyst. (323)

Strandingsindberetning dat. 19. dec.

Kl. 1955 grundstødte D. i stille vejr med N.-gående strøm på Flintholm, Odense Fjord. Skibet er senere bragt flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

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

114. SM. SATU af København, 60 B.R.T. Bygget 1924 af eg, bøg og fyr.

Grundstødt d. 14. dec. ved Vens S.-kyst. (329)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20. dec.

Kl. ca. 1350 grundstødte S., der gjorde ca. 3 knobs fart, i meget tæt tåge ved Vens S.-pynt. Kl. 1800 kom skibet flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

115. SM. ELSE GITTE af København, 149 B.R.T. Bygget 1920 af stål. På rejse fra Menstad til Odense med salpeter.

Grundstødt d. 19. dec. ved Fyns N.-kyst. (324) Strandingsindberetning dat. 22. dec.

Kl. ca. 2300 grundstødte E.G. i klart vejr ved Harehage i Odense Fjord. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være svagt lys i en lystønde.

116. M/S WESTFIJORD af Skärhamn, 456 B.R.T. På rejse fra Wallhamn til Odense med skærver.

Grundstødt d. 19. dec. ved Anholt. (338)

Strandingsindberetning dat. 19. dec.

Kl. 0030 grundstødte W. under en let NV.-lig brise med klart vejr og S.-gående strøm på Anholt NV.-rev. Skibet kom senere flot ved egen hjælp, efter at ca. 20 tons af ladningen var blevet kastet over bord.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strøm.

117. M/S CERESIO af Marstal, 358 B.R.T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Orehoved til Hull med træ.

Grundstødt d. 20. dec. ved Sjællands S.-kyst. (322)

Strandingsindberetning dat. 22. dec. Søforklaring i Nyborg d. 27. dec.

Kl. 1310 afsejlede C. under en jævn S.-lig brise med N.-gående strøm og let dis fra Orehoved. Da skibet, hvis motor gik halv kraft frem, havde passeret den røde 1-kost ved Masnedø Kalv, sattes motoren langsomt frem, og der styredes imod Knudskov. Kl. 1340 tog skibet grunden på Masnedø Kalv Rev og blev stående. D. 22. dec. kl. 0235 kom C. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strøm.

118. SM. IBÆK af Vejle, 123 B.R.T. Bygget 1910 af stål. På rejse fra Rostock til Middelfart med koks.

Grundstødt d. 22. dec. ved Langelands Ø.-kyst. (325)

Strandingsindberetning dat. 23. dec. Søforklaring i Vejle d. 2. jan. 1969.

Kl. 1925 passerede I. under en jævn SØ.-lig brise med megen dis bøjede 5 i rute 28, hvor efter kursen, der skulle være NNØ., fejlagtigt sattes til NNV. Kl. 2000 tog skibet grunden ud for Nebbe-Revler og blev stående. D. 23. dec. kl. 1030 kom I. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

119. S/S KALISZ af Stettin, 2312 B.R.T. På rejse fra Stettin til Studstrup med kul.

Grundstødt d. 22. dec. i Sundet. (341)

Strandingsindberetning dat. 23. dec.

Kl. ca. 2400 grundstødte K. under en stiv SØ.-lig kuling med tåge og NNV.-gående strøm på Middelgrunden ca. 500 m SØ af den røde 3-kost.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

120. M/S TINA af Famagusta, 7362 B.R.T. På rejse fra Stettin til Cuba med stykgods.

Grundstødt d. 23. dec. ved Sjællands Ø.-kyst. (342)

Strandingsindberetning dat. 24. dec.

Kl. 1710 grundstødte T. under en jævn SV.-lig brise med tåge på Quartusgrund.

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

121. SM. SANCHO PANZA af Odense, 33 B.R.T. Bygget 1900 af eg. På rejse fra fiskeplads ved Fyns Hoved til Odense.

Grundstødt d. 28. dec. i Odense Fjord. (350)

Politirapport dat. 29. dec. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 2. jan.

Kl. ca. 1700, da S.P. befandt sig tæt N. for Lindøværftet, satte det ind med tæt tåge, hvorfor farten reduceredes til langsomt frem, men kort efter tog skibet grunden ved Lindø Knæ og blev stående. S.P. blev af en forbigående motorbåd slæbt fri af grunden, hvorefter rejsen fortsattes, men ved Vigelsødæmningen kom S.P. på den forkerte side af den røde stage V. for bøje nr. 26 og tog grunden nogle få meter fra dæmningen og blev stående. Skibet kom næste dag flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

122. M/S HANSIA af Odense, 288 B.R.T. Bygget 1961 af stål. På rejse til Odense med ral.

Grundstødt d. 29. dec. ved Fyns N.-kyst. (339)

Strandingsindberetning dat. 2. jan. 1969. Søforklaring i Odense 2. jan. 1969.

Kl. ca. 1900 grundstødte H., der sejlede med langsom fart, i tæt tåge ved Sækken i Odense Fjord, umiddelbart V. for bøje 27. D. 30. dec. kl. 1015 kom skibet flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

KOLLISION, PÅSEILING o. l.

123. Ff. COLUMBUS af Toftir, 266 B.R.T. Bygget 1961 af stål. På rejse fra Færøerne til Hull med fisk.

Kollideret d. 2. jan. på Humberen. (43)

Søforklaring i Torshavn d. 19. jan.

Om formiddagen, da C, der havde lods om bord, i tæt tåge under afgivelse af tågesignaler befandt sig på Humberen ca. 5,5 sm. fra Grimsby, hørtes tågesignal fra et andet skib, som senere viste sig at være trawler „KINGSTON ANDALUSITE“. og som befandt sig forude om bb. Der afgaves hyppigere tågesignaler, og farten reduceredes. Under hensyn til den stærke udgående strøm stoppedes maskinen ikke. Kort efter sås K.A. i en afstand af 300–400 m forude om bb. Der afgaves 1 kort tone med fløjten og roret lagdes stb. over. Da afstanden mellem skibene mindskedes hurtigt, sattes maskinen på fuld kraft bak, og der afgaves 3 korte toner med fløjten, men kl. 0955 tørnede K.A. med sin stb. bov mod C.s stævn. Ved kollisionen drejede C. rundt, hvorefter der sejlede et stykke ned ad floden. Kursen ændredes derefter stb. over, og sejladsen fortsattes mod Hull med langsomt frem på maskinen. Kort efter sås K.A. atter i en afstand af 300–400 m. Maskinen bakkedes, og der afgaves signal, men kort efter tørnede skibene sammen på samme måde som første gang. Efter kollisionen ankrede C. op, men ca. 1½ time senere fortsattes sejladsen mod Hull, hvortil C. ankom kl. ca. 1800.

Anm. Søforklaring fra K.A. foreligger ikke.

124. SM. CLEO af Hornbæk, 52 B.R.T. Bygget 1905 af eg.

Kollideret d. 3. jan. i Helsingør havn. (76)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 5. marts.

Under forhaling i Helsingør havn under en Ø.-lig storm kom C., der havde ligget i havnens venstre side med bb. side mod kajen, for tæt på en på vandet liggende nybygning fra Helsingør Værft, og selv om maskinen gik fuld kraft bak, kunne en kollision ikke undgås. Ved kollisionen opstod skader på C.s stb. side.

Anm. Årsagen til kollisionen angives at være vejrforholdene.

125. M/Fg. IDA af Bogø, 97 B.R.T. Bygget 1959 af træ. På rejse fra Bogø til Stubbekøbing med passagerer.

Tørnet mole d. 6. jan. i Stubbekøbing havn. (6)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9. jan.

Kl. ca. 2355 tørnede I. under indsejling i færgelejet i Stubbekøbing havn mod den vestlige læmole.

Anm. Årsagen til kollisionen angives at være ringe sigtbarhed i forbindelse med kraftig V.-gående strøm.

126. M/Bgs. URSUS af Rønne, 30 B.R.T. Bygget 1956 af stål. *Kollideret* d. 9. jan. i Rønne havn. (29)

Søforklaring i Rønne d. 25. jan.

Kl. ca. 0730, da U. for indgående i Rønne havn befandt sig i en let stb. drejning omkring Sydhavnens vestmole, observeredes i en afstand af ca. 25 m Ff. „HOFFNUNG“ af Heikendorff/Kiel, der under udsejling fra Sydhavnen kom frem ved molehjørnet. For at undgå kollision lagdes roret hårdt stb., og efter en lettere berøring mellem fartøjernes bb. sider gled de klar af hinanden. Ved kollisionen skete der mindre skade på H.s lønning og skanseklædning.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

127. Ff. MARIE VENØ af Skagen, 17 B.R.T. Bygget 1947. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Skagen.

Kollideret d. 10. jan. i Skagerrak. (41)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 12. jan. Søforklaring i Skagen d. 13. juni.

Kl. ca. 1800, da M.V. under en let SV.-lig brise med sneykning befandt sig N. For Grenen styrende Ø. med maskinen gående halv kraft frem, hørte føreren, der var beskæftiget på dækket, motorstøj foran for tværs om bb. fra et andet fartøj, som senere viste sig at være

Ff. „LANGØ“ af Skagen. Umiddelbart efter sås L.s lanterne i en afstand af 50–100 m. Rorgængerens varskoedes, og det forsøgtes at dreje til stb., men en kollision kunne ikke afværges, og M.V. tørnede med stævnen mod L.s stb. side ud for styrehuset, hvorved stævnen blev svært beskadiget, medens L. kun led mindre skade på lønningen.

Af den af L.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj befandt sig N. For Grenen styrende S. med en fart af ca. 7 knob, sås M.V. 5 streger om stb. i en afstand af ca. 150 m. Roret lagdes straks hårdt bb., men umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene.

128. Ff. LANGØ af Skagen, 31 B.R.T. Bygget 1962 af træ. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Skagen.

Kollideret d. 10. jan. i Skagerrak. (41) Søforklaring i Skagen d. 16. maj.

Se nr. 127.

129. SM. CLEMENS af Kerteminde, 167 B.R.T. Bygget 1968 af stål. På rejse fra Århus til Odense med bomuldsfrøexpellers.

Kollideret d. 13. jan. i Odense Fjord. (15)

Søforklaring i Odense d. 19. jan.

Kl. ca. 0900 passerede C. Gabet og sejlede et par skibslængder agten for et noget større motorskib ind gennem sejlrenden i Odense Fjord, der var isfyldt. Ved Lindøværftet stoppede begge skibe op for et modgående skib, der senere viste sig at være SM. „IDA BAAGØ“ af Odense. I.B. passerede meget tæt forbi motorskibet og drejede derefter så meget til bb., at skibet næsten lå tværs i sejlrenden. C.s motor blev kastet bak, men umiddelbart efter, kl. ca. 0945 tørnede I.B. med sit bb. anker imod C.s stævn, hvorefter C. blev trykket ind i isen i sin stb. side af sejløbet. Ved kollisionen opstod der en ca. 2 m lang indtrykning af C.s bb. bov, og dækket og det opstående blev bøjet.

Af den af I.B.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der sejlede i en brudt rende i isen, kl. ca. 0945 befandt sig ud for Lindøværftet, passeredes et motorskib, der var for indgående. Ved passagen blev I.B. trukket over mod motorskibet og faldt tværs i renden. Motoren blev sat på fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede I.B.s bb. anker imod C., der befandt sig 3–4 skibslængder agten for motorskibet.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes isforholdene.

130. M/S IDA BAAGØ af Odense, 298 B.R.T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra Odense til Frederiksværk med gammelt jern.

Kollideret d. 13. jan. i Odense Fjord. (15) Søforklaring i Odense d. 19. jan. Se nr. 129.

131. M/S OTANNY af Ålborg, 199 B.R.T. Bygget 1916. På rejse fra Nyborg til Randers i ballast.

Kollideret d. 19. jan. i Randers Fjord. (26)

Søforklaring i Randers d. 22. jan.

Under indsejling til Randers løb O. ved Støvringhjørnet fast i pakis. O. bakkedes fri at isen og lagdes stoppet langs iskanten, for at M/S „MARGRETHE HØYER” og polsk S/S „BIELSKO” kunne passere for indgående. Da B. kl. 1020 passerede sugedes O.s forskib ud fra iskanten og tømmede mod B.s stb. side, hvorved lønningen trykkedes ind og to dæksstøtter beskadigedes.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

132. Ff. MARIE JANE af Vesterø, 19 B.R.T. Bygget 1912. *Tørnet mole* d. 20. jan. i Vesterø havn. (36)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24. jan.

Kl. ca. 0630 tømmede M.J. for udgående fra Vesterø havn med sin bb. bov mod det vestre molehoved. Ved kollisionen skete der en del skade på M.J.

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

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

Kollideret d. 1. feb. i Københavns havn. (56)

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

Ved afgang fra Kvæsthusbroens inderside kl. 1715 manøvreredes F. stb. rundt, og da skibet var vendt med stævnen mod bomløbet, og der ingen skibe var at observere, beordredes stb. ror, samtidig med at der afgaves 1 lang tone med fløjten som opmærksomhedssignal, hvorpå F. med langsom fart gik skråt over mod afspærringen ved flådestationen. Da skibet nærmede sig afspærringen, afgaves atter opmærksomhedssignal, hvorefter der beordredes bb. ror, for at skibet kunne følge løbets stb. side. Samtidig sås et hvidt lys over vagtsbygningen på bommen, og umiddelbart efter observeredes et skib, der viste grønt lys, og som viste sig at være M/S „KNUD VIKING” af Hamburg, for indgående gennem bomløbet. Roret lagdes hårdt stb., hvilket tilkendegaves ved en kort tone med fløjten. Kort efter beordredes maskinen bak, hvilket tilkendegaves ved tre korte toner. Umiddelbart efter tømmede K.V. med stævnen mod F.s bb. side lige under brobygningen, hvorved der opstod svær ovenbords skade på F.

Af den af K.V.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der sejlede med en fart af ca. 6 knob, var tværs af bombroen, observeredes F., som viste sit grønne sidelys, ca. 2½ str. om stb. i en afstand fra K.V. på ca. 3-400 m og i en afstand tværs af kajen på 40-50 m. Efter at F. i ca. 30 sek. var observeret på parallel kurs, foretog F. en stb. Drejning ud mod havneløbet. Der hørtes ikke manøvreresignal fra F. Maskinen beordredes fuld kraft bak, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at de to skibe for sent blev opmærksomme på hinanden i forbindelse med de vanskelige besejlingsforhold.

134. SM. TINA af Helsingør, 54 B.R.T. Bygget 1904 af eg.

Kollideret d. 8. feb. i Helsingør. (48)

Søforklaring i Helsingør d. 7. juni.

Kl. ca. 1300, da T., hvis maskine var standset, passerede midtermolerne i Helsingør Nordhavn, blev roret lagt hårdt stb. samtidig med at maskinen blev sat halv kraft frem. Da skibet ikke drejede stb. blev maskinen sat fuld kraft frem og kort efter, da det opdagedes, at roret ikke lå stb., fuld kraft bak. Umiddelbart efter tømmede T. med stævnen mod M/Bgs. „NORD” af Tuborg Havn, der lå fortøjet ved kaj. Ved kollisionen skete der nogen ovenbords skade på de to skibe.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at T.s rorkæde på grund af manglende justering har beknebet sig.

135. M/Bgs. NORD af Tuborg Havn, 16 B.R.T.

Påsejlet d. 8. feb. i Helsingør Nordhavn. (48)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 13. feb.

Se nr. 134.

136. M/Fg. KNUDSHOVED af Korsør. 3882 B.R.T. Bygget 1961 af stål. På rejse fra Rødby Havn til Puttgarden.

Kollideret d. 9. feb. i Østersøen. (42)

Søforklaring i Maribo d. 10. feb.

Kl. 1024 afgang K. under en svag Ø.-lig luftning med tæt tåge fra Rødby Havn. Samtidig sås på radarskærmen ekkoet fra et skib, som senere viste sig at være M/S „RECTO” af Haugesund, og som lå ved anduvningstønden til Rødby Havn. K. befandt sig i stb. side af løbet styrende 224° dv. med maskinerne gående halv kraft frem. Der blev afgivet reglementeret tågesignal. Kl. 1027 observeredes R. ca. 2° om stb. i en afstand af 1 sm. Afstanden mindskedes hurtigt. Maskinerne beordredes nu langsomt frem og blev straks stoppet. R. observeredes nu i en afstand af ca. 1/2 sm. nærmende sig med stor fart. Maskinerne beordrede fuld kraft bak, og kl. 1028 beordredes stb. maskine forceret bak. R. sås nu visuelt ganske tæt på K. lidt om stb. drejende stb. over. Der afgaves 3 korte toner. Kl. 1029 tørnede R. med bb. bov mod K.s bb. bov og gled derefter ned langs K.s bb. bov. Ved kollisionen opstod der betydelig skade over vandlinien på begge skibe.

Af den R.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib, der var på rejse til Rødby Havn, kl. 1020 tog lods om bord ved anduvningstønden, og sejladsen fortsattes med maskinen gående meget langsomt frem. Der afgaves regelmæssigt tågesignaler. Kl. ca. 1025 sås ekkoet fra K. på radaren, og tågesignal fra K. hørtes. Der styredes mod bøjerækken i stb. side af løbet. Kort efter sås K. visuelt lidt om bb. Roret lagdes hårdt stb., og maskinen beordredes fuld kraft bak. Der hørtes to korte toner fra K., som sås dreje over mod R. Kl. 1030 tørnede K. med fenderlisten mod R.s bb. bov ved agterkant af bakken og gled derefter langs R.s bb. side.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

137. Ff. SOLVEIG af Skagen, 20 B.R.T. Bygget 1960 af træ. Under sejlad fra auktionsskajen i Skagen havn til fortøjningsplads i den SV.-lige del af havnen.

Kollideret d. 14. feb. i Skagens havn. (57)

Søforklaring i Frederikshavn d. 19. feb.

Kl. ca. 0700, da S. med en fart af ca. 2 knob i klart, stille vejr passerede pier I i Skagen havn, varskoede udkigsmanden til føreren, der stod i styrehuset, at der skulle bakkes med fuld kraft. Motoren omstyrede til bak, men kort efter tørnede Ff. „JØRN ERIK” af Skagen, der var under udsejling fra bassin II, med sin stævn mod S.s stb. side foran for vantet. Ved kollisionen led S. en del ovenbords skade.

Af den af J.E.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj, der havde ligget fortøjet med stb. side mod V.-siden af pier I, kl. ca. 0630 sejlede ud i bassin II og drejede bb. over, hvorefter der styredes mod mellembassinet. For enden af pier I lå to fartøjer, der kun var fortøjet ved forenden. Der sås en del NØ.-gående trafik, men S. kunne ikke ses. Da J.E. befandt sig ved enden af pier I, varskoede udkigsmanden, at der var et fartøj på vej SV.-over i havnen. Skruen omstyrede til bak, men straks efter indtraf kollisionen ca. 2 skibslængder fra pier I. Ved kollisionen led J.E. ingen skade.

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

138. Ff. JØRN ERIK af Skagen, 13 B.R.T. Bygget 1952.

Kollideret d. 14. feb. i Skagen havn. (57)

Søforklaring i Frederikshavn d. 19. feb.

Se nr. 137.

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

Tørnet kaj d. 17. feb. i Landskrona. (52)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 17. feb.

Kl. 0945, da D.V. under en frisk SV.-lig brise med ringe fart nærmende sig kajen under en spids vinkel for at lægge til med bb. side, blev der bakket med maskinen, og roret lagdes stb. over, men skibet lystrede ikke roret. Maskinen beordredes frem, men inden skibet lystrede roret, tørnede det med sin stævn mod kajen. Ved kollisionen opstod 2 mindre revner i stævnplassen ca. 1,3 m over vandlinien.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

140. M/S TERNAN af Torshavn, 193 B.R.T. Bygget 1943 af eg og fyr. På rejse til Torshavn med passagerer og stykgods.

Kollideret d. 17. feb. i Torshavns havn. (81) Søforklaring i Torshavn d. 23. feb.

Kl. 1115, da T. med motoren koblet fra var for indgående i Torshavn havn og foretog et stb. drej ud for molehovedet, kom M/S „RITAN” af Torshavn, der var for udgående, til-

syne foran for M/S „GULLFOSS“, der lå fortøjet ved molen. T.s motor kastedes fuld kraft bak, og der afgaves en kort tone med fløjten; men umiddelbart efter tørnede T.s stævn imod R.s bov. hvorved R. blev så svært beskadiget, at fartøjet sank, efter at de ombordværende var taget om bord i T.

Af den af R.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 1100 afsejlede fra Torshavn. Da fartøjet, hvis motor gik halv kraft frem, befandt sig ud for M/S „GULLFOSS“, der lå fortøjet ved molen, kom T., der var for indgående, tilsyne. Motoren blev kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes manglende forsigtighed fra begge skibes side.

141. M/S RIAN af Torshavn, 20 B.R.T. Bygget 1949 af eg. På rejse fra Torshavn til Nolsø med post, passagerer og stykgods.

Kollideret d. 17. feb. i Torshavn havn. (81)

Søforklaring i Torshavn d. 23. feb.

Se nr. 140.

142. M/Bgs. TJALFE af København, 38 B.R.T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra Masnedsund med pram JARL på slæb.

Kollideret d. 20. feb. i Grønsund. (65)

Søforklaring i København d. 8. marts.

Da T., der slæbte lægter „JARL“ i en ca. 25 m lang wire, under en svag N.-lig brise med klart vejr befandt sig i Nyt Løb og havde de grønne ledefyr på Hårbølle Pynt overet agterude, sås om bb. det hvide toplys og det grønne sidelys fra et skib, der senere viste sig at være SM. „JENS JUHL“ af Nykøbing M. T., der førte forskriftsmæssige lanterner og styrede rv. 170° mod lystønden V. for Gammel Tolk, holdt tæt til lystønden, men trak derefter så langt til stb. som muligt, og da J.J. stadig holdt sin kurs, lagdes roret hårdt stb., og der afgaves en kort tone. Kl. 2235, da T. var drejet om til rv. 240° og befandt sig ca. 200 m S. for lystønden, observeredes, at J.J.s stævn tørnede mod „JARL“'s bb. side ca. 2 m agten for stævnen, hvorved der opstod en ca. 2½ m lang og 2 m bred indtrykning i prammens stævn.

Af den af J.J.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der førte forskriftsmæssige lanterner, befandt sig i Hestehoved Dyb, sås T.s lanterner om stb. J.J., der gik med mindst mulig fart, antog, at T. ville holde Ø. om lystønden, og afgav 2 korte toner med fløjten. Da skibene kom tæt til hinanden, drejede J.J. hårdt til stb., men tørnede herved mod kanten af grunden, og umiddelbart efter tørnede pram „JARL“ med bb. bov mod J.J.s bb. bov ca. 3 m fra stævnen.

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

143. SM. JENS JUHL af Nykøbing M., 110 B.R.T. Bygget 1940 af eg, bøg og fyr.

Kollideret d. 20. feb. i Grønsund. (65)

Søforklaring i Ålborg d. 1. marts. Se nr. 142.

144. M/Fg. HALSSKOV af Korsør, 3195 B.R.T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra Halskov til Knudshoved med passagerer.

Kollideret d. 27. feb. i Storebælt. (68)

Søforklaring i Korsør d. 1. marts.

Kl. 1746 afgik H. i tæt tåge fra færgeleje I i Halsskov havn. Inden færgen passerede molerne foretoges en svajning, hvorefter der styredes 220° samtidig med, at maskinerne beordredes fuld kraft frem. Da det på radar observeredes, at M/Fg. „DRONNING INGRID“, som var for indgående, kom nærmere, blev roret lagt stb., og maskinerne blev beordret langsomt frem. Da D.I. fortsat kom nærmere, blev maskinerne beordret fuld kraft bak, og roret blev lagt indtidskibs. Kort efter tørnede H. med stb. bov mod D.I.s stb. bov. Ved kollisionen skete der mindre ovenbords skade på H.

Af den af D.I.s besætning afgivne forklaring fremgår, at denne færge kl. ca. 1745 i tæt tåge befandt sig ca. 1,2 sm. fra Tyren fyrbåke, hvorefter maskinerne blev stoppet. Over radio modtoges oplysning om, at H. var under svajning i havnen, hvorfor der fortsattes mod havnen under langsom fart og på vekslende kurser. Da H. på radar observeredes under udsejling fra havnen tæt forude om stb. blev roret lagt stb., og kort efter blev maskinerne beordret fuld kraft bak. Kl. 1754 indtraf kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen skete der mindre ovenbords skade på D.I.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

145. M/Fg. DRONNING INGRID af Korsør, 3046 B.R.T. Bygget 1951 af stål. På rejse fra Knudshoved til Halsskov med passagerer.

Kollideret d. 27. feb. i Storebælt. (68)

Søforklaring i Korsør d. 1. marts.

Se nr. 144.

146. M/S PER af Marstal, 300 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Hålsingborg til Halmstad med stykgods.

Kollideret d. 27. februar i Sundet. (66)

Søforklaring i Frederikshavn d. 1. marts.

Kl. 1027 passerede P., der styrede 344° rv., med en fart af ca. 9 knob under en svag N.-lig luftning med tåge og N.-gående strøm Svinbådan i en afstand af 1,2 sm. Kort efter sås på radaren ekkoet fra et modgående skib, som senere viste sig at være M/S „DALAVIK” af Styrso, og som befandt sig ca. 5° forude om bb. i en afstand af 6 sm. Da D. befandt sig i en afstand af 2 sm. og tilsyneladende kom nærmere med stor fart uden at pejlingen ændrede sig, ændredes kursen 15° til stb., og farten reduceredes til ganske langsom. D.s tågesignal hørtes stadig om bb., og kl. 1106 sås D. komme frem af tågen ca. 70° om bb. i en afstand af 3 skibslængder og med kurs ret mod P. Maskinen beordredes straks fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner. Efter ca. 1 minus forløb lå P. stoppet, og der afgaves 2 lange toner, men umiddelbart efter tørnede D., der befandt sig i et bb.-drej, med en fart af 10–12 knob med stævnen mod P.s bb. side ud for agterkant af bakkedækket. Ved kollisionen opstod svære skader på P.

Anm. Søforklaring fra D. foreligger ikke. Se side 83 under 8. nov.

147. M/S SKANDERBORG af København, 1700 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Casablanca til Dieppe med appelsiner og kartofler.

Kollideret d. 11. marts i Den engelske Kanal. (71)

Rapport fra føreren dat. 13. marts.

Kl. 0000 havde S., der under en let NNØ.-lig brise med god sigtbarhed gjorde ca. 12 knobs fart og ved selvstyrer styrede rv. 55°, Ile de Bas fyr i rv. 120° og Ile Vierge fyr i rv. 200°, log 36. De foreskrevne skibsllys brændte klart. Noget senere sås toplysene fra et modgående skib, der senere viste sig at være hollandsk M/S „KOUDEKERK”, lidt om stb. i ca. 8 sm. afstand. Pejlingen af K. trak langsomt agterover, og da K. antoges at være i en afstand af ca. 4 sm., sås skibets grønne sidelys, og det antoges, at K. ville passere stb. om S. i en afstand af ca. 1/2 sm. Senere sås K., der stadig viste grønt, ca. 10° om stb. i en afstand af ca. 2 1/2 sm., og straks efter lidt mere om stb. i ca. 2 sm. afstand. Da skibene var tæt ved hinanden, sås K. dreje til stb. og vise rødt lys mod S. Roret blev lagt hårdt stb., men forinden S. havde påbegyndt sit drej, tørnede S.s stævn kl. 0458 imod K.s stb. side ud for 4-lugen, hvorved S. blev drejet om til kurs rv. 270°. Kollisionsstedet bestemtes til Les Hanois i rv. 99°, afstand 17 sm. Ved kollisionen knustes S.s bov, og K. blev svært beskadiget i bb. side. S. fortsatte rejsen til Dieppe, medens K. søgte nødhavn i Cherbourg.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

148. M/S PEDER MOST af Svendborg, 399 B.R.T. Bygget 1961 af stål. På rejse fra Bordeaux med korn.

Kollideret d. 16. marts i Kielerkanalen. (84)

Søforklaring i København d. 16. marts.

Kl. ca. 1500, da P.M., der havde lods om bord, var ved at passere stb. om et foran sejlene skib, der senere viste sig at være M/S „AUCTORITA” af Genua, sugedes P.M. ind mod A. Motoren stoppedes, hvorefter P.M. sugedes kraftigere ind mod A. og kort efter tørnede

mod A.s stb. side foran for tværs. Motoren beordredes nu fuld kraft bak, hvorefter P.M. drejede til stb. og kort efter tørnede ind i kanalbrinken med stævnen. Lidt senere bakkede P.M. klar af kanalbrinken og fortsatte rejsen. Ved kollisionen fik P.M. bl. a. broklædning og poopdæk beskadiget.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

149. M/S PRINSESSE MARGRETHE af København, 5061 B.R.T. Bygget 1957 af stål.

Kollideret d. 16. marts i Oslo havn. (91)

Søforklaring i København d. 21. marts.

Kl. 1600 afgang P.M. under en frisk SSV.-lig brise fra udstikker 2 assisteret af lods. Begge maskiner gik halv kraft bak, og der blev afgivet 3 korte toner. Da Sandtangen var tværs om stb., omstyrede maskinerne til frem, og da skibet, der skulle ud gennem Dyna løbet, havde fået styrefart og var begyndt at dreje bb. over, blev begge maskiner beordret halv kraft frem,

og der blev afgivet 2 korte toner for at gøre norsk M/S „SUNDALSFJORD“, der umiddelbart efter kl. 1600 var bakket ud fra udstikker 1, opmærksom på P.M.s manøvre. Det observeredes, at S. fortsatte agterover. P.M.s maskiner beordredes stop, og roret lagdes hårdt stb. for at mindske faren for sammenstød, men umiddelbart efter tørnede S. med agterstævnen mod P.M.s stb. side midtskibs, hvorved der opstod svære skader på P.M. Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

150. M/S MATHEA af København, 499 B.R.T. Bygget 1956 af stål.

Kollideret d. 23. marts i Sundet. (86)

Søforklaring i Kalundborg d. 26. marts.

Kl. ca. 0843, da M. i klart vejr befandt sig for S.-gående ud for Kronborg, observeredes en færge for udgående fra Helsingør havn. Tæt om stb. befandt sig svensk „SAMO“, der drejede til stb. for at gå agten om færgen. På grund af S.s position kunne M. ikke foretage en stb. manøvre, hvorfor farten reduceredes. Da S. var klar af færgen, drejede S. til bb., medens M. stoppede sin maskine og kom klar af færgen. Ved disse manøvrer bragtes de to skibe tæt på hinanden, og da S. for at undgå kollisionen drejede hårdt stb., berørte S. med bb. låring M.s stb. gelænder på tankdækket.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

151. SM. BIEN af Kerteminde, 67 B.R.T. Bygget 1898 af eg. På rejse fra Hundested til stenfiskeplads.

Kollideret d. 25. marts i Hundested havn. (92)

Søforklaring i Hundested d. 3. april.

Kl. 0810 af sej lede B. under en let SV.-lig brise med god sigtbarhed fra kaj i Hundested havn. Da B. nærmede sig indsejlingen, sås et fiskefartøj, der senere viste sig at være Ff. „FØNIKS“ af Lynæs, komme rundt det V.-lige molehoved. Motoren, der gik langsomt frem, sattes på fuld kraft bak, men kl. 0815, da B. ikke længere gjorde fart, tørnede F. mod stor kraft mod B.s bb. side. Ved kollisionen led B. ingen skade.

Af den af F.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da F., der styrede en S.-lig kurs, drejede rundt det V.-lige molehoved sås B., der havde været skjult af molen, med god fart mod indsejlingen. Motoren bakkedes, men kort efter tørnede F. med sin stævn mod B.s bb. side. Ved kollisionen blev stævnen knust over vandlinien.

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

152. Ff. FØNIKS af Lynæs, 13 B.R.T. Bygget 1932. På rejse fra fiskeplads til Hundested.

Kollideret d. 25. marts i Hundested havn. (92)

Søforklaring i Hundested d. 3. april.

Se nr. 151.

153. Ff. ADRIJANUS af Frederikshavn, 33 B.R.T. Bygget 1919 af eg.

Kollideret d. 26. marts i Grenå havn. (98)

Politirapport dat. 28. marts. Søforklaring i Grenå d. 28. marts.

Kl. ca. 1500, da A. med bedstemanden alene om bord var under forhaling i Grenå havn, skulle fartøjet fortøje ved isværket. Da motoren skulle omstyres, knækkede en kilebolt i reguleringsstangens kardanled, hvorfor manøvrering blev umulig. Inden motoren blev standset, tørnede A. mod SM. „SØHOLM“ af Ålborg, der lå fortøjet ved kaj. Ved kollisionen skete der nogen ovenbords skade på A.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

154. Ff. JANE BONNE af Skagen, 33 B.R.T. Bygget 1943 af eg, bøg og fyr.

Kollideret d. 28. marts i Skagen havn. (144)

Politirapport dat. 28. marts. Søforklaring i Frederikshavn d. 24. maj.

Kl. ca. 1430, da J.B. under en SV.-lig kuling var på vej fra pier nr. 2 til rørisværket i vestre ende af havnen og med motoren gående langsomt frem befandt sig omtrent ud for pier nr. 3, varskoede udkiggen, at J.B. stævnedes mod forenden af et skib, der senere viste sig at være Ff. „HANØ“ af Strømstad, og som lå fortøjet ved den vestlige side af pier nr. 3, således at stævnen var et stykke uden for enden af pieren. Det forsøgtes at holde til bb., men roret kunne ikke drejes. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede J.B. med stævnen mod H.s bb. bov, der blev en del beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at rorkæden blev blokeret af et stykke fiskekassetræ.

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

Kollideret d. 30. marts i Nordsøen; *søgt nødhavn*. (99)

Søforklaring i Skagen d. 8. april.

Kl. ca. 2130, da P. under en frisk VSV.-lig brise med klart vejr befandt sig på 59°56'N., 3°07'Ø. styrende SV.t.S. med en fart af ca. 7 knob, observeredes ca. 2 streger fra ret agter i en afstand af ca. 4 sm. et medgående skib, som senere viste sig at være Ff. „ST. DOMINIG“ af Hull. S.D. kom hurtigt nærmere. P. holdt sin kurs og fart. Da S.D. var i en afstand af ca. 80 m, tændtes om bord i P. et kraftigt dækslys, og maskinen, der gik med nedsat omdrejningstal, sattes på fuld kraft frem; men umiddelbart efter tørnede S.D. med stævnen mod P. agter ude om stb., hvorved der opstod et hul ca. 1 fod over vandlinien, igennem hvilket vandet trængte ind, når fartøjet satte sig i søen. Først efter nogen tid stoppede S.D. og tilbød sin assistance, men i mellemtiden var to andre fiskefartøjer, som var tilkaldt af P., kommet til stede, og et af disse ledsagede P. til Egersund, hvor skaden blev midlertidigt udbedret.

Anm. Søforklaring fra S.D. foreligger ikke.

156. Ff. BERLINGA af Hirtshals, 100 B.R.T. Bygget 1960 af stål.

Kollideret d. 7. april i Hirtshals havn. (147)

Søforklaring i Hirtshals d. 14. juni.

Kl. ca. 1130, da B. under en V.-lig storm var i færd med at gå fra nordkajen ud for indsejlingen til vestbassinet, sås svensk Ff. „SVANESUND“, der ikke var i sigte, da B. påbegyndte manøvrerne for at komme fri af kajen, på Ø.-lig kurs med god fart sejle gennem mellembassinet. Kort efter tørnede B. med agterskibet mod S.s stb. side midtskibs. Ved kollisionen opstod en bule i B.s agterskib og i S.s stb. side.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

157. M/S ELLY LION af Holbæk, 299 B.R.T. Bygget 1967 af stål. På rejse fra Leixoes.

Kollideret d. 8. april ved Portugals V.-kyst. (115)

Søforklaring i Frederikshavn d. 30. april.

Kl. ca. 1630 afgik E.L., der havde lods ombord, under en jævn NV.-lig brise med klart vejr fra Leixoes. Da skibet befandt sig inden for dækmolen, landsattes lodsens hvorefter der styredes mod udsejlingen. Kort efter sås uden for havnen hollandsk uddybningsfartøj „FLEVO“. F. førte lanterner for et skib, der er beskæftiget med undervandsarbejde. Da F. var i en afstand af ca. 500 m blev E.L.s ror lagt bb., samtidig med at der blev afgivet to korte toner med fløjten. Da F. fortsat kom nærmere, blev roret lagt mere bb., samtidig med at der på ny blev afgivet to korte toner med fløjten. Kort efter blev maskinen beordret fuld kraft bak, samtidig med at der blev afgivet tre korte toner med fløjten, men umiddelbart efter tørnede E.L. med stævnen mod F.s bb. side. Ved kollisionen skete der nogen ovenbords skade på E.L.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

158. Ff. OCEAN af Skagen, 20 B.R.T. Bygget 1939. På rejse fra Skagen til fiskeplads.

Kollideret d. 18. april i Kattegat. (112)

Søforklaring i Skagen d. 1. maj.

Kl. ca. 0015, da O., der sammen med Ff. „HJORTEN“ af Skagen skulle på fiskeri, i stille, klart vejr passerede ydermolerne, gik motoren i stå. Dækslysene tændtes, og føreren gik ned i motorrummet, hvor det konstateredes, at brændstofpumpen havde sat sig fast, og at motoren ikke kunne startes straks. Da føreren atter kom på dækket sås H. tæt agten for O. Det forsøgtes med råb og armbevægelser at påkalde opmærksomhed, men kort efter tørnede H. med sin stævn mod O.s hæk, hvorved O. led skade på fire støtter, lønning, skandæk og skanseklædning i hækken. O., der var drevet i retning mod molen, blev af H. trukket klar, hvorefter det lykkedes at starte motoren og sejle tilbage til Skagen havn.

Af den af H.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj afgik fra kaj kort efter, at O. afgik. Da H. befandt sig i yderhavnen, og O. sås at være klar af molerne, øgedes farten til 4–5 knob. Da H. var klar af ydermolerne øgedes farten til 6–7 knob. Det bemærkedes ikke, at O. stoppede. Kort efter blev føreren af H. klar over, at H. var for tæt på O., motoren bakkedes, men umiddelbart efter tørnede H. mod O. som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at føreren af H. ikke var tilstrækkelig opmærksom.

159. Ff. HAVET af Neksø, 20 B.R.T. Bygget 1954. Til ankers i Østersøen.

Påsejlet d. 19. april i Østersøen. (102)

Politirapport dat. 20. april. Søforklaring i Neksø d. 23. april.

Kl. 0420, da H. under en svag SØ.-lig brise lå opankret 45 sm. N.t.V. af Rixhøft, op-

dagedes det, at Ff. „JUDITH MAIDORF“ af Esbjerg, der aftenen før var blevet fortøjet til H. med en 10 favne lang nylontrøse, var drevet $\frac{3}{4}$ sm. bort fra H. Begge fartøjer førte ankerlys. En nærmere undersøgelse viste, at begge fartøjer var beskadiget, samt at nylontrøssen var sprængt $1\frac{1}{2}$ fod fra J.M.s stævn, som var brækket og revet ud af sit normale leje. H.s lønning og skanseklædning var beskadiget i den ene side.
Anm. Se side 81 under 27. sept.

160. Ff. JUDITH MAIDORF af Esbjerg, 20 B.R.T. Bygget 1967. Til ankers i Østersøen.
Påsejlet d. 19. april i Østersøen. (102)
Politirapport dat. 20. april. Søforklaring i Neksø d. 23. april.
Se nr. 159.

161. Ff. SAVOY af Hvide Sande, 28 B.R.T. Bygget 1967 af træ. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hvide Sande.

Kollideret d. 19. april i Nordsøen. (113)
Søforklaring i Ringkøbing d. 29. april.

Kl. ca. 0300, da S. under en svag til let ØNØ.-lig brise med klart vejr styrende en Ø.-lig kurs og sejlen med en fart af 5–6 knob befandt sig ca. 400 m V. for læmolen ved Hvide Sande, sås forude toplyset og dækslys fra et andet fartøj, som senere viste sig at være Ff. „ELSE“ af Hvide Sande, og som på en V.-lig kurs var for udgående fra havnen tilsyneladende i løbets S.-side. Da afstanden mellem fartøjerne var 40–50 m, sås E. ændre kurs til stb. Motoren sættes straks på fuld kraft bak, men kort efter tørnede S. med stævnen mod E.s bb. side omtrent midtskibs.

Af den af E.s besætning afgivne forklaring fremgår, at E. forlod havnen med alle navigationslys tændt og styrede omtrent i midten af løbet. Da S. straks efter sås forude styrende lige mod E., ændredes kursen stb. over. Da S. kom nærmere og stadig styrede lige mod E., ændredes kursen yderligere til stb., men kort efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen fik E. en stor lækage. Fartøjerne sejlede ind til Hvide Sande havn, hvor E. sank. Fartøjet er senere hævet.

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

162. Ff. ELSE af Hvide Sande, 14 B.R.T. Bygget 1935 af træ. På rejse fra Hvide Sande.
Kollideret d. 19. april i Nordsøen.
Se nr. 161.

163. M/S KONGSDAL af København, 1473 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra København til Ålborg i ballast.

Kollideret d. 22. april i Limfjorden. (106)
Søforklaring i Ålborg d. 2. maj.

Kort efter at K. under en svag Ø.-lig brise med ringe sigtbarhed havde passeret Mou bro, observeredes på radaren et modgående skib, der senere viste sig at være MS „SKANSEN“ af Nørresundby, og som befandt sig ca. 6° om stb. i en afstand af $2\frac{1}{2}$ sm. K.s kurs var 296° dv., og farten var ca. 11 knob. Umiddelbart før passage af bøje nr. 3 ved Skellet blev maskinen, der gik fuld kraft frem kl. 0929, beordret langsomt frem, og der afgaves tågesignaler. Bøje 3 passeredes tæt syd om, hvorefter kursen ændredes til 310° dv., og maskinen blev stoppet. På radaren måltes samtidig afstanden mellem skibene til ca. $\frac{1}{4}$ sm., og det observeredes, at S., der hidtil havde holdt sig i N.-siden af løbet, trak hurtigt over mod løbets S.-side. Kort efter kom S. til syne i en afstand af 200–250 m med kurs mod K.s stb. bov. Maskinen beordredes straks fuld kraft bak, og der afgaves manøvresignal; men umiddelbart efter — kl. ca. 0930 — tørnede S. med stævnen mod K.s stb. side lige agten for bakken, hvorved der opstod en indtrykning i barkholtsrangen.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib under en svag SØ.-lig brise med let dis og Ø.-gående strøm kl. 0900 passerede bøje 4 i Langerak. Kursen var 135° dv., og farten var 8 knob. Kl. 0915 blev det tæt tåge, hvorfor der afgaves tågesignaler, og farten blev nedsat til 3–4 knob. Kl. 0920 sås på radaren ekkoet fra bøje 3 ret forude i en afstand af $\frac{1}{2}$ sm. og ekkoet fra K. ca. 20° om bb. i en afstand af $1\frac{1}{2}$ sm.; samtidig ændredes kursen til 138° dv. for at få bøje 3 om bb. Da afstanden til bøje 3 var ca. $\frac{1}{4}$ sm., konstateredes det på radaren, at K. holdt bøjen om bb., hvorfor kursen ændredes til 145° dv., og maskinen stoppedes. Kort efter sås K. ca. 45° om bb. i en afstand af ca. 100 m. Der afgaves 6 korte toner som opmærksomhedssignal, og maskinen beordredes fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves

ved 3 korte toner med fløjten; men umiddelbart efter tørnede K. med stb. side mod S.s stævn, som blev trykket ind.

Anm. Ministeriet må antage at kollisionen skyldes dels, at K. ikke sejlede med moderat fart og ikke stoppede maskinen, da S. konstateredes foran for tværs ved hjælp af radaren, dels, at S. undlod at stoppe maskinen straks, da K.s tågesignal hørtes foran for tværs.

164. M/S SKANSEN af Nørresundby, 199 B.R.T. Bygget 1937 af stål. På rejse fra Nørresundby til København med cement.

Kollideret d. 22. april i Limfjorden. (106)

Søforklaring i Nørresundby d. 25. april.

Se nr. 163.

165. Ff. GERDA af Skagen, 29 B.R.T. Bygget 1924 af eg og bøg. Under bugsering fra fiskeplads i Skagerrak til Skagen.

Kollideret d. 26. april i Skagerrak. (110)

Politirapport dat. 27. april. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 29. april. Søforklaring i Skagen d. 3. maj.

Kl. 1455, da G., der i en ca. 400 m lang slæbetrosse var under bugsering af rednings-skibet „NORDJYLLAND“ af Skagen, som førte forskriftsmæssigt bugsersignal, under en frisk V.-lig brise med en sigtbarhed på mindst 5 sm. befandt sig 1,5 sm. V. for Skagen Rev fyrskib, styrende 120° dv., observeredes forude om bb. russisk M/S „KUBA“ på en V.-lig kurs. N.s fart var ca. 7 knob. Kort efter drejede K. til stb. for at gå af vejen for N. og sejlede mellem dette skib og et andet fiskefartøj, der befandt sig ca. 300 m til bb. for N., og som lå stoppet i færd med at bjærge trawlet, medens N. holdt kurs og fart. Da K. var tværs af N., afgav det to korte toner og ændrede kurs til bb. ind over slæbetrossen. N. stoppede straks maskinen, afgav opmærksomhedssignal og firede på slæberen, men umiddelbart efter påsejlede K. slæberen ca. 2 meter foran for G., hvorved G. blev trukket hen mod N.s stb. side. G. tørnede med stævnen mod K.s stb. bov for derefter med stævnen i modsat retning af K.s sejlretning at glide hen langs K.s stb. side. Ved kollisionen blev slæberen klippet over, og G.s dobbelte palstøtte, hvortil slæberen var gjort fast, knækkede under dækket, stævnen knustes, og der optod omfattende skader på G.s forskib. Efter kollisionen afgav N. stopsignal, og K. stoppede helt op ca. 1/2 sm. fra G. og satte en båd i vandet, hvorfra der på nært hold optoges en del fotografier af G.; men bådens besætning afviste at optage kontakt med de danske skibe, ligesom K. ikke svarede på opkaldet fra Skagen Radio.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

166. Ff. MARY GRETHE af Skagen, 20 B.R.T. Bygget 1923 af træ.

Kollideret d. 6. maj i Skagen havn. (124)

Søforklaring i Skagen d. 16. maj.

Kl. 0215 afsejlede M.G. fra østsiden af pier nr. 1. Da skibet passerede toldpieren, sås et skib, der senere viste sig at være Ff. „ANNE-LISE“ af Skagen, bakke ud foran et lastskib, der lå fortojet ved toldpieren. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede M.G. med stævnen mod A.-L.s agterende, hvorved 3 klædningsplanker i hækken blev beskadiget, medens M.G. ikke tog skade.

Af den af A.-L.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib foretog en bakmanøvre for at hjælpe et andet fiskeskib fri af de ved kajen fortojede fiskeskibe, sås M.G. nærme sig agterfra med kurs mod A.-L. Motoren blev straks kastet fuld kraft frem, men umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

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

167. Ff. ANNE-LISE af Skagen, 18 B.R.T. Bygget 1963 af træ.

Kollideret d. 6. maj i Skagen havn. (124)

Søforklaring i Skagen d. 16. maj.

Se nr. 166.

168. Ff. LILI af København, 5 B.R.T. Bygget 1963 af træ. På rejse fra København til fiskeplads i Sundet.

Påsejlet d. 11. maj i Sundet. (129)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 15. maj. Søforklaring i København d. 24. maj.

Kl. ca. 0530, da LILI i klart vejr under en jævn SV.-lig brise med N.-gående strøm befandt sig ca. 200 m V. for bølge 18 i Drogden styrende S. med en fart af ca. 6 knob, observerede et besætningsmedlem, der netop kom op fra lukafet, et medgående skib agterude, hvis

stævn kun var ca. $1\frac{1}{2}$ m fra LILI. Føreren varskoedes, men nåede ikke at reagere, før det andet skib, som senere viste sig at være SM. „LOA" af Ålborg, med stævnen tørnede mod LILI lidt stb. for ret agter, og dernæst ca. 1 m længere fremme om stb., hvorved LILI drejedes kraftigt til stb. og kom til at ligge med stævnen mod V. Efter kollisionen fortsatte LOA Ø. om LILI. Et af toldvæsenets fartøjer, som kort efter kom til stede, indhentede LOA og sikrede sig dets identitet. Ved kollisionen opstod omfattende skader på LILI.

Af den af LOA's besætning afgivne forklaring fremgår, at LILI fra en position bb. for LOA pludselig ændrede kurs, gik foran om LOA i en afstand af ca. 35 m og sejlede mellem bøje 18 og Nordre Røse fyr. LOA holdt sin kurs, passerede bøje 18 ca. 25 m om stb. og styrede derefter ned mellem bøjerne 15 og 16. Ca. 200 m S. for bøje 18 begyndte LILI at styre ud mod renden. Fra en position ca. 10 m om stb. og 5 m foran for LOA drejede LILI pludselig til bb., hvorfor der blev slået ned på maskinen og afgivet opmærksomhedssignal. Fra LOA bemærkedes kollisionen ikke, men da LILI kort efter befandt sig på LOA's stb. side, sås et hul på stb. skanseklædning ved agterstævnen. Da et toldpatuljefartøj var på vej mod LILI, opgaves det under hensyn til strøm og vind at manøvrere med LOA i det tæt befærdede farvand, og der fortsattes med styrefart, idet man holdt øje med, at patuljefartøjet sejlede hen til LILI. Da man kort efter fra patuljefartøjet meddelte, at der ikke var fare for LILI, fortsattes sejladsen. Der konstateredes ingen skader på LOA som følge af kollisionen.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes utilstrækkelig agtpågivenhed fra begge skibe.

169. SM. LOA af Ålborg, 112 B.R.T. Bygget 1922 af træ. På rejse fra København til Køge med cement.

Kollideret d. 11. maj i Sundet. (129)

Søforklaring i Nørresundby d. 28. maj.

Se nr. 168.

170. Ff. GUDMUNDUR af Tvøroyri, 266 B.R.T. Bygget 1961 af stål. På fiskeri ved Grønlands V.-kyst.

Kollideret d. 15. maj i Davidstrædet. (133)

Politirapport dat. 15.–16. maj. Søforhør i Nordafar d. 17. maj.

Kl. 0905, da G., der styrede dv. NNV. og afgav tågesignaler, under en svag N.-lig luftning med tæt tåge befandt sig på N.-siden af Navnløse Banke ca. 1 sm. fra iskanten ved Grønlands V.-kyst, hørtes tågesignal forude om bb. fra et andet skib, som senere viste sig at være Ff. „BLANKENESE" af Hamburg. Sigbarheden var ca. 100 m. Maskinen, der gik langsomt frem, sattes på tomgang. Kl. 0908 hørtes atter tågesignal fra B. Radaren, der viste iskanten, men som kort forinden havde været i uorden, gav ikke nogen oplysning om B.s position. Kort efter sås B. komme frem af tågen tværs om bb. og med god fart nærme sig G. Maskinen sattes på fuld kraft frem, men umiddelbart efter, da G. befandt sig på $61^{\circ}47'N.$, $50^{\circ}44'V.$, tørnede B. med sin stævn mod G.s bb. låring, hvorved der opstod stor skade på G. Agterskibet vandfyldtes straks og begyndte at synke, og der trængte vand ind i maskinrummet. En lænsepumpe startedes. Besætningen — 24 mand — forlod G. i gummiredningsflåder og blev straks efter taget om bord i B. Ca. $1\frac{1}{2}$ time senere, da det viste sig, at G. mod forventning ikke sank yderligere, gik føreren af G. sammen med to mand om bord i G., som derefter blev taget på slæb af B. mod Færingehavn, hvortil fartøjerne ankom d. 16. maj kl. 0645.

Af den af B.s besætning til politirapport afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj i tæt tåge afgivende tågesignaler og med radaren igang befandt sig ved Navnløse Banke på $61^{\circ}43'N.$, $50^{\circ}39'V.$ sås G. pludselig forude i få meters afstand liggende tværs på B.s kurs. Maskinen beordredes bakket, men kort efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

171. M/S JANE af Vejle, 150 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra Tønsberg til Ålborg i ballast.

Kollideret d. 22. maj i Kattegat. (126)

Søforklaring i Frederiksværk d. 27. maj.

Kl. ca. 0305 passerede J. under en svag ØNØ.-lig brise med klart vejr Skagen Rev fyrskib, hvorefter der styredes 180° mod bøjen Ø. for Hirsholmene. Der observeredes flere fiskefartøjer forude om bb., heriblandt Ff. „INGE" af Kalundborg, der lå stoppet i en afstand af ca. 2 sm. Kl. 0415, kort før I. var tværs, begyndte dette fartøj pludselig at gøre fart fremover lige mod J. Roret lagdes straks hårdt stb., men I. var så tæt på, at en kollision ikke kunne undgås, og umiddelbart efter tørnede I. med stor kraft mod J.s bb. side, hvorved lønningen blev trykket ind.

Af den af I.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da I. den omhandlede dag kl. ca. 0415 efter endt fiskeri ca. 7 sm. SSØ. af Skagen havn netop havde påbegyndt sejlads mod Skagen med maskinen gående fuld kraft frem, observeredes J. om stb. på VSV.-lig kurs i en afstand af ca. 30 m. Skruen kobledes straks fra, men umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført, hvorved I.s stævn knustes.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at I.s fører er blevet blændet af den lavtstående sol.

172. Ff. INGE af Kalundborg, 20 B.R.T. Bygget 1967. På fiskeri i Kattegat.
Kollideret d. 22. maj i Kattegat. (126)
 Søforklaring i Skagen d. 13. juni.
 Se nr. 171.

173. Ff. STERNA af Hirtshals, 46 B.R.T. Bygget 1967 af træ. På rejse fra Skagen til fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. 29. maj i Skagerrak. (146)
 Søforklaring i Skagen d. 14. juni.

Kl. 0400, da S. i stille vejr med god sigtbarhed befandt sig ca. 50 sm. V.t.N. $\frac{1}{2}$ N. af Grenen, tørnede S. med stævnen mod bb. side af svensk Ff. „SYLVANA II“, der lå stoppet med motoren i gang. Ved kollisionen opstod en mindre lækage i S.s stævn, og på „SYLVANA II“ opstod en svær revne i yderklædningen fra skandæk og næsten til vandlinien, ligesom kølevandsforbindelsen til motoren blev så svært beskadiget, at motoren ikke kunne benyttes. S. bugserede „SYLVANA II“ til Lysekil, hvortil fartøjerne ankom kl. ca. 1530.

Se side 84 under 19. nov.

174. M/S LAUTA af Marstal, 481 B.R.T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra Port Leixoes til Århus med sten.

Kollideret d. 7. juni i Den engelske Kanal. (139)
 Søforklaring i Århus d. 12. juni.

Kl. 0330, da L. under en svag NV.-lig brise med Ø.-gående strøm og klart vejr befandt sig ca. 12,5 sm. VNV. af Casquets, var et andet skib, som senere viste sig at være „JOANNIS P. GOULANDRIS“, ved at overhale L. om stb. i en afstand af 20–25 m. Kort efter, da J. delvis havde overhalet L., syntes J. at foretage en drejning til bb. Maskinen beordredes straks stoppet, og det forsøgte at dreje til bb., men umiddelbart efter giredes L. til stb., hvorved L. med stb. bov tørnede mod J.s bb. side midtskibs. Ved kollisionen opstod mindre skade på L.

Anm. Søforklaring fra J. foreligger ikke.

175. M/S SAMOA af København, 8628 B.R.T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra København til Århus i ballast.

Kollideret d. 8. juni i Sundet; 1 mand omkommet. (136)
 Søforklaring i Århus d. 10. jan. Politirapport dat. 29. aug.

Kl. 1739 passerede S. under en let VNV.-lig brise med klart vejr Tårnbæk Rev lystønde. Under sejladsen op gennem Sundet var fører, styrmand, lods og rorgænger på broen, og da man på grund af skibets trim ikke fra broen kunne se frem over stævnen, var der etableret udgik på bakken. Kl. 1840 passeredes Kronborg, og kl. 1848 stoppedes næsten helt op ca. 1 sm. S. for Lappegrund fyrskib, for at lodsens samt nogle teknikere kunne gå fra borde, hvorefter der styredes ret mod Svinbådan fyr. Udkigsmanden på bakken var beordret til at hjælpe med bjærgning af lodslejderen, der var sat i stb. side ud for 3-lugen, hvorefter han vendte tilbage til bakken. Kl. 1858 passeredes Lappegrund fyrskib i en afstand af ca. 3 skibslængder; umiddelbart før passagen var kursen ændret til 311° rv. for at sikre en rimelig afstand til et andet skib, som for N.-gående var passeret Ø. om S., medens lodsens var ved at gå fra borde. Maskinen var beordret fuld kraft frem, men farten oversteg på grund af en nylig foretagen maskinreparation ikke 10 knob. Kl. 2130, da S. befandt sig ca. 14 sm. Ø.t.N. af Kattegat SV. fyrskib, fik man over Lyngby Radio meddelelse om, at en svensk motorbåd uden navn kl. ca. 1900 var påsejlet ved Lappegrund fyrskib. Hele besætningen sammenkaldtes for at høre, om nogen havde observeret en eventuel påsejling, men ingen havde bemærket noget.

Af den af motorbådens besætning afgivne forklaring fremgår, at motorbåden kl. ca. 1900 var i færd med at fiske og lå stoppet ca. 1 sm. NØ. for Lappegrund fyrskib, da der observeredes et stort maskindrevet skib, der på en N.-lig kurs styrede ret mod båden. Det forsøgte uden held at starte motoren, og da forsøg på ved armbevægelser at påkalde opmærksomhed heller ikke gav resultat, sprang de 2 ombordværende, da skibet kun var nogle få meter fra båden, i vandet og svømmede bort mod V. Skibet, der ikke blev identificeret, tørnede tilsyneladende

med bb. side mod båden, der derefter af dønningerne blev drevet mod V. De svømmede hen mod båden, og den ene kom om bord, hvorefter han kastede en lem og en åre ud til den anden, der tilsyneladende havde svært ved at klare sig og stod stille i vandet ca. 35 m fra båden; men den pågældende fik ikke fat i disse genstande, og kort efter forsvandt han. Kl. 1933 blev den ombordværende taget op af en marinekutter, hvorefter en eftersøgning af den forulykkede iværksattes med deltagelse af en helikopter, lods båden fra Helsingør samt endnu en marinekutter. Kl. 2245 indstilledes eftersøgningen, der forblev resultatløs.

Anm. 1. Den omkomne var: maskinsnedker Gunnar Moen af Bjuv, Sverige.

Anm. 2. Sagens behandling er ikke afsluttet.

176. M/S HELVIG af København, 21002 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Antwerpen til Seven Islands i ballast.

Kollideret d. 15. juni i Den engelske Kanal. (148)

Rapport fra føreren dat. 18. juni.

Kl. 2340, da H. i stille, diset vejr med Ø.-gående strøm befandt sig 20 sm. rv. 232° fra Eddystone Rocks, kolliderede skibet med S/S „TIVIVES” af New York. Begge skibe blev alvorligt beskadiget, og 2 mand af T.s besætning kom lettere til skade. Skibene kunne ved egen hjælp sejle til Falmouth.

Anm. Søforklaring ikke afgivet, jfr. sølovens § 308, stk. 2.

177. Motorbåd uden navn, 21 fod lang. På rejse mod Jakobshavn.

Kollideret d. 17. juni ved Grønlands V.-kyst. (192)

Politirapport dat. 17. juni.

Kl. ca. 2100, da motorbåden, der var på vej mod Jakobshavn, befandt sig ud for Marius Næs, sås to kuttere nærme sig på omtrent modsat kurs. Motorbåden holdtes i stb. side af farvandet og passerede den første af de to kuttere, men kort efter ændrede den anden, som senere viste sig at være Ff. „KARL BIRGITHE” af Jakobshavn, og som lå tæt agten for den første kutter, kursen bb. over og styrede lige mod motorbåden, som rantes i bb. side ca. 1 m fra stævnen.

Af den af K.B.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj kl. ca. 2100 passerede Marius Næs, ændredes kursen bb. over. Under kursændringen opdagedes motorbåden, som ikke tidligere var set. tæt foran K.B. Kursændringen fortsattes, idet det skønnedes for sent at ændre manøvren, og det forsøgtes at dreje foran om motorbåden således, at denne kunne komme klar af K.B. Kort efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der ikke blev holdt behørigt udkig om bord i K.B.

178. Ff. KARL BIRGITHE af Jakobshavn, 16 B.R.T. På rejse til fiskeplads.

Kollideret d. 17. juni ved Grønlands V.-kyst. (192)

Politirapport dat. 17. juni.

Se nr. 177.

179. M/S PEDER MOST af Svendborg, 399 B.R.T. Bygget 1961 af stål. På rejse fra Gent til Bergen i ballast.

Kollideret d. 19. juni i Nordsøen. (163)

Indberetning fra Kgl. Dansk Ambassade i London dat. 4. juli.

Kl. 0930, da P.M. i tæt tåge under afgivelse af tågesignaler styrende rv. N. med en fart af 6,5 knob befandt sig ca. 4 sm. N. for Texel fyrskib, hørtes tågesignal fra et andet skib, som senere viste sig at være M/S „DUKE KL” af Manila, og som befandt sig agten for tværs om bb. Straks efter sås D.K.s stævn ca. 6 str. agten for tværs om bb. i en afstand af ca. 50 m. Kursen ændredes 30° stb. over, og maskinen beordredes fuld kraft frem, men umiddelbart efter kl. 0940 tørnede D.K. med sin stb. side mod P.M.s bb. side ud for 2-lugen, hvorved der opstod en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra D.K. foreligger ikke.

180. Ff. PANDALUS af Skagen, 40 B.R.T. Bygget 1932. På fiskeri i Kattegat.

Kollideret d. 24. juni i Kattegat. (160)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 26. juni. Søforklaring i Skagen d. 1. juli.

Da P. kl. 0930 under en let V.-lig brise med god sigtbarhed sammen med Ff. „VEND-SYSSEL” af Skagen befandt sig ca. 18 sm. ØSØ. af Skagen styrende SV. 1/2 V. under slæbning af tvillingtrawl, observeredes et skib, som senere viste sig al være MS „HILDEGARD KNUPPEL” af Lübeck, tværs over bb. H.K. passerede ca. 200 m foran om V. og styrede lige mod P. Der afgaves gentagne gange opmærksomhedssignal, hvorefter P. drejede til stb.

Da afstanden mellem skibene var ca. 20 m, drejede H.K. til bb. Maskinen beordredes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede H.K. med stb. låring mod P.s bb. forskib, hvorved forstævnen flækkede, og kalftringen sprængtes. Ved bakmanøvreren opstod en lækage på motorens mellemste cylinder. Efter kollisionen stoppede H.K. og optog kontakt med P. V. bugserede P. til Skagen, hvortil fartøjerne ankom kl. 1300.

Anm. Søforklaring fra H.K. foreligger ikke.

181. M/S C. HERUP af Marstal, 300 B.R.T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra Goole til Skærbæk med stykgods.

Kollideret d. 25. juni på Humber. (158)

Søforklaring i Fredericia d. 28. juni.

Kl. ca. 1820, da C.H., der havde lods om bord, befandt sig i Humber-kanalen, blev skibet overhalet af M/S „DA-COSTA“. Da D.C.s stævn befandt sig udfor C.H.s bro drejede D.C. pludselig bb. over og tørnede med stævnen mod C.H.s agterskib. Ved kollisionen skete der nogen ovenbords skade på C.H.

Anm. Søforklaring fra D.C. foreligger ikke.

182. SM. INGER af Hobro, 132 B.R.T. Bygget 1916 af jern og stål. På rejse til Krogstad i ballast.

Kollideret d. 29. juni i Vrengensund. (201)

Søforklaring i Brevik d. 2. juli.

Kl. ca. 1440, da I. i overskyet vejr med god sigtbarhed og med kraftig Ø.-gående strøm passerede Årø, sås et stort antal lystfartøjer i farvandet, hvorfor farten reduceredes til 4 knob, og udkigsmanden, der havde stået i styrehuset, sendtes frem i stævnen. Da udkigsmanden kom frem i stævnen, så han en motorbåd med 2 ombordværende tæt om stb. Han varskede føreren, der straks koblede maskinen fra og lagde roret bb., men samtidig tørnede I. mod motorbåden. Ved påsejlingen blev motorbåden slået læk, medens de 2 ombordværende intet kom til.

Anm. Søforklaring fra motorbåden foreligger ikke.

183. M/Fg. SKANSEHAGE af Rørvig, 99 B.R.T. Bygget 1959 af eg og bøg. På rejse fra Hundested til Rørvig.

Kollideret d. 7. juli i Hundested havn. (176)

Politirapport dat. 8. juli. Søforklaring i Hundested d. 1. nov.

Kl. ca. 1500, da „SKANSEHAGE“ under udsejling fra Hundested havn befandt sig i havneindløbet, sås forude om stb. motorbåd „SESSAN“ af Frederikssund med kurs mod det N.-lige molehoved. Maskinen beordredes bak, men herved drev færgen over mod det S.-lige molehoved. For at undgå at blive slået ind mod stenene ved molehovedet beordredes maskinen fuld kraft frem, og roret lagdes bb., men umiddelbart efter tørnede „SKANSEHAGE“ med bb. side mod „SESSAN“s bb. side, hvorved „SESSAN“ trykkedes ind mod det S.-lige molehoved.

Af den af „SESSAN“s fører afgivne forklaring fremgår, at da „SESSAN“, der styrede en N.-lig kurs, under en hård NV.-lig kuling med klart vejr befandt sig ca. 20 m SV. for det S.-lige molehoved, sås „SKANSEHAGE“ begynde at sejle ud fra lejlet. „SESSAN“ fortsatte sejlsaden, idet der holdtes tæt på det S.-lige molehoved, men færgen drev under udsejlingen mod S., hvorved „SESSAN“ kom i klemme mellem færgen og det S.-lige molehoved. Ved kollisionen opstod mindre skader på „SESSAN“.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

184. Motorbåd SESSAN af Frederikssund.

Kollideret d. 7. juli i Hundested havn. (176)

Søforklaring i Hundested d. 1. nov.

Se nr. 183.

185. M/S KUNDA af København, 492 B.R.T. Bygget 1946 af stål. På rejse fra Skelleftehamn til La Palice med træ.

Kollideret d. 8. juli ved Sveriges Ø.-kyst. (165)

Søforklaring i Stockholm d. 11. juli.

Kl. ca. 0135, da K., hvis maskine gik langsomt frem, og som afgav tågesignaler, befandt sig i Ålandshav, observeredes på radar næsten ret forude et skib, der senere viste sig at være M/S „NIEDERSACHSEN“ af Hamburg. Da N. sås komme nærmere ændredes kursen først 10° og senere yderligere 15° til stb. Da N. fortsat kom nærmere ændredes kursen yderligere 20° til stb. samtidig med at maskinen blev stoppet. Kort efter sås N. forude om bb., hvorfor maskinen blev kastet fuld kraft bak, samtidig med at roret blev lagt hårdt stb., men umiddelbart

efter tørnede K. med stævnen mod N.s stb. side. Ved kollisionen skete der mindre ovenbords skade på K.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

186. Ff. VIDEOY af Klakksvik, 173 B.R.T. Bygget 1936 af eg og bøg. På rejse fra Grædefjorden til Færingehavn.

Kollideret d. 15. juli i Davisstrædet. (362)

Søforklaring i Torshavn d. 7. feb. 1969.

D. 14. juli kl. ca. 1130 afgik V. sammen med 3 andre skibe fra Grædefjorden. Ff. „ATLANDSFARID“ af Midvåg lå agtenfor V. Alle skibene sejlede langsomt som følge af is. D. 15. juli kl. ca. 0230 løb det foran V. liggende skib ind i en isflage. V.s fart nedsattes for at undgå påsejling af samme isflage. Afstanden mellem V. og A. mindskedes. A. sejlede op på V.s stb. side og bakkede med maskinen, hvorved A.s stævn drejede bb. over og ramte V. Ved kollisionen opstod et hul i V.s skibsside fra dækket til vandlinien. A. forsøgte herefter at komme langs V. for om nødvendigt at yde hjælp, men herunder tørnede A. mod V.s hvalbak, der blev beskadiget. Kl. 0530 fortøjedes V. i Færingehavn.

Af den af A.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da man fra A. så, at V. bakkede samt, at afstanden til V. mindskedes hurtigt samtidig med, at V.s stævn svingede stb. over, kunne A. ikke vige tilstrækkeligt uden at ramme iskanten.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at isen vanskeliggjorde skibenes manøvrer.

187. Ff. ATLANDSFARID af Midvåg, 168 B.R.T. Bygget 1936 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Grædefjorden til Færingehavn.

Kollideret d. 15. juli i Davisstrædet. (362)

Søforklaring i Torshavn d. 7. feb. 1969.

Se nr. 186.

188. M/S LAUTA af Marstal, 481 B.R.T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra Sølvesborg til Sundsvall.

Kollideret d. 16. juli i Kalmarsund. (172)

Søforklaring i Svendborg d. 30. aug.

Kl. 0255 passerede L. under en jævn SØ.-lig brise med smul sø Slottsbredan fyr, hvor efter kursen sattes mod Dämman fyr. Samtidig sås forude om bb. i en afstand af adskillige sømil et andet skib, som styrede S.-over i Dämman fyrs hvide vinkel, og som senere viste sig at være M/S „STEGSVIG“ af Åbenrå. S.s kurs skar L.s kurs. Tæt om stb. befandt sig samtidig et tysk skib, som sejlede parallelt med L.s kurs og tilsyneladende gjorde samme fart som L. Da S. nærmede sig, blinkedes med en aldisslampe, som rettedes mod S.s styrehus. Da S. stadig kom nærmere uden at foretage nogen kursændring, stoppedes maskinen, og kursen ændredes mod det tyske skib; men kort efter tørnede S. mod L.s bb. side midtskibs, hvorved der opstod omfattende ovenbords skade. Kort efter satte begge skibe kursen mod Kalmar, hvortil de ankom kl. 0630.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib, der styredes ved selvstyrelæg, kl. 0235 passerede Dämman fyr i en afstand af $\frac{1}{2}$ sm. Styrmanden, der havde vagten alene, havde på radaren observeret ekko fra 2 skibe, som nærmede sig. Han satte sig derefter i styrehuset for at læse i Efterretninger for Søfarende, men faldt i søvn og vågnede kl. 0315, da kollisionen indtraf ca. 3 sm. N. for Slottsbredan fyr.

Se side 82 under 21. okt.

189. M/S STEGSVIG af Åbenrå, 300 B.R.T. Bygget 1963 af stål. På rejse fra Oxelösund til Amsterdam med jernplader.

Kollideret d. 16. juli i Kalmarsund. (172)

Søforklaring i Odense d. 2. sept.

Se nr. 188.

190. Ff. LANTERNA af Stubbekøbing, 11 B.R.T. Bygget 1935 på fiskeri i Østersøen.

Påsejlet d. 18. juli i Østersøen; *forlist*; 2 *omkomne*. (181)

Politirapport dat. 18. juli. Søforklaring i Nykøbing F. d. 1. nov.

Kl. ca. 0100, da L. under en svag NV.-lig brise med god sigtbarhed under slæbning af trawl befandt sig ca. $2\frac{1}{2}$ sm. SØ. af pkt. 12 i rute 1, tørnede M/S „CHIQUITA“ af Fedelstrand med stævnen mod L.s stb. side midtskibs, hvorved der opstod et 2 m langt hul strækende sig fra dækket til under vandlinien. L. sank efter kollisionen, medens C. sammen med

6 andre skibe, redningsbåden fra Gedser havn samt en helikopter uden resultat eftersøgte L.s besætning.

Af den af C.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da C. kl. ca. 0020 befandt sig på positionen 54°30'N., 12°17'Ø. styrende 53° rv., sås L. ca. 10° om bb. Kl. ca. 0050 befandt L. sig ca. 30° om bb. i en afstand af ca. 650 m. Kursen ændredes 20°–25° til stb., og farten reduceredes til halv kraft frem. Da L. nærmede sig hurtigt, reduceredes farten yderligere, hvorefter maskinen stoppedes, men umiddelbart efter — kl. ca. 0055 — indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. De omkomne var: fisker Dennis Frederik Viktor Jørgensen og skoleelev Christian Erik Jakobsen, begge af Stubbekøbing.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes manglende agtpågivenhed om bord i C.

191. SM. ERNA af Svendborg, 66 B.R.T. Bygget 1901 af eg. På rejse fra Malmø til København i ballast.

Kollideret d. 19. juli 1968 i Københavns havn. (174)

Politirapport dat. 26. juli. Søforklaring i Københavns havn d. 26. juli.

Kl. ca. 1410, da E., der var for sydgående i Københavns havn, befandt sig i sin stb. side af havneløbet omtrent ud for den sydlige ende af Langelinie, sås et skib, der senere viste sig at være M/S „STELLA POLAR” af Helsinki, bakke ud fra Nordre Toldbod, således at skibet lå vinkelret ud fra kajen med stævnen ca. 100 m fra kajen og agterenden omtrent ud for kongebojen. Da S.P. syntes at bevæge sig ganske småt agterover, fortsatte E. sejladsen foran om S.P. og i en afstand af ca. 25 m fra kajen. Da E. imidlertid var omtrent ud for S.P.s stævn, sås S.P. gå frem, og umiddelbart efter tørnede S.P. med stævnen mod E.s bb. side agten for tværs under en vinkel på ca. 90°. Ved kollisionen fik E. lettere ovenbords skade i bb. side.

Af den af S.P.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib havde bakket ud fra kajen ved Nordre Toldbod, og agterenden havde passeret kongebojen, beordredes motoren halv kraft frem for at stoppe skibets fart agterover. Umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes de vanskelige besejlingsforhold i forbindelse med, at skibsførerne misforstod hinandens manøvrer.

192. D/Fg. KÄRNAN af Helsingør, 742 B.R.T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra Häl-singborg til Helsingør med passagerer.

Kollideret d. 28. juli i Sundet. (178)

Søforklaring i Helsingør d. 31. juli.

Kl. 0046 afgik K. i stille, klart vejr med let N.-gående strøm fra Häl-singborg. Efter passage af ydermolerne observeredes et skib, der senere viste sig at være M/S „HOSE DIAZ” af Archangelsk, ca. 40° om bb. i en afstand af $\frac{3}{4}$ sm. Da H.D. kom nærmere, uden at pejlingen forandredes væsentligt, blev der gentagne gange afgivet opmærksomhedssignal med fløjten. Fra H.D. hørtes tre korte toner. Kort efter blev roret lagt hårdt stb., samtidig med at der blev afgivet en kort tone med fløjten. Umiddelbart efter hørtes en kort tone fra H.D., hvorefter roret blev lagt hårdt bb. samtidig med, at der blev afgivet to korte toner med fløjten. Kort efter tørnede H.D. med stævnen mod K.s bb. låring. Ved kollisionen skete der nogen ovenbords skade på K.

Anm. Søforklaring fra H.D. foreligger ikke.

193. S/S CARL NIELSEN af København, 619 B.R.T. Bygget 1942 af stål.

Kollideret d. 30. juli i Københavns havn. (200)

Søforklaring i København d. 26. aug.

Kl. 0640 afgik C.N. i ballast fra Kalkbrænderihavnen. Da skibet var klar af kajen, sås M/S „FREJ” af Helsinki for indgående ved Svanemølleværket. C.N. afgav opmærksomhedssignal, og kort efter afgav F. 2 korte toner flere gange og drejede til bb. Umiddelbart før C.N. gik ind i svinget ved Nordhavnsværftet drejedes til bb. under afgivelse af 1 kort tone. Da skibene var tværs af hinanden i ca. 2 m afstand, beordrede F. sin maskine fuld kraft bak og lagde roret hårdt stb., hvorefter også C.N. drejede til stb., men umiddelbart efter tørnede F. med sin stb. side mod rørflangen på sugerøret på C.N.s stb. side. Ved kollisionen opstod en mindre indtryk-ning på F.s stb. side, medens C.N. ikke led skade.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

194. M/S CHARLOTTE PRIVA af Sønderborg, 384 B.R.T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Kiel til Sønderborg i ballast.

Kollideret d. 31. juli i Sønderborg havn. (199)

Politirapport dat. 31. juli. Søforklaring i Sønderborg d. 5. aug.

Kl. 1050, da C.P. under en let SØ.-lig brise med N.-gående strøm skulle lægge til kaj i Sønderborg havn, kom skibet under svajemanøvre for langt over mod lystbådebroen ved Sdr. Havnegade. Maskinen beordredes fuld kraft bak, men inden farten var taget helt af skibet, tørnede det med stb. side mod motorbåden „URSULA" af Hamburg, der lå fortojet på siden af Ff. „ENA" af Sønderborg, og mod motorjollen „HELLE" af Sønderborg, der lå fortojet uden på Ff. „RUTH" af Sønderborg. Ved påsejlingen blev U. delvis knust, medens der på de andre fartøjer kun opstod mindre skader.

Anm. Sagens behandling er ikke afsluttet.

195. M/S KIRSTEN HALSKOV af Hundested. 798 B.R.T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra Grønsund til Kiel med søsten.

Kollideret d. 3. aug. i Kiel havn. (221)

Søforklaring i Ribe d. 19. sept.

Kort før K.H. med kurs langs kajen og med maskinen gående langsomt frem havde nået lossekajen i Kiel havn, kastedes bb. anker for at svaje rundt i dette og få stb. side til kaj; samtidig afgaves 2 korte toner. Under denne manøvre sås, at tysk M/S „HEINRICH HUPFELDT" med tilsyneladende fuld fart kom indenom K.H. mellem dette skib og kajen. Maskinen beordredes straks fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner, men umiddelbart efter — kl. 0150 — tørnede H.H. med stævn og sugerør mod K.H.s bb. bov, hvorved der opstod mindre ovenbords skade på K.H.

Anm. Søforklaring fra H.H. foreligger ikke.

196. Ff. INGA MARGRETHE af Esbjerg, 40 B.R.T. Bygget 1957 af eg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Grimsby.

Kollideret d. 5. aug. i Nordsøen; *forlist*. (198)

Søforklaring i Esbjerg d. 13. aug.

Kl. ca. 0745, da I.M., som afgav tagesignaler og hvis maskine gik langsomt frem, i tæt låge befandt sig på ca. 54°45'N., 0°40'O., sås pludselig forude i en afstand af ca. 100 m bov- vand fra et skib, der senere viste sig at være Ff. „ROSS HERON" af Grimsby. Maskinen blev straks slået bak, men kort efter tørnede R.H. med stævnen mod I.M.s bb. side. Ved kollisionen blev I.M. slået læk og sank, kort efter at de ombordværende — 4 mand — var taget om bord i R.H.

Anm. Søforklaring fra R.H. foreligger ikke.

197. Ff. HANNE BORK af Esbjerg, 38 B.R.T. Bygget 1964 af eg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Grimsby.

Kollideret d. 11. aug. i Nordsøen. (277)

Søforklaring i Esbjerg d. 30. okt.

Kl. ca. 1445, da H.B. i stille, klart vejr styrende en SV.-lig kurs befandt sig ca. 25 sm. NØ. for Spurn fyrskib, sås agterude lidt om stb. et andet skib, som styrede omtrent samme kurs som H.B., og som senere viste sig at være M/S „TINY" af Groningen. Da T. nærmede sig, konstateredes det, at der var 5 personer på T.s bro og yderligere 2 i styrehuset. Kort efter sejlede T. tæt op langs H.B.s stb. side, hvorfor der afgaves signal med sirenen, og roret lagdes bb. over, men H.B. sugedes ind mod T., og skibene tørnede 3-4 gange mod hinanden. Ved kollisionerne opstod en del ovenbords skade ud for styrehuset. Kort efter, da T. befandt sig ca. 1 sm. fra H.B., sås skibet ændre kurs tilbage mod H.B. T. passerede H.B. om bb. og drejede tæt op langs H.B.s stb. side, hvorefter der bakkedes med T.s maskine. T.s agterende tørnede umiddelbart efter mod H.B. Ved kollisionen opstod ovenbords skade midtskibs.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

198. Ff. GIGANT af Skagen, 171 B.R.T. Bygget 1967 af stål.

Påsejlet kaj d. 14. aug. i Kopervik havn. (190)

Søforklaring i Haugesund d. 16. aug.

Kl. ca. 1700. da G. under forhaling i Kopervik havn skulle lægge til kaj, manøvreredes stb. rundt for at gå bb. side mod kajen. Ved denne manøvre tørnede skibet med bb. side hårdt mod kajen, og svineryggen tørnede mod to tagstøtter, som knækkede. Der drejedes fortsat til stb., og da skibet var klar af kajen, beordredes maskinen bak for at bakke til kaj; men herunder drejede agterskibet til bb.. hvorved det først tørnede mod en motorbåd og derefter løb på stenene for enden af kajen. Maskinen beordredes stop, hvorefter der kom lods om bord og lagde skibet til kaj.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at føreren var beruset.

199. Lf. SERENDIB 3 af Vedbæk, 16 B.R.T. På kapsejlads i Sundet.

Kollideret d. 23. aug. i Sundet; *sunket*. (216)

Søforklaring i Helsingør d. 11. sept.

Kl. ca. 2135, da S. under en let N.-lig brise med klart vejr befandt sig ca. 3 sm. SSØ. af Kronborg fyr sejlede bidevind for stb. halse, sås ca. 50° om stb. et S.-gående skib, som senere viste sig at være M/S „COOLGARDIE“ af Goteborg. Pejlingen til C. forandrede sig ikke, og da C. ikke viste tegn til at gå af vejen, blinkedes med dækslyset og med en aldiss-lampe, der rettedes mod C.s styrehus. Da afstanden til C. var ca. 50 m drejedes til bb., og da kursen var ændret ca. 100°, syntes også C. at påbegynde kursændring til bb., men umiddelbart efter tørnede C. med stævnen mod S.s stb. side ca. 2,5 m fra agterstævnen, hvorved S. blev skåret over og sank. Ved kollisionen kastedes de 7 ombordværende i vandet, men de blev ca. 10 minutter senere taget op af et andet af de i kapsejladsen deltagende fartøjer og bragt til Helsingør, hvorfra de 3, som ved kollisionen havde pådraget sig mindre skader, i en ambulance kørtes til hospitalet. Fartøjet er senere hævet.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

200. M/S SELMA af Marstal, 251 B.R.T. Bygget 1922 af eg. På rejse fra Odense til Rønne i ballast.

Kollideret d. 29. aug. i Østersøen. (206)

Søforklaring i Marstal d. 4. sept. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 6. nov.

Kl. 1130 passerede S., der styrede 80°, under en svag Ø.-lig brise med tåge punkt 5 i rute 55. Farten var nedsat til 4 knob, og der afgaves tågesignaler. Kl. 1245 hørtes forude tågesignal fra et skib, som senere viste sig at være M/S „GUYENNE“ af Bordeaux. Maskinen beordredes meget langsomt frem, og tågesignalet besvaredes. Kort efter hørtes endnu et tågesignal fra G. og derpå 2 korte toner, hvorefter S. afgav 2 korte toner og drejede til bb. G. afgav nu 2 korte toner hurtigt efterfulgt af 3 korte toner, hvorpå S. afgav 3 korte toner og beordrede maskinen fuld kraft bak. G., der nu sås forude tæt om bb., tørnede umiddelbart efter mod S.s bb. bov og gled hen langs bb. side, hvorved S. led betydelig ovenbords skade. En undersøgelse viste, at skibet var tæt, hvorefter der sejlede til Marstal for reparation.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

201. M/S MONSUNEN af Svendborg, 221 B.R.T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra Oscarshamn til Antwerpen med træ.

Kollideret d. 3. sept. på Schelde. (218)

Søforklaring i Antwerpen d. 12. sept. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 25. sept.

Kl. ca. 0120, da M., der havde lods om bord, under en svag SSØ.-lig brise med klart vejr befandt sig i den hvide vinkel fra Ft. de Parel fyr, sås forude om bb. toplyset og det grønne sidelys fra et skib, der senere viste sig at være M/S „ANTWERPEN“ af Antwerpen. A. sås passere M.s kurslinie uden at følge løbets krumning, hvorfor der blev afgivet fem korte toner med fløjten. Da A. fortsat ikke ændrede kurs, blev roret lagt hårdt bb., samtidig med at der blev afgivet to korte toner med fløjten. Kort efter sås A. ændre kurs stb. over, og umiddelbart efter tørnede A. med stævnen mod M.s stb. side. Ved kollisionen fik M. en betydelig lækage under vandlinjen og krængede hurtigt til stb. Kursen blev derfor sat mod land, og kort efter grundstødte M. ved Fort Filip. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp efter at lækagen var tætnet.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

202. M/S HERMOD af Næstved, 300 B.R.T. Bygget 1966 af stål. På rejse til Leith.

Kollideret d. 5. sept. i Skagerrak. (225)

Rapport fra føreren dat. 5. sept. Søforklaring i Skutskär d. 13. jan. 69.

Kl. ca. 0400, da HERMOD i stille, klart vejr befandt sig ca. 11 sm. N. for Hirtshals styrende rv. 265°, sås forude om bb. toplyset og det grønne sidelys fra et skib, som senere viste sig at være Ff. „HORNSNÆS“ af Hirtshals. HORNSNÆS styrede en N.-lig kurs. Da afstanden mellem skibene var ca. 1 sm., afgav HERMOD 5 korte blink med morselampen. Da afstanden mellem de to skibe var ca. 300 m, og da HORNSNÆS ikke ændrede kurs, drejede HERMOD 20° stb.; men kort efter — kl. 0415 — tørnede HORNSNÆS med stævnen mod HERMOD's bb. side. Ved kollisionen skete der nogen ovenbords skade på HERMOD.

Af den af HORNSNÆS's besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. godt 0400 sejlede med en fart af ca. 6-7 knob befandt sig ca. 11 sm. N. 1/2 V. for Hirtshals sås et toplys forude om stb. i en afstand af ca. 1 sm. Noget senere sås toplyset fra et skib, der senere viste sig at være HERMOD, ret forude i ganske kort afstand. Det forsøgte at slå bak på maskinen, men i stedet blev skruen koblet fra. Umiddelbart efter — kl. ca. 0410 — indtraf kollisionen som ovenfor anført. HORNSNÆS fik skader på plader, spanter og støtter forude.

Anm. Sagens behandling er ikke afsluttet.

203. Ff. HORNSNÆS af Hirtshals, 94 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra Hirtshals til fiskeplads i Skagerrak.

Kollideret d. 5. sept. i Skagerrak. (225)

Søforklaring i Hirtshals d. 16. sept. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20. dec.

Se nr. 202.

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

Påsejlet d. 5. sept. på Humberen. (345)

Søforklaring i København d. 8. jan. 69.

Kl. 1455, da S. i klart vejr lå opankret på Hull Road, tørnede M/S „VARANES“ af Haugesund, der var opankret tæt ved S.s bb. side. med sin stb. bov imod bb. side af S.s agterskib, hvorved S. led mindre, ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

205. M/S MARIE SKOU af København, 6262 B.R.T. Bygget 1962 af stål. På rejse fra Antwerpen til Rotterdam.

Påsejlet d. 6. sept. på Maas-floden. (224)

Søforklaring i Rotterdam d. 11. sept.

Kl. ca. 0307, da M.S. lå til ankers på Maas-floden, sås 70°-80° om stb. og i en afstand af ca. 1 sm. toplysene og det røde sidelys fra et skib, der senere viste sig at være M/S „SUND-CORONA“ af Mandal, og som tilsyneladende holdt klar tæt foran om M.S. M.S. førte reglementerede ankerlys. Kl. 0311 var det andet skib ganske tæt ved M.S. og syntes at styre lige mod M.S.s stævn. Der blev straks afgivet en række korte toner med fløjten, og motoren beordredes fuld kraft bak, men kl. 0312 tørnede S. mod M.S.s stævn. Samtidig blev motoren beordret stoppet. Ved påsejlingen fik M.S. et hul i stævnen over vandlinjen på ca. 1 m i diameter.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

206. M/S ELLEN PETER af Odense, 259 B.R.T. Bygget 1937 af stål. På rejse fra Odense til Sejerø i ballast.

Kollideret d. 10. sept. i Odense Kanal. (226)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 11. sept. Søforklaring i Odense d. 6. dec.

D. 9. sept. kl. 2330 afgik E.P. i stille klart vejr fra Odense. Før passage af benzinhavnen satte det ind med tåge, hvorfor farten reduceredes, og der blev afgivet tågesignaler. Ved passage af Fynsværket sås på radaren ekkoet fra et modgående skib, som senere viste sig at være M/S „RAPID“ af Odense, og samtidig hørtes tågesignal fra R. Farten reduceredes til styrefart, og der holdtes godt stb. over i sejlløbet. Da R. nærmede sig hurtigt, drejedes yderligere til stb., og kort efter sås R.s toplanter tæt om bb. Maskinen beordredes fuld kraft bak, men umiddelbart efter — kl. 0010 — tørnede R. med stævnen mod E.P.s bb. bov, hvorved E.P. drejedes hårdt stb. rundt og løb agterskibet op i modsatte kanalbrink. Ved kollisionen fik E.P. fordækket trykket ind, og der opstod let revnedannelse i stringerpladen ved to lønningsstøtter.

Af den af R.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib d. 9. sept. kl. 2345 skiftede lods ved Stige, hvorefter der fortsattes med maskinen gående langsomt frem. Efter passage af Stige færgested aftog sigtbarheden, og kort efter hørtes tågesignal fra E.P. Kl. 2352 sås på radaren ekkoet fra E.P., der befandt sig forude om stb. Farten reduceredes til meget langsom, og kort efter sås E.P.s toplanter om stb. og der hørtes 3 korte toner fra E.P. Maskinen beordredes straks fuld kraft bak, men umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen opstod 3 mindre indtrykninger i R.s bov.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

207. M/S RAPID af Odense, 1055 B.R.T. Bygget 1962 af stål. På rejse fra Rørdal til Odense med cement.

Kollideret d. 10. sept. i Odense Kanal. (226)

Søforklaring i Odense d. 6. dec.

Se nr. 206.

208. Ff. GJELLERODDE af Esbjerg. 56 B.R.T. Bygget 1964 af eg. På rejse fra Esbjerg til fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. 10. sept. i Nordsøen. (287)

Søforklaring i Esbjerg d. 13. nov.

Kl. ca. 0400, da G. under en svag NV.-lig brise med dis befandt sig 60-70 sm. NV. for Vyl fyrskib styrende VNV., sås tværs om bb. Ff. „MARIANE PLET“ af Lemvig, der lå op-

ankret. Umiddelbart efter opdagede bedstemanden, der havde vagten, at vandalarmeren lyste, hvorfor han gik ned i motorrummet. Ca. 5-10 minutter senere kom han atter på dækket, men samtidig hermed tørnede G. mod M.P. Motoren bakkedes, men kort efter tørnede G. igen mod M.P. Ved kollisionen opstod ubetydelig skade på G., medens M.P.s skandæk og lønning beskadigedes.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at bedstemanden forlod vagten.

209. Ff. TRAAL af Skagen, 50 B.R.T. Bygget 1961 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Hanstholm til fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. 14. sept. i Nordsøen. (232)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 18. sept. Søforklaring i Frederikshavn d. 26. sept.

Kl. ca. 0430, da T., der i klart vejr med sigtbarhed 8-10 sm. befandt sig i Nordsøen styrende dv. N.t.V., ramtes skibet i stb. side nær stævnen af M/S „BUDAPEST“ af Budapest. Ved kollisionen led T. betydelig ovenbords skade på forskibet. Kursen sattes mod Hirtshals, hvortil T. ankom ved egen hjælp.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

210. Ff. CARL JOLLE af Esbjerg, 66 B.R.T. Bygget 1960 af eg og bøg. Under bugsering fra fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Påsejlet d. 18. sept. i Nordsøen. (237)

Søforklaring i Esbjerg d. 2. okt.

D. 17. sept. kl. ca. 0000 kom C.J., der havde motorstop, under bugsering af Ff. „STANNE“ af Esbjerg mod Esbjerg. Der styredes en SØ-lig kurs. Begge fartøjer førte reglementerede navigationslys. D. 18. sept. kl. 0100, da fartøjerne under en let N.-lig brise befandt sig på 57°30'N., 3°45'0., sås lysene fra et andet fartøj, som senere viste sig at være skotsk Ff. „ILLUSTRIOUS“, og som befandt sig på C.J.s bb. side lidt foran for tværs. I., der styrede lidt sydligere end C.J., kom nærmere. Da afstanden var ca. $\frac{1}{2}$ sm., ændrede I. kurs således, at I.s kurs blev parallel med C.J.s kurs. Kl. ca. 0130 sås I. pludselig dreje stb. over, sejle over slæbetrossen mellem S. og C.J. og fortsætte drejningen stb. over. Roret lagdes bb. over, men kort efter tørnede I. med sin stævn mod C.J.s stb. side omtrent midtskibs under en vinkel på ca. 45°. Ved kollisionen led C.J. en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra I. foreligger ikke.

211. Ff. NORDEN af Østerby, Læsø, 33 B.R.T. Bygget 1929 af træ. På rejse fra Frederikshavn til Østerby.

Tørnet mole d. 20. sept. i Frederikshavn havn. (243)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 21. sept. Politirapport dat. 18. dec.

Kl. ca. 2150 afsejlede N. fra Frederikshavns fiskerihavn. Kl. ca. 2200, da N. nærmede sig havneindløbet, blev føreren blændet dels af stærke dækslys fra modgående fiskefartøjer dels af eget dækslys, hvorfor N. kom tæt på det S.-lige molehoved. Motorne kastedes bak, men kort efter tørnede N. mod molehovedet. Ved kollisionen opstod betydelig skade på skibet.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

212. Ff. VAGN BERG af Skagen, 25 B.R.T. Bygget 1917 af eg.

Kollideret d. 23. sept. i Skagen havn. (240)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 29. sept. Søforklaring i Skagen d. 7. okt.

Kl. ca. 0500 afgik V.B. i klart, stille vejr fra Ø.-siden af pier 2, hvorefter kursen sattes V.-over i havnen mod isværket med en fart af ca. 2 knob. Kort efter at V.B. havde passeret et for enden af pier 3 liggende fartøj i en afstand af ca. 2 m sås et fartøj, som senere viste sig at være Ff. „BONITA“ af Skagen, komme ud fra bassinet mellem pier 3 og pier 4 tæt på det yderste af 3 andre fiskefartøjer, som lå fortøjet for enden af pier 3 ved dennes V.-side. Maskinen beordredes straks fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede B. med stævnen mod V.B.s stævn, hvorved der opstod betydelig skade på V.B.s stævn og forskib.

Af den af B.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj kl. 0500 afgik fra Ø.-siden af pier 4. Da fartøjet var klar af pieren og styrede Ø.-over i havnen med en fart af ca. 2 knob, sås V.B. forude om bb. i en afstand af ca. 50 m. V.B. forventedes at ville passere bb. om B., der på grund af den over for pier 3 liggende mole ikke kunne holde mere til stb. Da afstanden mellem fartøjerne var aftaget til 10 m, konstateredes det, at der var fare for sammenstød, hvorfor maskinen beordredes fuld kraft bak, men umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført. B. led ikke skade ved kollisionen.

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

213. Ff. BONITA af Skagen, 34 B.R.T. Bygget 1959 af eg og bøg.

Kollideret d. 23. sept. i Skagen havn. (240)

Søforklaring i Skagen d. 7. okt.

Senr. 212.

214. M/S BROSUND af Frederikshavn, 299 B.R.T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Struer til Skagen i ballast.

Kollideret d. 27. sept. i Nordsøen. (262)

Søforklaring i Frederikshavn d. 4. okt.

Kl. 0002, da B., der havde lods om bord, under en SØ.-lig kuling med høj sø og NNV.-gående strøm befandt sig i Svaneholm ledefyrs fyrlinie ud for Tyborøn styrende dv. 308°, sås et andet skib, som senere viste sig at være græsk M/S „ALFA“, nærme sig i Agger Tange vinkelfyrs hvide vinkel. Roret lagdes stb. over, og skruen kobledes fra, medens lodsens kvitte-redes. Kl. 0004, da lods båden var klar af B., sattes maskinen på fuld kraft bak, hvorved B. drejede bb. over. Da B. lå 010° an på kompasset tørnede B. med bb. side af stævnen mod A.s stb. side midtskibs. Ved kollisionen opstod en indtrykning af lønningen på bb. side af stævnen.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

215. Fyrskib nr. XVII af København, 170 B.R.T. På station ved Gedser Rev.

Påsejlet d. 27. sept. i Østersøen. (233)

Søforklaring i Svendborg d. 1. okt.

Kl. ca. 0500, da F. XVII under en frisk SE.-lig brise med klart vejr og svag V.-gående strøm med fyret tændt lå opankret på sin station ved Gedser Rev, sås et skib, som senere viste sig at være M/S „ARVO“ af Rotterdam, nærme sig på SV.-lig kurs. Da A. befandt sig ca. 400 m fra F. XVII afgaves blinksignaler med mastlysene, og da A. befandt sig 200-300 m fra F. XVII, sattes alarmsirenen igang, men kl. 0515 tørnede A. med sin stævn mod F. XVII's bb. side ud for agterste mast. Da A. var klar af F. XVII, fortsatte skibet sejladsen mod SV. Ved kollisionen blev F. XVFI svært beskadiget og sprang læk, men kunne holdes flydende ved hjælp af lænsepumpen.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

216. M/S FREDERIKSBORG af København, 1400 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Amsterdam til Århus.

Kollideret d. 29. sept. i Kielerkanalen. (235)

Søforklaring i Århus d. 7. okt.

Kl. 1905 kolliderede F., der havde lods om bord, med fransk M/S „SABINIA“.

Anm. Søforklaring er afgivet for lukkede døre.

217. M/S KAREN LINDINGER af Esbjerg, 400 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Wicklow til Parainen.

Kollideret d. 29. sept. i Kielerkanalen. (238)

Rapport dat. 29. sept.

Kl. ca. 1415 kolliderede K.L., der havde lods om bord, ved Kudensee Siding med M/S „REINBECK“ af Hamburg.

Anm. Sagens oplysninger er ikke offentligt tilgængelige.

218. Ff. TANGSØ af Hanstholm. På fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. 3. okt. i Nordsøen. (327)

Søforklaring i Thisted d. 9. okt.

Kl. ca. 0515, da T. under en svag til let SØ.-lig brise med god sigtbarhed befandt sig ca. 4 timers sejlads NØ. for Hanstholm, slæbende sit trawl med en fart på ca. 2 knob, sås agten for tværs om stb. det røde sidelys fra et fragtskib, som nærmede sig. Da fragtskibet ikke ændrede kurs, lagdes roret bb. over. men kort efter tørnede fragtskibet med sin bov mod T.s stb. side og skræbde et stykke langs T.. hvorefter fragtskibet fortsatte sin sejlads.

Anm. Søforklaring fra fragtskibet foreligger ikke.

219. Ff. LISDONE af Skagen, 50 B.R.T. Bygget 1953 af eg og bøg. På rejse til Skagen.

Kollideret d. 4. okt. i Kattégat. (273)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 7. okt.

Kl. ca. 2300, da L. befandt sig i havneindløbet til Skagen havn, tørnede skibet mod en sænkekasse. Ved kollisionen blev forstævnen ødelagt.

Anm. Sagens behandling er ikke afsluttet.

220. Ff. BIGER WERNERFELT af Hirtshals, 175 B.R.T. Bygget 1966 af stål.

Kollideret d. 8. okt. i Skagerrak. (241)

Søforklaring i Hirtshals d. 10. okt.

Kl. ca. 1120, da B.W. i stille vejr med god sigtbarhed befandt sig 25-30 sm. S. for Ryvingen styrende ØSØ. med en fart af ca. 10 knob, sås et modgående fartøj, som senere viste sig at være Ff. „INGA LILL” af Styrso, 4-5 sm. forude. Kl. ca. 1130 kobledes selvstyret fra, og kursen ændredes, således at B.W. ville gå klar af I.L., der stadig holdt kurs og fart, og der afgaves flere gange opmærksomhedssignal. Da afstanden mellem fartøjerne var 150-200 m drejede I.L. tilsyneladende lidt til bb., hvorfor roret lagdes hårdt stb. for at undgå en kollision, men umiddelbart efter tørnede I.L. med stævnen mod B.W.s bb. side agter, hvorved der opstod ovenbords skade på begge fartøjer.

Af den af I.L.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj kl. ca. 1155 befandt sig 25-30 sm. S. for Ryvingen styrende V., sås B.W., der tilsyneladende styrede O., ca. $\frac{1}{2}$ sm. forude om bb. For at gå klar af B.W. ændredes kursen til V.t.N. Da afstanden mellem fartøjerne var ca. 100 m, drejede B.W. tilsyneladende til bb. for straks efter at dreje hårdt stb. Roret lagdes straks hårdt stb., men umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, dels at fartøjerne har holdt unødigt tæt på hinanden, dels manglende agtpågivenhed fra begge fartøjers side.

221. Ff. VIBEKE LAJ af Esbjerg, 35 B.R.T. Bygget 1909 af eg. På rejse fra fiskeplads til Grimsby med fisk.

Kollideret d. 21. okt. i Nordsøen; *kondemneret*. (344)

Søforklaring i Esbjerg d. 30. dec.

Kl. 1310 passerede V.L. i stille, tåget vejr Spurn fyrskib tæt om stb., hvorefter der styredes V.t.N. $\frac{1}{2}$ N. Farten var 2-3 knob, og der blev afgivet forskriftsmæssigt tågesignal. Kl. ca. 1315 sås forude et skib, der senere viste sig at være engelsk Ff. „BOSTON LINCOLN”, og som nærmede sig med stor fart. Roret blev lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede B.L.s stævn mod V.L.s bb. bov. Ved kollisionen blev V.L. så stærkt beskadiget, at fartøjet efter ankomst til Grimsby blev kondemneret.

Anm. Søforklaring fra BL. foreligger ikke.

222. M/S BEIRA af København, 6611 B.R.T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Hamburg til Rotterdam.

Kollideret d. 22. okt. på Maas. (255)

Rapport dat. 22. okt.

Kl. 1848 kolliderede B., der havde lods om bord, på 51°59'9"N., 4°03'30. i diset vejr med hollandsk S/S „ABBEKERK”.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

223. Ff. A. P. JENSEN af Søby, 18 B.R.T. Bygget 1960 af træ. På rejse fra Gilleleje til fiskeplads i Kattegat.

Kollideret d. 24. okt. i Kattegat. (258)

Søforklaring i København d. 25. okt. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 16. dec.

Kl. ca. 0515, da A.P.J. under en svag NV.-lig brise befandt sig ca. 3 sm. S. for Kattegat S. fyrskib styrende N.t.V. med en fart af ca. 7 knob, sås forude i en afstand af ca. 10 m et skib, der senere viste sig at være M/S „MAJBORG” af Sibbo. Roret blev straks lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede A.P.J. med stævnen mod M.s stb. side.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der var på rejse fra Horsens til Hamina i ballast, befandt sig ca. 3 sm. V.t.N. af Gilleleje Flak N. lystønde, styrende 85° dv. med en fart af ca. 8 knob, observeredes forude om stb. dækslyset fra et fiskefartøj. Da afstanden til fartøjet var ca. $\frac{1}{2}$ sm. konstateredes det, at der var to fartøjer, som sejlede på parallel kurs. Da afstanden til fartøjerne var ca. 200 m, sås det ene ændre kurs bb. over, mens det andet, som senere viste sig at være A.P.J., fortsatte kurs og fart. Kort efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at M. ikke har opfyldt sin vigepligt.

224. M/S MIMI HANSEN af Marstal, 300 B.R.T. Bygget 1963 af stål. På rejse fra Hamburg til Lubeck i ballast.

Kollideret d. 25. okt. i Kielerkanalen. (259)

Søforklaring i Frederiksværk d. 29. okt.

Kl. ca. 0050, da M.H. under vekslende sigtbarhed med tågebanker passerede 53,5 km-stenen i Kielerkanalen, sås forude om bb. toplanteren fra et modgående skib, som senere viste

sig at være russisk M/S SEINE, og kort efter sås på radaren ekkoet fra S. Maskinen beordredes langsomt frem, og da der kort efter hørtes faresignal fra S., beordredes maskinen fuld kraft bak. S. kom imidlertid med stor fart tværs af kanalen og tørnede hårdt mod kanalens S.-lige bred, hvorefter det krængede over og tørnede mod M.H.s stb. bov med så stor kraft, at skruen løftedes op af vandet.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

225. M/S BONAVIDA af Marstal, 150 B.R.T. Bygget 1908 af stål.

Påsejlet d. 27. okt. i Swinemünde havn. (291)

Søforklaring i Svendborg d. 18. nov.

Kl. ca. 0530, da B. i klart vejr lå fortøjet ved kaj i Swinemünde havn, påsejledes skibet af S/S TCZEW af Stettin i bb. side ud for roret. Ved påsejlingen opstod der svære indtrykninger i skrog og skanseklædning.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

226. M/S KLEVEN af Marstal, 299 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra København til Århus med stykgods.

Kollideret d. 30. okt. i Københavns havn. (270)

Søforklaring i Århus d. 1. nov.

Kl. 2145 afgik K. under en let SØ.-lig brise fra Christians Brygge. Under udsejlingen fra havnen passerede K. bb. om østtysk M/S „FRITZ HECKERT“, der netop var slæbt ud fra Langeliniekajen og vendt med stævnen mod udsejlingen. Da K. befandt sig ud for F.H.s brovinge, indtraf motorstop, hvorved skibet mistede styringen, og kort efter kolliderede K. med F.H.

Anm. Søforklaring fra F.H. foreligger ikke.

227. Ff. ELKANA af Skagen, 20 B.R.T. Bygget 1953. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Skagen med fisk.

Kollideret d. 16. nov. i Skagerrak. (288)

Søforklaring i Skagen d. 2. dec.

Kl. ca. 1700, da E., der styrede S. J4 V. under en let ØNØ.-lig brise befandt sig på 57°50'3N., 10°40'4Ø., kolliderede det med et andet skib. der styrede V., og som syntes at gøre ca. 15 knobs fart. E., der førte de foreskrevne lanterner samt 2 arbejdslys. led svær skade omkring stævnen, men kunne for egen kraft gå til Skagen.

Anm. Søforklaring er afgivet for lukkede døre.

228. SM. SOLI DEO GLORIA af Klakksvik. 63 B.R.T. Bygget 1947 af eg. På rejse fra Klakksvik.

Kollideret d. 18. nov. i Klakksvik Bugt. (315)

Søforklaring i Klakksvik d. 26. nov.

Kl. ca. 1730 afsejlede S.D.G. i mørkt, klart vejr fra Klakksvik. Da skibet med motoren gående fuld kraft frem styrede mod kajen ved Kosini. sås om bb. toplyset og det grønne sidelys fra en båd, der senere viste sig at være M/B „NORDAN“ af Klakksvik. Da N. ikke gik af vejen, blev S.D.G.s motor sat på fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede S.D.G. med stævnen imod N.s stb. bov. S.D.G. led ingen skade.

Af den af N.s fører afgivne forklaring fremgår, at da denne båd befandt sig i Klakksvik Fjord og havde kurs østefter mod kajen ved Kosini, sås S.D.G. så tæt ved N., at kollisionen indtraf som ovenfor nævnt, forinden det var muligt at foretage nogen manøvre. N. blev svært beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vanskelige belysningsforhold.

229. M/B NORDAN af Klakksvik, 12 B.R.T. Bygget 1919. På rejse fra fiskeplads til Klakksvik.

Kollideret d. 18. nov. i Klakksvik Bugt. (315)

Søforklaring i Klakksvik d. 26. nov. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 19. nov.

Se nr. 228.

230. Ff. KLITBOEN af Skagen, 19 B.R.T. Bygget 1960. På fiskeri i Skagerrak.

Kollideret d. 29. nov. i Skagerrak; *sunket; 1 mand omkommet*. (334)

Søforklaring i Skagen d. 12. dec.

Kl. ca. 1015, da K. i stille, klart vejr med rolig sø befandt sig ca. 5 sm. rv. 278° fra Højen båke, kolliderede fartøjet, der styrede VNV. og var beskæftiget med trawlfiskeri, med Ff. „EKEFIJORD“ af Rönnäng, der med stævnen tørnede mod K.s bb. side lidt foran for

styrehuset under en vinkel på ca. 40°. K.s fører, fiskeskipper Kaj Bang Andersen af Skagen, der var alene på dækket, var forsvundet, da den anden ombordværende kom på dækket. Ca. 15 minutter senere sank K. på 36 m vanddybde, efter at den ombordværende fisker var taget om bord i E. Den forsvundne eftersøgtes forgæves i ca. 2 timer af flere skibe og må antages at være druknet.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

231. M/S NORDBORNHOLM af Neksø, 299 B.R.T. Bygget 1966 af stål.

Tørnet kaj d. 30. nov. i Neksø havn. (346)

Søforklaring i Neksø d. 4. dec.

Kl. ca. 0630, da N. skulle gå til kaj i Neksø havn, svigtede maskinen, hvorved N. med stb. bov og anker tørnede mod kajen, der blev revet op. Ved påsejlingen opstod indtrykning og lækage i stævpladen.

Anm. Ministeriet må antage, at maskinstoppet skyldes en defekt komponent i omstyringsmekanismen.

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

Kollideret d. 14. dec. i Kronløbet. (347)

Søforklaring i København d. 13. jan. 1969.

Kl. 1222, da A. i stille vejr med tæt tåge og svag N.-gående strøm under afgivelse af reglementerede tågesignaler passerede molehovederne til Kronløbet på kurs rv. 53°, sås på radarskærmen ekkoet fra et andet skib, som befandt sig 25° forude om stb. i en afstand af 0,5 sm. Maskinen beordredes bakket med fuld kraft, og da skibet ikke længere gjorde fart, afgaves 2 lange toner med sirenen. Kl. 1225, da A. befandt sig ca. 1/4 sm. NØ. for molerne, tørnede et andet skib, som senere viste sig at være M/S „DAN VIKING“ af København, med sin stævn mod A.s agterende. Ved kollisionen opstod nogen ovenbords skade på A.

Af den af D.V.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 1225 i stille vejr med tæt tåge under afgivelse af reglementerede tågesignaler passerede molerne med langsom fart, men da styringen var dårlig, øgedes farten til 5 knob. A., der var set afgå fra kaj samtidig med D.V., befandt sig da ca. 0,2 sm. foran D.V. Ved passage af molerne sås på radaren ekkoet fra et andet skib, der befandt sig 25° forude om bb. i en afstand af 0,5 sm. Umiddelbart efter hørtes forude 2 lange toner, som formodedes at komme fra A., og samtidigt mindskedes afstanden til A. kendeligt. Skruen omstyredes til stop, men umiddelbart efter, da A.s konturer blev synlige i tågen, omstyredes til fuld kraft bak. Kort efter tørnede D.V. med sin stævn mod A.s agterende som ovenfor anført. Ved kollisionen opstod lettere skade på D.V.s stævn.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

233. SM. BIRGIT LAU af Frederikshavn, 123 B.R.T. Bygget 1906 af stål.

Kollideret d. 14. dec. i Storebælt. (326)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 17. dec. Søforklaring i Frederikshavn d. 20. dec.

Kl. ca. 0715 befandt B.L. sig under en svag luftning med god sigtbarhed for S.-gående i rute 28, styrende dv. 160°, idet bøje 18 (lystønden på positionen 55°44'N., 10°46'Ø.) holdtes om stb. Et modgående skib, der viste sit grønne sidelys, og som senere viste sig at være M/S „MANSFELD“ af Rostock, var i længere tid observeret forude ca. 10° om stb. Umiddelbart før skibene skulle passere hinanden, ca. 1/4 sm. 0. for bøje 18, drejede M. pludselig stb. over ind foran B.L. Maskinen beordredes stop og derefter fuld kraft bak, samtidig med at roret lagdes hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede B.L. med stævnen mod M.s bb. låring, hvorved stævpladen bøjedes og vantskruen til fortaget ødelagdes.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

234. Ff. KINGSTON af Skagen, 50 B.R.T. Bygget 1958 af eg og bøg. På rejse fra Skagen til fiskeplads i Skagerrak.

Kollideret d. 14. dec. i Skagerrak. (335)

Søforklaring i Skagen d. 19. dec.

Kl. ca. 0645 passerede K. i stille, diset vejr med 2-3 sømils sigtbarhed lystønden Skagen Rev SØ., hvorefter der ved selvstyrer styredes N.t.V. Farten var ca. 7 knob. Ca. 1 time senere hørte føreren, der var alene på dækket, en mislyd fra motoren. På radaren, som han fejlagtigt antog for at være indstillet på afstandsområdet 6 sm., sås 3°-4° om stb. i en afstand af 2¹/₂-3 sm. ekkoet af et skib, hvorefter føreren forlod dækket for at tilse motoren. Ca. 2 minutter senere, da føreren på ny kom på dækket, sås tæt foran K. et fartøj, der senere viste sig at være Ff. „SKAGA“ af Skagen, og som styrede SV. K.s ror blev lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede K. med stævnen imod S.s bb. side agten for styrehuset. S.s besætning — 2 mand —

blev taget om bord i K., og 5-10 minutter efter sank S. på 64 favnes vanddybde på deccaposition rød B 13,45, violet F 65,65. Efter kollisionen viste det sig, at K.s radar var indstillet på afstandsområdet 3 sm.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj den omhandlede dag under en svag SV.-lig brise med 2-3 sømils sigtbarhed befandt sig ca. 8 sm. N.t.V. af lystønden Skagen Rev SØ. Fra S., der styrede V., og som var beskæftiget med trawlfiskeri, sås nu om bb. i en afstand af ca. 1 sm. et fiskefartøj, der senere viste sig at være K., og som nærmede sig således, at der skønnedes at være fare for sammenstød. S. holdt kurs og fart, idet det antoges, at K. ville gå af vejen, men kl. ca. 0805 indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Sagens behandling er ikke afsluttet.

235. Ff. SKAGA af Skagen, 17 B.R.T. Bygget 1958 af træ. På fiskeri i Skagerrak.

Kollideret d. 14. dec. i Skagerrak; *forlist*. (335)

Søforklaring i Skagen d. 19. dec.

Se nr. 234.

236. M/S BROSUND af Frederikshavn, 299 B.R.T. Bygget 1913 af stål.

Kollideret d. 20. dec. i Odense Fjord. (330)

Søforklaring i København d. 6. jan. 1969.

Kl. 1640 af gik B. under en stiv SSØ.-lig kuling fra Odense i ballast. Ved Sækken reduceredes farten, idet der forude sås et modgående skib, som senere viste sig at være M S „ORMEN“ af Odense. Over V.H.F.-anlægget aftaltes med O.s fører, at B. skulle holde tilbage, således at skibene kunne passere hinanden på en lige strækning. Farten afpassedes, således at passagen forventedes at ville finde sted lige før bøj 25, men det blev nødvendigt at reducere farten yderligere til ca. langsomt frem. Kort før bøj 26 passerede skibene hinanden. Da skibenes stævne var tværs af hinanden, øgedes farten til halv kraft frem, men umiddelbart efter — kl. ca. 1750 — tørnede O. med bb. bov mod B.s bb. side agter, hvorved der opstod en indtrykning i forkant af agterbygningen ligesom lønningen beskadigedes.

Af den af O.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da O. kl. ca. 1745 befandt sig tværs af Roholm, sås B. ved Klintebjerg, og det aftaltes med B., at O. skulle fortsætte, således at skibene kunne passere hinanden ved vigepladsen ud for Trekantet Middelgrund. B. kom imidlertid så langt frem, at passagen fandt sted lige Ø. for bøj 25. O. trak N.-på for at give plads, men kom herved ind på brinken, hvor det blev stående fast. Da B. kl. ca. 1755 passerede, drev B.s agterskib mod bb. og tørnede herved mod O.s bb. bov, hvorved skanseklædning og støtter blev lettere beskadiget. O. kom uden besvær af grunden, hvorefter rejsen fortsattes.

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

237. M/Sdp. ORMEN af Odense. 300 B.R.T. Bygget 1968 af stål. På rejse fra søen til Odense.

Kollideret d. 20. dec. i Odense Fjord. (330)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 27. dec. Søforklaring i Odense d. 2. jan.

Se nr. 236.

238. M/Fg. JULLE af Kalundborg, 2301 B.R.T. Bygget 1962 af stål. På rejse fra Juelsminde til Kalundborg med passagerer.

Kollideret d. 23. dec. i Kattegat. (331)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24. dec. Søforklaring i Kalundborg d. 28. dec.

Kl. 1545 passerede J., der styrede rv. 80° med maskinen gående fuld kraft frem, under en let SØ.-lig brise med tæt tåge Lynger Hage tværs om bb. Kort efter sås på radarskærmen ekkoet fra et skib, der befandt sig forude vest for Samsø styrende mod lystønden på 55°45'N., 10°31'Ø. (nr. 13 i rute 25). Kursen ændredes til rv. 50° for at gå agten om dette skib, som derefter holdtes ca. 40° om stb., medens kursen langsomt ændredes til rv. 100°. hvilken kurs førte midt imellem 3-kosten på Paludans Flak og lystenden „Paludans Flak N.". På radarskærmen sås nu ekkoet fra et modgående skib, der befandt sig ca. 6 sm. forude om bb. og som senere viste sig at være M/Fg. „LASSE“ af Kalundborg. Da plotning på radaren viste, at L. trak ind mod J.s kurslinie, ændredes kursen til 110 og derefter til 120° for at gå så tæt på 3-kosten på Paludans Flak som muligt. Samtidig stillede skruebladene i neutral stilling. L. trak stadig sydover, og da afstanden mellem skibene var ca. 1 sm., beordredes maskinen bak. Kort efter sås, ca. 3 streger forude om bb. L.s grønne sidelys. Da afstanden mellem skibene var aftaget til ca. 0,1 sm., hørtes fra L. 3 korte toner, hvilket besvaredes med 3 korte toner med fløjten fra J. Da afstanden mellem skibene var aftaget til ca. 90 m, lagdes roret hårdt bb., men umiddelbart efter — kl. 1615 — da skibene befandt sig tæt ved 3-kosten på Paludans Flak.

tørnede L. med stævnen næsten vinkelret mod J.s bb. side agten for bb. udstødsskorsten, hvorved der opstod et ca. 4 m langt hul i klædningen over mellemdækket samt indtrykning i skibssiden på promenadedæk og bådedæk.

Af den af L.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da L. kl. 1609 under en let ØSØ.-lig brise med nordgående strøm og tæt tåge befandt sig 0,3 sm. N. for lystønden „Paludans Flak E." styrende rv. 270° med maskinen gående fuld kraft frem, sås på radarskærmen ekkoet fra J., der befandt sig vest for ovennævnte lystønde nr. 13 i rute 25 i en afstand fra L. på ca. 4,5 sm. Kursen ændredes til rv. 260°, således at L. ville passere tæt nord om 3-kosten på Paludan Flak. Kl. 1612 reduceredes farten til meget langsomt frem. Passageafstanden til J. beregnedes til 3/4 sm., idet det forventedes, at J. ville passere nord om L. Kl. 1614 viste pejlingerne, at J. var på vej ned mod L. L. var da ved at miste styrefart, og i den hensigt at passere J. på modsat kurs beordredes maskinen fuld kraft frem, og roret lagdes hårdt stb. Afstanden til J. var imidlertid nu så ringe, at manøveren ikke kunne gennemføres, hvorfor maskinen beordredes fuld kraft bak. Umiddelbart efter kom J. til syne i en afstand af ca. 300 m, og bakmanøveren tilkendegaves ved 3 korte toner med fløjten, men kort efter — kl. 1616 — indtraf kollisionen som ovenfor anført, hvorved L.s bovport blev stærkt beskadiget.

Anm. Sagens behandling er ikke afsluttet.

239. M/Fg. LASSE af Kalundborg, 2360 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Kalundborg til Juelsminde med passagerer.

Kollideret d. 23. dec. i Kattegat. (331)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24. dec. Søforklaring i Kalundborg d. 28. dec.

Se nr. 238.

240. M/S GRIMALDI af København, 499 B.R.T. Bygget 1967 af stål. På rejse fra Åhus til Marina di Carrara med granit.

Kollideret d. 26. dec. i Nordsøen. (354)

Søforklaring i Glasgow d. 24. jan. 69.

Kl. 1200 befandt G., der styrede rv. 221°, sig under en NNV.-lig kuling med meget høj sø på 52°17'N., 3°15'Ø. Kl. ca. 1530 sås et skib, der senere viste sig at være motortrawler „DEO JUVANTE" af Ostende, ca. 30° om bb., men D.J. skjultes snart af en snebyge. Radaren tilsluttedes og viste efter indstilling et ekko ca. 25° om bb., afstand ca. 1,5 sm. Motoren sattes på halv kraft frem, og der afgaves tågesignal. Kort efter sås D.J. om bb. i ca. 0,5 sømils afstand. G. afgav nu en kort tone med fløjten og drejede til stb., men umiddelbart efter, kl. 1555, tørnede D.J. med stævnen imod G.s bb. side ud for agtermasten, hvorved der opstod betydelig skade på G. Kollisionen fandt sted på 51°45'N., 2°35'Ø. G. søgte nødhavn i Flushing.

Anm. Søforklaring fra D.J. foreligger ikke.

TØRNET UNDERVANDSHINDRING

241. M/B KONDOR II af Torshavn. På rejse fra Torshavn til Strendur.

Sunket d. 14. okt. ved Færøerne. (318)

Søforklaring i Torshavn d. 29. nov.

Kl. ca. 2330, da K.II under en let NV.-lig brise uden dønning befandt sig N. for Flesjarnar, tørnede fartøjet mod en flydende forhindring og blev så beskadiget, at det ca. 1/2 time senere sank. Føreren, der var alene om bord, reddede sig i fartøjets gummiredningsflåde.

Anm. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anførte.

242. M/S INA CHEVRON af København, 20 B.R.T. På rejse fra Kalkbrænderihavnen til Københavns havn.

Vand i maskinrummet d. 19. november i Københavns havn. (320)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 29. nov.

Kort efter at I.C. kl. 0830 under en kraftig Ø.-lig vind var afsejlet fra Kalkbrænderihavnen, mærkedes et mindre stød i skibet i nærheden af skruen. Da I.C. kom udenfor havnen, begyndte maskinen at sætte ud, og en nærmere undersøgelse viste, at vandet stod højt i maskinrummet. Maskinen gik stadig dårligere, og eftersom det ikke skønnes muligt at nå Københavns havn, sattes skibet på grund, hvorefter der rekvireredes assistance. Inden hjælpen nåede frem, forværredes vejrforholdene, og maskinrummet fyldtes helt med vand. Skibet er senere bjærget.

Anm. Ministeriet må antage, at lækagen skyldes, at I.C. har tørnet en drivende genstand.

KÆNTRING

243. M/S TRILLINGEN af København, 300 B.R.T. Bygget 1967 af stål.

Kæntret d. 5. april i Sønderborg havn. (95)

Søforklaring i Sønderborg d. 8. april.

Kl. ca. 2015, da T. lå forløjet ved kaj i Sønderborg havn, foregik lastning ved hjælp af en gaffeltruck gennem bb. sideport. Da trucken løftede en bakke med huder fra kajen, krængede skibet bb. over og tog vand ind gennem sideporten. Det forsøgte at få trucken bakket bort fra sideporten, men på grund af manglende brændstof gik trucken i stå. Det forsøgte ved hjælp af skibets lossebom at rette slagsiden op, men vandet trængte ind gennem sideporten og slagsiden øgedes. Kl. ca. 2030 tilkaldtes assistance fra land, men kort efter krængede T. helt over mod kajen, således at masterne lå an mod kajen.

Anm. Sagens behandling er ikke afsluttet.

244. Motorbåd TROSSEBÅDEN af Nakskov, 5 B.R.T.

Kæntret og sunket d. 14. aug. i Nakskov havn; *en mand druknet*. (202)

Rapport fra statens skibstilsyn samt politirapport dat. 14. aug. Søforklaring i Nakskov d. 23. aug.

Kl. 0613, da M/S „AYUTHIA“ af København, der havde lods om bord og var under bugsering af slæbebåden „URD“ af Kalundborg mod dok nr. 1 ved Nakskov skibsværft, nærmede sig dokken med ringe fart, skulle T. hente en nylontrøse, som var firet ud over A.s stævn i bb. side. Under arbejdet med at hente trossen, der af vinden pressesedes ind mod skibssiden, kom T. ind i U.s skruvand, mistede sin manøvreevne og kom herved uklar af A.s stævn. A.s maskine stoppedes, men kl. 0615 kæntrade T., og dens besætning — 2 mand — faldt i vandet og drev ned langs A.s bb. side. T.s fører, der havde fået fat i bådens redningskrans, svømmede med denne mod sin medhjælper, som lå ca. 6 m borte. Slæbebåden „DROST“, som lå klar til at assistere, bjærgede straks T.s fører om bord, men da D. umiddelbart efter ville bjærge medhjælperen, forsvandt denne under vandet. D. 18. aug. kl. 2015 fandtes liget af den omkomne i nærheden af ulykkesstedet. Motorbåden er senere hævet.

Anm. 1. Den omkomne var: Hans Christian Rasmussen Bøsselykke af Nakskov.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, dels at der ikke anvendtes en kaste-linie til at føre trossen i land og dels, at trossebådens mandskab ikke var iført redningsveste.

245. Stenfiskerfartøj HESTER af Rønne, 20 B.R.T. Bygget 1903 af eg og bøg. På sten-fiskeri i Rønne havn.

Kæntret og sunket d. 30. aug. i Rønne havn; *en mand omkommet*. (213)

Politirapport dat. 30. aug. Søforklaring i Rønne d. 10. sept.

Kl. ca. 0750 lå M. forløjet 5-6 m fra den N.-lige kaj i Vesthavnen med en ca. 4½ ton tung sten hængende i spillet. Stenen var 1-1 ½ m under vandoverfladen. Da dykkeren, der havde hugget stenen an, var kommet om bord, ville føreren kaste fortøjningerne los for at sejle stenen ud til lossestedet. Da føreren havde fjernet sig fra spillet, øgedes M.s krængning langsomt. Føreren løb til spillet og begyndte at fire stenen af, men i det samme lagde M. sig på siden og sank. Føreren og dykkeren, hvis hjælm netop var åbnet, faldt i vandet. Føreren blev straks reddet op på en slæbebåd, som lå i nærheden. Kl. 0807 sprang en svømmedykker fra en tilkaldt ambulance i vandet, og kl. 0815 blev dykkeren, hvis ben havde været i klemme mellem skroget og havnebunden, trukket op på kajen. Ved ankomst til hospitalet konstateredes, at døden var indtrådt. D. 3. sept. blev fartøjet hævet.

Anm. 1. Den omkomne var: Dykker Kaj Hartvig Mortensen, Rønne.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes et sammentræf af uheldige omstændigheder, der vanskeligt har kunnet forudses, og som på uheldig måde har grebet ind i en gennem flere år anvendt praksis.

246. Motorbåd uden navn. På fiskeri i Østersøen.

Kæntret d. 1. okt. i Østersøen; *1 mand omkommet*. (41)

Politirapport dat. 1. okt. Søforklaring i Neksø d. 15. okt.

Kl. ca. 1435 afgik motorbåden — en 16 fods klinkbygget jolle med påhængsmotor — med 3 fiskere om bord under en jævn VNV.-lig brise med klart vejr fra Listed havn for at bjærge et sildegarn ca. 500 m NØ. for havnen. Da der var lastet ca. 800 kg sild, lå båden så dybt, at rælingens laveste punkt var ca. 15 cm over vandet. Resten af garnet kappedes og fastgjordes til en bøje, hvorpå kursen kl. ca. 1500 sattes mod Listed havn med motoren gående ganske langsomt frem. Ca. 300 m NØ. af havnen overskyldes båden at 2 krapsoer og sank. 2 af de ombordværende begyndte straks at svømme ind mod klippen „Barnet“ ca. 100 m fra stedet,

men kort før de nåede frem forsvandt den ene. Den 3. ombordværende blev på stedet, og da båden lidt efter kom op med kølen i vejret, bjærgede han sig op på denne. De forulykkede blev ca. 10 minutter efter bjærget af tililende fartøjer, men den forsvundne fisker, der blev fundet ca. 15 m fra klippen på ca. 3 m vand, var da afgået ved døden.

Anm. 1. Den omkomne var: fisker Åge Johannes Nielsen af Listed.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at kæntringen skyldes, at båden ikke var forsvarlig lastet under hensyn til vejrforholdene.

SPRUNGET LÆK

247. Ff. BIRTHE af Femø, 11. B.R.T. Bygget 1943. På rejse fra Anholt til Frederikshavn.

Sprunget læk d. 11. jan. i Kattegat; *sunket*. (12)

Søforklaring i Frederikshavn d. 15. jan.

D. 10. jan. kl. ca. 2300, da B. under en SV.-lig kuling med snebyger befandt sig i Kattegat, svingede vinden om i NØ., og vindstyrken tiltog til storm. Ved midnatstid gik den elektriske lensepumpe igang. Det konstateredes, at fartøjet var sprunget læk. D. 11. jan. kl. ca. 0200, da fartøjet befandt sig Ø. for pkt. 2 i rute 35 konstateredes det, at et krumtapleje var brændt sammen, samt at svinghjulet sprøjtede vand op på motoren. Det besluttedes at ankre op for at afvente bedre vejrforhold. Under opankringen, hvortil trawlskovlene anvendtes, gik lensepumpen i stå. Pumpningen fortsattes med håndpumper. Kl. ca. 0900 lettedes, men det viste sig, at motoren ikke kunne trække drivskruen. Der ankredes atter op. Kl. ca. 1100 opnåedes radioforbindelse med Skagen Radio, der oplyste, at hjælp med pumpemateriel var på vej. Vandet i maskinrummet steg hurtigt. Kl. ca. 1530 blev besætningen — 2 mand — taget ombord i en helikopter. Fartøjet sank på 56°55'9N., 10°44'8Ø.

Anm. Ministeriet må antage, at fartøjet har arbejdet sig læk i søen.

248. M/S KAMILLA WITTHØFT af Hundested, 168 B.R.T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Ballen til København i ballast.

Sprunget læk d. 18. jan. i Storebælt; *søgt nødhavn*. (24)

Søforklaring i Århus d. 25. jan.

Kl. ca. 1830, da K.W. under en jævn NV.-lig brise befandt sig umiddelbart Ø. for Hatter Rev, opdagedes det, at skibet tog vand ind i lastrummet. Lænsning blev straks påbegyndt, men da lænsesystemet med korte mellemrum svigtede på grund af snavs i ventilerne, steg vandet stadig i lastrummet, hvorfor skibet blev sat på grund på sydsiden af Bosserne. I nattens løb lykkedes det delvis at tætte lækagen, og d. 19. jan. kl. ca. 0830 kom et over radioen tilkaldt bjærgningsfartøj til stede og satte lensemateriel om bord i K.W. Kl. ca. 1130 bragte bjærgningsfartøjet K.W. flot og ledsagede det til Århus, hvortil skibene ankom kl. 1915.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har arbejdet sig læk i søen.

249. M/S BUUR af Randers, 299 B.R.T. Bygget 1911 af stål. På rejse fra Tønsberg til St. Malo med granitsten.

Sprunget læk d. 24. marts i Nordsøen. (111)

Søforklaring i Lemvig d. 3. maj.

Kl. ca. 1200, da B. under en hård S.-lig kuling med meget høj sø lå underdrejet ca. 30 sm. SV. af Thyborøn, begyndte forskibet at synke. B. tog meget vand over forskibet, og da en undersøgelse viste, at der var vand i kabelrummet, sattes kursen mod Thyborøn. Skibet styrede dårligt, og kl. 1530 tilkaldtes assistance fra redningsskibet „VESTKYSTEN“. Kl. 1630 var forskibet ophørt at synke, og kl. 1930, da B. befandt sig 11 sm. SV. af Thyborøn, og vinden var aftaget til frisk S.-lig brise, ankom V. En slæber blev etableret, og kl. 2330 ankredes op på Thyborøn red. En undersøgelse viste, at der var en betydelig lækage rundt om begge overføringsrør fra ankerlys til kædekasse, samt at forpeaken, da B. var kommet ned med forskibet, var løbet delvis fuld af vand gennem en svanehal.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har arbejdet sig læk i søen.

250. SM. VERKA af Egersund, 86 B.R.T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Annenäset til København med kupolovnmasse.

Sprunget læk d. 12. maj i Kattegat. (132)

Søforklaring i København d. 24. maj.

Kl. 0730, da V. under en V.-lig kuling med høj sø befandt sig i Kattegat, fik skibet slagside til stb. Da der stod vand på dækket, lagdes skibet på modsat kurs, men slagsiden forblev

uændret. En nærmere undersøgelse viste, at der stod meget vand i lasten. Kursen ændredes mod kysten, og redningsbåden sattes i vandet. Kl. 0830 blev 2 dæksdrengene taget om bord i en helikopter. Kort efter satte et bjærgningsfartøj pumpemateriel om bord og påbegyndte lænsningen. Kl. ca. 1100 forstøjedes skibet i Höganäs havn. D. 13. maj, da skibet var rettet op, opdagedes det, at en nagle manglede i dækket.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene i forbindelse med lækager i dæk og luger.

251. Ff. MARIE af Rødvig, 11 B.R.T. Bygget 1898. På sejlads i Østersøen.

Sprunget læk d. 29. juli i Østersøen; *forlist*. (183)

Søforklaring i Store-Heddinge d. 6. aug.

Kl. ca. 0630 afgik M., der i længere tid havde været oplagt i Rødvig havn, under en let til frisk N.-lig brise fra Rødvig på prøvesejlads. Efter nogen tids sejlads opdagedes det, at der stod vand op til svinghjulet. Fartøjet opankredes, og det forsøgtes at lænse, men da vandet trods lænsningen stadig steg, blev gummiredningsflåden gjort klar. Kort efter blev et andet fartøj til assistance, hvorefter M. blev taget på slæb. Ca. $\frac{1}{2}$ time senere sank M. på 14—15 m vanddybde.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til, at M. sprang læk.

252. SM. LEONIE af Gråsten, 98 B.R.T. Bygget 1909 af stål. På rejse fra Sakskøbing til Vejle med hvede.

Sprunget læk d. 17. aug. i Kattegat; *søgt nødhavn*. (194)

Rapport fra føreren dat. 19. aug.

Kl. 0815, da L. under en jævn S.-lig brise med regnbyger befandt sig ca. 6 sm. V. for Fyns Hoved, opdagedes det, at der strømmede vand ind i motorrummet gennem en lækage under koblingen. Da det ikke var muligt at holde skibet læns med de forhåndenværende lænsemidler, blev kursen sat mod Gabet for at søge nødhavn i Odense. Kort efter blev L. taget på slæb af et tilkaldt skib, og det forsøgtes at tætte lækagen indefra med klude og lign., men dette lykkedes kun delvis. Kl. 1045 var vandet steget så meget i motorrummet, at det blev nødvendigt at stoppe motoren. Kl. 1300 kom et tilkaldt bugserskib til stede og satte pumpe-materiel om bord i L., hvorefter bugserskibet tog L. på slæb ind til Odense, hvortil skibene ankom kl. 16,30. Ved en dykkerundersøgelse viste det sig, at L. havde fået en lækage skråt ind under hælen.

253. SM. BRIS af Hasle, 74 B.R.T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Rønne til København med stenmel.

Sprunget læk og sunket d. 9. sept. i Østersøen; *forlist*. (222)

Søforklaring i Rønne d. 16. sept.

Kl. 1645, da B. underen svag N.-lig brise med dis befandt sig i Østersøen, opdagedes det, at motorens svinghjul løb i vand. En nærmere undersøgelse viste, at der stod vand i lasten. Kursen ændredes til NV., og motoren sattes på langsomt frem. Lænsepumpen startedes, men da vandet stadig steg, tilkaldtes assistance over radioen. Kl. ca. 1830 var dynamoen og lænsepumpen ude af funktion. Motoren stoppedes. Kl. 2145 kom B. under bugsering af et andet skib mod Ystad. B.s besætning — 2 mand — blev taget om bord på det slæbende skib. Kl. 2330 sank B. på 55°13'6N., 13°51'6Ø.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til, at skibet sprang læk.

254. SM. AMIGO al Lemvig, 140 B.R.T. Bygget 1918 af eg. På rejse fra Stettin til Thisted med svovl.

Sprunget læk d. 27. og 30. sept. i Østersøen. (264)

Søforklaring i Lemvig d. 21. okt.

D. 27. sept. kl. ca. 0330, da A. befandt sig ud for Swinemünde, trængte søvand ind i motorrummet. A. søgte nødhavn i Sassnitz, hvortil skibet ankom kl. 0930. Skibet blev pumpet læns, dykkerundersøgt og kalfatret ved hjælp fra land, hvorfra der af de lokale myndigheder udstedtes sødygtighedsattest. D. 30. sept. kl. 1530 afsejlede A. fra Sassnitz. Kl. ca. 1900 under en opfriskende NV.-lig brise trængte der vand ind i motorrummet. Der udsendtes radiotelefonisk nødsignal, og et østtysk marinefartøj kom til stede og tog 4 passagerer og et medlem af besætningen om bord. A. søgte nødhavn i Sassnitz, hvortil skibet ankom d. 1. okt. kl. 0130. En undersøgelse viste, at skibets kølevands- og lænsepumpe var defekt, således at vandet løb fra pumpen til lastrummet. Efter stedfunden reparation udstedtes sødygtighedsattest, og d. 3. okt. kl. 1200 afsejlede A. fra Sassnitz. D. 6. okt. kl. 1530 grundstødte A. under en svag NV.-lig brise ved Rønland. D. 8. okt. kl. 0930 kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være lavvande.

255. Ff. MICHAEL GEORGE af Skagen, 38 B.R.T. Bygget 1945. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Egersund med fisk.

Sprunget læk d. 13. nov. i Nordsøen. (309)

Søforklaring i Skagen d. 2. dec.

Kl. ca. 0800, da M.G., der gjorde ca. 7 knobs fart, under en SØ.-lig kuling befandt sig ca. 70 sm. V. af Egerø, satte fartøjet hårdt i søen, hvorefter der trængte søvand ind i lukafet. Motoren stoppedes, og der pumpedes læns, hvorefter sejladsen fortsattes for nedsat fart. Kl. 1130, da M.G. befandt sig 55 sm. V. af Egerø, viste det sig, at fartøjet ikke kunne holdes læns, og der tilkaldtes assistance over radiotelefonen. Kl. 1830 ankom et redningsskib, der ledsagede M.G. mod Egerø. D. 14. nov. om morgenen skyllede en voldsom sø ind over M.G., hvorved der opstod forskellige ovenbords skader. Da skibene befandt sig ca. 10 sm. NV. af Egerø, sattes der pumpemateriel om bord i M.G., der lænsedes. Kl. 1730 ankom skibene til Egersund.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

256. Ff. TROMSØ af Esbjerg, 113 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Sprunget læk d. 19. nov. i Nordsøen; *sunket; forlist*. (307)

Søforklaring i Esbjerg d. 25. nov.

Kl. 2000, da T., der i dagene 12.—15. nov. havde drevet i Nordsøen som følge af dårligt vejr, befandt sig ca. 130 sm. fra Esbjerg, opdagedes det, at der stod vand på dækket under bakken. Det forsøgte at lænse en tank i forskibet, men vandet faldt ikke. D. 20. kl. ca. 0500, da T. befandt sig på 56°47'N., 5°52'Ø., opnåedes radiokontakt med M/S „VESTKYSTEN“ af Thyborøn, som forventede at være fremme ved T. kl. ca. 1100. T.s besætning med undtagelse af føreren gik i gummiflåden, som forstøvedes til T. Lidt senere gik også føreren i gummiflåden, som derefter roedes bort fra T. Kort efter blev T.s besætning taget om bord på et andet skib. T. er senere sunket.

Anm. Ministeriet må antage, at T. har arbejdet sig læk i søen.

MASKINHAVARI

257. M/S SAXO af Nørresundby, 230 B.R.T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra Fur til Brake med molergranulat.

Maskinhavari d. 15. jan. i Nordsøen; *søgt nødhavn*. (19)

Søforklaring i Esbjerg d. 18. jan.

Kl. ca. 0200, da S. under en jævn SØ.-lig brise med høj sø befandt sig ca. 10 sm. N. for E.R. fyrskib, svigtede kølevandet til hovedmaskinens forreste cylinder. Der riggedes nedkøling til, og S. fortsatte for halv kraft mod Esbjerg. Kl. 0900, da S. befandt sig ca. 3 sm. Ø. for VYL fyrskib, sendte Blåvand Radio stormvarsel, hvorfor maskinen beordredes fuld kraft frem. Kl. 1200 var vinden tiltaget til SV.-lig orkan, og da man som følge heraf ikke kunne forvente at få lods, og positionen var usikker, drejedes S. under på en V.-lig kurs. Kl. 1215 blev presenningen på lugeforkanten slået op, og Blåvand Radio orienteredes herom samt om positionen. Kort efter kom redningsskibet „F. V. MORTENSEN“ til stede, og der blev gjort flere forgæves forsøg på at etablere en slæber. En sø slog herunder 3 styrehusvinduer ind. Kl. ca. 1430 ankom bugskibet „ASBJØRN“, og F.V.M. sejlede væk. Det lykkedes heller ikke A. at etablere slæber, og da vinden kl. ca. 1830 var flovet til V.-lig storm, drejedes S. rundt og fulgte efter A. ind over barren. Kl. 1930 ankom S. til Esbjerg.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til maskinhavariet.

258. M/S MIRANDA af Marstal, 285 B.R.T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Den Helder til Poole.

Maskinhavari d. 16. marts i Nordsøen; *søgt nødhavn*. (96)

Søforklaring i Ærøskøbing d. 9. april.

Kl. 0900 afgik M. fra Den Helder og kl. 1900 passeredes under en hård SV.-lig kuling med meget svær sø Goeree fyrskib i en afstand af ca. 8 sm. Kort efter hørtes en banken fra maskinen, der sidst var tilset kl. 1800. En undersøgelse viste, at der i maskinrummet var røg og lugt af brændt metal, ligesom maskinen flere gange var ved at gå i stå. På grund af det hårde vejr fandtes det uforsvarligt at stoppe maskinen, hvorfor kursen blev sat mod Hook v. Holland. Da M. under kursændringen fik søen agter ind, brækkede en sø lufrøret til stb.

olietank. M. drejedes op i søen igen, og hullet blev dækket med presenning, hvorpå rejsen fortsattes. D. 17. marts kl. 0100 toges lods om bord ved Hook v. Holland, og da maskinen gik langsommere og langsommere bestiltes slæbebåd. Da slæbebåden ankom stoppedes maskinen, og kl. 0330 fortøjedes M. på anvist plads i Wilhelminehafen. En undersøgelse viste, at lejerne til cylinder 2 og 4 var brændt sammen, i lejet til cylinder 1 manglede underpanden, og i lyd-potten fandtes ren brændselsolie ud for cylinder 1 og 2.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

259. M/S JUNO af København, 399 B.R.T. Bygget 1962 af stål. På rejse fra Karlstad til Coleraine med træ.

Maskinhavari d. 7. maj i Nordsøen. (140)

Søforklaring i Århus d. 11. juni.

Kl. ca. 0130, da J. under en N.-lig kuling med meget høj sø befandt sig ca. 17 sm. SØ. for Wick, syntes en svag bankelyd fra hovedmaskinens cylinder 4 at forstærkes, hvorfor der lukkedes for brændstofførslen til nævnte cylinder. Olietrykket havde trods hyppig skiftning af filtre ikke kunnet holdes, og samtidig med at der lukkedes for brændstofførslen til nævnte cylinder, blev dennes plejstang slået ud gennem porten, hvorved der skete omfattende skader på maskinen. Over radioen tilkaldtes assistance fra M/S „ROMEO“ af København, som bugserede J. til Wick.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at en bolt i plejstangslejet, som ikke var forsynet med split, har arbejdet sig løs.

260. M/S OTTO PRIESS af Nykøbing Mors, 359 B.R.T. Bygget 1962 af stål. På rejse fra Runcorn til Oxelø Sund.

Maskinhavari d. 18. maj i Nordatlanten. (130)

Søforklaring i Frederikshavn d. 29. maj.

Kl. 1910, da O.P. under en NNØ.-lig kuling med regnbyger befandt sig ca. 4 sm. V. for Dubsgier, mærkedes en voldsom rystelse i skibet, og samtidig faldt maskinens olietryk. Maskinen blev straks stoppet, og det konstateredes, at svinghjulet var ude af balance. Over radioen tilkaldtes assistance, og d. 19. maj kl. 0450 kom MS „SISU“ af København til stede. Kl. 0545 var der etableret slæbeforbindelse med S., men under manøveren drev skibene sammen, og O.P. tørnede med agterpart af stb. bakklædning mod S.s bb. brovinge, hvorved der opstod mindre skader på begge skibe, og slæberen sprængtes. Kl. 1000 var der atter etableret slæbeforbindelse, og bugsering mod Wick, hvortil skibene ankom d. 20. maj kl. 0963. påbegyndtes. En undersøgelse her viste, at krumtapakslen var knækket.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

261. M/S ELFY NORTH af København, 1174 B.R.T. Bygget 1961 af stål. På rejse fra Qutdligssat til Ålborg via Egedesminde og Sdr. Strømfjord med finkul.

Maskinhavari d. 16. juni i Davis Strædet; *søgt nødhavn*. (159)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 17. juni.

Under rejse fra Egedesminde til Sdr. Strømfjord hørtes kl. ca. 0600, da E.N. under en S.-lig kuling med meget høj sø befandt sig på positionen 66°37'N., 54°10'V., nogle knasende lyde fra tandhjulene på den tvungent trukne ferskvandspumpe, som på grund af et tidligere havari, hvorunder tandhjulsdrevet var faldet af, var sat ud af funktion. Maskinen var prøve-kort før afgang fra Qutdligssat, og der havde intet været at bemærke på rejsen fra Qutdligssat til Egedesminde. Maskinen blev straks stoppet, og en undersøgelse viste, at 5 af tandhjulene var svært beskadigede, heriblandt det, der var monteret på hovedmotorens krumtapaksel. Det fandtes uforsvarligt at fortsætte, hvorfor der rekvireredes bugserassistance fra Holsteinsborg. Kl. 1145 ankom M/S „ILIK“ af Holsteinsborg. Vinden var da frisket til stiv til hård kuling med svær sø, og skibet slingrede meget, hvorved ladningen forskubbede sig. En slæbetrosse etableredes, og bugsering mod Holsteinsborg påbegyndtes. Under bugseringen sprang trossen to gange, og det var næsten umuligt at styre skibet efter I. Kl. 1600 ankredes op på Holsteinsborg red. E.N. havde da en slagside på ca. 20 grader.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at nogle tænder på ferskvandspumpens tandhjul er revnet ved det første havari, hvorefter de siden er knækket af og ført med rundt, hvorved de øvrige tandhjul er blevet beskadiget.

262. Ff. ANROVA af Skagen, 47 B.R.T. Bygget 1959 af træ.

Maskinhavari d. 28. juni i Skagen havn. (179)

Søforklaring i Skagen d. 1. aug.

Kl. ca. 1130, da A. efter at have stået på bedding i 10 dage netop var sat i vandet, forsøgte det at starte maskinen. Da dette ved 2 forsøg var mislykket, sattes en startpatron i hver

af de to forreste cylindre. Ved næste forsøg startede maskinen, men den forsatte at øge omdrejningstallet, selv om regulatoren var stillet på tomgang. Der lukkedes for tilgangen til brændstofpumpen, men maskinen øgede fortsat omdrejningstallet og løb løbsk. Efter meget kort tids forløb sprængtes bundrammen og mellemstykket, hvorefter maskinen gik i stå.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til, at maskinen løb løbsk.

263. Ff. ANROVA af Skagen. 47 B.R.T. Bygget 1959 af eg og bøg.

Motorhavari d. 4. juli i Skagen havn. (184)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 11. juli.

Kl. ca. 1100, da A. efter beddingsophold lå fortøjet ved kaj i Skagen havn, blev motoren startet. Herunder løb motoren løbsk, hvorved plejlstangen på forreste cylinder gik ud gennem bundrammen, og motorfundament, forreste stb. brændselsolietank samt nåderne i agterskibet blev en del beskadiget.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til, at motoren løb løbsk.

264. SM. AMIGO af Lemvig. 140 B.R.T. Bygget 1918 af eg. På rejse fra Kalundborg til Ålborg med havre.

Motorhavari d. 4. aug. i Ålborg; *tørnet kaj*. (264)

Søforklaring i Lemvig d. 21. okt.

Da A. skulle gå til kaj i Ålborg, og skruen var sat på bak, opstod der et brud på olie tryk-pumpen til omstyringsaggregatet, hvorefter skibet med roret tørnede imod kajen. Ved påsejlingen blev rorstammen ødelagt.

265. SM. AMIGO af Lemvig, 140 B.R.T. Bygget 1918 af eg. På rejse fra Stettin til Thyborøn med svovl.

Motorhavari d. 29. aug. i Sundet. (264)

Søforklaring i Lemvig d. 21. okt.

Kl. 0200, da A. i stille vejr med tåge befandt sig ca. 4 sm. S. for Drogden, gik motoren i stå og kunne ikke på ny startes. A. blev slæbt til København af et tilkaldt bjærgningsfartøj. En undersøgelse viste, at en ventil i en oliepumpe sad fast, formentlig på grund af snavs.

266. M/S ULLA BARSØE af Åbenrå, 300 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Flixborough til København med stålplader.

Maskinhavari d. 10. oktober i Nordsøen. (261)

Søforklaring i København d. 28. okt.

Kl. 1150, da U.B. under en SSØ.-lig kuling med meget høj sø befandt sig på positionen 54°16'N., 1°51'Ø., gik maskinen, der sidst var tilset kl. 0900, i stå. Maskinen kunne ikke tørnes, og forsøg på at få den startet mislykkedes. D. 11. okt. kl. 0615 blev skibet af en tilkaldt slæbebåd taget på slæb til Grimsby, hvortil skibene ankom kl. 2300. En undersøgelse her viste, at den forreste halvdel af koblingen sad fast, og at skruerakslen sad fast i stævnrøret på grund af manglende smøring.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

267. Ff. GEORG PERLE af Esbjerg, 50 B.R.T. Bygget 1946 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

Maskinhavari d. 18. okt. i Nordsøen. (256)

Søforklaring i Frederikshavn d. 24. okt.

Efter at G.P. under fiskeri på Fladen grund havde foretaget 3—4 slæb, begyndte maskinen at gå ned i omdrejninger. Trawlet bjærgedes, og maskinen beordredes fuld kraft frem i ca. 1/2 time, hvorunder den fungerede normalt, men da G.P. påny påbegyndte slæbning af trawl, aftog omdrejningerne atter. Kl. ca. 1200 sattes kursen mod Skotland for reparation, men under sejladsen opstod der atter vanskeligheder med maskinen, og efter at den kl. 1800 havde været stoppet for eftersyn, viste det sig umuligt at få den igang, hvorfor der rekvireredes bugser-assistance. D. 19. okt. friskede vinden til SØ.-lig storm, og da batterierne var opbrugt, sendtes kl. ca. 1940 nødraketter. Kl. 2020 ankom M/S „BELLATRIX“ af Frederikshavn, der tog G.P. på slæb til Frederikshavn, hvortil skibene ankom d. 22. okt.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

268. M/S FUENO af Odense, 296 B.R.T. Bygget 1965 af stal. På rejse fra Caen til København med jerntråd.

Motorhavari d. 7. nov. i Nordsøen. (290)

Søforklaring i København d. 19. nov.

Kl. 2313, da F. under en hård ØNØ.-lig kuling med byger og meget svær sø befandt sig

på positionen 53°59'N., 8°14'Ø., gik motoren i stå. Da gentagne forsøg på at starte motoren mislykkedes, ankredes der op, og bugserassistance tilkaldtes. D. 8. nov. kl. 0240 ankom M/S „ATLAS“ af Hamburg, der tog F. på slæb til Brunsbüttelkoog, hvortil skibene ankom kl. 1200.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at kølevand er trængt ind i cylindrene på grund af en utæthed ved fordelersflangen mellem turbolader og udstødningsmanifold.

ANDRE HAVARIER

269. Ff. BERLINGA af Hirtshals, 100 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På fiskeri i Nordsøen.

Beskadiget trawl d. 5. jan. i Nordsøen. (20)

Politirapport dat. Egersund d. 6. jan.

Kl. ca. 1430, da B. sammen med Ff. „JUBI“ af Hirtshals var beskæftiget med slæbning af et trawl på 58°06'N., 5°05'Ø., ca. 35 sm. VSV. af Egersund, sprængtes den nederste trawlwire af ukendt årsag. B. blev derefter i ca. 30 minutter slæbt S.-over i den øverste trawlwire, indtil norsk U-båd S.309 dykkede ud, hvorved den øverste trawlwire spængtes. B. søgte ved brug af VHF-radiotelefon forgæves kontakt med U-båden.

270. Ff. FLEMMING af Esbjerg, 20 B.R.T. Bygget 1912.

Ekspllosion om bord d. 9. jan. i Esbjerg havn. (70)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 9. jan. Søforklaring i Esbjerg d. 5. marts.

D. 8. jan. om eftermiddagen, da F. lå fortøjet i Esbjerg havn, tændtes i motorrummet en transportabel gasvarmeovn, der med slange var tilsluttet en agten for styrehuset anbragt gas flaske. D. 9. jan. kl. ca. 7 ville føreren af F. tænde sin pibe, medens han stod på øverste trin af motorrummets trappe. Herunder indtraf en kraftig eksplosion, hvorved føreren blev slynget op i luften og faldt ned på agterdækket, hvorved han pådrog sig mindre kød- og brandsår samt en brækket ankel. Efter eksplosionen udbrød der brand i maskinrummet, og under slukningsarbejdet, der udførtes af Falck, eksploderede fartøjets 6 kg CO₂ ildslukker. Ved eksplosionen blev dækket revet op til foran for lastlugen. Lastlugen og flere stykker af dækket bortsprængtes, og styrehuset væltede skråt ned i maskinrummet.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes, at det omhandlede gasanlæg, der ikke var godkendt, er gået ud, hvorefter maskinrummet er blevet gasfyldt. Da føreren senere strøg en tændstik i maskinrummet, er gassen eksploderet.

271. SM. Kjærenæs af Allinge, 150 B.R.T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Køge til Gdansk i ballast.

Havareret d. 13. jan. i Køge bugt. (16)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 19. jan.

Kl. ca. 1200 afgik K. fra Køge, hvor der i havnen lå en del is, som kun passeredes med besvær. Efter at have passeret havneudløbet konstateredes det, at skibet ikke længere lystrede roret, hvorfor der kl. 1700 ankredes op. En undersøgelse viste, at rorsstammen var bøjet og vredet så meget, at kilen i rorsstammen var ude af indgreb med den tilsvarende not i rorpinden. Desuden var rorbladet bøjet flere steder, og det ene af skruebladene var bøjet på den yderste tip. K. slæbtes næste dag til Køge.

Anm. Ministeriet må antage, at havarierne skyldes K.s forcering af isforekomsterne.

272. M/S SUSANNE JØRS af Marstal, 300 B.R.T. Bygget 1963 af stål. På rejse fra Par til Frederiksstad med china clay.

Havari d. 15. jan. i Nordsøen. (18)

Søforklaring i Esbjerg den 19. jan.

Kl. ca. 1130, da S.J. under en orkanagtig VSV.-lig storm med svær sø befandt sm 45 sm. SV.t.V. af E.R. fyrskib, besluttedes det at dreje skibet under. Farten blev nedsat til 2 knob, hvorefter roret blev lagt bb. Under drejningen ramtes skibet af en kraftig sø og krængede hårdt stb. over. Da S.J. blev liggende med ca. 300 slagside til stb., udsendtes nødmelding over radioen. Efter flere forgæves forsøg lykkedes det kl. ca. 1500 at bjærge skibets styrmand om bord i en helikopter. Efter at flere skibe var kommet til assistance, blev den øvrige besætning – 3 mand – samt en passager kl. ca. 2300 bjærget om bord i en helikopter. S.J. blev senere taget på slæb af et bjærgningsfartøj og bugseret til Esbjerg.

Anm. Sagens behandling er ikke afsluttet.

273. Ff. BRANDUR SIGMUNDARSON af Torshavn, 1036 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På fiskeri i farvandene ved Grønland.

Havareret d. 27. jan. i Godthåbsfjorden. (361)

Søforklaring i Torshavn d. 30. jan. 1969.

Kl. ca. 1900, da B.S. under en hård NØ.-lig kuling havde søgt læ i Godthåbsfjorden og var kommet tilstrækkelig lang ind i fjorden, beordredes maskinen bak. Maskinen kunne imidlertid ikke bringes til at bakke, og en undersøgelse viste, at der var kommet en wire i skruen. Af et nærliggende fartøj blev B.S. holdt op mod vinden, og ved at tørne skruen langsomt, samtidig med at der halede hjem på wiren, lykkedes det efter ca. 1/2 times forløb at få wiren klar af skruen.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

274. M/S BOGATYR af København, 8931 B.R.T. Bygget 1958 af stål.

Ekspllosion om bord d. 28. jan. i Moji havn. (34)

Søforklaring i Osaka d. 2. feb.

Kl. 0300, da B. lå fortojet i Moji havn, forsøgtes det at starte en af skibets hjælpemotorer ved hjælp af en flaske CO₂ fra CO₂-anlægget. Herunder indtraf en eksplosion, hvorved maskinchefen, 1. maskinmester og 3. maskinmester pådrog sig forbrændinger i hovedet samt på halsen og armene.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes, at den pågældende CO₂-flaske indeholdt ilt.

275. M/S GUNHILD TORM af København, 9261 B.R.T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra San Pedro til Yokohama med kobberkoncentrat.

Havareret i feb. i Stillehavet. (93)

Søforklaring i Yokohama d. 15. marts.

Den 7. febr., da G.T. under en VNV.-lig kuling med meget høj sø befandt sig i Stillehavet, svigtede styremaskinen på grund af et kabelbrud. Et nødkabel blev tilrigget, og herunder opdagedes det, at der stod vand i tonnagebrønden og i 5-lasten, og lænsning påbegyndtes. D. 9. feb., da tonnagebrønden var læns, konstateredes brud på en sanitærledning i tonnagebrønden. Der lænsedes fortsat fra 5-lasten, men lænsningen vanskeliggjordes af ladningen. D. 10. feb. kl. 1610 konstateredes brud på tunnelen i nr. 5 underlast. En blanding af vand og koncentrat strømmede ind i tunnelgangen. Det forsøgtes at tætte bruddet, men kl. 2030 brød afstivningen sammen. Lænsning fra tunnelen påbegyndtes, men d. 12. feb. kl. 1030 steg vandet i tunnelen hurtigt, og den vandtætte dør måtte lukkes. D. 14. feb. kl. 2150 kom G.T. under bugsering mod Yokohama, hvortil det ankom d. 22. feb. kl. 1112. Efter udlosningen konstateredes meget omfattende tæringsskader i lastrummet.

Anm. Ministeriet må antage, at vandet i tonnagebrønden og 5-lasten er strømmet ind gennem en knækket sanitærledning og et tærehul i ledningen.

276. M/S H. I. Krøyer af Svendborg, 299 B.R.T. Bygget 1962 af stål. På rejse fra Arendal til Weston Point med talkum og feltspat.

Ekspllosion ombord d. 9. marts i Nordsøen; *forlist; 1 omkommet*. (67)

Søforklaring i København d. 21. marts.

Kl. 0000 passeredes Sule Skerry fyr under en jævn NV.-lig brise med høj sø. Kl. 0050 indtraf pludselig en voldsom eksplosion i agterskibet. Ved eksplosionen blev en pladerang ud for apteringen på hoveddækket i stb. side slået ud i en længde af ca. 7 m, apteringen blev raseret, en trappe i apteringen, der var placeret midtskibs agten for maskincasingen, blev blæst væk, og der opstod brand i apteringen. Hovedmotoren fortsatte med at gå efter eksplosionen. Bådedæk og poopdæk blev bulet, og der opstod hul i begge sider af skorstenen ved ventilationsristen. Umiddelbart efter eksplosionen fandtes dæksdreng Karl Erik Harald Hansen af Kastrup liggende livløs i sit kammer under en tonnagelem. Den voldsomme ild forhindrede de øvrige besætningsmedlemmer i at redde den pågældende. Da ilden hurtigt bredte sig, forlod den tilbageværende del af besætningen — ialt 4 mand — kl. 0055 skibet i en gummiflåde. Kl. 0215 sank skibet. D. 10. marts kl. 0520 blev de skibbrudne taget om bord i et andet skib.

Anm. Se side 81 under 19. juli.

277. M/S ERIK SIF af København, 500 B.R.T. Bygget 1961 af stål. På rejse fra København til Limerick med træ.

Mistet dækslast d. 12. marts i Kattegat. (80)

Søforklaring i Frederikshavn d. 15. marts.

Kl. 0340 passerede E.S. under en jævn N.-lig brise med moderat sø Læsø N. fyrskib, hvorefter der styredes rv. 308°. Kl. ca. 0400 begyndte skibet at krænge til bb. Motoren stoppe-

des, og skibet drejedes til vinden. Da krængningen var blevet mere end 20° og stadig tiltog, kastedes dækslastsurringerne los, og ca. 50 planker faldt over bord. Kl. 0840 blev E.S. taget på slæb af et andet skib, og kl. 1100 ankom skibene til Skagen Red. Slagsiden var da 45°.

Anm. Sagens behandling er ikke afsluttet.

278. Ff. LYØ af Hirtshals, 49 B.R.T. Bygget 1944. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hirtshals.

Havareret d. 9. maj i Nordsøen. (127)

Søforklaring d. 20. maj i Hirtshals.

Kl. 0900, da L. befandt sig ca. 135 sm. V. for Hirtshals, opdagedes det, at fangsten, der fyldte hele lastrummet og var i gæring, havde sprængt en mindre del af agterskottet ind til motorrummet. Fiskene i motorrummet fjernedes, men efterhånden blev tilstrømningen af fisk til motorrummet så voldsom, at motoren måtte stoppes og hjælp tilkaldtes over radioen. En mindre lækage, som tidligere var opstået i rorkisten, øgedes, efterhånden som ladningen skred agterover i fartøjet. Kl. ca. 1230 fik L. en lænsepumpe om bord fra en helikopter og fik senere assistance fra et redningsskib og et andet fiskefartøj. D. 10. maj kl. 1015 ankom L. til Hirtshals.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

279. M/S STACIA SMITS af Sønderborg, 499 B.R.T. Bygget 1967 af stål.

Havareret d. 16. maj i Skien havn. (150)

Søforklaring i Køge d. 12. juni.

Under indladning af woodpulp på dæk i Skien havn greb et slæng fast i skibet, hvorved dette krængedes ca. 30° ind mod kajen. Slagsiden voksede, og der trængte vand ind gennem køjerne i mandskabsapteringen. Der sattes ekstra fortøjninger i land, og ved at lempe en del af dækslasten over bord lykkedes det at rette skibet op.

Anm. Sagens behandling er ikke afsluttet.

280. Ff. ALBERT af Tvøroyri, 149 B.R.T. Bygget 1889 af eg. På rejse fra Torshavn til Grønland.

Havareret d. 25. maj i Davis Strædet; *forladt i søen*. (151)

Søforklaring i Tvøroyri d. 10. juni.

Kl. 0600, da A. under en let NNØ.-lig brise med svær dønning befandt sig på positionen 60°30'N., 52°10'V., var der overalt storis i sigte. Kl. 0930 fandtes en åbning mod NV., og A. kom i isfrit farvand, men 2 timer senere var der atter storis overalt. Kl. 1330 observeredes åbent vand mod NV. med enkelte smalle åbninger i iskanten. Kl. 1400, da A. var ved at passere en åbning, trak isen sammen om skibet, og skruen blev slået i stykker. Der sattes sejl og hængtes fendere ud for at skåne skibet. Dønningen voksede imidlertid og skibet fik flere hårde stød og begyndte at lække for og agter. Kl. 1430 udsendtes nødsignal. Vinden tog til og skibet arbejdede voldsomt, og stykker af stævn og køl blev revet af og flød omkring skibet. Kl. 1850, da A. var begyndt at komme ud i tyndere is, ankom norsk M/S „LAMAS“, og ved hjælp af A.s båd overførtes besætningen — 3 mand ad gangen — til L. Kl. 2040, da vinden var tiltaget til NNØ.-lig kuling, og A. tilsyneladende var totalt vrage, forlod de sidste skibet i L.s båd, idet A.s båd ved sidste tur kom ind under skibene og gik tabt, da disse stødte sammen. Lugerne var forinden fjernet, for at hindre at A. skulle holde sig flydende og derved blive til fare for sejladsen. Kl. 2145 forlod L. stedet. A. flød da stadig, men tilsyneladende tungt. D. 27. maj ankom L. til Færingehavn, hvor A.s besætning blev landsat.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

281. M/S ANNETTE S. af Svendborg, 499 B.R.T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Nanortalik til Julianehåb.

Havareret d. 17. juni ved Grønlands S.-kyst. (193)

Rapport fra føreren dat. 25. juni.

Kl. 1250, da A.S. under en let skiftende brise befandt sig i storisen ca. 0,2 sm. S. for Kamajarmitut tørnede skibet under manøvrer i isen med agterenden mod en isflage. Da A.S. var klar af isen, mærkedes kraftige vibrationer, når maskinen gik halv kraft frem, og rejsen fortsattes derfor med maskinen gående langsomt frem. D. 18. juni kl. 2200 ankom A.S. til Julianehåb, hvor det konstateredes, at det ene skruerblad var stærkt beskadiget.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

282. SM. RANDI af Grenå, 85 B.R.T. Bygget 1914 af træ. På rejse fra Esbjerg til Helgoland med grus.

Havareret d. 18. juni i Nordsøen; *søgt nødhavn*. (161)

Søforklaring i Esbjerg d. 26. juni.

Kl. ca. 0100, da R. under en svag SV.-lig brise med tåge og S.-gående strøm befandt sig ca. 3 sm. N. for bøje 9 i Esbjerg—Elben ruten, hørtes et brag om bb., og der mærkedes et kraftigt stød i skibet samtidig med, at alt lys gik ud. Da sikringerne var skiftet, fungerede lyset atter, men en undersøgelse viste, at der trængte vand ind i maskinrummet. Kursen blev lagt om, og medens der lænsedes med maskin- og håndpumpe sejlede tilbage mod bøje 10, hvor man kl. 0030 havde passeret en trawler. Ved bøje 10 mindskedes farten så meget, at skibet næsten lå stille. Kl. 0700 lettede tågen, og i en afstand af ca. 300 m sås hollandsk Ff. „KÖNING JULIANE“, der anmodedes om bugserassistance til List, idet vandet i maskinrummet trods fortsat lænsning steg. Kl. 0800 gik maskinen i stå, og da slæberen ud for List havn kortedes op, tørnede R. med stævnen mod K.J.s bb. side, hvorved stævnen trykkes ind. Kl. 0830 fortøjedes i List og der rekvireredes pumpeassistance fra land.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

283. SM. ARCTIC VENTURE af Godthåb, 100 B.R.T. Bygget 1944 af eg.

Havareret d. 3. aug. ved Grønlands V.-kyst; *søgt nødhavn*. (234)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 13. sept.

Kl. ca. 1000, da A.V. under en SØ.-lig brise med dønning befandt sig ud for Grønlands V.-kyst, begyndte isen at pakke sammen. Motoren blev stoppet, og lidt senere lå skibet fast i isen. Kl. ca. 1300 begyndte isen at spredes. Herunder kæntrede et stort stykke is og ramte skibets agterende. Da man lidt senere kobledde skruen til, viste det sig, at skibet ikke kunne styres. En undersøgelse viste, at skibet havde mistet roret. Kl. 1330 blev der via radiostationen i Frederikshåb tilkaldt assistance fra skibe i nærheden, og kl. ca. 2400 blev A.V. taget på slæb af M/S „KUNUNGUAK“ af København og slæbt ind til Grønnedal, hvortil skibene ankom d. 4. aug. kl. ca. 0700. Under bugseringen opstod der forskellige skader på skroget, og ved en dykkerundersøgelse i Grønnedal konstateredes det, at skibet havde mistet roret, at rorstammen var bøjet forefter, samt at begge skrueblade havde mistet ca. 50 % af skruebladsarealet.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

284. Ff. BIRGIT af Skagen, 20 B.R.T. Bygget 1962. På fiskeri i Nordsøen.

Havareret d. 10. aug. i Nordsøen. (210)

Søforklaring i Frederikshavn d. 30. aug.

Kl. ca. 1330, da B. befandt sig på positionen 58°02'N., 0°35'Ø. og netop havde påbegyndt slæbning af trawlet, mærkedes det, at redskabet ikke stod rigtigt i søen, hvorfor indhivning af de 275 fv. lange wirer påbegyndtes. Da der var hevet ca. 150 fv. ind, mærkedes et kraftigt ryk i trawlet, og da B. derefter blev slæbt over agterenden med en fart af 2–3 knob, formodedes det, at en u-båd havde fået hold i trawlet. Efter 10 minutters forløb mindskedes trækket, og der blev hevet endnu 50 fv. wire ind, hvorefter slæbningen over agterenden fortsatte i ca. 10 minutter med en fart af 3–4 knob. Under en ny pause blev der hevet yderligere ind på trawlet, således at skovlene kom op i daviderne, hvor de fastgjordes med kæde. Slæbningen over agterenden fortsattes nu med en fart af ca. 5 knob, men efter 10 minutters forløb drejede den formodede u-båd til siden, og da trækket nu kom på daviderne, krængede B. over og kom til at ligge på tværs af slæberetningen. Herved kom der et så voldsomt pres på trawlet, at det sprængtes og kom fri, hvorefter resterne kunne hives hjem. Ved slæbningen blev halvdelen af det ene skrueblad revet af. Den formodede u-båd blev ikke identificeret.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

285. M/S ERIK SIF af København, 500 B.R.T. Bygget 1961 af stål. På rejse fra Archangel til Beverwijk med træ.

Havareret og sat på grund d. 13. sept. i Archangel havn. (266)

Søforklaring i København d. 1. nov.

Kl. 1710 afgik E.S., der skulle give plads for et andet skib, med en ganske let stb. slagside fra kaj ved savmølle nr. 24 for at gå til Archangel for udklarering. Skibet var endnu ikke søklart, og dækslasten kun delvis surret. Ved passage af en skarp drejning i floden krængede skibet hårdt stb. over, hvorved dækslasten begyndte at skride, og vandet strømmede ind af 2 åbentstående køjjer i motormandens kammer. På grund af vandtrykket var det ikke muligt at lukke køjerne indefra, og forsøg på at stoppe vandindstrømningen udefra mislykkedes. For at rette skibet op fyldtes bb. 1-tank. Flodsiderne var pakket med tømmer, hvorfor det ikke var muligt at sætte skibet på grund. Kl. 1840 stoppedes maskinen, og skibet drev videre med strømmen. Kl. 1850 fortøjedes på siden af et andet skib, og der rekvireredes bjærgningsbåd, som var fremme kl. 2000, hvorpå lænsningen påbegyndtes, dog kun med ringe effekt. D. 14. sept. kl. 0100 forlod en del af besætningen skibet, og kl. 0600, da skibet kun flød på dækslasten, gik resten fra borde. Kl. 1600 slæbtes skibet ud og sattes på grundt midt i floden, hvorefter dæks-

lasten lossedes. D. 23. sept. kl. 1400 var dækslasten losset og lænsning af maskinrum tilendebragt, hvorpå skibet forhalede til kaj, hvor vandet drænedes ud af maskine og dækkspil. D. 4. okt. afgik E.S. under bugsering til Beverwijk.

Anm. Sagens behandling er ikke afsluttet.

286. SM. ELSE GITTE af København, 149 B.R.T. Bygget 1920 af stål. På rejse fra Larvik til Næstved med papirmasse.

Mistet dækslast d. 21. sept. i Skagerrak; *søgt nødhavn*. (239)

Søforklaring i Faxø d. 10. okt.

D. 20. sept. afgik E.G. fra Larvik med ca. 230 tons papirmasse, hvoraf 75 tons var anbragt på dækket, forsvarligt surret og overdækket med 6 presenninger. Natten til d. 21. sept. friskede vinden til stiv SØ.-lig kuling, hvorefter skibet tog vand over dækslasten, og der opstod slagside til bb. For at rette skibet op flyttedes nogle papirballer fra bb. til stb. side, men herved opstod stb. slagside. Det forsøgte at læns med motorpumpen, men da slagsiden nu var ca. 30°, og sugerøret var anbragt midtskibs, lykkedes dette ikke. Da slagsiden var øget til 40°, og vandet stod højt i stb. side, uden at det var muligt at pumpe læns, kastedes ca. 50 papirballer over bord. Skibet rettede sig derefter op, og der blev pumpet læns, hvorefter E.G. anløb Frederikshavn. Ved ankomsten hertil undersøgte skibet, men ingen lækage blev fundet.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til, at der trængte vand ind i lastrummet.

287. Ff. PORKERISNES af Porkeri, 280 B.R.T. Bygget 1963 af stål. På rejse fra Våg til Klaksvik.

Havareret d. 25. sept. ved Færøerne. (274)

Søforklaring og søforhør d. 26. sept. i Våg.

Kl. 1715 afsejlede P. fra Våg. Straks efter svigtede styremaskinen, og P. ankredes op. Styremaskinens olietrykssystem udluftedes, og ny olie påfyldtes, hvorefter rejsen fortsattes. Da Klettabuga var passeret, svigtede styremaskinen på ny. Det blæste nu en stiv SØ.-lig kuling med meget høj sø. Kl. 1940 tilkaldtes hjælp over radiotelefonen, og kl. 2000 blev P. taget på slæb af et fiskefartøj. Kl. 2030 kom endnu et fiskefartøj til assistance. Senere fik det ene fiskefartøj slæbetrossen i skruen og tørnede flere gange mod P.s bb.s bov, hvorved der opstod en indtrykning i klædningen. D. 26. sept. kl. 0100 blev P. indbragt til Våg. Under bugseringen beskadigede slæbetrossen en støtte i bb. side.

Anm. En undersøgelse har vist, at stemplerne i styremaskinen var beskadiget.

288. M/S ARTIC EXPLORER af Godthåb, 269 B.R.T. På rejse fra Prins Christianssund til Sørvåg.

Havareret d. 4. okt. i Atlanterhavet. (272)

Søforklaring i Klaksvik d. 25. okt.

Kl. ca. 0700, da A.E. under en ØNØ.-lig storm med overordentlig svær sø lå underdrejet ca. 158 sm. fra Prins Christianssund, rantes skibet af en svær sø, som rev 1 luftventil og skibets redningsbåd bort. Lugesurringerne sprængtes, og styrehuset beskadigedes. Samme dag kl. ca. 2100 rantes skibet atter af en svær sø, som beskadigede lønningen og skanseklædningen i bb. side agten for bakken. To mindre både, som stod på 1-lugen, blev knust. D. 13. okt. ankom skibet til Keflavik.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

289. M/S BIRTHE BROEN af Assens, 385 B.R.T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Lübeck til Gdansk.

Vand i maskinrummet d. 14. nov. i Østersøen. (296)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 16. nov. Søforklaring i Assens d. 21. nov.

Under afprøvning af hjælpemotor og ballastpumpe viste det sig umuligt at få motor og pumpe til at fungere. Det fandtes uforvarligt at fortsætte rejsen med kun hovedmotorens tvunget trukne pumpe i brugbar stand. B.B. befandt sig ca. 3,5 sm. N. for Dornbusch fyr, og kursen ændredes mod Assens. Kl. 1240 opdagedes vand i maskinrummet. Den tvungne trukne pumpe virkede først efter rensning. Da motoren gik med nedsat omdrejningstal, havde pumpen ringe effekt. Vandet steg fortsat, og for at undgå ødelæggelse af motor og akselgenerator stoppedes motoren. Alle søventiler lukkedes, og der rekvireredes bugserassistance; samtidig påbegyndtes lænsning med pøse. Kl. 2040 blev B.B. taget på slæb af et fiskefartøj mod Gedser. Et andet fiskefartøj, der var sendt ud med pumpemateriel til B.B., nåede først frem til skibet kort uden for Gedser, og dette fartøj hjalp derfor med til at bugser B.B. i havn, hvorefter pumpemateriellet ved ankomsten d. 15. nov. kl. 0100 overførtes til B.B.

Anm. Ministeriet må antage, at vandindtrængningen skyldes, at en ventil, der havde

forbindelse til røret fra sanitær-søventilen, og som plejede at være lukket, var åben, således at vandet kunne løbe fra sanitær-søventilen over denne ventil til ventilkasse og derfra gennem slamkisten til maskinrummet.

290. M/S KARGIT BAGENKOP af København, 299 B.R.T. Bygget 1967 af stål.

Havareret d. 15. nov. i Emden havn. (310)

Søforklaring i Emden d. 30. nov.

Under fyldning af stb. bundtank nr. 2 trykkes tanktoppen op, og tankbund og bundstokke deformeredes, ligesom der opstod en lækage ved en af bundstokkene.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at luftrøret til tanken fejlagtigt var ført igennem denne og udmundede i centertanken, samt at et kombineret pejle- og luftrør til tanken havde været lukket under fyldningen.

291. M/S CONCORDIA af København, 3499 B.R.T. Bygget 1964 af stål. På rejse fra Chemainus, Oregon til Genua med træ.

Havareret, mistet dækslast d. 21. nov. i Atlanterhavet. (332)

Søforklaring i Genua d. 19. dec.

Kl. 1123, da C. under en stiv NØ.-lig kuling med meget høj sø befandt sig på 14°37'N., 95°00'V. slog en svær sø ind over skibet, hvorved en del af dækslasten på luge nr. 3 blev revet over bord. Dækslasten på luge nr. 3 og 4 forskubbedes, og skibet fik svær slagside til stb. Endvidere opstod svære skader på skanseklædningen på agterdækket om stb. En del af dækslasten på luge nr. 3 kastedes over bord.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

292. M/S EVA THOLSTRUP af Esbjerg, 500 B.R.T. Bygget 1958 af stål.

Ekspllosion om bord d. 25. nov. på Lissabon Red; *1 omkommet*. (292)

Søforklaring i Lissabon d. 26. nov.

Kl. ca. 1915, da E.T. befandt sig på Lissabon Red, gik overstyrmand Bent Oluf Harknes sammen med ungmanden hen på bakken for at gøre klar til opankring af skibet. Kl. 1920 sluttede overstyrmanden, der stod på lugen til motorrummet, strømmen til ankerspillet for at afprøve dette. I samme øjeblik indtraf en voldsom eksplosion, hvorved lugedækslet gav efter, og overstyrmanden slyngedes over bord. Kl. 1925 sattes ankrene. Kl. ca. 1930 blev overstyrmanden, der var livløs, bjærget og bragt til hospitalet, hvor det konstateredes, at han var afgået ved døden. Ved eksplosionen opstod en kraftig brand i forskibet. Kl. 1945 var branden slukket.

Anm. Sagens behandling er ikke afsluttet.

293. M/S JENS WAL af Køge, 199 B.R.T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Arendal til København med stykgods.

Havareret d. 21. dec. i Skagerrak; *søgt nødhavn*. (353)

Søforklaring i Århus d. 6. feb.

Kl. ca. 0420, da J.W. under en S.-lig storm med høj sø befandt sig ca. 16 sm. N.20°Ø. for Skagen, gik maskinen i stå, og det viste sig ikke muligt at tørne skruen. Kl. ca. 0930 kom et over radioen tilkaldt redningsskib til stede og tog J.W. under bugsering til Frederikshavn, hvortil skibene ankom kl. 1800. En undersøgelse viste, at en nylontrosse, som havde ligget på bakken, og hvis ene ende var fastgjort til en pullert, var skyllet over bord og kommet i skruen.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

BRAND

294. Ff. PAITA af Skagen, 50 B.R.T. Bygget 1962 af eg, bøg og fyr.

Brand om bord d. 18. jan. i Skagen havn. (21)

Politirapport dat. 18. jan. Søforklaring i Skagen d. 22. jan.

Kl. ca. 0500, da P. uden besætning om bord lå fortøjet ved pier IV i Skagen havn, opdagedes det, at der var udbrudt brand ved det i motorrummet installerede centraloliefy. Redningskorpset blev tilkaldt og slukkede ilden. Ved branden opstod der skader på spanter i motorrummet samt på skoddet mellem motorrum og lukaf.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

295. M/S ANDROS af København, 1810 B.R.T. Bygget 1954 af stål. På rejse fra København til Kolding med stykgods.

Brand om bord d. 22. feb. i Kattegat. (63)

Politirapport samt rapport fra statens skibstilsyn dat. 23. feb. Søforklaring i Århus d. 28. feb.

Kl. ca. 2300, da A. befandt sig i nærheden af Kattegat SV. fyrskib, opdagedes det, at der trængte røg op fra nr. 4 lastrum, hvis ladning bestod af tekstiler i baller m.m. Maskinen, der gik fuld kraft frem, beordredes meget langsomt frem, og der lukkedes tæt til lastrummet, hvorefter et CO₂-batteri tilsluttedes. D. 23. feb. kl. ca. 0630 forøjedes skibet i Kolding, hvor brandvæsenet fra land var klar til at slukke branden. Lugen åbnedes, men på grund af kraftig røgudvikling, skalkedes lugen atter, og der tilførtes mere CO₂. Et nyt forsøg kl. 1300 forløb på samme måde. D. 24. feb. kl. 1000 lykkedes det at trænge ned i rummet, og branden blev slukket.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke, at branden skyldes uforsigtighed ved svejsearbejde eller tobaksrygning.

296. Ff. GLOTTIN' af Vestmanna, 31 B.R.T. Bygget 1946 af træ.

Brand om bord d. 23. feb. i Atlanterhavet. (89)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 23. feb.

Kl. 0030, da G. befandt sig ca. 2 timers sejlads fra Midvåg, opdagedes det, at der trængte røg op fra maskinrummet. En undersøgelse viste, at der var opstået brand i træværket omkring udstødsrøret. Det forsøgtes at slukke med håndslukkere, men da ilden havde bredt sig bag olietanken, sattes kursen mod Midvåg. Ved ankomsten hertil kl. 0200 kom brandvæsenet fra land til stede og slukkede branden. Ved branden blev G. stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes dårlig isolering af udstødsrøret.

297. M/S SAMOA af København, 6239 B.R.T. Bygget i 1953 af stål.

Brand om bord d. 2. marts i Seattle havn; *1 mand omkommet*. (103)

Søforklaring i London d. 22. april. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 8. maj.

Kl. ca. 2200, medens S. lå i Seattle havn, opdagedes røg i officerapteringen, der er beliggende under brodækket. Alarmklokken sattes i funktion, og brandvæsenet alarmeredes. Branden bredte sig hurtigt og voldsomt og blev bekæmpet med skibets brandslukningsmidler samt af brandvæsenet fra Seattle, der ankom med stor udrykning. Det forsøgtes forgæves at trænge ind i maskinchefens soverum, hvor maskinchef Poul Lundius af Herlev antoges at opholde sig. Maskinchefen blev senere af brandvæsenets røgdykkere fundet død på sit kammer. Døden syntes at skyldes røgforgiftning. Kl. 2230 var branden slukket.

Anm. Ministeriet kan ikke på det foreliggende grundlag udtale sig om årsagen til branden.

298. Ff. TOGO af Esbjerg, 35 B.R.T. Bygget 1943 af eg.

Brand om bord d. 12. marts i Esbjerg havn; *1 mand omkommet*. (79)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 12. marts. Søforklaring i Esbjerg d. 18. marts.

Kl. ca. 0000, da T. lå forøjet i Esbjerg havn, udbrød der brand i lukafet, hvor et besætningsmedlem lå og sov. Det forsøgtes at slukke med skumslukkere, men først da brandvæsenet kl. 0003 kom til stede, blev ilden slukket, og det pågældende besætningsmedlem reddet ud og bragt til sygehuset. Ved ankomsten hertil var den pågældende død af sine forbrændinger. Ved branden blev hele lukafet ødelagt.

Anm. 1. Den omkomne var: fisker Leth Abel Peter Hans Lyberth af Sukkertoppen.

Anm. 2. Ministeriet kan ikke udelukke, at branden skyldes antændelse af noget tøj, som var hængt til tørre tæt ved en i fartøjets lukaf abragt olieovn, samt at gas, som gennem en åbentstående hane er strømmet ud i lukafet, har medvirket til, at branden fik et så voldsomt forløb.

299. Ff. GERTH KRISTIAN af Godhavn, 24 B.R.T. Bygget 1962 af eg.

Brand om bord d. 21. marts ved Grønlands V.-kyst. (138)

Politirapport dat. 19. april. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 13. maj.

Om eftermiddagen, da G.K. i stille, klart vejr lå forøjet i storisen udfor Karkaliak, skulle motoren røres. Da søventilen til kølevandet var frosset, forsøgtes det at optø ventilen ved hjælp af en gasblæselampe. Under arbejdet hermed antændtes en gummislange, der forbandt søventilen med et afløb. Det forsøgtes at slukke branden ved hjælp af skumslukkere, men kort efter stod hele motorrummet i flammer. Da det viste sig umuligt at slukke branden, tilkaldtes brandvæsenet fra land. Kl. ca. 2000 var branden slukket. Ved branden skete der betydelig skade på agterskibet.

Anm. Årsagen til branden fremgår af det ovenfor anførte.

300. Ff. OLAVUR HALGI af Fuglefjord, 792 B.R.T. Bygget 1959 af stål.

Brand om bord d. 18. april i Esbjerg havn. (108)

Politirapport dat. 18. april. Søforklaring i Esbjerg d. 24. april.

Kl. ca. 0020, da O.H. lå fortøjet ved kaj i Esbjerg havn, opdagedes brand i officersmessen. Brandvæsen fra land blev tilkaldt samtidig med, at slukning med håndslukkere blev påbegyndt. Kl. ca. 0055 var ilden slukket. Ved branden skete der nogen skade på aperaturen.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes uforsigtighed med tobaksrygning i køjen.

301. Ff. JANGA af Årøsund, 20 B.R.T. Bygget 1942. På rejse fra Esbjerg til Årøsund.

Brand om bord d. 6. juni i Lillebælt; *forlist*. (149)

Søforklaring i Åbenrå d. 12. juni. Politirapport dat. 4. juli.

Kl. ca. 0345, da J. med en fart af ca. 7 knob var for N.-gående i Lillebælt, opdagedes det, at der var tæt røg i maskinrummet. Maskinen blev stoppet, og ved hjælp af en spuleslange fra et medsejlende fartøj forsøgte det forgæves at slukke med vand gennem maskinskyldet. Herunder slog flammer op fra maskinrummet, og kort efter havde ilden bredt sig til styrehuset, hvorefter J. af det andet fartøj slæbtes mod land og ankredes op ca. 1 sm. fra kysten SØ. for Traneodde fyr. Da ilden stadig bredte sig, måtte besætningen gå om bord i det ledsagende fartøj, hvorfra det atter forsøgte at slukke, men kl. ca. 0700 sank J.

Anm. Ministeriet må antage, at branden er opstået i sodpartikler i udstødsrøret, hvorfra den har bredt sig til motorrummet, muligvis gennem en utæt flangesamling.

302. M/S MALLORCA af København, 500 B.R.T. Bygget 1965 af stål.

Brand om bord d. 6. juni i Københavns havn. (154)

Politirapport dat. 6. juni. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 7. juni.

Kl. ca. 1230, da M. lå fortøjet ved Sluseholmen, sås røg trænge ud gennem nedgangslugen i bakken. Det forsøgte forgæves at slukke ilden med skibets ildslukkere og kl. 1235 tilkaldtes brandvæsenet, som kort efter kom til stede og slukkede branden.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes overophedning af en til ankerspillet hørende elektrisk modstand under bakken som følge af, at ankerspillet, til hvis spilkop en fortøjningstrosse var fastgjort, var efterladt med strømmen tilsluttet.

303. M/S NJØRDUR af Eidi, 57 B.R.T. Bygget 1935 af træ. På rejse fra Oyri til Torshavn.

Brand om bord d. 27. juni i Sundene. (191)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 27. juni.

Under rejse fra Oyri til Torshavn opdagedes brand i lukafet. Ved hjælp af en ildslukker og vand blev ilden hurtigt slukket. Ved branden opstod skader i kahyt, kabys og messe, og et lampested og en undertavle i lukafet ødelagdes.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke, at branden skyldes fejl i den elektriske installation.

304. Ff. NORDLYSET af Østerby, 18. B.R.T. Bygget 1912. På tvillingfiskeri i Kattegat.

Brand om bord d. 29. juni i Kattegat; *forladt i søen*. (171)

Søforklaring i Frederikshavn d. 17. juli.

Kl. ca. 1300 opdagedes kraftig røg fra maskinrummet, og der konstateredes kraftig ild i træværket over brændstoftanken, hvor ledningssystemet var beliggende. Røgdudviklingen gjorde det umuligt at komme ned i maskinrummet, hvor skumslukkeren befandt sig, og da spuleslangen var for kort, var man ude af stand til at bekæmpe ilden. Da man frygtede en eksplosion forsøgte det at tilkalde makkerskibet, Ff. „RODNEY“ af Østerby, der lå ca. 1 sm fra N. Da dette mislykkedes, gik besætningen i redningsflåden. Først en time senere, da R. efter bjærgning af trawl kom på siden af N., og der ingen var om bord, opdagedes redningsflåden ca. 1/2 sm. fra det brændende fartøj, og N.s besætning blev bjærget. På grund af vejrforholdene var det ikke muligt at sætte folk om bord i N., men det lykkedes at få fastgjort en slæbetrosse, og kl. 1415 påbegyndtes bugsering mod Østerby. Over radioen alarmeredes Falck, der ved ankomsten til Østerby kl. 1730 hurtigt fik branden slukket. Ved branden opstod skader i området over tanken og på siderne af ruffet, ligesom ilden var trængt gennem dækket.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

305. M/Sdp. FJORDEN af Nakskov, 100 B.R.T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra Stubbe-købing til Nakskov med sten.

Brand om bord d. 10. juli i Smålandsfarvandet. (212)

Politirapport dat. 10. juli. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 12. juli. Søforklaring i Århus d. 4. sept.

Umiddelbart efter, at F. kl. ca. 1130 havde passeret under Storestrømsbroen, opdagedes det,

at der var udbrudt brand i maskinrummet. Kursen sattes mod Masnedø Kalv, og føreren gik ned i maskinrummet og søgte at bekæmpe branden med en håndslukker. Det forsøgtes derefter at starte brandpumpen, men det lykkedes ikke på grund af varme og røg. Kort efter opankredes skibet ved S.-siden af Masnedø Kalv, og hjælp tilkaldtes. Under branden sprængtes brændselsolietankene, hvorefter motoren gik i stå. 3 mand, der kom fra Masnedø med 8 ildslukkere, kunne ikke få branden under kontrol. Kl. ca. 1530 ankom F. under bugsering til Masnedø sund havn, hvor branden blev slukket. Ved branden udbændte agterskibet.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

306. Ff. LITTLE ROCK af Skagen, 20 B.R.T. Bygget 1963. På fiskeri i Nordsøen.

Brand om bord d. 19. juli i Nordsøen. (180)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 19. juli. Søforklaring i Skagen d. 30. juli.

Kl. ca. 0000 ankrede L.R. i stille vejr op 40 sm. VNV. af Hirtshals. Kl. 0400 vågnede besætningen, ved at der var noget unormalt på dækket. Hele agterskibet stod da i flammer, og det var umuligt at komme i styrehuset eller maskinrummet, hvorfor der ikke kunne tilkaldes hjælp over radioen eller fås spulevand til bekæmpelse af ilden. Det lykkedes at redde gummiredningsflåden fra styrehustaget, hvorpå besætningen — 2 mand — forlod fartøjet. Kort efter blev de taget op af Ff. „RYVINGEN“ af Hirtshals, der imidlertid ikke var udstyret med effektivt slukningsmateriel, men samtidig ankom Ff. „METTE POLARIS“ af Hirtshals til stedet og påbegyndte slukning. Efter 1 1/2 times forløb var ilden under kontrol, og en slæbetrosse fastgjordes, hvorefter M.P. bugserede L.R. til Hirtshals, hvortil fartøjerne ankom kl. 1100. Ved branden opstod omfattende skader på agterskibet, og instrumenter, kort m. v. ødelagdes.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

307. M/S HAMMERSHUS af Rønne, 2938 B.R.T. Bygget 1965 af stål.

Brand om bord d. 1. aug. og d. 11. okt. i Østersøen. (286)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 23. okt.

D. 1. aug. kl. 0915 opdagedes det, at der var udbrudt brand i stb. skorstensskakt. Stb. hovedmotor stoppedes, og branden bekæmpedes med pulverslukkere og vandtåge. Kl. 1000 var ilden slukket, og en undersøgelse viste, at en pakning i hovedmotorens udstødsrør var blæst ud. Ved branden ødelagdes kabler, lampesteder og isolation, og et koldtandsrør sprængtes. Nødvendig reparation blev foretaget, hvorefter begge hovedmotorer atter benyttedes, men d. 11. okt. kl. 2000 opstod atter brand i stb. skorstensskakt. Ilden bekæmpedes med skum og vandtåge og var hurtigt slukket. Ved en undersøgelse efter branden fandtes en 70 mm lang og 5 mm bred lækage i motorens udstødsrør ved en sprængt svejsning. Ved branden ødelagdes kabler, isolation m. v.

Anm. Årsagen til brandene fremgår af det ovenfor anførte.

308. Ff. SUNLIGHT af Skagen, 38 B.R.T. Bygget 1945 af eg. På rejse fra Skagen til fiskeplads i Nordsøen.

Brand om bord d. 1. aug. i Nordsøen. (195)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 5. aug. Søforklaring i Skagen d. 8. aug.

Kl. ca. 1645, da S. under en jævn NV.-lig brise befandt sig ca. 85 sm. V.t.S. af Egersund, mærkedes brandlugt fra maskinrummet. En undersøgelse viste, at dynamoen ladede for kraftigt, hvorfor ladningen blev afbrudt og dynamoens kilerem afmonteret. Der foretoges flere eftersyn i maskinrummet, uden at noget usædvanligt blev konstateret. Kl. ca. 1830 slog en kraftig røg op fra maskinrummet. Slukning blev straks påbegyndt med skumslukker, men da det fortsat brændte i rummet, og da det viste sig umuligt at få tryk på spuleslangen, udsendtes nødsignal over radioen. Kl. ca. 2000 var branden slukket ved hjælp af vand i pøse, hvorfor nødmeldingen blev afblæst.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke, at branden skyldes en defekt ved den elektriske installation.

309. Ff. INGER MARIE af Bønnerup, 11 B.R.T. Bygget 1930. På fiskeri i Kattegat.

Brand om bord d. 4. aug. i Kattegat. (196)

Søforklaring i Grenå d. 14. aug.

Kl. ca. 0830, da I.M. efter at have taget trawlet ind lå stoppet med motoren i gang, hørtes et brag fra lufttanken, og der sås flammer i maskinrummet. Der påbegyndtes slukning med spuleslangen, men motoren gik i stå, og der fortsattes med vand fra en gryde, idet pøsen tabtes over bord. Kl. 1000 kom Ff. „GEFION“ af Hundested til assistance. De to fartøjers spuleslanger kobledes sammen, hvorefter ilden hurtigt blev slukket.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

310. M/S KNUDSVIG af Åbenrå, 400 B.R.T. Bygget 1967 af stål. På rejse fra København til Middlesbrough.

Brand om bord d. 8. sept. i Nordsøen. (247)

Søforklaring d. 16. okt. i Århus.

Kl. 2355, da K. befandt sig i Tees Bay, opdagedes det, at der var udbrudt brand i maskinrummet. Fra agterkant af hovedmotoren slog store flammer op gennem skylightet. Skibets håndslukkere — 6 ialt — bragtes straks i anvendelse, og der tilkaldtes hjælp over Tees Radio. Det forsøgte at starte brandpumpen, men dette lod sig ikke gøre. Besætningen samledes i forskibet, da branden hurtigt brede sig til apertingen. D. 9. sept. kl. ca. 0045 lagde et lods fartøj til langs bb. side, hvorefter besætningen med undtagelse af føreren forlod K. Kl. 0115 kom lodsen om bord. Der etableredes slæbeforbindelse, og lods fartøjet påbegyndte bugsering af K. mod Tees. Kl. ca. 0215 ankom to slæbebåde medførende brandmandskab og udstyr. Branden bekæmpedes, medens bugseringen fortsattes op ad floden Tees mod Middlesbrough. Kl. 0245 var branden under kontrol, og besætningen blev taget om bord igen. Kl. ca. 0320 lagdes K. til kaj ved Normandy Wharf, og branden slukkedes under bistand fra land.

Anm. Sagens behandling er ikke afsluttet.

311. M/S NAXOS af København, 1799 B.R.T. Bygget 1955 af stål.

Brand om bord d. 12. sept. i Ålborg havn. (269)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 12. sept.

Kl. ca. 1430, da N. lå fortøjet ved kaj i Ålborg havn, opdagedes brand i kokkens lukaf på hoveddækkets bb. side. Skibets besætning påbegyndte straks slukning, og brandvæsenet blev tilkaldt. Kl. 1445 var ilden slukket, og brandvæsenet forlod skibet. Kl. 1530, da ventilationsanlægget startedes for at fjerne lugt og røg, udbrød brand i ventilationskanaler i ventilationsrum på båddæk og i skorsten. Brandvæsenet tilkaldtes atter, og skibets besætning påbegyndte slukning af branden, der hurtigt var under kontrol. Ved branden blev kokkens kammer raseret af ilden, og de nærmere liggende rum beskadigedes.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at strålevarme fra en i kokkens kammer anbragt elvarmeovn har antændt et krydsfinerskot bag ovnen.

312. M/S GARDAR af Klakksvik, 67 B.R.T. Bygget 1945 af eg.

Brand om bord d. 14. sept. i Klakksvik havn. (355)

Politirapport dat. 14. og 16. sept. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 16. og 28. sept.

Kl. 0445, da G. uden besætning om bord lå fortøjet i Klakksvik havn, opdagedes det, at der var udbrudt brand i skibets styrehus. Branden slukkedes med hjælp fra land og fra andre skibe. Dæksbjælker, dæksplanker, ruf og motorrum beskadigedes.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes varme fra motorens udstødningsrør, hvis isolation mod dækket var beskadiget.

313. Ff. HEKLA af Allinge, 17 B.R.T. Bygget 1958 af træ.

Brand om bord d. 29. sept. i Allinge havn. (254)

Politirapport dat. 30. sept.

Kl. ca. 1925, da H. lå fortøjet i Allinge havn, opdagedes der brand i lukafet agter. Skipperen og brandvæsenet blev straks alarmeret. Skipperen, der kom først til stede, trængte ned i forlukafet og lukkede for hanen på fødetanken til olieovnen, hvorefter røgdviklingen straks aftog. Umiddelbart efter kom brandvæsenet til stede og slukkede branden i lukafet. Ved branden blev lukafet en del beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes en defekt olieregulator på olieovnen.

314. SM. ARCTIC TRADER af Godthåb, 112 B.R.T. Bygget 1915 af eg. På rejse fra Frederikshåb til Arsuk med stykgods.

Brand om bord d. 30. okt. ved Grønlands SV.-kyst. (337)

Politirapport dat. 30. okt. Søforklaring i Frederikshåb d. 4. nov. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 10. nov.

Kl. ca. 0625, da A.T. i stille vejr lå opankret tæt under kysten ved Narssalik, opdagedes det, at der var udbrudt brand i maskinrummet mellem hovedmotorens svinghjul og oliefyret, som sidst var tilset kl. ca. 0615. Da røgdviklingen forhindrede indtrængen i maskinrummet, tømtes to pulverslukkere fra maskintoppen, hvorved branden tilsyneladende blev slukket. Maskinrummet lukkedes tæt. Da branden blussede op igen, tilkaldtes hjælp, og der hældtes vand ned gennem oliefyrets aftræksrør og luftventilerne til maskinrummet. Kl. 1350 kom et andet skib til stede, og A.T. fik en spuleslange om bord. Kl. 1415 kom brandvæsenet fra Narssalik til stede med slukningsmateriel. Der bores hul i dækket lige over oliefyret, og vand sprøjtedes ned over fyret. Kl. 1700 var branden slukket. D. 31. okt. kl. 0900 kom A.T. under bugsering til

Frederikshåb, hvortil det ankom kl. ca. 1500. Ved branden opstod omfattende skade på skrogets og dækkets træværk rundt om oliefyret.

Anm. Sagen er ikke færdigbehandlet.

315. Ff. LISSHØVDI af Klakksvik, 32 B.R.T. Bygget 1947 af eg.

Brand om bord d. 1. nov. i Haraldsund. (311)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 1. nov.

Kl. 0800 afgik L. fra Klakksvik. Kl. 0900, da skibet var på vej gennem Haraldsund, opdagedes røg fra motorrummet. Da nedgangslugen til motorrummet åbnedes, flammede ilden kraftigt op, og samtidigt svigtede strømtilførslen. Lugen og alle andre åbninger til motorrummet blev straks lukket, hvorefter besætningen i skibets jolle roede ind til Haraldsund for at tilkalde hjælp. I mellemtiden var ilden slukket, hvorefter L. ved egen hjælp returnerede til Klakksvik. Ved branden ødelagdes installationen i motorrummet.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes kortslutning i ledningsnettet.

316. Ff. ANNI af Kalundborg, 13 B.R.T. Bygget 1918.

Brand om bord d. 17. nov. i Kalundborg havn. (357)

Politirapport dat. 17. nov. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 21. nov.

Kl. 1000, medens A. lå fortøjet i Kalundborg havn uden besætning om bord, opdagedes det, at der trængte røg op fra lukafet i forskibet. Brandvæsenet tilkaldtes. Kl. 1230 var branden slukket.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke den mulighed, at branden skyldes en opstået fejl ved olieovnens oliestandsregulator.

317. M/Sdp. ADOLPH af Odense, 270 B.R.T. Bygget 1899 af stål.

Brand om bord d. 18. nov. i Godthåb havn. (356)

Politirapport dat. 18. nov. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 19. nov. Søforklaring i Godthåb d. 2. dec.

Kl. ca. 2230, da A. lå fortøjet ved kaj i Godthåb havn, opdagedes voldsom brand i maskinrummet, og brandvæsenet alarmeredes. Kl. ca. 0400 var ilden slukket. Ved branden opstod skader på oliefyr, elektriske anlæg og dynamoer, ligesom dækket over oliefyret var forkullet. En senere undersøgelse viste, at oliefilter og smelteventil på olieledningen til fyret var monteret forkert, idet smelteventilen kom efter filteret, hvorved olien, selv om smeltesikringen var aktiveret, har kunnet løbe uhindret ud af filteret, der var af plastic, og som havde åbnet sig på grund af varmen. Forbrugstanken, der kort før branden havde indeholdt 700 liter olie, var efter branden tom.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

318. Ff. OCEAN af Skagen, 20 B.R.T. Bygget 1939.

Brand om bord d. 28. nov. i Skagen. (358)

Politirapport dat. 28. nov. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 29. nov.

Kl. ca. 1750, da O. stod på bedding, og hvor føreren var i færd med at rengøre motoren med petroleum og sæbevand, indtraf en eksplosion i motorrummet, hvorefter der udbrød brand, som hurtigt blev slukket ved hjælp af 2 pulverslukkere. Ved eksplosionen blev føreren stærkt forbrændt, og der opstod omfattende skader på skroget.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke, at branden skyldes, at fortyndervæske i en bønne med pensler er blevet antændt af varmen fra en elektrisk varmeovn, der blev anvendt i maskinrummet.

319. Ff. HANNE BIRGIT af Neksø. 16 B.R.T. Bygget 1965. På fiskeri i Østersøen.

Brand om bord d. 4. dec. i Østersøen; *udbrændt*. (314)

Politirapport dat. 4. dec. Søforklaring i Neksø d. 5. dec.

Kl. ca. 0745, da H.B., der på kurs SV.t.V. var beskæftiget med trawlfiskeri, befandt sig ca. 16 sm. S.t.V. af Neksø, lugtedes røg fra motorrummet. En undersøgelse viste, at der var udbrudt brand i motorrummets bb. side, hvor fartøjets akkumulatorbatteri var anbragt, og at det brændte klart i maskinrumsskottet i nærheden af motorens udstødningsrør. Det forsøgte forgæves at slukke ilden med fartøjets ildslukker samt med en ildslukker, der rekvireredes fra et tililende fartøj. Slukningsforsøg med vand viste sig også forgæves. Besætningen — 3 mand — gik om bord i det andet fartøj, hvorfra der rekvireredes bugserassistance. Straks efter indtraf en eksplosion, og H.B.s styrehus kom i brand. H.B. slæbtes nu mod Neksø. Senere kom et marinefartøj til stede og slukkede ilden med skumslukkere og vand, hvorefter H.B., der var helt udbrændt, slæbtes til Neksø.

Anm. Sagens behandling er ikke afsluttet.

FORSVUNDET

320. Ff. LISBETH af Dragør, 18. B.R.T. Bygget 1962.

Forsvundet d. 11. jan. i Østersøen. (87)

Søforklaring i København d. 20. marts.

D. 11. jan. kl. 1500 modtoges radiomelding fra L., som befandt sig ca. 3 timers sejlads fra Rønne og som havde været på fiskeri ca. 30 sm. V.t.S. af Rønne, der er siden intet hørt fra L. En L. tilhørende redningskrans er senere drevet i land ved Rønne. Det er oplyst, at der i tidsrummet umiddelbart efter kl. 1600 den pågældende dag har været NNØ.-lig storm med snefald i området.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at L. er forlist med mand og mus.

Anm. 2. De omkomne var: fiskeskipper Jan Adrian Petersen af Dragør, fisker Knud Erik Schou Andersen af København og fisker Ole Schalburg af Frederiksberg.

321. Ff. ETIPA af Lemvig, 32 B.R.T. Bygget 1945 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

Forlist d. 24. jan. i Nordsøen. (74)

Politirapporter dat. 2. og 5. feb. Søforklaring i Lemvig d. 11. marts.

Kl. ca. 1000, da E. under en stærk NV.-lig storm befandt sig ca. 145 sm. VNV af Thyborøn, meddelte skibet over radioen, at det var blevet ramt af en svær sø, og at ankerwiren herunder sprængtes. Da der ikke senere er hørt eller set noget til E., og da der er fundet vragskud hidrørende fra skibet, må det antages, at skibet er forlist, og at den tre mand store besætning er omkommet.

Anm. 1. De omkomne var: fiskeskipper Hans Jørgen Øgendahl samt fiskerne Jens Christian Nordestgaard Jeppesen og Benny Lilleøre, alle af Lemvig.

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

322. Ff. ELLEN af Hvide Sande, 11. B.R.T. Bygget 1934. På fiskeri i Nordsøen.

Forsvundet d. 4. eller 5. marts i Nordsøen. (117)

Politirapporter dat. 5. marts til 28. maj. Søforklaring i Hvide Sande d. 22. marts og 6. maj.

Den 4. marts kl. ca. 0430 afgik E. fra Hvide Sande. Da fartøjet ikke kom i havn om aftenen, blev der d. 5. marts iværksat en omfattende eftersøgning, hvori deltog en helikopter og en redningsbåd samt et antal fiskefartøjer fra Hvide Sande. En redningskrans, to bøjer samt et stort antal vragsdele, der med sikkerhed vides at stamme fra E., er senere drevet ind på kysten. Da der siden intet er set eller hørt fra E., må fartøjet anses for at være forlist med mand og mus.

Anm. 1. De omkomne var: fiskeskipper Enevold Jensen og fisker Peter Husted Jensen begge af Hvide Sande.

Anm. 2. Årsagen til forliset har ikke kunnet fastslås

OVERBORDFALD

323. Ff. AMBITION af Esbjerg, 116 B.R.T. Bygget 1960 af stål. På rejse fra Aberdeen til fiskeplads i Nordsøen.

En mand faldet over bord og druknet d. 10. feb. i Nordsøen. (2)

Politirapport dat. 13. feb. Søforklaring i Esbjerg d. 14. feb.

Kl. 2300, medens A. under en svag luftning med hård frost befandt sig i Nordsøen, skulle kok Finn Sørensen, der sidst var set, da skibet kl. ca. 2000 befandt sig ca. 2 sm. NNØ af Aberdeen, afløse ved roret. Da den pågældende ikke var i sit kammer, gennemsøgte skibet. Skibet lagdes derfor på modsat kurs, og farvandet afsøgte. I kabyssen fandtes en tørkogt kedel over gassen. En gryde, som kokken havde været ved at afvaske kl. ca. 2000, og som han plejede at skylle under motorens kølevandsafgang, manglede.

Anm. Ministeriet må antage, at den forsvundne har fået overbalance og er faldet over bord og druknet.

324. Ff. HANS STARBÆK af Skagen, 71 B.R.T. Bygget 1958 af stål. På fiskeri i Nordsøen.

En mand faldet over bord og druknet d. 21. feb. i Nordsøen. (5)

Søforklaring i Skagen d. 7. marts.

Kl. ca. 1530, da H.S. i stille vejr befandt sig ca. 30 sm. SV. af Egersund og med motoren gående fuld kraft frem var ved at sætte fiskeredskaberne ud, faldt polsk statsborger, fisker Jaroslaw Walentynowicz, der stod ved den agterste trawldavid og klarede mellemlinjen, over bord. Skruen kobledes fra, og da den overbordfaldne nu sås agten for fartøjet, sattes motoren på fuld kraft bak, men kort efter forsvandt den pågældende under vandet. Den forulykkede eftersøgte forgæves i ca. 3 timer af ca. 10 fartøjer, men blev den 22. feb. fundet druknet.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til ulykken.

325. Ff. MERLAN af Thyborøn, 31 B.R.T. Bygget 1944 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

En mand faldet over bord og druknet d. 28. feb. i Nordsøen. (4)

Politirapport dat. 29. feb. Søforklaring i Lemvig d. 5. marts. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 6. marts.

Kl. 1945, da M. i stille vejr lå opankret ca. 50 sm. VNV. af Thyborøn, hørte skipperen, der opholdt sig i styrehuset, råb om hjælp. Han løb straks ud på dækket og så da fisker Daniel Peder Jacobsen ligge i vandet ca. 15 favne fra skibet. En redningskrans blev straks kastet ud til den overbordfaldne. M. og fire andre fiskeskibe eftersøgte den overbordfaldne i 4 timer, men uden resultat.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til overbordfaldet.

326. M/Sdp. PROGRESS af Århus, 232 B.R.T. Bygget 1962 af stål.

En mand faldet over bord og druknet d. 29. feb. i Sundet. (6)

Politirapport dat. 29. feb. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 1. marts.

Kl. ca. 0845, da P. i diset vejr med ringe sigt befandt sig i farvandet mellem Kronborg og Helsingør Nordhavn, hørtes et råb. En eftersøgning om bord viste, at dæksdreng Yrjö Pentti Edvard Liljo af Århus, der sidst var set ved spillet i forskibets bb. side, savnedes. P. blev straks lagt på modsat kurs, og en eftersøgning indledtes, men vanskeliggjordes af det usigtbare vejr. Eftersøgningen fortsattes af lods båden fra Helsingør og af et af søværnets skibe, men forblev resultatløs bortset fra, at den savnedes hue fandtes drivende i vandet 100 m N. for den sorte 3-kost på Blokhusgrund.

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

327. M/S TUBORG af København, 12452 B.R.T. Bygget 1965 af stål. På rejse fra Rotterdam til Corpus Christi.

En mand forsvundet d. 21. marts i Atlanterhavet. (13)

Søforklaring d. 3. april i Corpus Christi.

Kl. 0415 savnedes matros Finn Kurt Poulsen, der sidst var set kl. ca. 0250. Hele dæksbesætningen deltog derefter i en gennemsøgning af skibet. Kl. 0455 lagdes skibet på modsat kurs, og farvandet gennemsøgte, uden at den savnede fandtes. Kl. 0830 fortsattes sejladsen mod Corpus Christi med reduceret fart. Kl. 1030, da T. var på omtrent samme position, som da den pågældende savnedes, fortsattes sejladsen med fuld kraft frem.

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

328. Ff. LERIN af Esbjerg, 29 B.R.T. Bygget 1917 af eg. På rejse fra Hanstholm til fiskeplads i Nordsøen.

En mand faldet over bord og druknet d. 26. april i Nordsøen. (19)

Søforklaring i Thisted d. 10. juni.

Kl. ca. 1330, da L. under en let SV.-lig brise befandt sig ca. 10 sm. NØ. for Hanstholm, gik fisker Hans Andreas Gustav Frederiksen ned i maskinrummet for at fylde bødenåle med tvistgarn. Da den pågældende efter en halv times forløb endnu ikke havde vist sig, eftersøgte føreren ham uden resultat. L. blev straks lagt på modsat kurs, hvorpå L. og et andet fiskefartøj forgæves eftersøgte den forsvundne i ca. 6 timer.

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

329. M/S ELSA THOLSTRUP af Middelfart, 211 B.R.T. Bygget 1955 af stål. På rejse fra Middelfart til Bremen i ballast.

En mand forsvundet d. 4 maj i Nordsøen. (15)

Politirapport dat. 5. maj. Søforklaring i Middelfart d. 6. maj.

Kl. ca. 0230, da E.T. i stille vejr befandt sig ud for Bremerhaven, savnedes maskinmester Erling Alex Pedersen af Randers, der sidst var set d. 3. maj kl. ca. 2030. En undersøgelse om bord var resultatløs.

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

330. M/S HAVMAAGEN af Nyborg, 208 B.R.T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra Frederikshavn for at udføre fiskerikontroltjeneste i danske farvande.

En mand faldet over bord og druknet d. 8. maj i Kattegat. (17)

Politirapport dat. 8. maj. Søforklaring i Nyborg d. 13. maj.

Kl. ca. 1455, da H. under en svag NV.-lig brise med klart vejr og ingen sø befandt sig ca. 2 sm. fra kysten mellem Fornæs og Grenå, savnedes kok Leif Skelmose, Nyborg, som sidst var set i kabyssen kl. ca. 1435. Skibet gennemsøgt. Kl. 1500 lagdes skibet på modsat kurs og farvandet gennemsøgt med assistance af 15–20 andre skibe og fartøjer samt af en helikopter. Den savnede blev imidlertid ikke fundet, og kl. 1900 indstilledes eftersøgningen.

Anm. Ministeriet må antage, at den savnede har fået et ildebefindende og er faldet over bord og er druknet.

331. Ff. I. A. PAULSEN af Kalundborg, 15 B.R.T. Bygget 1944. På rejse fra Skagen til fiskeplads i Skagerrak.

En mand faldet over bord og druknet d. 26. sept. i Skagerrak. (39)

Søforklaring i Skagen d. 7. okt.

Kl. 0315 afgik I.A.P. i stille klart vejr fra Skagen på rejse til fiskeplads ca. 15 sm. NV. af Grenen. Da fartøjet var klar af havnen, overtog fisker Leif Petersen vagten, hvorefter føreren gik til køjs. Kl. 0630 vågnede føreren og konstaterede, at den pågældende fisker ikke var om bord. Over et nærliggende fiskefartøjs radio tilkaldtes hjælp, hvorefter en eftersøgning af den pågældende fisker indledtes med deltagelse af flere fartøjer samt en helikopter. Kl. 1100 indstilledes eftersøgningen, der forblev resultatløs.

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

332. M/S MARIANNE TERKOL af Århus, 1869 B.R.T. Bygget 1955 af stål. På rejse fra Barcelona til Rotterdam.

En mand faldet over bord og druknet d. 4. dec. i Middelhavet. (61)

Søforklaring i Århus d. 19. dec. Politirapport dat. 20. dec.

Kl. ca. 1000 afgik M.T. i stille klart vejr fra Barcelona, hvorefter kok Peter Erich Andreasen Madsen af Esbjerg gjorde klar til spisning kl. 1130. Kl. ca. 1200 var kokken, der sidst var set kl. 1140, forsvundet. Skibet gennemsøgt og lagdes på modsat kurs, hvorefter farvandet gennemsøgt til kl. 1730, uden at den savnede kom til syne.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende, der ikke kunne svømme, er faldet over bord og druknet.

333. Ff. BENLI af Esbjerg, 46 B.R.T. Bygget 1947 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

En mand faldet over bord og druknet d. 9. dec. i Nordsøen. (60)

Søforklaring i Esbjerg d. 8. jan. 1969.

Kl. ca. 1500, da B. under en SØ.-lig kulig efter endt fiskeri havde sat kursen mod Esbjerg, var fisker Viggo Klausen af Sædding sammen med kokken beskæftiget agten for styrehuset med afmontering af trawlet, da der kom en sø, som kastede kokken omkuld og skyllede den anden fisker over bord. Fartøjet blev straks lagt på modsat kurs, og en redningskrans kasteres ud, men den forulykkede tog den ikke, og inden han kunne nås med en bådshage, forsvandt han.

Anm. Ministeriet må antage, at den forulykkede fisker i et forsøg på at fastholde trawlet er snublet og trukket med trawlet over bord.

ANDRE ULYKKESTILFÆLDE

334. S/S NORDIC HAWK af København, 22920 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra Tripoli til Genua med crude oil.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 9. jan. i Middelhavet. (1)

Rapport fra skibsføreren dat. 15. jan.

Kl. 1425, da N.H. under en SV.-lig storm med meget svær sø befandt sig på 34°27'N., 32°00'Ø., tog skibet, der styrede rv. 271°, en meget svær sø ind over bb. side af tankdækket og bordfyldte, hvorved bådsmænd Leif Christensen af Borup, der befandt sig foran pumpe rummet, blev slynget ud af tankdækkets stb. side og pådrog sig alvorlige kvæstelser. N.H. søgte ind til Limasol, hvor den kvæstede blev bragt på hospitalet. D. 25. jan. afgik bådsmænd ved døden på grund af sine kvæstelser.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

335. M/S BLENDA af Odense, 1481 B.R.T. Bygget 1956 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 16. feb. i Københavns havn. (11)

Politirapport dat. 16. feb.

Kl. ca. 1855, da B. lå fortøjet ved Søndre Toldbod, trådte en matros op på lugekarmen for bedre at kunne nå et regnsejl, der var fastgjort til en wire, som havde sat sig fast i lossehjulet. Den pågældende fik rykket regnsejlet fri, men da der var ca. 1 m slæk i wiren, fik han overbalance og styrtede ned på mellemdækket — et fald på 3,5 m. I en ambulance blev den pågældende, der havde pådraget sig en hjernerystelse og havde fået ryggen slemt forslået, kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

336. Pram 15 af København, 28 B.R.T.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 8. marts i Københavns havn. (18)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 8. marts.

Kl. ca. 1400, da pram 15 lå fortøjet ved Kalvebod Brygge, skulle en matros tilse en kompressor, som var installeret i prammen. Under arbejdet hermed fik han overbalance og stak hånden igennem afskærmningen og ind i kompressorens drivremme. I en ambulance blev den pågældende, der havde læderet flere fingre, kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

337. M/S MAJ RAGNE af Vestervik, 4474 B.R.T.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 14. marts i Københavns havn. (8)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 14. marts.

Kl. ca. 0952, da en ungmand ad en fast lejder var på vej ned i underlasten i lastrum nr. 3 mistede han grebet i lejderen og styrtede ned i lastrummet — et fald på ca. 5 m. I en ambulance blev den pågældende, der havde pådraget sig indre kvæstelser, bragt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

338. M/S BENNY SKOU af København, 4832 B.R.T. Bygget 1966 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 20. marts i Lirquen havn. (10)

Indberetning fra ambassaden i Santiago dat. 3. april.

Under tilrigning af en malerstilling på stb. brovinge kæntrede stillingen, hvorved matros José Anselmo Arismendi styrtede ned på kajen og derfra i vandet. Tililende havnearbejdere og besætningsmedlemmer fik den pågældende bjærget og kørt til hospitalet i en ambulance, med ved ankomsten hertil var den pågældende død.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at en tovende, der skulle holde stillingen på plads, kun var fastgjort til stillingens yderste horn.

339. M/S OTHONIA af Odense, 399 B.R.T. Bygget 1963 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 20. juni i Kalundborg havn. (22)

Politirapport dat. 20. juni.

Kl. ca. 1730, medens O. lå fortøjet i Østhavnen, var styrmanden i færd med at hale spuleslangen op fra lastrummet. Under dette arbejde mistede han pludselig fodfæstet og faldt gennem den delvis afdækkede luge ned i lasten — et fald på ca. 3,5 m. Den tilskadekomne, der havde pådraget sig brud på albuen, blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

340. M/S NEBRASKA af København, 4505 B.R.T. Bygget 1966 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 29. juni i Københavns havn. (24)

Politirapport dat. 29. juni.

Kl. 0930, da N. lå fortøjet ved Larsens Plads, var en matros og to ungmænd beskæftiget med at fastgøre en sværvægtsbom i sit beslag ved godset. Da bommen manglede 10–15 cm i at være på plads, varskoede den ene ungmand om at standse hivningen med spillet, medens han placerede sig bedre for at fastgøre bommen i beslaget. Herunder greb han med venstre hånd fat om beslagets faste del. Pludselig blev der på ny hevet med spillet, hvorefter ungmanden fik tre fingre på venstre hånd i klemme mellem bommen og beslaget. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet, hvor yderste led på ringfingeren amputeredes.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

341. M/S SINALOA af København, 6415 B.R.T. Bygget 1956 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 24. juli i Københavns havn. (28)

Politirapport dat. 24. juli.

Kl. ca. 1110, da S. lå fortøjet ved kaj i Frihavnen, var en mand af besætningen beskæftiget med at smøre losseløberen ved 2-lugen ved hjælp af tvist, medens spillet blev benyttet til lastning. Herunder fik den pågældende højre hånd i klemme mellem losseløberen og spiltromlen, hvorved fingrene kvæstedes. I en ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes uforsigtighed under arbejdet.

342. M/S MARIANNE TERKOL af Århus, 1869 B.R.T. Bygget 1955 af stål. På rejse fra Bandirma, Tyrkiet til Augusta med svovlsyre.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 25. juli i Middelhavet. (43)

Søforklaring i Dublin d. 26. okt.

Kl. ca. 1750, da M.T. befandt sig ca. 60 sm. Ø. for Augusta, gik en motormand op fra maskinrummet medbringende en ventil fra syrepumpesystemet. Ventilen, der var afmonteret for reparation, skulle på ny monteres. Kl. 1810 gik 2. styrmand ned i maskinrummet og bestilte strøm tilslutning til syrepumperne, som skulle røres. Da 2. styrmand kort efter startede syrepumperne og omtrent samtidigt ville åbne ventilen, som imidlertid ikke var monteret, blev han oversprøjtet med svovlsyre. Den tilskadekomne løb til et baderum, hvor han afskylledes med vand og fik behandlet øjnene. Ca. 6 timer senere kom den tilskadekomne under lægebehandling. D. 26. juli kl. 0100 blev den tilskadekomne, der senere er afgået ved døden som følge af syreforbrændinger, pr. båd og ambulance ført til hospitalet i Augusta.

Anm. 1. Den omkomne var: styrmand Gunner Jensen Jepsen af Svendborg.

Anm. 2. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

343. M/S KAMBODIA af København, 10461 B.R.T. Bygget 1947 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 2. aug. i Københavns havn. (33)

Politirapport dat. 2. aug.

Kl. ca. 0825, medens K. lå fortøjet i Frihavnen, var en maskinassistent ifærd med at adskille en startluftbeholders startventil, som dagen før havde været åbnet for at tage trykket af beholderen. Under dette arbejde sprang ventilsædet løst og ramte maskinassistenten i venstre hånd, hvorved der opstod brud på tommelfingeren. Den tilskadekomne blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at der efter afblæsning af tanken og lukning af ventilen er opstået et mindre overtryk i tanken.

344. M/S Sundbuss Jeppe af Helsingør, 75 B.R.T. Bygget 1959 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 5. aug. i Helsingør havn. (29)

Politirapport dat. 5. aug.

Kl. ca. 2330, da S.J. fuldt oplyst lå fortøjet ved Nordre Mole i Helsingør havn, var en luge til maskinrummet og en luge i dækket ved styrehuset oven over blevet fjernet, for at maskinens generator, der var under afmontering, kunne hejses op. Kort efter trådte skibets vagtsmand ud fra styrehuset og styrtede gennem de to lugeåbninger ned på maskinen — et fald på ca. 5 m. Den pågældende, der ved faldet brækkede 2 ribben, blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den pågældende har trådt forkert på foden.

345. Ff. SIMOR af Hirtshals, 148 B.R.T. Bygget 1965 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 19. aug. i Hirtshals havn. (30)

Politirapport dat. 19. aug. Søforklaring i Hirtshals d. 21. aug.

Kl. ca. 0420, da S. lossede fisk i Hirtshals havn ved hjælp af en wire, der var lagt på spilkoppen, tog wiren overtoern. Bedstemanden, der passede wiren, skrævede over denne for at koble spillet fra, men herved greb wiren fat i hans højre ben, der blev trukket ind mellem spilkoppen og wiren og ført med spilkoppen 4-5 gange rund, inden spillet blev stoppet. I en ambulance blev den pågældende, der havde pådraget sig alvorlige læsioner og brud på højre ben, kørt til hospitalet.

346. M/S ARABIAN REEFER af Esbjerg, 4935 B.R.T. Bygget 1957 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 26. aug. i Rosario havn. (46)

Indberetning fra konsulatet i Rosario dat. 28. aug.

Kl. 0630, da dæksdrengen var beskæftiget med afdækning af plukluger på øverste mellemdek i 1-lasten, kom en luge i sving, og dæksdrengen løb baglæns ud over den allerede åbne del af mellemdekke og styrtede ned i underlasten. Den pågældende, der ved faldet havde pådraget sig brud på venstre overarm samt kvæstelser i lysken og i brystet, blev indlagt på hospitalet i Rosario.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

347. M/S SOMERSET af Esbjerg, 2245 B.R.T. Bygget 1966 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 29. aug. i Esbjerg havn. (36)

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 29. aug.

Umiddelbart efter S.s ankomst kl. 1600 til Esbjerg affiredes bb. redningsbåd på vandet under bådmanøvre. Da ventilen på en luftledning mellem en transportabel trykluftmotor monteret på ophivningsspillet på daviiden og den herpå anbragte trykluftledning åbnedes, slog slangen et slag, hvorved slangens klokobling sprang fra ved motoren og ramte et besætningsmedlem over næsen, der brækkede. Den tilskadekomne blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at klokoblingen på trykluftslangen ikke har været spændt helt i bund.

348. Ff. SOLMINOR af Hirtshals, 114 B.R.T. Bygget 1959 af stål. På fiskeri i Nordsøen.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 30. aug. i Nordsøen. (34)

Politirapport dat. 30. aug. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 5. sept. Søforklaring i Hirtshals d. 20. sept.

Kl. ca. 0845, da S. under en svag brise befandt sig ca. 65 sm. Ø. for Lerwick, blev agterste stb. trawlskovl, der havde været taget helt ind på dækket for eftersyn, anbragt på lønningen midtskibs i stb. side og gjort klar til udsætning. Da trawlskovlen lidt senere blev sat ud, fik fisker Bent Ejvind Thomsen af Hirtshals en til trawlskovlen fastgjort jernkæde om ankelen på venstre ben og blev slynget ud mod lønningen. Den tilskadekomne, der havde mistet venstre fod og pådraget sig svære knubs, blev i en over radioen tilkaldt helikopter fløjet til et hospital på Shetlandsøerne.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

349. M/S SAMOA af København, 6239 B.R.T. Bygget 1953 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 3. sept. i Københavns havn. (32)

Politirapport samt rapport fra statens skibstilsyn dat. 3. sept.

Kl. ca. 0950, medens S. lå fortøjet i Frihavnen, skulle en maskinarbejder fra land udføre svejsearbejde øverst på skibets skorsten. Under dette arbejde ville han, medens han stod udvendig på en platform på forkant af skorstenen, fire en spand ned på dækket. Da spanden var nede, kastede han linen ned, men herved mistede han fodfæstet og faldt ned på brodækket — et fald på ca. 7 m — og ramte maskinkessingen. Den tilskadekomne, der havde pådraget sig et kompliceret benbrud, blev i en ambulance kørt til hospitalet.

350. M/S KATARINA af Randers, 394 B.R.T. Bygget 1940 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 5. sept. i Bordeaux havn. (37)

Søforklaring i Esbjerg d. 2. jan. 1969.

Kl. ca. 2130, medens K. lå fortøjet i Bordeaux havn snublede kokken, der havde været i land, på landgangen og faldt sammen med denne i vandet. En omfattende eftersøgning gav intet resultat. D. 11. sept. fandt man liget af den omkomne.

Anm. Sagens behandling er ikke afsluttet.

351. M/S TANJA DAN af Esbjerg, 33746 B.R.T. Bygget 1964 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 9. sept. i Aden havn. (31)

Rapport fra føreren m. fl. dat. 11. sept. Rapport fra Aden Port Trust dat. 2. okt.

Kl. 0928, da T.D. under en svag SØ-lig brise skulle afgå fra Aden havn efter bunkring, var fortrosserne ved at blive slækket op, samtidig med at der blev hevet hjem på stb. anker. Inden den sidste trosse — en nylonrosse — var slækket op, totnede den hårdt op og sprængtes ca. $\frac{1}{2}$ m inden for halegattet, hvorved den ombordværende part ramte overstyrmand Jens Jørgen Tønnesen, der opholdt sig på bakdækket lidt agten for de forreste lederuller, med så stor kraft, at han slyngedes hen på stb. ankerkæde, hvorfra han faldt ca. $1\frac{1}{2}$ m ned på dækket. Der tilkaldtes straks læge, men overstyrmanden havde pådraget sig så svære kvæstelser, at han kl. 1005 afgik ved døden.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at der blev hevet hjem på ankerkæden, før trossen var slækket op, hvorved denne er blevet belastet udover sin brudstyrke.

352. M/S HANNE SKOU af København, 4213 B.R.T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Dunkerque til Rouen.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 12. sept. i Den engelske Kanal. (45)

Søforklaring i Marseille d. 30. sept.

Kl. 1540, da H.S. var forløjet i Rouen, savnedes 1. maskinmester Kaj Poul Jensen, der sidst var set kl. ca. 1100. Efter en omfattende eftersøgning fandtes den pågældende liggende dræbt i underlast nr. 4.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er styrtet gennem en åbenstående mellemdæksluge og dræbt ved faldet.

353. Ff. THORBJØRN af Hirtshals, 34 B.R.T. Bygget 1925 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 24. sept. i Nordsøen. (35)

Søforklaring i Hirtshals d. 7. okt. Politirapport dat. 24. sept. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 25. sept.

Kl. ca. 1130, da T. befandt sig ca. 15 sm. SV. for Hirtshals, var besætningen i færd med at bjærge trawl. Under afstopning af indhalerwiren sprang den klampe, hvorpå wirestopperen var fastgjort, og en fisker fik hånden i klemme mellem indhalerwire og lønning, hvorved fingrene blev stærkt læderet. Fiskeriet blev afbrudt og fartøjet sejlet til Hirtshals, hvor den tilskadekomne i en ambulance blev bragt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

354. Ff. BEATRIX af Hirtshals, 19 B.R.T. Bygget 1938. På fiskeri i Nordsøen.

En dreng kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 2. okt. i Nordsøen. (42)

Politirapport dat. 2. okt. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 3. okt. Søforklaring i Hirtshals d. 24. okt.

Kl. 1000, da B. befandt sig 20–25 minutters sejlads NØ. for Hirtshals, var man ved hjælp af spillet ifærd med at hale grejerne ind. Førerens 9-årige søn, som var med om bord, og som havde fundet en stor brugt gummihandske, greb med denne omkring spiltromlens aksel, hvorved handsken og dermed drengens arm blev trukket rundt om spiltromlen. Drengen, der havde pådraget sig brud på venstre arm, kom kort efter under lægebehandling.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

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

En mand forgiftet d. 5. okt. i Storebælt. (56)

Politirapport dat. 5. okt.

Under arbejde med tankrensning undlod en motormand trods given ordre herom at anvende en udleveret gasmaske med friskluftslange. Efter ca. 10 minutters arbejde i bunden af tanken faldt motormanden bevidstløs om og måtte bjærges op fra tanken. Over radioen anmodedes om, at der måtte være en læge til stede ved skibets ankomst til Kalundborg, og straks efter ankomsten foranledigede den tilkaldte læge den pågældende motormand indlagt på hospitalet, hvorfra han blev udskrevet den 7. okt.

Anm. Årsagen til forgiftningen fremgår af det ovenfor anførte.

356. M/S NICO P.W. af Rudkøbing, 1386 B.R.T. Bygget 1962 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 12. okt. i Dover havn. (260)

Indberetning fra vicekonsulen i Dover dat. 14. okt.

Umiddelbart efter at N.P.W. kl. ca. 0500 havde forløjet i Granville Dock, Dover, faldt føreren fra broen ned på kajen og rammes derefter af et stykke gelænder fra broen. Ved faldet pådrog han sig brud på venstre håndled og højre arm og fik ansigtet slemt forslået.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til ulykken.

357. M/S DYBBØL af Sønderborg, 172 B.R.T. Bygget 1967 af stål.

En passager kommet til skade d. 20. okt. i Sønderborg havn. (53)

Politirapport dat. 20. okt. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 8. nov.

Kl. 0950, da D. lå forløjet ved kaj i Sønderborg faldt en kvindelig passager ned gennem en 80 cm x 85 cm åbenstående luge i agtersalonen. Lugen, der er uden karm, er 115 cm dyb. I faldet slog hun hovedet mod kanten og pådrog sig en flænge i nakken. Den tilskadekomne blev kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at lugen ikke var forsynet med stræktove eller under konstant tilsyn af en vagtsmand.

358. M/S HANS BOYE af Marstal, 500 B.R.T. Bygget 1949 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 15. nov. i Hamina havn. (47)

Rapport fra føreren.

Kl. ca. 1850, medens H.B. lå fortøjet i Hamina havn, var en matros i færd med at spule efter losning af ler. Da den pågældende gik med spuleslangen over skulderen hen over de forreste fire skærstokke, som var skubbet sammen på lugens forkant, tabte han en bugt af slangen, hvis vægt trak ham bagover, så han faldt baglæns ned i lasten — et fald på ca. 6 m. Ved faldet pådrog han sig åbent kraniebrud. Den tilskadekomne blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Sagen er ikke færdigbehandlet.

359. M/S RIGMOR NIELSEN af København, 1599 B.R.T. Bygget 1954 af stål. På rejse fra Newport til Cardiff.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 15. nov. i Cardiff havn. (51)

Indberetning fra konsulatet i Cardiff dat. 18. nov.

Kl. 0115, da R.N. var under anløb af Cardiff havn, faldt ungmanden, der var på vej over fordækket mod bakken, ned i lastrum nr. 2. Han blev kort efter fundet liggende på lasten, der bestod af skåret træ. Den pågældende, der ved faldet havde pådraget sig bækkenbensbrud, ribbensbrud og brud på kravebenet, blev indlagt på hospitalet i Cardiff.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at ungmanden er snublet over landgangen, der var placeret ved lugekarmen.

360. S/S DIRCH MÆRSK af København, 103148 B.R.T. Bygget 1968 af stål. Til ankers i Kattegat.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 19. nov. i Kattegat. (52)

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 25. nov.

Kl. 0845, da en slæbebåd skulle trække agterenden af D.M. lidt op mod vinden for at give læ om stb., hvor en båd skulle lægge til, skransede slæbewiren pludselig i klydset, hvorved en riggermester, som stod tæt ved wiren, rantes over højre ben. Den tilskadekomne, der havde pådraget sig benbrud, blev hurtigt bragt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at wiren, som følge af at klydset var nymalet og ikke tidligere havde været brugt, skransede pludseligt i stedet for jævnt at følge slæbebådens retningsforandringer i forbindelse med, at den tilskadekomne opholdt sig for tæt ved wiren.

361. M/S EGHOLM af Marstal, 300 B.R.T. Bygget 1967 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 23. nov. i Warren Point havn. (50)

Rapport fra føreren dat. 26. nov. Politirapport dat. 30. dec.

Kl. ca. 1410, da E. lå fortøjet ved kaj i Warren Point havn, var besætningen i færd med at lægge 1-bommen ned. På lugen stod dæksdreng Poul Ingerslev Sørensen af Haslev klar til at føre bommen på plads i beslaget. Pludselig koblede spillet ud, hvorved bommen faldt ned over dæksdrengen, der hårdt kvæstet fastklemtes under bommen. Den kvæstede blev straks kørt til hospitalet i en ambulance, men ved ankomsten hertil var han afgang ved døden.

Anm. Sagens behandling er ikke afsluttet.

362. M/S SINE MÆRSK af København, 43921 B.R.T. Bygget 1964 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 22. dec. på Es Sider Rhed, Libya. (62)

Søforklaring i Liverpool d. 5. jan. 1969.

Kl. 0615 lettede S.M., der havde lods om bord, under en frisk NV.-lig brise på Es Sider Rhed og manøvrerede til fortøjning i bøjer på berth nr. 3. Kl. ca. 0730, da S.M. lå med begge ankre sat og en trosse fra agterste tankdæk om bb. i bøje nr. 7 samt en trosse fra bb. låring til bøje nr. 5, haledes hjem med spillet agter, men inden trossen til bøje 5 var halet helt tot, sprang trossen til bøje nr. 7, hvorved trossen til bøje 5 totnede hårdt op. Spillet, der betjentes af bådsmanden, tog nu og da en halv tårn hjem. Bag matrosen, som holdt trossen, stod dæksdrengen Bent Jensen, som skulle trække trossen fri således, at en matros og en letmatros, der stod bag spillet, kunne kvajle trossen op, efterhånden som den haledes ind. Pludselig skransede trossen voldsomt på spillet, hvorved alle tårner om spilkoppen med undtagelse af en sprang af, og en hel længde trosse rovsede ud. Matrosen, der havde holdt trossen, slog sin ene hånd og sprang til side. Straks efter fandtes dæksdrengen liggende livløs på dækket med blodunderløbne mærker ved strubehovedet. Den tilskadekomne blev bragt under dæk og fik kunstigt åndedræt. Ca. 1 time senere, da en læge kom til stede, konstateredes det, at dæksdrengen var afgang ved døden.

DANSKE SØRETTERS DOMME

eller udtalelser i 1968 om

søulykker overgået danske skibe

D.S.U.S. 1967 nr. 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 bestiklukafet, 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.

Ministeriet fandt, at grundstødningen skyldtes, at bedstemanden, der havde vagten alene, faldt i søvn på vagten og henstillede tiltale rejst mod den pågældende i medfør af sømandslovens § 76 for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

I.B.s bedstemand vedtaget en bøde på 100 kr.

31. jan. Politimesteren i Odense.

D.S.U.S. 1965 nr. 106.

M/S SUSANNE SKOU af København, 4427 B.R.T. Bygget 1954 af stål. På rejse fra Kingston til Puerto Cabello.

Grundstødt d. 24. nov. ved Sydamerikas N.-kyst. (358)

Søforklaring i New Orleans d. 22. dec.

Kl. 1200 befandt S.S. sig under en let ØSØ.-lig brise med ringe sø på 12°0'N., 69°49'V. og herfra styredes 123° rv. Kl. 1812 ændredes kursen til 145° rv. Kl. 1900 pejledes Cayo Borracho fyr i 205° rv. Der blev foretaget gentagne pejlinger af fyret, og kl. 2005 ændredes kurs til 180° rv. Kl. 2025 grundstødte S.S. ved Cayo Borracho og blev stående. D. 29. nov. kl. 1730 kom S.S. flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj, efter at ca. 450 tons af ladningen var lægtret.

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.

1. feb. Sø- og handelsretten i København.

D.S.U.S. 1965 nr. 371.

M/S TOBIAS MÆRSK af København, 12311 B.R.T. Bygget 1963 af stål. På rejse fra Manila til Bislig.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 19. okt. i Stillehavet. (48)

Søforklaring i Yokohama d. 17. nov.

Kl. ca. 1030, da T.M. befandt sig Ø. for Mindanao, var reparatør Ip Wai Hung af Hongkong beskæftiget med reparation af lugedækslet på underste mellemdæk i lastrum nr. 3. Da skibet begyndte at rulle voldsomt, faldt to baller hamp fra øverste mellemdæk gennem den åbentstående luge ned i lastrummet og ramte den pågældende over ryggen. Kl. 1600, da T.M. ankom til Bislig, blev den tilskadekomne, der havde indre kvæstelser, ført til hospitalet, hvor han senere af gik ved døden.

Det fremgik af sagen, at skibets overstyrmand, som havde beordret den pågældende i arbejde, i forvejen af skibsføreren var blevet advaret om, at skibet på det pågældende tidspunkt antagelig ville komme til at rulle kraftigt.

Ministeriet henstillede, at der rejstes tiltale imod overstyrmanden i medfør af sømandslovens § 77 for overtrædelse af lovens § 55, stk. 2.

T.B.s overstyrmand vedtaget en bøde på 500 kr.

1. feb. Sø- og handelsretten i København.

D.S.U.S. 1967 nr. 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 bølge 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.

Ministeriet fandt, at grundstødningen skyldtes, at føreren, der havde vagten alene, var faldet i søvn, og henstillede, at der rejstes tiltale mod den pågældende i medfør af sølovens § 318, stk. 1, for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

L.s fører vedtaget en bøde på 200 kr.

9. feb. Horsens herredsret.

D.S.U.S. 1967 nr. 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 forsøgtes uden resultat at slukke med en skumslukker. Branden virkede nærmest eksplosionsagtig, og da der i maskinrummet opbevaredes 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.

Ministeriet fandt ikke anledning til at foretage videre i anledning af branden, men da det af sagen fremgik, at der i maskinrummet opbevaredes en gasflaske, tiltrådtes politimesterens indstilling om tiltale mod føreren for overtrædelse af § 2 i handelsministeriets bekendtgørelse nr. 253 af 23. juni 1952 om gasanlæg i skibe.

D.E.s fører vedtaget en bøde på 50 kr.

13. feb. Politimesteren i Rønne.

D.S.U.S. 1967 nr. 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 fiskefartøj 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.

Ministeriet fandt ikke anledning for det offentlige til at foretage videre i sagen i anledning af branden, der efter ministeriets opfattelse skyldtes fejl i den elektriske installation, men da det af sagen fremgik, at der i fartøjets kabys var opstillet to gasapparater, som ved en plastslange var forbundet med en på dækket anbragt gasflaske, samt at gasanlægget ikke havde været besigtiget og godkendt af skibstilsynet, henstilledes, at der rejstes tiltale mod fartøjets ejer og fører for overtrædelse af bestemmelserne i §§ 3, 4 og 10 i handelsministeriets bekendtgørelse nr. 253 af 23. juni 1952 om gasanlæg i skibe.

N.s fører vedtaget en bøde på 100 kr.

15. feb. Politimesteren i Frederikshavn.

D.S.U.S. 1967 nr. 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.

Ministeriet fandt, at kollisionen skyldtes, at J.M. som indhentende skib havde undladt i god tid og ved klar og tydelig manøvre at gå af vejen for G. således som påbudt i de internationale søvejsregler regel 24, jfr. regel 22, samt at føreren af J.M., der var vidende om, at G. skulle dreje til stb. ind i havnen, ved at forsøge at passere G. mellem dette fartøj og havnemolen, havde undladt at iagttage sådanne forsigtighedsregler, som almindeligt sømandskab måtte tilsi, jfr. regel 29.

Ministeriet henstillede tiltale rejst mod føreren af J.M. i medfør af sømandslovens § 318, stk. 1, for ved grov fejl og forsømmelse i tjenesten at have foranlediget kollisionen.

J.M.s fører idømt en bøde på 600 kr.

16. feb. Retten i Lemvig.

D.S.U.S. 1967 nr. 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.

Ministeriet fandt, at der ikke ved den omhandlede lejlighed var truffet betryggende foranstaltninger til værn mod ulykkestilfælde og henstillede, at der i medfør af § 42 i lov om tilsyn med skibe af 28. marts 1951 rejstes tiltale mod føreren for overtrædelse af lovens § 4, pkt. 12.

R.K.s fører idømt en bøde på 100 kr.

11. marts. Retten i Gladsaxe.

D.S.U.S. 1967 nr. 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 varske 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.

Ministeriet fandt, at grundstødningen skyldtes, at bedstemanden faldt i søvn på vagten og henstillede, at der i medfør af sømandslovens § 76 rejstes tiltale mod den pågældende for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

V.s bedstemand idømt en bøde på 300 kr. + sagens omkostninger.

3. april. Retten i Store Heddinge.

D.S.U.S. 1967 nr. 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 $55^{\circ}01'6N.$, $12^{\circ}26'0Ø.$ ud for Borre Møse 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 $55^{\circ}15'6N.$, $12^{\circ}34'0Ø.$ 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.

Ministeriet fandt, at grundstødningen skyldtes, at styrmanden faldt i søvn på vagten og ikke reagerede på gentagne meldinger om land forude og henstillede, at der i medfør af sømandslovens § 76 rejstes tiltale mod den pågældende for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

S.s styrmand vedtaget en bøde på 300 kr.

24. maj. Politimesteren i Vordingborg.

D.S.U.S. 1967 nr. 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 bjærgningsfartøj.

Det fremgik af sagen, at styrmanden, der havde vagten, var faldet i søvn i skibets messe, ligesom han, trods derom given ordre, havde undladt at purre ungmanden til vagttjeneste. Politimesteren i København indstillede tiltale rejst mod styrmanden i medfør af sømandslovens § 76 for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

M.s styrmand vedtaget en bøde på 400 kr.

31. maj. Hjørring søret.

D.S.U.S. 1967 nr. 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, hvorfor 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.

Ministeriet fandt, at grundstødningen skyldtes, at bedstemanden faldt i søvn på vagten og henstillede tiltale rejst mod den pågældende i medfør af sømandslovens § 76 for ved grov fejl og forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.

I.L.s bedstemand vedtaget en bøde på 100 kr., og pålagdes betaling af sagens omkostninger.

10. juni. Retten i Vestervig.

D.S.U.S. 1967 nr. 101.

Ff. GØTE af Hirtshals, 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 Hirtshals 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 Hirtshals i en afstand af 1,5 sm. Kl. ca. 0100 befandt fartøjet sig 9 sm. V.t.S. af Hirtshals havn, hvorefter der styredes SV.¹/₂V. Kl. 0200 viste en decca-aflæsning, 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.

Det fremgik af sagen, at rorsmanden, der var alene på vagten, havde forladt styrehuset for at tilse maskinen, hvis olietryk var faldet. Han havde opholdt sig i maskinrummet mellem et kvarter og en time, da grundstødningen fandt sted. Politimesteren i Thisted henstillede tiltale rejst mod den pågældende i medfør af sømandslovens § 76 for ved grov fejl i tjenesten at have foranlediget grundstødningen. Handelsministeriet var enig heri.

G.s rorsmand idømt en bøde på 400 kr., og pålagdes betaling af sagens omkostninger.

11. juni. Retten i Frederikshavn.

D.S.U.S. 1965 nr. 173.

M/S MAYUMBE af København, 3899 B.R.T. Bygget 1955 af stål. På rejse fra Antwerpen til Bremen.

Kollideret d. 10. juni i Nordsøen. (267)

Søforhør i København d. 1. marts.

Kl. 0735 passerede M. i tåget vejr under afgivelse af tågesignaler Texel fyrskib om bb. i en afstand af 1,5 sm. styrende rv. 33° mod ET-ST lystønde. Kl. 0742 sås på radaren ekkoet fra et andet skib, som senere viste sig at være hollandsk marinefartøj D 808 „HOLLAND“ og som befandt sig 20° om stb. i en afstand af 2 sm. Kl. 0744 sås ekkoet i samme pejling og i afstanden 1 sm. Maskinen, der gik fuld kraft frem, beordredes langsomt frem. Kl. 0745 hørtes tågesignal og H. kom til syne i en afstand af 300–400 m styrende en V.-lig kurs. Maskinen stoppedes og bakkedes kort efter med fuld kraft. Kl. 0747 tørnede M. med sin stævn mod H.s bb. side midtskibs. Kl. 1008 fortsatte M. rejsen.

Det fremgik af sagen, at M. til trods for nedsat sigtbarhed ikke gik med moderat fart samt, at maskinen ikke blev stoppet, da der hørtes tågesignal foran for tværs fra et skib, hvis plads ikke var bestemt med sikkerhed. Handelsministeriet henstillede tiltale rejst mod føreren af M. for overtrædelse af regel 16, litra a, og regel 16, litra b, i de internationale søvejsregler.

M.s fører vedtaget en bøde på 1000 kr. subsidiært 10 dages hæfte.

4. juli. Sø- og handelsretten i København.

Se D.S.U.S. 1968 nr. 276.

M/S H. I. KRØYER af Svendborg. Eksplosion og brand om bord d. 9. marts. Ved eksplosionen sank skibet.

Det fremgik af sagen, at der, uanset bestemmelserne i § 2 i handelsministeriets bekendtgørelse nr. 253 af 23. juni 1952 om gasanlæg i skibe, i skibets styremaskinrum opbevaredes en gasflaske forsynet med hane.

Ministeriet var, under hensyn til arten af de ved eksplosionen forvoldte skader, af den opfattelse, at eksplosionen var sket indenbords i agterskibet, antagelig i styremaskinrummet samt, at eksplosionen skyldtes, at udsivende gas enten fra ovennævnte gasflaske eller fra gasinstallationen i kabyssen er blevet antændt af gnister fra de i styremaskinrummet anbragte jævnstrømsmotorer.

Ministeriet henstillede tiltale rejst mod føreren for overtrædelse af bestemmelserne i § 2 i handelsministeriets bekendtgørelse nr. 253 af 23. juni 1952 om gasanlæg i skibe.

H.I.K.s fører vedtaget en bøde på 150 kr.

19. juli. Politimesteren i Skive.

D.S.U.S. 1967 nr. 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 øversete 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.

Det fremgik af sagen, at bomdirken bestod af 14 m wire, der var meget slidt og rusten, således at mange af wirens enkelttråde var knækket.

Ministeriet fandt, at ulykken skyldtes, at bomdirken ikke var i forsvarlig stand, og henstillede, at der i medfør af § 42 i lov om tilsyn med skibe af 28. marts 1951 rejstes tiltale mod skibets fører for overtrædelse af bestemmelserne i lovens § 58.

B.s fører vedtaget en bøde på 300 kr.

7. aug. Politimesteren i Esbjerg.

Se D.S.U.S. 1968 nr. 159–160.

Ff. HAVET af Neksø og Ff. JUDITH MAIDORF af Esbjerg påsejlet d. 10. april, medens de lå opankret i Østersøen. Vagtmændene sov og bemærkede ikke påsejlingen.

Da det fremgik af sagen, at vagtmændene ikke havde haft fornøden tid til hvile og søvn dagen før påsejlingen, henstillede ministeriet i medfør af sømandslovens § 72, at der rejstes tiltale mod førerne i begge skibe for overtrædelse af sømandslovens § 56.

H.s og J.M.s førere begge vedtaget en bøde på 200 kr.

27. sept. Politimesteren i Rønne.

D.S.U.S. 1967 nr. 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 fejlagtigt 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°50'7N., 10°00'7Ø. og blev stående. Kl. 2345 kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Det fremgik af sagen, at T.s fører fejlagtigt havde antaget den røde 1-kost V. for Sælgrund for at være den røde 2-kost N. for Sælgrund.

Ministeriet tilsluttede sig Københavns politikammers indstilling om tiltale mod føreren i medfør af sølovens § 318, stk. 1, for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen, men tilføjede, at ministeriet intet fandt at erindre imod, at sagen afsluttedes med en advarsel.

T.s fører idømt en bøde på 500 kr. (forvandlingsstraf: 5 dages hæfte).

5. okt. Sø- og handelsretten i København.

D.S.U.S. 1967 nr. 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.

Ministeriet fandt, at grundstødningen skyldtes, at skibets søkort ikke var ført à jour og begærede tiltale rejst mod føreren i medfør af sølovens § 289 for ved grov forsømmelse i tjenesten — undladt at føre søkortet à jour — at have foranlediget grundstødningen.

Afgørelse: Advarsel.

8. okt. Retten i Kalundborg.

Se D.S.U.S. 1968 nr. 188–189.

M/S STEGSVIG af Åbenrå og M/S LAUTA af Marstal kollideret d. 16. juli i Kalmar-sund.

Ministeriet fandt, at kollisionen skyldtes, at den vagthavende styrmand om bord i S. var faldet i søvn på vagten, medens skibet befandt sig i et snævert farvand med to skibe i sigte forude og henstillede, at der i medfør af sømandslovens § 76 rejstes tiltale mod S.s styrmand for ved grov forsømmelse i tjenesten at have forvoldt kollisionen.

S.s styrmand vedtaget en bøde på 300 kr.

21. okt. Politimesteren i Odense.

Se D.S.U.S. 1968 nr. 270.

Ff. FLEMMING af Esbjerg. Eksplosion om bord d. 8. jan. medens fartøjet lå fortøjet i Esbjerg havn.

Det fremgik af sagen, at en i maskinrummet anbragt transportabel gasvarmeovn var gået ud, hvorefter maskinrummet var blevet gasfyldt. Da føreren senere strøg en tændstik i maskinrummet, eksploderede gassen. Det omhandlede gasanlæg var ikke synet og godkendt, gasledningen bestod af en slange, ovnen var ikke fast anbragt og ikke forsynet med nogen sikkerhedsanordning.

Ministeriet henstillede, at der rejstes tiltale mod føreren for overtrædelse af §§ 3, 5 og 10 i handelsministeriets bekendtgørelse nr. 253 af 23. juni 1952 om gasanlæg i skibe.

Afgørelse: Advarsel.

1. nov. Politimesteren i Esbjerg.

D.S.U.S. 1967 nr. 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 bovbølge, at K.I. krængede stærkt til stb., samtidig med at K.I.s forskib faldt ind mod W.C. og tørnede imod dette skibs stb. side lidt agten for agtermasten under en vinkel på ca. 30°. I kollisionsøjeblikket 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 stævsn 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 motorerne 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, eftersom det i adskillige minutter før kollisionstidspunktet må have stået ham klart, at hans skib ikke uden fare kunne fortsætte overhalingen på det pågældende sted, *dels* at føreren af K.I., der burde have indset faren ved, at de to skibe med ret store hastigheder og deraf følgende kraftig bølgedannelse og fare for sugning mellem skibene samtidig sejlede ind i den forholdsvis smalle rende over Grådyb Barre, undlod i tide at mindske sit skibs fart eller at tage andre forholdsregler til undgåelse af kollision, da det blev ham klart, at W.C. ikke havde til hensigt at opgive sit forsøg på at overhale.

Ministeriet begærede tiltale rejst imod begge skibes førere i medfør af sølovens § 318, jfr. § 59, stk. 1, og § 6 i lov om skibsfartens betryggelse for ved grov fejl og forsømmelse i tjenesten at have foranlediget kollisionen.

Dom: Begge førere frifundet for tiltale efter sølovens § 318. Hver fører idømt en bøde på 2500 kr. i medfør af § 6 i lov om skibsfartens betryggelse for overtrædelse af reglerne 27 og 29 i de internationale søvejsregler. (Forvandlingsstraf: 10 dages hæfte).

5. nov. Søretten i Esbjerg.

Se D.S.U.S. 1968 nr. 146.

M/S PER af Marstal og M/S DALAVIK af Styrso kollideret d. 27. feb. i Sundet.

Det fremgik af sagen, at P.s fører dels havde sejlet med fuld fart i tæt tåge, dels havde undladt straks at stoppe maskinen, da tågesignal hørtes foran for tværs fra et skib, hvis plads ikke var bestemt med sikkerhed.

Ministeriet henstillede, at der rejstes tiltale mod P.s fører for overtrædelse af regel 16, litra a og b, i de internationale søvejsregler.

P.s fører idømt en bøde på 500 kr., subsidiært 8 dages hæfte, i overensstemmelse med ministeriets indstilling.

8. nov. Søretten i Ærøskøbing.

Se D.S.U.S. 1968 nr. 173.

Ff. STERNA af Hirtshals og svensk Ff. SYVANA II kollideret d. 29. maj i Skagerrak.

Det fremgik af sagen, at „Sterna“s bedstemand, der havde vagten — efter at have tilset maskinen og sat positionen ud i søkortet — havde sat sig på bænken i styrehuset. Fartøjets selvstyreanlæg var koblet til. 10 minutter derefter indtraf kollisionen, uden at det andet fartøj, der lå stoppet med motoren i gang, var observeret forinden.

Ministeriet henstillede, at der i medfør af sømandslovens § 76 rejstes tiltale mod „Sterna“s bedstemand for ved grov forsømmelse i tjenesten — undladelse af at holde behørig udvig — at have foranlediget kollisionen.

Sterna's bedstemand vedtaget en bøde på 200 kr.

19. nov. Politimesteren i Frederikshavn.

D.S.U.S. 1966 nr. 220.

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

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

Søforhør i København d. 23. sept.

Kl. 2330 afgik H.B. under en let V.-lig brise med klart vejr fra Kvæsthusbroen. Lidt senere, da skibet befandt sig ud for S.-enden af Langelinie kajen, sås ca. 3 str. foran for tværs om stb. et andet skib, som tilsyneladende ikke førte navigationslys, og som derfor antoges for at være medgående og næsten uden fart. Skibet viste sig senere at være M/S „HERMANN SIF“ af København. Da H.S. befandt sig 1 str. foran for tværs, sås pludselig to klare toplys og et rødt sidelys. Maskinen, der gik langsomt frem, beordredes halv kraft frem, men da H.S. nærmede sig hurtigt, afgaves opmærksomhedssignal. Da en kollision syntes uundgåelig, beordredes maskinen fuld kraft frem, og roret lagdes hårdt stb., men kl. ca. 2344, da skibene befandt sig midt i sejlløbet, tørnede H.S. med bb. bov mod H.B.s stb. side lidt agten for midtskibs. Ved kollisionen fik lønningspladerne flere indtrykninger.

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

Ministeriet fandt, at kollisionen skyldtes, at der ikke holdtes behørigt udvig om bord i „Hermann Sif“, at „Hermann Sif“ ikke opfyldte sin vigepligt over for „Hans Broge“, jfr. herved bestemmelserne for sejlads inden for havnens grænser i reglement for ordens overholdelse m. m. i Københavns havn, jfr. endvidere § 2, stk. 2, i handelsministeriets bekendtgørelse af 11. marts 1965 om særlige regler for sejlads m. m. i visse danske farvande, og henstillede tiltale rejst mod føreren af „Hermann Sif“ i medfør af sølovens § 318, samt i medfør af sømandslovens § 76 tiltale rejst mod „Hermann Sif“s overstyrmand, i begge tilfælde for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget kollisionen.

Hermann Sif's fører idømt en bøde på 1000 kr. Overstyrmanden frifundet.

21. nov. Sø- og handelsretten i København.

D.S.U.S. 1966 nr. 39.

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

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

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

Søforhør i København d. 22. april.

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

Ministeriet fandt, at grundstødningen skyldtes forveksling af Pt. San Nicolas med pynten ved San Juan, og at denne forveksling bl. a. skyldtes, at det ved navigeringen benyttede søkort ikke var ført à jour, og at skibets navigatører derfor ikke var bekendt med, at der i 1963 var oprettet et fyr på Pt. San Nicolas.

Ministeriet henstillede, at der rejstes tiltale mod S.N.s fører for ved grov forsømmelse — undladelse af at føre søkortet à jour — at have foranlediget grundstødningen. Samtidig med denne sags behandling tiltaltes føreren for tiden fra nov. 1964 til d. 25. marst 1966 som fører af S.N. at have undladt med højst 1 måneds mellemrum at afholde mønstring af besætningen til båd- og brandøvelser, subsidiært i ovenfor anførte tidsrum at have undladt at indføre de påbudte oplysninger om afholdte båd- og brandøvelser i skibets tilsynsbog.

S.N.s fører idømt en bøde på 2000 kr. (Forvandlingsstraf: 20 dages hæfte).

25. nov. Retten i Næstved.

D.S.U.S. 1967 nr. 183.

M/S LEHNSKOV af Svendborg, 177 B.R.T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra Tuborg 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 tørnede L. med stævnen mod agterkant af D.s bb. side. D. kæntrade 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.

Ministeriet fandt, at kollisionen skyldtes, at føreren af L., der havde vagten alene, ikke havde holdt behørigt udvig, og reklærede sig enigt med Politimesteren i Kolding, der indstillede tiltale rejst imod føreren af L. i medfør af sølovens § 318, stk. 1, for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget kollisionen.

L.s fører idømt en bøde på 2000 kr.

12. dec. Sø- og handelsretten i København.

TABEL A

Art og antal af de for året 1968 opførte søulykker eller søskader

Søulykkens art	Danske skibe																				Antal omkomne																				
	Årsag																		Fremmede skibe		Ialt		Danske skibe						Fremmede skibe						Ialt						
	Vejrforhold, strøm tåge og andre naturårsager		Andre besætningen utilregnelige årsager		Mangler ved skib eller udrustning		Manglende eller utilstrækkelig udkig		Undladelse af at benytte loddet		Overlastning eller utilbørlig lastning		Skødesløs navigering		Andre fejl eller forsømmelser		Ukendt eller uopklaret						SM		S/S og M/S		Tilsammen		SM		S/S og M/S		Tilsammen								
	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer			
Grundstødning . .	23	21	6	9	—	3	—	—	—	—	—	—	—	4	3	7	8	—	7	1	30	41	81	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	
Kollision, påsejling o. l. .	24	13	3	2	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	11	8	20	34	—	—	61	57	3	—	1	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	
Tørnet under- vandshindring	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Kæntring	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	3	1	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
Sprunget læk5	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Maskinhavari . . .	—	—	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	3	—	—	5	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Andre havarier . .	.4	4	3	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	3	6	—	—	11	14	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	
Brand	—	—	2	1	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	6	4	—	—	16	10	1	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Forsvundet	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	8	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—
Overbordfald . . .	—	—	6	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	5	6	—	5	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—
Andre ulykkestilfæld	—	1	5	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	5	—	—	5	24	—	—	7	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	
I alt	58	43	28	34	4	6	3	—	—	—	1	—	4	3	24	27	36	60	1	30	159	203	22	—	16	—	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38	—	

Samlet antal opførte søulykker =

362

TABEL B

Art og antal af de i året 1968 indtrufne forlis af danske skibe

Forlisets art	SM		S/Sog M/S		Tilsammen	
	Antal skibe	B. R. T.	Antal skibe	B. R. T.	Antal skibe	B. R. T.
Grundstødning	2	51	1	499	3	550
Kollision	5	122	—	—	5	122
Kæntring	—	—	—	—	—	—
Brand	2	36	—	—	2	36
Forsvundet	3	61	—	—	3	61
Andre årsager	5	358	1	299	6	657
I alt	17	628	2	798	19	1426

TABEL C

Danske og fremmede skibes grundstødninger m. m. i året 1968 på danske kyststrækninger og i inderfarvande

Kyststrækninger og inderfarvande	Danske skibe					Fremmede skibe					Ialt	Tab af menneskeliv			
	Strandinger m. m.				Tilsammen	Strandinger m. m.				Tilsammen		Ialt	Danske	Fremmede	Ialt
	uden forlis		med forlis			uden forlis		med forlis							
	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S		SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S						
Jyllands vestkyst (til Hanstholm)	4	—	—	—	4	—	2	—	—	2	6	—	—	—	
Jyllands nordvestkyst (Hanstholm—Grenen)	1	—	—	—	1	1	1	—	—	2	3	—	—	—	
Jyllands østkyst (Grenen—Skanseodde)	2	2	—	—	4	—	4	—	—	4	8	—	—	—	
Jyllands østkyst (Skanseodde—Grænsen)	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Limfjorden	5	3	—	—	8	—	1	—	—	1	9	—	—	—	
Læsø	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Anholt	1	—	—	—	1	—	2	—	—	2	3	—	—	—	
Fyns nordkyst m. Samsø	2	6	—	—	8	—	3	—	—	3	11	—	—	—	
Fyns vest- og sydvestkyst (Strib—Fåborg)	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	
Fyns østkyst m. Langeland	2	3	—	—	5	—	—	—	—	—	5	—	—	—	
Farvandet syd for Fyn	—	2	—	—	2	—	3	—	—	3	5	—	—	—	
Ærøs syd- og sydvestkyst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Sjællands vestkyst m. Sprogø	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Sjællands nordvest- og nordkyst (Røsnæs—Gilbjerg Hoved) m. Hesselø	3	4	—	—	7	—	1	—	—	1	8	—	—	—	
Sjællands østkyst (Gilbjerg Hoved—Jungs Hoved) m. Amager	1	2	—	—	3	—	3	—	—	3	6	—	—	—	
Saltholm	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Middelgrund	1	1	—	—	2	—	2	—	—	2	4	—	—	—	
Smålandsfarvandet (Grønsund, Ulvsund, Bøgestrømmen og Guldborgsund indbefattet)	1	2	—	—	3	—	4	—	—	4	7	—	—	—	
Lolland-Falsters syd- og vestkyst	2	3	—	—	5	—	1	—	—	1	6	—	—	—	
Møns nord-, øst- og sydkyst (Ulfshale—Tolken) samt Falsters østkyst	3	—	1	—	4	—	1	—	—	1	5	1	—	1	
Bornholms syd- og vestkyst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Bornholms nord- og østkyst	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	
I alt	30	31	2	—	63	1	30	—	—	31	94	1	—	1	

ALFABETISK NAVNEREGISTER

A. J Jensen, Søby, Ff.....	223	Ceresio, Marstal, M/S.....	117
Absalon, København, M/S.....	232	Charlotte Priva, Sønderborg, M/S.....	194
Adolph, Odense, M/Sdp.....	317	Clara Clausen, København, M/S.....	101
Adrijanus, Frederikshavn, Ff.....	153	Clemens, Kerteminde, SM.....	129
Albert, Tvöroyri, Ff.....	280	Cleo, Hornbæk, SM.....	124
Amanda, Søby, M/Sdp.....	83	Columbus, Toftir, Ff.....	123
Ambition, Esbjerg, Ff.....	323	Concordia, København, M/S.....	291
Amigo, Lemvig, SM.....	65, 254, 264, 265	Concordia, Neksø, Ff.....	6
Andros, København, M/S.....	53, 295	Cyanea, Esbjerg, Ff.....	20
Ann Bach, København, M/S.....	85		
Anne-Lise, Skagen, Ff.....	167	Dan Viking, København, M/S.....	139
Annette S, Svendborg M/S.....	39, 110, 281	Dana, Assens, SM.....	160
Anni, Kalundborg, Ff.....	316	Denabola, Thyborøn, Ff.....	103
Anrova, Skagen, Ff.....	262, 263	Diane Chris, Marstal, M/S.....	43
Arabian Reefer, Esbjerg, M/S.....	346	Dirch Mærsk, København, S/S.....	360
Arctic Explorer, Godthåb, M/S.....	288	Donar, Lübeck, M/S.....	45
Arctic Trader, Godthåb, SM.....	314	Doris R, Hamburg, M/S.....	113
Arctic Venture, Godthåb, SM.....	283	Dronning Ingrid, Korsør, M/Fg.....	145
Arla, Mariehamn, M/S.....	80	Dybbøl, Sønderborg, M/S.....	357
Asse, Skagen, M/S.....	73		
Asta, Søby, M/S.....	93	Egholm, Marstal, M/S.....	361
Atlandsfarid, Midvåg, Ff.....	187	Ekko, Sønderborg, SM.....	30
		Elfy North, København, M/S.....	261
Beatrix, Hirtshals, Ff.....	354	Elkana, Skagen, Ff.....	227
Beira, København, M/S.....	222	Ellen, Hvide Sande, Ff.....	322
Bellan, Odense, M/S.....	355	Ellen Bagge, Korsør, M/S.....	21
Benli, Esbjerg, Ff.....	333	Ellen Peter, Odense, M/S.....	206
Benny Skou, København, M/S.....	338	Elly Lion, Holbæk, M/S.....	157
Bergodd, Ålesund, M/S.....	62	Elsa Tholstrup, Middelfart, M/S.....	329
Berlinga, Hirtshals, Ff.....	156, 269	Else, Hvide Sande, Ff.....	162
Beryl, Skagen, Ff.....	27	Else Gitte, København, SM.....	115, 286
Bien, Kerteminde, SM.....	151	Erik Sif, København, M/S.....	277, 285
Birger Wernerfelt, Hirtshals, Ff.....	220	Erna, Svendborg, SM.....	191
Birgit, Skagen, Ff.....	284	Esso Aalborg, København, M/S.....	69
Birgit Lau, Frederikshavn, SM.....	233	Esso Rønne, København, M/S.....	100
Birthe, Femø, Ff.....	247	Etipa, Lemvig, Ff.....	321
Birthe Broen, Assens, M/S.....	289	Eva Nordfisk, Skagen, Ff.....	17
Blankaholm, Göteborg, M/S.....	111	Eva Tholstrup, Esbjerg, M/S.....	292
Blenda, Odense, M/S.....	335	Evdori, Liberia, S/S.....	4
Bogatyr, København, M/S.....	274		
Bonavista, Marstal, M/S.....	225	Fionia, Odense, MS.....	2
Bonita, Skagen, Ff.....	213	Firlingen, København, M/S.....	133
Brandur Sigmundarson, Torshavn, Ff.....	273	Fjorden, Nakskov, M/Sdp.....	305
Bris, Hasle, SM.....	253	Flemming, Esbjerg, Ff.....	270
Brosund, Frederikshavn, M/S.....	81, 214, 236	Flora S, Svendborg, M/S.....	105
Buruslan, Kaliningrad, M/S.....	107	Fortuna, Rhaudermoor, M/S.....	35
Buur, Randers, M/S.....	249	France, København, M/S.....	61
		Frederiksborg, København, M/S.....	216
C. Herup, Marstal, M/S.....	181	Fueno, Odense, M/S.....	268
Carl Jolle, Esbjerg, Ff.....	210	Fyrskib nr. XVII, København, Fyrskib.....	215
Carl Nielsen, København, S/S.....	193	Fønix, Lynæs, Ff.....	152

Gardar, Klakksvik, M/S.....	312	Julie, Kalundborg, M/Fg.....	238
Georg Perle, Esbjerg, Ff.....	267	Juno, København, M/S.....	259
Gerda, Skagen, Ff.....	165	Jylland, Middelfart, M/S.....	90
Gersø, Horsens, M/S.....	98	Jørgen Vesta, Svendborg, M/S.....	68
Gerth Kristian, Godhavn, Ff.....	299	Jørn Erik, Skagen, Ff.....	138
Gigant, Skagen, Ff.....	198	KC. 78, København, Lf.....	70
Gjellerodde, Esbjerg, Ff.....	208	Kalisz, Stettin, S/S.....	119
Glottin, Vestmanna, Ff.....	296	Kambodia, København, M/S.....	343
Grensholm, Neksø, Ff.....	18	Kamilla Witthøft, Hundested, M/S.....	248
Grimaldi, København, M/S.....	240	Karen Lindinger, Esbjerg, M/S.....	64, 82, 217
Grimur Kamban, Torshavn, Ff.....	72	Kargit Bagenkop, København, M/S.....	290
Gudmundur, Tvöroyri, Ff.....	170	Karl Birgithe, Jakobshavn, Ff.....	178
Gunhild Torn, København, M/S.....	275	Katarina, Randers, M/S.....	350
H. I. Krøyer, Svendborg, M/S.....	276	Kingston, Skagen, Ff.....	234
Halsskov, Korsør, M/Fg.....	144	Kirsten Halskov, Hundested, M/S.....	195
Hammershus, Rønne, M/S.....	307	Kirsten Jepsen, Skagen, Ff.....	8
Hanna, Thorsminde, Ff.....	3	Kjærenæs, Allinge, SM.....	271
Hanne Birgit, Neksø, Ff.....	319	Kleven, Marstal, M/S.....	226
Hanne Bork, Esbjerg, Ff.....	197	Klitboen, Skagen, Ff.....	230
Hanne Skou, København, M/S.....	52, 352	Knudshoved, Korsør, M/Fg.....	96, 136
Hannibal, Årøsund, M/S.....	29, 31, 58	Knudsvig, Åbenrå, M/S.....	310
Hans Boye, Marstal, M/S.....	358	Kondor II, Torshavn, Motorbåd.....	241
Hans Sif, København, M/S.....	28	Kongsdal, København, M/S.....	163
Hans Starbæk, Skagen, Ff.....	324	Kosar, Hamburg, M/S.....	74
Hansia, Odense, M/S.....	122	Krossanes, Eskifirdi, Island, M/S.....	112
Havet, Neksø, Ff.....	159	Kunda, København, M/S.....	185
Havmågen, Nyborg, M/S.....	330	Kärnan, Helsingør, S/Fg.....	192
Heika, Sæby, Ff.....	47	Käthe Ilse, Hamburg, M/S.....	88
Heinrich, Brake, M/S.....	13	Langø, Skagen, Ff.....	128
Hekla, Allinge, Ff.....	313	Lanterna, Stubbekøbing, Ff.....	190
Helvig, København, M/S.....	176	Lasse, Kalundborg, M/Fg.....	239
Hermod, Næstved, M/S.....	202	Lauta, Marstal, M/S.....	174, 188
Hester, Rønne, Stenfiskerfartøj.....	245	Leonie, Gråsten, SM.....	252
Hornsnæs, Hirtshals, Ff.....	203	Lerin, Esbjerg, Ff.....	328
I. A. Poulsen, Kalundborg, Ff.....	331	Lili, København, Ff.....	168
Ibæk, Vejle, SM.....	118	Lilian, Stubbekøbing, Ff.....	19
Ida, Bogø, M/Fg.....	125	Lisbeth, Dragør, Ff.....	320
Ida Baagø, Odense, M/S.....	130	Lisdone, Skagen, Ff.....	219
Ina Chevron, København, M/S.....	242	Lisshövdi, Klakksvik, Ff.....	315
Ines, Hamburg, M/S.....	56	Little Rock, Skagen, Ff.....	306
Inga Margrethe, Esbjerg, Ff.....	196	Loa, Ålborg, SM.....	25, 169
Inge, Kalundborg, Ff.....	172	Lone Wonsild, København, M/S.....	91
Inge Lise, Lemvig, Ff.....	23	Lumumba, Svaneke, Ff.....	51
Inger, Hobro, SM.....	182	Lyø, Hirtshals, Ff.....	278
Inger Marie, Bønnerup, Ff.....	309	Maj Ragne, Vestervik, M/S.....	337
Ingrid, Strandby, Ff.....	42	Mallorca, København, M/S.....	302
Ingrid Blanck, Hamburg, M/S.....	44	Marco-E, Rotterdam, M/S.....	9
Ioannis P, Panama, S/S.....	108	Margita, Göteborg, M/S.....	36
Jalne, Sukkertoppen, Ff.....	14	Margrethe Høyer, Vejle, M/S.....	49
Jane, Vejle, M/S.....	171	Marianne Terkol, Århus, M/S.....	332, 342
Jane Bonne, Skagen, Ff.....	154	Marie, Rødvig, Ff.....	251
Janga, Årøsund, Ff.....	301	Marie Helleskov, København, M/S.....	77, 92
Janto, Odense, M/S.....	109	Marie Jane, Vesterø, Ff.....	132
Jens Chr. Svabo, Torshavn, M/S.....	75	Marie Skou, København, M/S.....	205
Jens Juhl, Nykøbing M., SM.....	143	Marie Venø, Skagen, Ff.....	127
Jens Wal, Køge, M/S.....	293	Mars, Oslo, M/S.....	106
Jette-Jan, Randers, SM.....	33	Martine Andersen, Esbjerg, Ff.....	55
John Peter, Struer, Ff.....	46	Mary Grethe, Skagen, Ff.....	166
Judith Maidorf, Esbjerg, Ff.....	160	Mathea, København, M/S.....	150
Juliette, Skagen, Ff.....	7	Mercantic, Dragør, M/S.....	63

Merian, Thyborøn, Ff.....	325	Sanne Stenhoj, Horsens, M/S.....	38
Metric, Dragør, M/S.....	87	Satu, København, SM.....	24, 114
Michael George, Skagen, Ff.....	255	Savoy, Hvide Sande, Ff.....	161
Mik, Marstal, M/S.....	54	Saxo, Nørresundby, M/S.....	32, 257
Mimi Hansen, Marstal, M/S.....	224	Sea-Gull, Esbjerg, SM.....	99
Miranda, Marstal, M/S.....	97, 258	Selma, Marstal, M/S.....	200
Moders Minde, Odden Havn, Ff.....	16	Serendib 3, Vedbæk, Lf.....	199
Monsunen, Svendborg, M/S.....	201	Sessan, Frederikssund, Motorbåd.....	184
Motorbåd uden navn.....	177, 246	Sigrid S, Svendborg, M/S.....	59
Nagaria, Skårhamn, M/S.....	34	Simor, Hirtshals, Ff.....	345
Nauja, Godthåb, SM.....	76	Sinaloa, København, M/S.....	341
Naxos, København, M/S.....	311	Sine Mærsk, København, M/S.....	362
Nebraska, København, M/S.....	340	Skaga, Skagen, Ff.....	235
Nico P. W., Rudkøbing, M/S.....	356	Skanderborg, København, M/S.....	147
Njördur, Eidi, M/S.....	303	Skansehage, Rørvig, M/Fg.....	183
Nord, Tuborg Havn, M/Bgs.....	135	Skansen, Nørresundby, M/S.....	164
Nordan, Klakksvik, Motorbåd.....	229	Soli Deo Gloria, Klakksvik, SM.....	228
Nordbornholm, Neksø, M/S.....	231	Solminor, Hirtshals, Ff.....	348
Norden, Østerby, Læsø, Ff.....	211	Solveig, Skagen, Ff.....	137
Nordic Hawk, København, S/S.....	334	Somerset, Esbjerg, M/S.....	347
Nordlyset, Østerby, Læsø, Ff.....	304	Stacia Smits, Sønderborg, M/S.....	279
Nordlyset II, Hundested, Ff.....	1	Stegsvig, Åbenrå, M/S.....	189
Ocean, Skagen, Ff.....	158, 318	Sterna, Hirtshals, Ff.....	173
Olavur Halgi, Fuglefjord, Ff.....	300	Stevnsklint, Thurø, M/S.....	95
Olympia, Groningen, M/S.....	104	Sundbuss Jeppe, Helsingør, M/S.....	344
Ormen, Odense, M/Sdp.....	237	Sunlight, Skagen, Ff.....	308
Osvald, Odense, M/Bgs.....	50	Susanne Jørs, Marstal, M/S.....	272
Otanny, Ålborg, M/S.....	131	Sussex, København, M/S.....	204
Othonia, Odense, M/S.....	339	Tanafjord, Oslo, M/S.....	41
Otto Danielsen, København, M/S.....	78	Tangsø, Hanstholm, Ff.....	218
Otto Priess, Nykøbing M., M/S.....	260	Tanja Dan, Esbjerg, M/S.....	351
Paita, Skagen, Ff.....	294	Ternan, Torshavn, M/S.....	140
Pandalus, Skagen, Ff.....	180	Thor, København, Ff.....	84
Peder Most, Svendborg, M/S.....	148, 179	Thorbjørn, Hirtshals, Ff.....	353
Per, Marstal, M/S.....	146	Thuntank 3, Lidköping, M/S.....	79
Peter S, Hamburg, M/S.....	102	Tina, Famagusta, M/S.....	120
Peter Sif, København, M/S.....	15	Tina, Helsingør, SM.....	134
Petra I, Emden, M/S.....	5	Tjalfe, København, M/Bgs.....	142
Pingvin, Skagen, Ff.....	155	Togo, Esbjerg, Ff.....	298
Polo, Torshavn, M/S.....	86	Tove Lindinger, Esbjerg, M/S.....	71
Porkerisnes, Porkeri, Ff.....	287	Trille, Juelsminde, SM.....	22
Poul Raymond, Skagen, Ff.....	10	Trillingen, København, M/S.....	243
Pram 15, København, Pram.....	336	Tromsø, Esbjerg, Ff.....	256
Prinsesse Margrethe København, M/S.....	149	Trossebåden, Nakskov, Motorbåd.....	244
Progress, Århus, M/Sdp.....	326	Traal, Skagen, Ff.....	209
Randi, Grenå, SM.....	282	Tuborg, København, M/S.....	327
Randi, Korsør, Ff.....	26	Ulla Barsøe, Åbenrå, M/S.....	266
Rapid, Odense, M/S.....	207	Ursel B. Schulau/Elbe, M/S.....	12
Rigmor Nielsen, København, M/S.....	359	Ursus, Rønne, M/Bgs.....	126
Rigon, Gävle, M/S.....	94	Vagn Berg, Skagen, Ff.....	212
Rita Dölling, Hamburg, M/S.....	11	Varna, Skagen, SM.....	40, 48
Ritan, Torshavn, M/S.....	141	Verka Egernsund, SM.....	250
Rub-a-Dub-Dub, Lf.....	66	Vibeke Laj, Esbjerg, Ff.....	221
Samka, Nørresundby, SM.....	37	Vidoy, Klakksvik, Ff.....	186
Samoa, København, M/S.....	175, 297, 349	Westfjord, Skårhamn, M/S.....	116
Sancho Panza, Odense, SM.....	121	Wilfred, Haren am Ems, M/S.....	67
		Windhund, Marstal, M/S.....	89
		Wisconsin, København, M/S.....	57