

STATISTISK OVERSIGT

OVER DE I

AARET 1895

FOR DANSKE SKIBE I DANSKE OG FREMMEDE FARVANDE
OG FOR FREMMEDE SKIBE I DANSKE FARVANDE

INDTRUFNE

SØULYKKER.



FEBRUAR, 1897.

KJØBENHAVN.

BIANCO LUNOS KGL. HOF BOGTRYKKERI (F. DREYER).

BIBL. UNIV.
HAFNIENSIS

Den foreliggende statistiske Oversigt, der herved offentliggøres af Indenrigsministeriet i Henhold til § 12 i Lov af 12^{te} April 1892 om Oprettelse af Sørætter uden for Kjøbenhavn samt om Søforklaringer og Søforhør, er paa Grundlag af de i Henhold til bemeldte Lov indsendte Udskrifter af Søforhør og Søforklaringer udarbejdet ved Registrerings- og Skibsmaalings - Bureauet i Kjøbenhavn.

Som Tillæg til denne Oversigt er der endvidere optaget en Fortegnelse over de paa Danske Kyststrækninger ifølge officielle Strandings-Beretninger o. s. v. i Aaret 1895 iøvrigt indtrufne Strandinger m. m. indordnede under to Afdelinger, henholdsvis for danske og for fremmede Skibe.

1.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
Løbc-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rejse: a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	
1.	a. Abril S. S. (se Tillæg II).							
2.	a. Active. b. Skonnert. c. Marstal. d. 70. e. 65.	a. Marstal. b. 1866. c. Eg. d. Registre V.	a. J. B. Christensen. b. E.N.Christensen. c. 6800 ¹). d. Ass. S. «Ærø».	a. Stykgods. b. 80 Tons. c. — d. —	a. 4. b. — e. —	a. Kjøbenhavn. b. ¹⁶ / ₄ 95. c. Øfjord.	a. Udfor Husavik. b. ²⁹ / ₄ c. Isskruning. Sunken. d. SSØ. Storm. Taage.	Søforklaring i Seydisfjord d. ¹ / ₅ 95. Søforhør i Odense d. ¹¹ / ₆ 95. D. 27. med stormende sydl. Kuling pejledes Sukkertoppen i Vest, giss. Afst. 5 Mil. Den første Is saas og Kursen holdtes Nord efter, da Skibet lagdes bak for Natten. D. 28. saas Is overalt. Vind flov SV., klart Vejr. D. 29. om Morgenen blæste det op til en Storm med Taage, som snart umuliggjorde at klare Skibet ud af Isen. Kl. 5 ¹ / ₂ F.M. sad det fast i Isen, som kort efter begyndte at skrue og Kl. 8 var Skibet læk. Besætningen gik fra Borde og slæbte med stort Besvær Jollen over Isen. Kl. 12 MD. sank Skibet, lidt efter lettede Taagen og Borgerfjeld pejledes i omtr. VNV. ea. 6 Mils Afstand. Henad MN. ankom Besætningen i forkommen Tilstand til Brunavik. D. 30. roedes til Seydisfjord, hvor Søforklaring aflagdes. Søretten udtaler: «At den ikke betvivler, at Ulykken er sket paa den af Kapt. C. og Mandskabet forklarede Maade, hvorfor Sagen sluttet». Aarsagen til Forliset ses at være Isskruning.
3.	a. Adolphine (se Tillæg I).							
4.	a. Aerial (se Tillæg I).							
5.	a. Agnes (se Tillæg II).							
	a. Agnete S. S. (se Nr. 212).							
6.	a. Alma (se Tillæg I).							
7.	a. Amalienborg S.S. (se Tillæg I).							
8.	a. Ane Kirstine (se Tillæg I).							
9.	a. Anine S. S. (se Tillæg I).							
10.	a. Anna. b. Skonnertbrig. c. Svendborg. d. 186. e. 177.	a. Troense. b. 1858. c. Eg. d. —	a. J. Clausen. b. A.C. Thurøe. c. 10000 d. 9300 i Svendb. Sø-Ass. Salgssum ca. 1500.	a. Cement. b. 230 Tons. c. — d. —	a. 6. b. — c. —	a. Chatham. b. ¹⁰ / ₉ 95. c. Leith.	a. Nordsøen udfor Smith's Knoll Fyrskib. b. ²⁰ / ₉ . c. Kollision. Kondemnation. d. NØ. t. N. Lambert, Klart. Dønning.	Søforklaring i Lowestoft d. ²⁵ / ₉ 95. Søforhør i Svendborg d. ²⁰ / ₁₁ 95. Kl. 0t 30m F.M. paa Styrmandens Vagt saas 1 à 2 Streger om B. B. fra A., som laa bidevind med Vinden St. B. ind, et rødt Lys fra en Sejler, der viste sig at være Barkskipet «Lord Elgin» af Liverpool. A. holdt sin Kurs støt og da L. E. var et Par Skibslængder borte prajedes den om at falde af; men desuagtet luffede den op og løb med sin B. B.'s Bov ind i A., som led betydelig Skade paa Skrog og Rigning og som strax efter Kollisionen fik 10" Vand i Lasten. En Fiskerdamper «Zenith» af Lowestoft, som havde set Sammenstødet, kom kort efter til og tilbød Hjælp. ³ / ₄ Time efter Kollisionen kom Baad med 6 Mand fra L. E. om Bord i A. for at yde Bistand, hvilken dog afsloges, da det viste sig, at A. kunde holdes paa Pumperne. Z. gav Slæber om Bord i A. og bugserede den ind til Lowestoft. Kl. 7 F. M. slingredes A.'s Master over Bord og Resten af Rigningen maatte kappes for at frigøre Skibet. Kl. 10 E.M. naaedes Lowestoft Havn, hvor den af uafbrudt Pumpning under Slæbningen udmattede Besætning afløstes af Folk fra Land. A. blev senere kondemneret og Retssag indleddedes mod L. E. Aarsagen til Kollisionen synes efter det foreliggende Vidneforhør at hidrøre fra, at L. E. ikke, som foreskrevet i Søvejs-Reglernes § 14, a, i Tide er gaaet af Vejen for A.
11.	a. Anna Breum (se Tillæg I).							

1) Værdierne ere overalt angivne i Kronemønt.

1	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2	3	4	5	6	7	8	
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rejse: a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	
12.	a. Anna Kirstine (se Tillæg I).							<p>Justitsministeriets Skrivelse af ¹⁸/₂ 96. Anmeldelse fra Føreren og Ejerens Befuldmægtigede dat. Ommel d. ⁸/₂ 96. Aarsagen til Forliset ubekendt, da ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning efter d. ¹/₁₂ 95.</p> <p>Søforhør i Kjøbenhavn d. ²²/₁ & ¹²/₅ 96. Fra d. ⁵/₁₁ 95 tiltagende VSV. Storme med svære Braadsøer. En tidligere Lækage tiltog stadig trods uafbrudt Pumpning. Dækslasten kastedes over Bord. D. 6. Kl. 7 E.M. bleve Pumperne uklare og Skibet løb fuld af Vand. D. 7. Kl. ⁶/₂ F.M. fik Borkum Fyrskib i Sigte, giss. Afst. 4 Kml. Kl. ⁷/₂ F.M. kom en Damper i Sigte. Da Skibet begyndte at skilles ad afholdtes Skibsraad og besluttedes at forlade Vraget. Nødssignal hejstes. Damperen — der viste sig at være S. S. «Persia», Kapt. H. Splidt, tilh. «Hamb. Amerik. Packet Act.-Ges.» — sendte strax en Redningsbaad, bemanded med 2den Officer H. M. Klein, Matroserne A. Boroner, E. Finrisch og W. Nacaotue, der bjergede Besætningen i 2 Hold om Bord i «Persia», som landsatte den i Hamburg d. 8. Kl. 11 F.M. D. 11. aflagdes Søforklaring for «Hamburg Amtsgericht». D. 12. indtraf Efterretning om Briggens Indstranding d. 8. paa Øen Juist. Kapt. H. afrejste dertil for at varetage Rederiets og Assurandørernes Interesse, men Vraget var da sønder-slaaet, hvorimod ca. ³/₄ af Ladningen fandtes dreven i Land. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.</p> <p>Søforklaring i Esbjerg d. ¹⁹/₄ 95. D ¹⁷/₄ Kl. ⁷/₂ E.M., da Amrum Fyrt. pejledes i SØ. t. Ø. viste Loddet ⁵/₂ Fv. Vand. Strax efter grundstødte A., der styrede NØ. t. N., og da det var Ebbetid samtidig med tiltagende Kuling kunde foreløbig Intet gøres for at bringe A. flot. Nødssignal hejstes til den fra Cuxhaven medfølgende Skonnert «Helga» af Esbjerg, Kapt. S. H. Ende, der holdt sig Natten over i Nærheden. Om Morgenens søgtes under Flodtid at sejle A. af Grunden; men i den høje SØ huggede Skibet saa haardt, at det løb fuldt af Vand, faldt om paa Siden og blev Vrag. Besætningen reddede sig i Jollen med stort Besvær om Bord i H., der landsatte den i Esbjerg. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.</p> <p>Anmeldelse fra Rederiet dat. Kjøbenhavn d. ²⁸/₇ 96. Til Ankers drev A. under Indladningen i Land og blev Vrag. Besætningen reddede sig i Land i Skibets Baade. Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.</p> <p>Anmeldelse fra Rederiet dat. Svendborg d. ²⁵/₇ 96. Politi-Rapport dat. Svendborg d. ²⁰/₈ 96. Da Vragstykker af Skibet ere inddrevne paa den hollandske Kyst d. ⁸/₁₂ 95 formodes, at dette er gaaet under med Mand og Mus under de forinden herskende Storme. Iøvrigt forligger der Intet, der kan give Anledning til at antage, at Forliset skyldes nogen Mangel ved Skibet, dets Udrustning, Bemanding, Overlastning eller lign. (jfr. Sørets-Lovens §§ 9 og 11 andet Stykke).</p>
13.	a. Anne . b. Skonnert. c. Ommel. d. 37. e. 31.	a. Stettin. b. — c. Eg. d. —	a. L. H. Lau- ritzen. b. — c. 3200. d. 3200 i Øernes gens. Ass.- F. paa Bogø.	a. Hvede. b. 115000 Pd. c. — d. —	a. 2. b. — c. 2.	a. Neustadt. b. ¹ / ₁₂ 95. c. Strømstad.	a. Kattegat. b. December 95. c. Bortebleven. d. —	
14.	a. Anne Marie (se Tillæg I).							
15.	a. Anne Marie (se Tillæg II).							
16.	a. Anton S. S. (se Tillæg II).							
17.	a. Arndt (se Tillæg II).							
18.	a. Asger Ryg . b. Brig. c. Kjøbenhavn. d. 290. e. 279.	a. Greifswald. b. 1862. c. Eg, d. —	a. H. J. Hansen. b. Chr. O. Ipsen. c. 18000. d. 9000 i Kgl. octr. Ass.-Ko., Kbhv.	a. Planker og Tømmer. b. 150 Std. (inkl. 30 Kub.- Fv. Dækslast). c. —	a. 8. b. — c. —	a. Skelefteå. b. ⁸ / ₁₀ 95. c. Exmouth.	a. Nordsøen. b. ⁷ / ₁₁ c. Forladt synke- færdig. Forlis. d. SV. Storm med svær SØ.	
19.	a. Astrid . b. Skonnert. c. Esbjerg. d. 51. e. 47.	a. Seedorf. b. 1879. c. Eg. d. —	a. J. M. Morten- sen. b. Pagh & Qvist- Pedersen. c. 6500. d. Ass. i «Bayerisch Lloyd».	a. Sukker og Mel. b. 131000 Pd. c. 10000. d. Rudolf Schra- der.	a. 3. b. — c. —	a. Cuxhaven. b. ¹⁶ / ₄ 95. c. Esbjerg.	a. NV. for Am- rum Fyr. b. ¹⁷ / ₄ . c. Grundstødning. Forlis. d. Østl. Labert. Sigbart.	
20.	a. Augusta S. S. (se Tillæg I).							
21.	a. Augusta (se Tillæg I).							
22.	a. Aurora (se Tillæg I).							
23.	a. Axel . b. Skonnert. c. Kjøbenhavn. d. 115. e. 105.	a. Korsør. b. 1874. c. Eg. d. Registre V.	a. H. Carl. b. S. Davidsen. c. 14000. d. 14000 i 4de Sø- F.-S., Kbhvn. Vraget solgt for 1000.	a. Klipfisk & Tran. b. 554 Sk. Pd. 45 Fade Tran. c. 34300. Restladn. solgt for 1900.	a. 6. b. — c. —	a. Olafsvig. b. — c. Bergen.	a. Olafsvig. b. ³ / ₁₀ 95. c. Stranding. Forlis. d. Nordl. Storm.	
24.	a. Axel (se Tillæg II).							
25.	a. Bellona . b. 3m. Skonnert. c. Svendborg. d. 205. e. 185.	a. Thurø. b. 1893. c. Eg. d. Registre V. 1. Klasse.	a. F. Iversen. b. H. Iversen. c. 46000. d. 30000 i Svend- borg Sø-Ass.-S.	a. Havre og Bønner. b. — c. —	a. 7. b. — c. 7.	a. Pillau. b. ²⁴ / ₁₁ 95. c. Weymouth.	a. Formodes paa Øen Ameland. b. Decbr. 95. c. Bortebleven. d. Paalands- Storm.	
26.	a. Berlin S. S. (se Tillæg II).							
27.	a. Bethel (se Tillæg II).							

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato Samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr-forhold.	
28.	a. Bien . b. 3m Skonnert. c. Nykjøbing p. S. d. 166. e. 156.	a. Stettin. b. 1841. c. Eg. d. —	a. N. Thomasen. b. N. W. Thomsen. c. 8000. d. Uassureret. Vraget solgt for 900.	a. Staver. b. 82 Std. c. —	a. 6. b. — c. —	a. Bjørneborg. b. ¹⁶ / ₆ 95. c. Newcastle.	a. Nordsøen. b. ¹³ / ₇ . c. Forladt i Søen. Kondemnat. d. Nordlig Storm. Høj Sø.	Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁶ / ₇ 95. Efter flere Dages stormfuldt Vejr med høj Sø, i hvilken Skibet arbejdede haardt og tog meget Vand over, blev det mere og mere læk. D. 12., da <i>B.</i> ikke kunde pumpes læns, drejedes til Vinden og efter afholdt Skibsraad kastedes Dækslasten over Bord for om muligt at bjerge Skib og Ladning. I Løbet af Natten tiltog Stormen, Søen brød jævnlig over og bortrev efterhaanden hele Skandeklædningen. Kl. 7 Morgen hejstes Nødsignal og styredes Vest over; men allerede Kl. ⁸ / ₂ var <i>B.</i> fuld af Vand og mistede Styringen. Efterhaanden aftog Stormen, men Søen var stadig høj. Kl. 11 kom et Barkskip—«Trosvig» af Brevig, Kapt. J. Jensen — i Sigte. Dette holdt ned mod <i>B.</i> og satte trods de vanskelige Forhold Baad med 3 Mand i Vandet. I 2 Hold bjergedes med denne Baad hele <i>B.</i> 's Besætning, der landsattes af <i>T.</i> i Hull. <i>B.</i> blev senere funden i Søen af Fiskerdamper «Polyp» af Geestemiinde og indbragt til Bremerhaven, hvor den blev kondemneret. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
29.	a. Bikuben . b. Slup. c. Thorshavn. d. 32. e. 32.	a. Omb. i Kbhvn. b. 1874. c. Eg og Fyr. d. —	a. J. A. Joensen. b. Jørgen Bech & Sønner. c. 4000. d. De private Ass. i Kbhvn.	a. Stenballast. b. — c. —	a. 4. b. — c. 4.	a. Thorshavn. b. ²⁰ / ₉ . c. Suderø.	a. Udfør Trangis-vaag. b. Septbr. 95. c. Bortebleven. d. —	Søforhør i Thorshavn d. ²⁹ / ₁₁ 95. Efter Afsejlingen for at komme paa Bedding paa Suderø kendes Intet til Skibets Skæbne. Om Aftenen d. ²⁰ / ₉ saas ud for Indløbet til Trangisvaag et Fartøj, som formodes at have været <i>B.</i> En Luge tilhørende Skibet opfiskedes i Nærheden 8 Dage senere
30.	a. Brage (se Tillæg II).							
31.	a. Camilla (se Tillæg I).							
32.	a. Carl Bang (se Tillæg I).							
33.	a. Carl Hecksher . S.S.(se Tillæg I).							
34.	a. Carmen (se Tillæg I).							
35.	a. Carolina (se Tillæg II).							
36.	a. Cathrine . b. Brig. c. Fredericia. d. 266. e. 251.	a. Fredericia. b. 1876. c. Eg. d. Registre V.	a. H. L. Hansen. b. C. V. Løehr. c. 27000. d. i Hamburg for ca. 20000 og for 7000 paa Fanø.	a. Bomuldsfrø i Sække. b. — c. —	a. 9 b. — c. —	a. — b. — c. —	a. Parahyba do Norte. b. ³⁰ / ₁ — ⁷ / ₂ 95. c. Lækage, Kondemnation.	Søforhør i Nordby paa Fanø cl. ¹⁶ / ₇ og ²³ / ₇ 95. D. ³⁰ / ₁ under Indladning bemærkedes Lækage. Ved en den 31. foretagen Undersøgelse af Havnebunden paa den af Havnemesteren anviste Liggeplads fandtes dersteds 3 Pælestumper mod hvilke Skibet under Ebbetiden havde hvilet. Indladningen standsedes Og Kapt. H. forlangte strax af Havnemesteren en anden Plads, hvilket dog foreløbig nægtedes. D. ¹ / ₂ afholdtes Besigtelse om Bord, hvorved haardt Træ forefandtes paa Bunden af Havnen ved og under Skibet, der herved var blevet beskadiget i Bunden. Vandstanden maalt til 1 Tomme i Timen, men Besigtelsen udtalte dog «at Skibet kunde indtage sin Ladning». Etter at <i>C.</i> d. 2. var forhalet til en ny Plads med tilstrækkelig Vanddybde fortsattes Ladningen til d. 7; men <i>C.</i> var da bleven saa læk, at en gentagen Besigtelse erklærede «at Skibet trak ² / ₂ Tomme i Timen og at det var usødygtigt og nødvendig maatte losse sin Ladning». D. 16. afholdtes atter Besigtelse, hvorved erklæredes, at Skibet ikke kunde repareres paa Stedet og med Assurandørernes Samtykke blev <i>C.</i> derfor d. 17. solgt ved Auktion for 14,100 Kr. Aarsagen maa formentlig ifølge Vidneforklaringen tilskrives den Omstændighed, at Skibet ved Lavvande har hvilet mod de i Havnebunden værende Pælestumper, hvorved det blev læk.
37.	a. Cathrine (se Tillæg I).							
38.	a. Cecilia . b. Jagt. c. Marstal. d. 35. e. 28.	a. Omb. i Marstal. b. 1870. c. Eg. d. —	a. } N. H. Nielsen b. } (Kraghæs). c. } d. } 3600	a. Byg. b. 1100 Centn. c. — d. — Salgssum 3000.	a. 2 b. — c. —	a. Mullerup. b. — c. Tuborg.	a. Harbølle Str. (Grønsund). b. ⁵ / ₄ 95. c. Stranding. Forlis. d. Paalands-Storm af VNV.	Indberetning til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Stege Toldk. d. ⁶ / ₄ 95. Kl. 4 FM. medens Jagten laa til Ankers sprængtes Kættingerne; den drev derpaa i Land og blev Vrag. Ved Hjælp af en til Kysten udbragt Trosse bjergedes Besætningen i Jollen til Land. Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.
39.	a. Ceres . b. Barkskib. c. Kjøbenhavn. d. 303. e. 285.	a. Troense. b. 1867. c. Eg. d. —	a. P. K. Høyer. b. Den kgl. Grønlandske Handel. c. — d. Uassureret.	a. Stykgods. b. — c. Uassureret.	a. 16. b. — c. —	a. Kjøbenhavn. b. — c. Grønland.	a. Julianehaab. b. ¹⁹ / ₈ 95. c. Stranding. d. Laber vestl. Vind. Klart Vejr.	Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁸ / ₉ og ²⁰ / ₁₁ 95. Kl. 6 EM. fik <i>C.</i> Havnelods fra Julianehaab om Bord, hvorpaa der styredes efter dennes Anvisning. Klokkeren ⁶ / ₂ lod Lodsden det St.B.'s Anker falde, men for tidligt, hvorfor <i>C.</i> med Agterskibet svajede ned paa et Skær. Da Vandet var faldende lykkedes det ikke at varpe Skibet flot; det krængede mere og mere over, saaledes at Besætningen Kl. ¹⁰ / ₂ nødsagedes til at gaa fra Borde. Kl. 12 var <i>C.</i> faldet saa meget over, at Lastrummet fyldtes gennem Forlugen; men ved Lavvande bjergedes saa meget som muligt af Ladningen, Provianten og Inventariet. D. 26., da Skibet maatte anses for tabt, afrejste Besætningen — med Undtagelse af 2den Styrmand H. Schoubye — over Ivigtut til Kjøbenhavn. Arbejderne med Bjergningen fortsattes imidlertid og d. 6. Septbr. lykkedes det under Ledelse af nævnte Styrmand og Føreren af Skonnerten «Emma», Kapt. Nielsen, at faa Skibet bragt flot og forhalet til en sikker Ankerplads ved Hjælp af ca. 60 Grønlanderes frivillige og ihærdige Arbeiden Dag og Nat. Bjergningen og Udlosningen kostede 200 Kr.
40.	a. Charlotta Ulricka (se Tillæg II).							
41.	a. Christiansborg S. S. (se Tillæg I).							
42.	a. Christianssund S. S. (se Tillæg I).							

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens	9.
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	3. a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	4. a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	5. Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	6. a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	7. Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m.m.
43.	a. Christine . b. Skonnert. c. Faaborg. d. 78. e. 68.	a. Seedorf. b. 1874. c. Eg. d. Registre V.	a. } H. Larsen. b. } c. 10000. d. 8000	a. Klipfisk. b. 45000 Pd. c. 4500.	a. 4. b. — c. —	a. Saudarkrok. b. — c. Sigluffjord.	a. Ud for Inkedal. b. ²⁷ / ₅ 95. c. Stranding. Forlis. d. Taage.	Anmeldelse fra Ejeren og Føreren dat. Faaborg d. ²⁰ / ₆ 95. Under Taage strandede <i>C.</i> og blev Vrag. Besætningen reddedes ved Baad fra Land. Søforklaring skal være afgiven for Øfjord Syssels Politimester, men er ikke fremkommen. Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.
44.	a. Christine (se Tillæg I).							
45.	a. Cito (se Tillæg II).							
46.	a. Courier (se Tillæg II).							
47.	a. Dagmar . b. Skonnertbrig. c. Nykjøbing p.M. d. 145. e. 130.	a. Aabenraa. b. 1857. c. Eg. d.—	a. } L.A. Petersen. b. } c. 7500. d. 5000 i 4de Sø-F.-S. i Kbhvn.	a. Havre. b. — c. — d. 1100 i 4de Sø-F.-S. i Kbhvn.	a. 6. b. — c. 4.	a. Königsberg. b. ²¹ / ₁₁ 95. c. Rochester.	a. Egmond an Zee (Holl.). b. ⁸ / ₁₂ . c. Stranding. Forlis. d. NV. Storm.	Indb. dat. Det danske Konsulat i Amsterdam d. ¹³ / ₁₂ 95. Søforhør i Aarhus d. ¹ / ₂ 96. Om Morgenen saas Egmond Fyr; men <i>D.</i> kunde ikke klare Landet, da Sejlene vare sønderblæste. Ved Middagstid grundstødte Skibet og faldt kort efter om paa Siden. Besætningen skylledes bort, men kom dog atter om Bord, undtagen Kok A. Petersen af Nykjøbing p. M., som druknede. Kort efter skylledes Besætningen atter over Bord og denne Gang lykkedes det kun Matros J. P. Simonsen atter at komme op paa Vraget; men da dette truede med at skilles ad, sprang han fra Borde og svømmede mod Land. Undervejs optoges han af Redningsbaaden fra E. an Z., der tillige bjergede Føreren og 1 Matros. Kapt. P. døde dog inden Land naaedes. De øvrige Forulykkede vare Styrmand P. Poulsen af Egerslev paa Mors og Matros A. Bolsau fra Lemsahl pr. Riga. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
48.	a. Dagmar . b. Dæksbaad. c. Svaneke. d. 9. e. 5.	a. Svaneke. b. 1876. c. Eg. d. —	a. L. P. Jensen. b. H. P. A. Hansen c. 1500.	a. Ballast. b. — c. —	a. 2. b. — c. 2.	a. Swinemünde. b. ¹³ / ₇ . c. Svaneke.	a. Østersøen. b. Juli 95. c. Bortebleven.	Anmeldelse fra Ejeren dat. Svaneke d. ²⁰ / ₇ 95. Aarsagen til Forliset ubekendt, da ingen Efterretning haves om Baaden eller Besætningen efter d. ¹³ / ₇ 95.
49.	a. Dan S. S. (se Tillæg I).							
50.	a. Dana S. S. (se Tillæg I).							
51.	a. Dania S. S. (se Tillæg I).							
52.	a. De tvende Sødskende (se Tillæg I).							
53.	a. De tvende Søstre . b. Skonnert. c. Rønne. d. 53. e. 46.	a. Troense. Omb. I Marstal. b. 18 ⁰⁴ / ₇₄ . c. Eg. d. —	a. } L. H. Sommer b. } c. 4500. d. 4400 i Bornholms Sø-Ass.-F.	a. Mursten. b. 34000 Stk. ca. 1800 Centner. c. —	a. 3. b. — c. —	a. Hasle. b. ³ / ₁₁ 95. e. Lübeck.	a. Østersøen. b. ⁶ / ₁₁ . e. Sprungen læk. Sunken. d. Stiv Vestl. Høj Sø.	Søforhør i Hasle d. ²⁸ / ₁₁ og ¹⁴ / ₁₂ 95. Efter et Par Dages Krydsning i høj Sø sprang Skibet læk og trods stadig Pumpning steg Vandet i Løbet af 7 à 8 Timer til 5 Fod i Lasten. Da Skibet truede med at synke og en Sejler var i Sigte hejstes Nødssignal. Kl. 4 E.M. bjergedes Besætningen ved Baad fra Sejleren — 3/m. Skonnert «Fennia» af Mariehamn, Kapt. Ekstrøm — og landsattes senere i Lübeck. Det forladede Skib saas, forinden Mørket faldt paa, i Færd med at synke omtr. midt imellem Møen og Darsertort. Føreren vedtog at erlægge en Bøde paa 6 Kr. for Overtrædelse af Sølovens §§ 27 og 40 (Undladelse af Medførelse af et Expl. af Søloven m. m. og af Anmeldelse om Forliset). Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
54.	a. Dewdrop S. S. (se Tillæg II).							
55.	a. Diana . b. Jagt. c. Rudkjøbing. d. 62. e. 58.	a. Rudkjøbing. b. 1874. c. Eg. d. Registre V.	a. C.R. Hansen. b. C. C. Nielsen. c. 7000. d. — Vraget solgt for 1100.	a. Stykgods. b. — c. 23000. d.	a. 4. b. — c. —	a. Kiøbenhavn. b. ⁹ / ₄ 95. c. Papos (Isl.).	a. Papos. b. ³ / ₅ . c. Stranding. Forlis. d. Stærke Kastevinde.	Søforhør i Rudkjøbing d. ³⁰ / ₇ 95. Skibet ankrede ved Ankomsten til Handelsstedet Pappas for sit ene Anker, da Bøjen til en dersteds udlagt Fortøjnings-Kætting ikke forefandtes. Det andet Anker kunde ikke samtidig benyttes paa Grund af de lokale Forhold, ringe Plads og stærkt skiftende Strøm. Medens Føreren var i Land sprængtes Ankerkættingen ved pludselig opstaaende voldsomme Kastevinde og <i>D.</i> gik da i Drift, med det andet Anker ude. Nødssignal hejstes, hvorpaa Føreren kom om Bord med 8 Mand fra Land; en Trosse fortes ind og fastgjordes til en Klippe, men sprængtes; hvorefter <i>D.</i> drev i Land og blev Vrag. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte. Anm. Søforklaring ses at være afgiven for Sysselmanden i Skaptafells Syssel, men er ikke fremkommen.
56.	a. Dina Maria (se Tillæg I).							
57.	a. Dronning Louise . b. Brig. c. Kjøbenhavn. d. 283. e. 268.	a. Kjøge. b. 1868. c. Eg. d. Registre V.	a. P. J. Borg. b. J. Skrike. c. 20000. d. 8000.	a. Planker. b. 11044 Stk. c. —	a. 9. b. — c. —	a. Hernøsand. b. — c. Palamos.	a. Palamos Havn. b. ¹⁴ / ₁ 95. c. Stranding. Forlis. d. Storm og høj Sø.	Indberetning fra den danske Konsul i Barcelona dat. ²⁹ / ₁ 95. Anmeldelse fra Rederiet dat. Kjøbenhavn d. ¹ / ₃ 95. Under en haard Paalands-Storm, da <i>D. L.</i> laa til Ankers i Palamos Havn, sprængtes Kættinger og Fortøjninger, hvorefter Skibet drev i Land og blev Vrag. Besætningen reddedes ved Raket-Rednings-Apparat.

1. Løbe Nr.	Skibets							Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	3. a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	4. a. Fører. b. Reder. c. Værdis. d. Assurance.	5. Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	6. a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	7. Rejse: a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.		
58.	a. Eden . b. Skonnertgaliot. c. Assens. d. 164. e. 151.	a. Elsfleth. b. 1857. c. Eg. d. —	a. } b. } N. P. Schmit. c. 8500. d. Uassureret.	a. Kul. b. 246 Tons. c. — d. Uassureret.	a. 6. b. — c. —	a. Bridgness. b. $2\frac{3}{4}$ 95. c. Assens.	a. Nordsøen udfor Hanstholm. b. $\frac{3}{5}$. c. Kollision. d. Frisk ØNØ. Høj Sø. Sigbart.	Søforhør i København d. $11\frac{1}{5}$, $14\frac{1}{5}$, $11\frac{1}{6}$ og $5\frac{1}{8}$ 95. D. $2\frac{2}{5}$, Kl. 10 EM., da Kapt. S var tilkøjs paa Grund af Ildebefindende, blev Frivagten kaldt paa Dækket for at rebe og bjerge Sejl. Kl. 12 MN., da dette Arbejde var endt, skulde Vagten skiftes; men forinden dette skete, og medens Styrmanden med sin Vagt var om Læ for at skifte Tøj, saas ca. 2 Streger i Læ det røde Sidelys fra en Sejler — der viste sig at være Skonnert «Maren» af Faaborg, 139 Tons Brutto, Kapt. W. C. Knippel. Rørgænger i <i>E.</i> , der laa bidevind med Vinden BB. ind, lagde Roret op og lod Nokken af Storsejlet nedfire, hvilket Styrmanden, der kom op upaaklædt, saa, hvorefter han sprang ned for at klæde sig paa. Efter at <i>E.</i> var falden ca. 3 Streger af, saa Rørgænger <i>M.</i> 's grønne Sidelys, hvorpaa han skiftede Roret for at luve op; men kort efter saa han paany <i>M.</i> 's røde Lys og skiftede saa atter Roret for at falde af. Kapt. S., som imidlertid var kommen op efterfulgt af Styrmanden. saa at <i>E.</i> var for langsom til at falde af, hvorfor han lod Styrmanden praje <i>M.</i> om at bære af; men umiddelbart derefter ramte <i>M.</i> med stor Kraft <i>E.</i> 's St. B. Side og ødelagde dens Rigning paa denne Side. 4 Mand af <i>E.</i> 's Besætning sprang om Bord i <i>M.</i> , som kort efter var ude af Sigte. <i>E.</i> 's Fokkemast slingredes over Bord og ødelagde det Opstaaende. <i>E.</i> laa nu og huggede voldsomt mod de langs Siden og under Bunden liggende Rundholter. Den syge Fører og ene tilbageværende Mand kunde Intet udrette til Bjergning af <i>E.</i> , som i Løbet af Natten trak 34" Vand i Lasten, hvorfor Nødsignal hejstes. Kl. 8 FM. bjergedes begge med stort Besvær og Fare om Bord i 3m. Skonnert «Johannes» af Riga, Kapt. E. Weinberg, i en af samme udsendt Baad og landsattes d. 7. i København. <i>E.</i> blev senere funden ca. 15 Mil SØ. for Lindesnæs og indbjerget til Svinør, hvor den blev kondemneret. Af den for «Maren»'s Vedkommende i Frederikshavn d. $\frac{9}{5}$ aflagte Søforklaring fremgaar, at d. $\frac{3}{5}$ Kl. Ot 35m FM. saas ca. 3 Streger i Læ et grønt Sidelys fra en Sejler med hvilken <i>M.</i> 10m senere kolliderede. <i>M.</i> , som laa bidevind med Vinden St. B. ind, holdt Kursen indtil det for at undgaa Sammenstød formentes nødvendigt at holde af; dette gjordes og Storsejlet firedes ned, men strax efter tørnede Skibene med deres St. B. Sider mod hinanden. 4 Mand fra <i>E.</i> sprang over i <i>M.</i> , som hurtig skiltes fra og tabte <i>E.</i> af Sigte. Det Opstaaende om St. B., Rattet og en Del af Rigningen beskadigedes. D. 9. landsattes de 4 Mand af <i>E.</i> 's Besætning i Frederikshavn, der blev anløbet som Nødhavn. Søretten i Frederikshavn bemærkede: «At Aarsagen til Sammenstødet nærmest maa søges i, at «Eden» for sent har udført den Manøvre, som han efter Anordningens § 14 er pligtig at gøre og derved paatvungen «Maren» at udføre en Kursforandring efter § 23».	
59.	a. Eden (se Tillæg I).								
60.	a. Edmund . b. Barkskib. c. Dragør. d. 428. e. 393.	a. Greifswald. b. 1858. c. Eg. d. —	a. } b. } G. A. R. Ri- c. } chardt. c. 10000. d. Uassureret. Fragt og Udrustning ass. for 6000 hos de priv. Ass. i Kbhvn.	a. Kul. b. 538 Tons. c. —	a. 9. b. — c. —	a. Ayr. b. $\frac{9}{9}$ 95. c. Memel.	a. Neufahrwasser (ved Pasewalk). b. $\frac{13}{10}$. c. Stranding. d. Nordlig Storm. Høj Sø.	Efter en af Sø- og Handelsretten i København d. $15\frac{1}{12}$ 95 foretagen Undersøgelse af Barkskibet «Edmunds» Forlis udtaler Søretten: «At der formentlig ingen Grund er til at optage Søforhør i Anledning af dette Forlis», samt: «Ved det af det kgl. preussiske «Seeamt» i Danzig optagne Forhør og den sig dertil sluttende Erklæring anse vi nemlig Aarsagerne til Ulykken tilstrækkelig oplyste, ligesom det derved maa formentes godtgjort, at der ingen Dadel kan falde paa Skibets Fører, Kapt. Richardt.» Anm. Da nævnte i Danzig optagne Søforhør imidlertid ikke er fremkommen, kan der her ikkun gives et Udtog af den Udskrift af Skibets Logbog, som findes vedføjet fornævnte Udtalelse, nemlig: Under Krydsning i Danzig Bugt arbejdede <i>E.</i> haardt i Søen og tog meget Vand over. Kl. 9 FM. ca. 2 Kml. i Læ af Neufahrwasser hejstes Signal for Slæbedamper; men da ingen Damper kom ud, halsedes rundt Kl. 12 og styredes bidevind Vest over. Uagtet Pumperne stadig holdtes i Gang, havdes der 18" Vand ved luv Pumpe. Da Vinden skrallede over begge Bove, kunde Landet ikke klares, hvorfor <i>E.</i> , da den Kl. 3 EM. var tæt ved Brændingen, blev sejlet paa Land. Besætningen blev bjerget af Redningsbaad fra Bohnsack. <i>E.</i> blev Vrag og dens Ladning bortskylledes.	
61.	a. Elin . b. Skruedampbd. c. København. d. 48. e. 14.	a. Grabow. b. 1891. c. Staal. d. Germ. Lloyd 1. Klasse.	a. T. C. Møller. b. W. Fischer. c. ca. 35000. d. 22000 i S. F. S. «Ægir» i Stockholm. 8000 for Udrustning i det Kgl. S. Ass. K. i Kbhvn.	a. Stykgods og Salt. b. — c. — d. Uassureret.	a. 5. b. 20. c. —	a. Reykjavik. b. $\frac{19}{9}$ 95 c. Akranes.	a. Strømfjord. b. $\frac{21}{9}$. c. Stranding. d. SV. Storm. Høj Sø. Stærk Strøm.	Anmeldelse fra Rederen dat. København d. $13\frac{1}{11}$ 95. Under en Storm sprængtes Fortøjningerne, hvorefter <i>E.</i> strax af Strøm og Vind blev kastet paa et Skær. Passagerer og Besætning landsattes i Skibets Baad. <i>E.</i> blev senere bragt flot og solgtes for 830 Kr. til Fiskeri under Island. Anm. Søforklaring er aflagt for Øvrigheden paa Strandingsstedet, men er ikke fremkommen.	
62.	a. Elisabeth (se Tillæg I).								
63.	a. Elisabeth . (se Tillæg II).								
64.	a. Elise (se Tillæg II).								
65.	a. Ella (se Tillæg I).								
66.	a. Ellen . b. Brig. c. Fredericia. d. 239. e. 214.	a. Barth. b. 1876. c. Eg. d. Registre V.	a. J. H. Rasmussen. b. M. Rasmussen. c. 20000. d. Kgl. S. Ass. K. i Kbhvn.	a. Ballast. b. — c. —	a. 8. b. — c. 8.	a. Pontrioux. b. $\frac{28}{12}$ 94. c. Fowey.	a. Formentlig i engelske Kanal. b. Jan. 95. c. Bortbleven.	Anmeldelse fra Rederen dat. Fredericia d. $\frac{25}{1}$ 96. Aarsagen til Forliset ubekendt, da ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning efter d. $\frac{28}{12}$ 94 Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.	
67.	a. Ellen . b. Evert. c. København. d. 22. e. 18.	a. Borstel. b. 1846. c. Eg. d. —	a. } b. } J. Christensen. c. 600. d. Uassureret.	a. Kul. b. 276 Tdr. c. — d. De priv. Ass. i Kbhvn.	a. 2. b. — c. —	a. København. b. $\frac{22}{8}$ 95. c. Roskilde Fjord.	a. Hornbæksbugten. b. $\frac{24}{8}$. c. Grundstødning. d. Forlis. Laber Vestl. Høj Sø.	Søforhør i København d. $31\frac{1}{8}$ 95. D. $\frac{23}{8}$ maatte <i>E.</i> ca. 5 Kml. Øst for Spodsbjerg returnere paa Grund af Vestl. Kuling og søgte samme Aften Ankerplads ved Gilleleje. Den 24. om Morgen lettedes, men, da Vinden var imod, søgtes ind efter Hornbæk for at ankre i Bugten. Da Føreren mente sig langt nok fra Land, gik han ned for at skaffe og imedens løb <i>E.</i> paa Flæskerevet udfor Nakkehoved, hvor den senere blev Vrag. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.	

1.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2.	3.	4.	5. Ladning:	6.	7. Rejse:	8.	
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	
68.	a. Ellen (se Tillæg I).							<p>Søforklaring i Stettin d. ²⁴/₁₀ 95. Søforhør ved Amager Birk d. ²³/₁₂ 95 og ³⁰/₁ 96.</p> <p>Kl. 10 E.M. efter forgæves at have signaleret efter Lods udfor Swinemünde Fyrtaarn styredes efter samme med ca. 2 Mils Fart. Kl. 11 passeredes Klokkebøjen, hvorfra styredes S. t. Ø. og omtrent halvvejs mellem denne og Havnemolen saas forude baade Top- og Sidelysene fra en Damper — «Libau» af Stettin. Strax efter forsvandt det røde og lidt efter det grønne Sidelys, og da derefter dette sidste igen saas om St. B. fra <i>E.</i>, antog Føreren at være klar af <i>L.</i> Kort efter løb imidlertid <i>L.</i> ind i <i>E.</i>'s Bov, knuste denne og borttog Sprydet. <i>L.</i> blev prajet om Hjælp, men fortsatte tilsyneladende sin Rejse. <i>E.</i> drev nu ind mellem Molerne og grundstødte indenfor Vestmolen. Næste Morgen slæbtes <i>E.</i> i Havn og fortøjedes. Efter at Lasten var lempet og efter en midlertidig Reparation afgik <i>E.</i> til Stettin.</p> <p>Ifølge <i>L.</i>'s Forklaring saas <i>E.</i>'s røde Lys i 3 à 5 Minuter, medens <i>L.</i> holdt den St. B.'s Side af Farvandet klos langs Øst-molen. Saasart Molen var passeret, lagdes Roret B.B.; men umiddelbart derefter saas <i>E.</i>'s grønne Lys og samtidig skete Kollisionen. <i>L.</i> fik Skade i Boven og saasart denne var undersøgt returneredes til Havnen, hvor Lodsens, der var gaaet fra Borde forinden Sammenstødet, atter kom om Bord og berettede, at <i>E.</i>'s Besætning ikke var i Fare.</p> <p>Søretten i Stettin afgav d. ⁷/₁₂ 95 en Kendelse, der gik ud paa, at Skylden for Kollisionen ikke kan tillægges nogen af Skibene.</p>
69.	a. Ellen Ring (se Tillæg I).							
70.	a. Emma. b. Skonnert. c. Dragør. d. 58. e. 50.	a. Stralsund. b. 1863. c. Eg. d. —	a. } N. Johansen. b. } c. — d. 6000.	a. Jærnerets. b. — c. —	a. 3. b. — c. —	a. Helsingborg. b. ¹⁶ / ₁₀ 95. c. Stettin.	a. Ved Swine-münde. b. ¹⁷ / ₁₀ . c. Kollision. d. Laber Nordl. Klart. Høj Sø.	
71.	a. Erik (se Tillæg I).							
72.	a. Esbjerg S. S. (se Tillæg I).							
73.	a. Esmeralda (se Tillæg I).							
74.	a. Esperance. b. Bark. c. Nordby p. Fanø. d. 667. e. 615.	a. Sunderland. b. 1892. c. Staal. d. Lloyd's Reg. 1. Klasse.	a. J. P. Toft. b. (Akt.-S.) J. N. Jessen. c. 145000. d. 135000 i Hamburg.	a. Stenballast. b. 300 Tons. c. —	a. 14. b. — c. 14.	a. Santos. b. ²⁷ / ₄ 95. c. Jaluit (Marchallsøerne).	a. Syd-Atlanterhavet. b. — c. Bortebleven. d. —	
75.	a. Eva (se Tillæg I).							
76.	a. Eva S. S. (se Tillæg II).							
77.	a. Express. b. Skruedamper. c. Esbjerg. d. 698. e. 353.	a. Flensburg. b. 1881. c. Jærn. d. —	a. L. F. M. Mecklenburg. b. Det for. Dampskibs-Selskab i Kbhvn.	a. Passagerer. Flæsk og Smør. b. 480 Tons.	a. 20. b. 12. c. —	a. Esbjerg. b. ⁹ / ₁₁ 95. c. Parkeston.	a. Themsen. b. ¹¹ / ₁₁ . c. Kollision. d. Laber SVlig. Moderat Sø.	
78.	a. Familien (se Tillæg II).							<p>Søforhør i Esbjerg d. ²⁸/₁₂ 95.</p> <p>Efter at <i>E.</i> var anmodet fra norsk Bark »Christiania« om at sende en Bugserdamper til samme, observeredes Kl. 12 M. D. en saadan Damper — »Merrimac« af Epewich. <i>E.</i> styredes da SV. ³/₄ S. mod <i>M.</i>, som saas 3 Streger om B B. og afgav nogle Damp-pibe-Signaler. Efter at <i>M.</i>, som hidtil havde holdt omtr. samme Kurs som <i>E.</i>, havde besvaret Signalet og var kommen i en Afstand af ca. 2 Kabellængder fra <i>E.</i>, lagde <i>M.</i> Roret B.B. og styrede lige mod <i>E.</i> Da Skibene, som begge løb med fuld Fart, vare i ca. 20 Favnes Afstand lagde <i>M.</i> Roret haardt St. B., men ramte strax efter <i>E.</i> multskibs om B.B., hvorved dette Skib tik et 3 Fod stort Hul i Vandgangen. <i>E.</i> som uforandret havde holdt Kursen SV. t. V., lagde i sidste Øjeblik Roret B.B. for om muligt at formindske Virkningen af Sammenstødet. <i>E.</i>'a Maskinrum fyldtes og Passagererne bleve satte om Bord i <i>M.</i>, der tog <i>E.</i> paa Slæb. Kl. i E.M. niaatte <i>E.</i> sættes paa Grund ved Harwich for ikke at synke. Ved Hjælp fra Land blev Lækken ved Lavvande foreløbig stoppet og i en Del af Lasten losset i Lægter. D. 12. om Aftenen slæbtes <i>E.</i> til Parkeston og afsejlede derfra efter endt Losning til London for at repareres.</p> <p>Om Aarsagen til Kollisionen foreligger der fra Sørettens Side ingen Udtalelse; men ifølge Vidneforklaringerne synes Skylden at maatte tilskrives <i>M.</i>, der for sent udførte den i Søvejs-Reglernes s 16 foreskrevne Manøvre, hvilket bekræftes ved en af Admiralitets-Retten i London afsagt Dom, efter hvilken 'Merrimac alene blev kendt skyldig i Kollisionen.</p>
79.	a. Flora (se Tillæg I).							
80.	a. Fortuna. b. Jagt. c. Marstal. d. 39. e. 36.	a. Troense. b. 1838. c. Eg. d. —	a. } M. Hansen b. } (Kbhvn.). c. 3800. d. 1600 i Marstal Sø-Ass.-F.	a. Byg. b. 1100 Centner. c. —	a. 2. b. — c. 1.	a. Kjøbenhavn. b. ³ / ₄ 95. c. Stubbekjøbing.	a. Falsterbo Rev. b. ⁵ / ₄ . c. Lækage. Forlis. d. NV.lig Storm og Snebyger.	
81.	a. Fram S. S. (se Tillæg II).							<p>Søforklaring i Trelleborg d. ¹¹/₄ 95. Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁰/₇ 95.</p> <p>D. ⁴/₄ Kl. 10 E. M. NNØ. for Stevns Fyr under tiltagende Kuling sprang <i>F.</i> læk. Kl. 11 vendtes for at søge Sundet ind; men da Vandet steg hurtigt i <i>F.</i>, blev det, for muligt at bjerge Livet, nødvendigt at sætte paa Land, hvorfor Kurs sættes efter Falsterbo. D. 5. Kl. 2 F. M. stødte <i>F.</i> paa Grund, Besætningen (Føreren og 1 Matros) udsatte Baaden og holdt sig i Læ af Skibet indtil dette ca. 1¹/₂ Time efter sønderlages. Matrosen (H. J. Kjær af Sønderborg), som var 62 Aar gammel, var imidlertid bleven saa udmattet af Kulde og Anstrængelse, at han døde i Baaden under Vejs mod Kysten, hvorimod det Ivkkedes Foreren at redde sig ind til Falsterbo Fyr.</p> <p>Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.</p>

1.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelse Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	
82.	a. Frederik. b. Barkskib. c. Svaneke. d. 549. e. 505.	a. Brake. b. 1856. c. Eg og Bog. d. —	a. H. C. Kofoed. b. J. Hintze (Rønne) c. 16000. d. 5000 i Bornh. Sø-Ass.-F.	a. Staver. b. 210 Stand. c. 10800.	a. 10. b. — c. —	a. Archangel. b. ⁸ / ₁₀ 95. c. London.	a. Varanger-Fjord. b. ¹⁶ / ₁₀ . c. Sprungen læk. Kondemnat. d. NVlig Storm. Høj Sø.	Søforklaring i Renøsund d. ¹⁹ / ₁₀ 95. Søforhør i Rønne d. ³¹ / ₁₂ 95 og ²⁹ / ₁ 96. Efter at Vardø d. 16. havde været i Sigte blæste det op til en Storm under hvilken <i>F.</i> arbejdede haardt og sprang læk. D. 17. om Morgenen — efter at Pumperne vare blevne uklare, det Opstaaende sønderlaaet, ca. 24 Standards Dækslast bortskyllet, en Del af Rigningen ødelagt og Skibet var fuldt af Vand — besluttedes det, for at bjerge Skib og Ladning, at søge Nødhavn i Varanger-Fjord. D. 18. kom Lods om Bord og opankrede Skibet ved Renøsund, hvorfra det d. 19. for 500 Kr. bugseredes til Vadsø. Ved Besigtelsen viste det sig, at Skibet havde været i daarlig Stand, idet Tømmerne paa mange Steder vare gennemraadne, ligesom ogsaa Sejlene syntes at have været i mindre god Tilstand. Da Omkostningerne ved Oplægning af Ladningen havde andraget 5000 Kr. bemærkede Søretten herom, at dette Beløb syntes noget højt. Efter at Skibet var blevet taxeret til 2500 og Ladningen til 5000 Kr., blev det kondemneret. Om Aarsagen til Søskaden foreligger der fra Sørettens Side ingen Udtalelse; men efter de fremkomne Oplysninger maa den formentlig tilskrives det stormfulde Vejr og den høje Sø i Forbindelse med Skibets daarlige Tilstand.
83.	a. Frederiksvaag (se Tillæg I).							
84.	a. Freja (se Tillæg II).							
85.	a. Fremad. b. Skonnert. c. Marstal. d. 107. e. 101.	a. Marstal. b. 1873. c. Eg. d. Registre V.	a. N. P. Christian-sen. b. H. Albertsen. c. 11500. d. 11500 i Sø-Ass.-F. «Ærø». Vraget med indeh. Ladning solgt for 5400.	a. Sukkertoppe. b. 10000 Stkr. c. —	a. 6. b. — c. —	a. Amsterdam. b. ¹⁵ / ₁₂ 94. c. Saffi (Marokko).	a. Udfor Saffi. b. ²³ / ₁ 95. c. Stranding. Kondemnat. d. Vestl. Storm. Høj Sø.	Søforklaring i Saffi d. ²⁵ / ₁ 95. Søforhør i Ærøskjøbing d. ¹⁸ / ₃ 95. Om Morgenen, da <i>F.</i> laa for begge Ankere med henholdsvis 100 Fv. Kætting og 60 Fv. Kabeltov ude, sprængtes Kættingen under en haard Storm med voldsom Søgang. Da det var umuligt at klare Landet blev <i>F.</i> sejlet ind paa det eneste Sted i Bugten, hvor der fandtes Sandbund. Besætningen reddede sig i Land ved Hjælp af en Trosse, som fastgjordes om Bord og blev stivhalet af Folk paa Kysten. Skibet blev Vrag. Søretten bemærkede: «At det er almindelig bekendt, at Forholdene ved Saffi ere meget vanskelige; det er umuligt at komme ud til Søen derfra med Vestl. Storm, da denne sætter en svær Sø ind i Bugten, hvorfor mange Skibe drive i Land der.»
86.	a. Frode (se Tillæg II).							
87.	a. Fylla (se Tillæg I).							
88.	a. Gaston Albert (se Tillæg II).							
89.	a. Gebroeders Nyhuis. b. Tjalk. e. Lemvig. d. 73. e. 59.	a. Sappemeer. b. 1874. c. Eg og Fyr. d. —	a. } H.P. Ander- b. } sen. c. 5500. d. 4500 i 4de Sø-F.-S. i Kbhvn.	a. Kul. b. 108 Tons. e. 2000. d. —	a. 4. b. — c. —	a. Methil. b. ¹² / ₁₁ 95. c. Lemvig.	a. Lild østre Strand (Jyllands NV. Kyst). b. ¹⁷ / ₁₁ . c. Landsætning. Forlis. d. VSV. Storm.	Søforklaring i Vestervig d. ¹⁸ / ₁₁ 95. Efter flere Dages stormfuldt Vejr i Nordsøen, hvor Skibet arbejdede haardt, blev det efterhaanden mere og mere læk. D. 17. Kl. 2 FM. borttog en Braadsø Baaden og alle løse Genstande paa Dækket og da Skibet trods stadig Pumpning blev synkefærdigt, besluttedes det for at bjerge Livet at sejle paa Land, hvilket udførtes Kl. 8 FM. Besætningen reddedes af Strandboere; men Skibet blev Vrag. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
90.	a. Gerda (se Tillæg II).							
91.	a. Gledholt S. S. (se Tillæg II).							
92.	a. Gottfred (se Tillæg II).							
93.	a. Grimstad (se Tillæg II).							
94.	a. Gustaf Vasa (se Tillæg II).							
95.	a. Gøteborg S. S. (se Tillæg I).							
96.	a. Haabet. b. Tjalk. c. Rudkjøbing. d. 26. e. 20.	a. Nübbel. b. 1861. c. Eg og Fyr. d. —	a. } H.T. Rasch. b. } — c. —	a. Trælast. b. — c. — d. —	a. 2. b. 1. c. —	a. Lohals. b. ¹⁶ / ₈ 95. c. Randers.	a. Store Belt. b. ¹⁷ / ₈ . c. Kollision. d. FriskNV.Vind.	Søforhør i Rudkjøbing d. ²¹ / ₈ 95. Kl. 10 ¹ / ₂ EM. Nord for Knudshoved, da <i>H.</i> liggende bidevind over Styrbord styrede N. ¹ / ₂ ø., saas ret forude afvejlende det røde og grønne Sidelys fra en modgaaende Sejler — Skonnerten Christine' af Breiholz. Da Skibene nærmede sig hinanden, faldt <i>H.</i> ca. 1 Streg af, indtil <i>C.'a</i> røde Lys saas om B.B., der blev da støttet med Roret. Pludselig saas <i>C.'s</i> grønne Lys om B.B. og <i>H.</i> holdt nu sin Kurs; men saa da kort efter uventet <i>C.'s</i> røde Lys i Læ og samtidig lob <i>C.</i> ind paa <i>H.</i> forude om St.B., hvor <i>H.</i> led betydelig Skade, Røstjærnene med Bolte bleve udrevne og en Del af Dækslasten gik over Bord. Da <i>H.</i> trak noget Vand sattes Kurs efter Nyborg; men da det viste sig, at Skibet lakkede mere ved under Krydsning at ligge over St.B., ankredes op under Landet til Dagry. Næste Dag søgtes Rudkjøbing. Om Aarsagen foreligger der fra Sørettens Side ingen Udtalelse; men ifølge Vidneforklaringerne maa Kollisionen tilskrives begge Skibe; <i>C.</i> fordi det, der ifølge Søvejs-Reglernes § 14a skulde vige af Veien, ikke i Tide udførte denne Manøvre, <i>H.</i> fordi det holdt sin Kurs (§ 22).
97.	a. Haabet. (se Tillæg I).							

1.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg.T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	
98.	a. Halnaker . b. Barkskib. c. Fanø. d. 603. e. 538.	a. Dundee. b. 1862. c. Jærn. d. Lloyd's Reg.	a. T. Nielsen. b. (Akt.-S.) H. Svarrer. c. 80000. d. 70000 i Ham- burg.	a. Copra. b. 550 Tons & 100 Tons Stykgods. c. — d. —	a. 12. b. — c. 1.	a. Ponapie. b. ¹⁴ / ₆ 95. c. Yap (Carolinerne).	a. Pugelup (Mae- kenzie Gruppen). b. ²⁶ / ₆ . c. Stranding. Forlis. d. Sydl. Storme med Regntyk- ning.	Søforklaring for den danske Konsul paa Manila d. ¹² / ₇ 95. Søforhør i Nordby d. ⁷ / ₉ 95. Efter 4 à 5 Dages stormfuldt, usigtbart Vejr, hvor al Observation var umulig, strandede <i>H.</i> noget efter Midnat paa et Korallrev. Søen brød over Skibet og sønder slog det Opstaaende, Skylighter m. m.; Storbaaden blev udsat og det lykkedes hele Besætningen — undtagen Hovmester N. Rødgaard, som druknede — at redde sig i denne, som blev holdt i Læ af Revet til Daggry, da den landede paa Federsfa, hvor de Indfødte optraadte fjendtlig mod de Skibbrudne og udplyndrede baade dem og Skibet. Efter 3 Dages Ophold, under hvilket Besætningen ernærede sig ved Kokosnødder, lykkedes det den i Storbaaden at slippe bort fra Øen og d. ¹ / ₇ naaedes i meget udmattet Tilstand efter 44 Timers Roning til Yap, hvor Kapt. N. forgæves søgte at sælge <i>H.</i> D. 7. af- rejste Besætningen til Manila. Om Aarsagen til Forliset foreligger der fra Sørettens Side ingen Udtalelse. Ifølge Vidneforklaringerne maa det dog an- tages, at Forliset skyldes vanskelige Vejrforhold, der forhindrede al Observation, hvorved Muligheden at i Tide at korrigere den gissede Plads blev udelukket.
99.	a. Hanna (se Tillæg II).							Søforhør i Rudkjøbing d. ¹³ / ₇ 95. Under stiv Kuling med høj Sø sprang <i>H. K.</i> læk og sank i Løbet af kort Tid. Besætningen fik i sidste Øjeblik sat Jollen ud og blev optaget af Jagten «Lykkens Prøve» af Rudkjøbing, der samme Dag landsatte den i Rudkjøbing. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
100.	a. Hansine Kir- stine . b. Jagt. c. Rudkjøbing. d. 19. e. 16.	a. Falsled. b. 1804. c. Eg. d. —	a. } b. } J. Jørgenszen. c. 2500. d. Øernes gens. Sø-F. paa Bogø.	a. Søsten. b. 3 Kub. Fv. c. 150. d. Uassureret.	a. 2. b. — c. —	a. Fyens Hoved. b. ¹³ / ₇ 95. c. Nakskov.	a. Store Belt ud- for Romsø. b. Lækage. Sunken. d. Frisk NØ. Byget.	
101.	a. Harald S. S. (se Tillæg I).							Søforhør i Nysted d. ²⁷ / ₈ 95. Kl 9 E. M. saas Marienleuchte Fyr paa Fehmarn tværs om St. B. gisset Afstand 4 à 5 Kml. Kursen blev holdt ØSØ. Efter til Kl. 11, da et Fyr, som formentes at være Warnemünde Fyr, saas forude, hvorpaa styredes Nord efter. Lidt før M. N. Kastedes Loddet og da dette viste 4 ¹ / ₂ Fv. Vand lagdes Roret op for at halse rundt; men strax efter huggede <i>H.</i> og blev staaende. Alle Sejl tilsattes for at sejle af Grunden, men forgæves. I Løbet af Natten og den følgende Dag friskede Vinden i og <i>H.</i> , som var bleven læk, fyldtes efterhaanden og blev Vrag. Af Besætningen reddede 6 Mand sig i Storbaaden. Føreren og 2 Mand bjergedes af Fiskere fra Nysted. Aarsagen til Forliset maa formentlig ifølge Vidneforklaringerne tilskrives Forvexling af Gjedser Rev Fyrskib og Warne- münde Fyr.
102.	a. Havfruen . b. Brig. c. Svendborg. d. 406. e. 390.	a. Parsboro' (N.S.). b. 1878. c. Fyr. d. —	a. C. A. E. Gertz. b. H. Iversen. c. — d. Uassureret.	a. Ballast. b. 90 Tons. c. —	a. 9. b. — c. —	a. Nyborg. b. ²⁵ / ₈ 95. c. Örnsköldsvik.	a. Rødsand. b. ²⁵ / ₈ . c. Grundstødning. Forlis. d. Stiv VNV. Regnbyger. Høj Sø.	
103.	a. Havila (se Tillæg I).							
104.	a. Hector S. S. (se Tillæg I).							
105.	a. Hermod (se Tillæg I).							
106.	a. Hjalmar (se Tillæg II).							
107.	a. Horsens S. S. (se Tillæg I).							
108.	a. Hvidbjørnen . b. Skruebarkskib. c. Kjøbenhavn. d. 388. e. 273.	a. Helsingør. b. 1887. c. Eg og Fyr. d. Registre V.	a. R. J. Hammer. b. Den Kgl. Grøn- landske Handel. c. 200000. d. Uassureret.	a. Stykgods. b. — c. 30000. d. Uassureret.	a. 20. b. 2. c. —	a. Kjøbenhavn. b. ¹⁷ / ₃ 95. c. Julianehaab.	a. Nunarsuit (Syd Grønland). b. ¹² / ₄ . c. Stranding. Forlis. d. Frisk Nordl. Stærk SVlig. Dønning.	Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁵ / ₆ 95. D ³ / ₄ ud for Julianehaab traf <i>H.</i> Storisen ca. 24 Kml. til Søs, hvorfor Havn d. 5. søgtes i Amitsuasuk Fjorden. D. 8. for- søgtes at gaa indefter mod Kolonien, da Isen spredtes noget; men <i>H.</i> blev snart tvungen til atter at søge Havn, denne Gang etter Grønlandernes Anvisning ud for Itivedliatsiak. <i>H.</i> blev her d. 8. lagt for St. B.'s Anker og fortøjet til Klipperne med solide Staal- traadstrosser. D. 12. Kl. 5 ¹ / ₂ F.M. mærkedes SVlig Dønning og med stærk Strøm førtes en Isflage mod <i>H.</i> , hvorved B. B.'s Agtertrosse sprængtes. En ny saadan udførtes over Isen; men Kl. 7 sprængtes begge Agtertrosser. Maskinen blev sat 1 Gang mod Isen, men Kl. 8 ¹ / ₂ sprængtes Ankerkættingen og <i>H.</i> blev af Isen ført saa tæt mod Land, at Agterskibet af og til huggede i Grunden. Et Kabeltov blev med stort Besvær ført over Isen og fastgjort paa en Klippe; men det var umuligt at hive <i>H.</i> op mod Isen Dønningen tiltog, store Isstykker slyngedes mod Klipperne og <i>H.</i> , som af og til tørnede voldsomt mod disse, maatte nu forlades. Alle on Bord værende Personer kom lykkeligt i Land ved fra <i>H.</i> at springe ind paa Klipperne. Et Par Timer efter sank <i>H.</i> paa 6 à 8 Favne Vand. Den næste Dag aaes til Itivedliatsiak, hvor de Skibbrudne traf nogle Grønlandere, hos hvem de opholdt sig i ea. 3 Uger. D. ⁵ / ₅ kom Besætningen med S. S. «Fox» af Kjøbenhavn til Ivigtut og d. 11. afsejlede den med Barkskibet «Thetis» til Kjøbenhavn, hvor den ankom d. ⁹ / ₆ . Aarsagen til Forliset maa ifølge Vidneforklaringerne formentlig tilskrives Isdrift i Forbindelse med en svær Dønning. Da flere af de Skibbrudne d. 12. gentagne Gange mærkede tydelige Jordrystelser, formodes Dønningens Voldsomhed at skyldes vulkanske Eruptioner. Denne Antagelse bestyrkes red den Omstændighed, at der ud for Kysten laa et flere Kml. bredt Isbælte, hvilket under almindelige Forhold vilde have forhindret Dønning.
109.	a. Høfding (se Tillæg II).							
110.	a. Immanuel (se Tillæg I).							
111.	a. Irene (se Tillæg I).							

1. Løbe-Nr.	Skibets				Søulykkens			9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	3. a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	4. a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	5. Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	6. a. Besætning. b. Passagerer. e. Omkomne.	7. Rejse: a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	
112.	a. Irvine (se Tillæg I).							
113.	a. J. C. Peuss (se Tillæg II).				a. 10. b. —	a. Kronstadt. b. ² / ₈ 95. c. Grimsby.		
114.	a. Jacob . b. Barkskib. c. Rønne. d. 318. e. 290.	a. Kjøbenhavn. b. 18 ³⁹ / ₆₀ . c. Eg. d. Amerik. Lloyd's.	a. C. D. Rønne. b. A. P. Ellebye. c. 17000. d. 14000 i Bornh. Sjø-Ass.-For. Vraget solgt for 2400.	a. Brædder. b. ca. 30,500 Stkr (inkl. Dækslast).			a. Gotland. b. ⁷ / ₈ . e. Grundstødning. Kondemnat. d. SVlig Storm. Regntykning.	Søforhør i Rønne d. ¹⁵ / ₈ 95. D. 7. strax efter M. N. paa Styrmandens Vagt saas i en Klaring et Fyr, som antoges for Gotske Sandø i SV. t. S. gis. Afstd. 12 Kml. Kort efter saas 2 Fyr, som begge antoges for Gotske Sandø Fyr. Frisk NNV. med Regntykning. Kl. 4 ¹ / ₂ Morgen kom Kapt. R. paa Dækket og henad Kl. 6 saas en Bøje tæt forude om B. B. og tillige Land forude. Skibet drejedes strax til over St. B., men ca. 10m efter huggede det, mistede Roret og blev læk; men gled dog over Grunden og flød paa Lasten. Opad Dagen forværredes Vejret en Del, Dækslasten skylledes over Bord og Fokkemasten maatte kappes for at lette Skibet. Nødsignal hejstes og henad Aften bjergedes Besætningen om Bord i S. S. «Union» af Tønsberg, Kapt. H. H. Egenæss, ved en fra samme udsendt Redningsbaad. Denne Bjergning, der var baade farefuld og besværlig, medtog ca. 1 ¹ / ₂ Time. U. landsatte Besætningen d. 9. i Kronstadt. Den 11. blev J. fundet drivende paa Lasten af Barkskibet «Emil» af Nystad, som indbugserede Vraget til Utø, hvor det blev kondemneret. Om Aarsagen foreligger der fra Sørettens Side ingen Udtalelse. Ifølge Vidneforklaringerne synes dog Grundstødningen at skyldes Forvexling af Kappar Stenarnes Fyrskib og Gotske Sandø Fyr.
115.	a. Jane Marie . b. Skonnert. c. Svendborg. d. 104. e. 91.	a. Thurø. b. 1873. c. Eg. d. Registre V.	a. J. J. Jensen. b. H. P. Jensen (Thurø). c. 12000. d. 10900 i Svendb. Sjø-Ass.-For.	a. Granitsten. b. 130 Tons. c. 2000.	a. 5. b. — c. —	a. Tønsberg. b. ²⁶ / ₁₁ 95. c. Aberdeen.	a. Gourdon (Skotland). b. ³⁰ / ₁₁ . c. Stranding. Forlis. d. SSØ. Taage. Høj Sø.	Søforhør i Svendborg d. ¹² / ₂ 96. Efter 3 Dages Sejlads over Nordsøen med Østl. Storm og Regntykning stødte J. M. Kl. 2 ¹ / ₂ F. M. paa nogle undenvands Klipper ud for Gourdon. Efter Bestikket og Patentloggen skulde Pladsen være ca. 50 Kml. østligere. Skibet blev Vrag, men Besætningen reddedes ved Raketapparat fra Gourdon Redningsstation. Om Aarsagen foreligger der fra Sørettens Side ingen Udtalelse; men efter Vidneforklaringerne synes Forliset at skyldes den forudgaaende Storm i Forbindelse med de herskende Taage- og Strømsætnings-Forhold. Anm. Søforklaring angives at være aflagt for Søretten i Montrose, men er ikke fremkommen.
116.	a. Jens Benzon . b. Skonnert. e. Odense. d. 100. e. 90.	a. Odense. b. 1867. c. Eg. d. Nederlandsche V. v. Ass.	a. N. O. Nielsen. b. H. T. Helweg. c. — d. Ass. i Kgl. oktr. Sjø-F. S. Kbhvn.	a. Ballast. b. — c. —	a. 5. b. — c. —	a. Haderslev. b. ¹⁹ / ₄ 95. c. Kragerø.	a. Kattegat. b. ²² / ₄ . c. Kollision. d. SSØ. Flov. Regntykning.	Søforhør i Helsingør d. ²⁷ / ₄ 95. Kl. 10 E. M., da J. B. styrede NØ. over med ca. 4 Kml.'s Fart saas tværs om B. B. Toplyset og det grønne Sidelys fra en Damper, der viste sig at være «Ancona» af Leith. J. B. viste af og til et hvidt Lys fra Agterskibet for at vække Opmærksomhed i A., der stadig kom nærmere og samtidig trak lidt forover. Kl. 10 ¹ / ₄ , da A.'s grønne Lys og selve Skibet saas tæt ved, omtr. 3 Streger foran for tværs om B. B. og det formentes umuligt, at A. kunde passere agten om, lagdes Roret St. B. for om muligt at undgaa Kollision. J. B. faldt hurtig af og A.'s, grønne Lys saas ret forude; men omtr. samtidig saas ogsaa det røde Lys, hvorfor Roret strax blev lagt B. B. Umiddelbart efter tørnede J. B. mod A.'s B. B.'s Bov, hvorved Klyverbommen og Sprydet brækkedes og Gallionen knustes. A. tog J. B. paa Slæb til Helsingør. Om Aarsagen foreligger der fra Sørettens Side ingen direkte Udtalelse, antagelig fordi der ingen Søforklaring foreligger for A.'s, Vedkommende, hvoraf følger, at det ikke med Bestemthed kan afgøres om A. alene bærer Skylden for Kollisionen.
117.	a. Johan August (se Tillæg II).							
118.	a. Johan Siem S. S. (se Tillæg I).							
119.	a. Johanne . b. Jagt. c. Marstal. d. 37. e. 30.	a. Kappeln. b. 1835. c. Eg. d. —	a. } J. H. Nymann b. } (Kraghæs). c. 3800. d. Sjø-Ass. For. i Marstal.	a. Tagsten. b. 26,500 Stkr. c. 1325.	a. 2. b. — c. —	a. Nübbel Noer. b. ²² / ₁₁ 95. c. Løgstør.	a. Normandshage. b. ²⁸ / ₁₁ . c. Grundstødning. Forlis. d. Stiv Østlig. Haard Strøm. Høj Sø.	Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet dat. Aalborg Toldkammer d. ⁴ / ₁₂ 95. Kl. 7 F. M. grundstødte J., blev læk, fyldtes og blev Vrag. Besætningen blev bjerget af Toldkrydseren Nr. 11, Krydstoldassistent Byggere, der krydsede ud til Søs og lod sin Baad drive for Vejret ned til det strandede Fartøj. Aarsagen angives at være Forvexling af Sømærkerne i Forbindelse med Strømsætning. Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.
120.	a. Johanne Marie . b. Jagt. c. Assens. d. 13. e. 11.	a. Omb. i Faaborg. b. 1860. c. Eg. d. —	a. } O. Olsen. b. } c. 1000. d. Uassureret.	a. Sukkerroer. b. 400 Centn. c. 270. d. Uassureret.	a. 2. b. — c. —	a. Helnæs Bugt. b. ¹⁶ / ₁₁ 95. c. Assens.	a. Lille Belt. b. ¹⁶ / ₁₁ . c. Sprungen læk. Sunken. d. VSV. Byget.	Anmeldelse fra Ejeren, dat. Assens d. ¹⁴ / ₂ 96. Som Aarsag til Forliset angives, at Jagten under en haard Byge sprang læk og sank. Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.
121.	a. Josefina (se Tillæg II).							
122.	a. Josefine (se Tillæg I).							
123.	a. Julia S. S. (se Nr. 140).							
123.	a. Julie (se Tillæg I).							
124.	a. Jørgensen (se Tillæg I).							

1. Løbe-Nr.	Skibets						Sønlykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	3. a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	4. a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	5. Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	6. a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	7. Rejse: a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	
125.	a. Jørgine Dorthea . b. Jagt. c. Randers. d. 29. e. 22.	a. Grimstad. b. 1859. c. Eg. Klink. d. —	a. } J. Christen- b. } sen. e. 3000. d. 2200 i Nørre- Jyll. Sø-F. S.	a. Bomuld i Baller b. 3500 Pd. 0. Uassureret.	a. 2. b. — c. —	a. Randers. b. ³ / ₄ 95. c. Halmstad.	a. Indløbet til Halmstad. b. ⁴ / ₄ c. Stranding. Forlis. d. VNV. Storm. Snebyger. Haard Strøm.	Søforklaring i Halmstad d. ¹¹ / ₄ 95. Søforhør i Randers d. ¹⁷ / ₅ , ¹³ / ₆ og ²⁶ / ₆ 95. Kl. 11 E.M., da <i>J. D.</i> for dobbeltrebede Sejl under Indsejling til Halmstad passerede Bølgebryderen, tog Fartøjet, formentlig paavirket af haard udgaaende Strøm, en stærk Gir ind mod Stenmolen. Roret lagdes strax op og Storsejlet affiredes, men Fartøjet løb mod Stenene, blev læk og sank. Besætningen entrede over Sprydet ind paa Molen; men da Søen brød over samme og Land ikke kunde naas derfra, gik den atter om Bord og reddede sig i Land med Jollen. Paa Grund af stormfuldt Vejr kunde Bjergningsforsøg først gøres d. 8.; men da var Fartøjet sønderlaaet og Ladningen tabt med Undtagelse af et Par Baller Bomuld. Føreren idømtes en Bøde af 20 Kr. til Statskassen for Overtrædelse af Sørets-Loven af ¹² / ₄ 92 § 9 (Anmeldelse af Søulykken ved Ankomst til første danske Havn). Søretten afgiver ingen Udtalelse om Aarsagen til Forliset, Ifølge Vidneforklaringerne maa Strandingen formentlig tilskrives en haard udgaaende Strøm fra Nissa Aaen.
126.	a. Kalfsund S. S. (se Tillæg I).							
127.	a. Karen (se Tillæg I).							
128.	a. Karen (se Tillæg I).							
129.	a. Kattegat (se Tillæg I).							
130.	a. Killeena (se Tillæg I).							
131.	a. Lady Blessington (se Tillæg II).							
132.	a. Lark . b. Kutter. c. Thorshavn. d. 43. e. 43.	a. Cowes. b. 1847. c. Eg. d. —	a. J.Dam. b. M. C. Restorff & Sønner. c. 4000. d. Uassureret.	a. Fisk. Salt og Stykgods. b. — c. — d. Uassureret.	a. 5. b. — c. —	a. Thorshavn. b. ²⁸ / ₁₁ 95. c. Sørvaaq.	a. Sørvaaq. b. ² / ₁₂ c. Stranding. Forlis. d. Orkanagtig NV. Storm.	Søforhør i Thorshavn d. ² / ₁₀ 96. Under en haard Paalands-Storm, da <i>L.</i> laa til Ankers i Sørvaaq Bugten, drev Skibet ind over en Banke, huggede sig læk og fyldtes. Besætningen reddede sig i Land i egen Baad. <i>L.</i> blev Vrag, hvorimod en Del af Ladningen bjergedes.
133.	a. Laurids (se Tillæg II).							
134.	a. Lisette (se Tillæg II).							
135.	a. Lotte S. S. (se Tillæg II).							
136.	a. Louis (se Tillæg II).							
137.	a. Louise . b. Galease. c. Marstal. d. 46. e. 39.	a. Sønderborg. b. 1873. c. Eg. d. Registre V.	a. } E. H. Her- b. } mansen e. 4800. d. 4800 i Sø-Fors. Selsk. «Mar- stal».	a. Brosten. b. 80 Tons. c. 1300.	a. 3. b. — c. —	a. Karlshamn. b. ³ / ₁₀ 95. e. Königsberg.	a. Pillau Havne- mole. b. ⁵ / ₁₀ c. Stranding. Kondemna- tion. d. SV.t.V. Storm. Regnbyger. Høj Sø.	Søforklaring i Pillau d. ⁹ / ₁₀ 95. Søforhør i Königsberg d. ²³ / ₁₀ 95. Kl. 3 E. M. lettede <i>L.</i> , efter at være blevet toldbehandlet i Pillau, for at afsejle til Königsberg. Strax efter Letningen nægtede Fartøjet paa Grund af høj Sø at vende og uagtet Ankeret hurtig blev sat og Sejlene bjergede, drev det ned paa Stenene ud for Havnemolen, blev læk og fyldtes med Vand. En Slæbedamper søgte forgæves at bringe <i>L.</i> flot, hvorefter Besætningen i egen Baad bjergede sig om Bord i Damperen, <i>L.</i> blev senere kondemneret som Vrag. Oni Aarsagen til Strandingen udtaler Søretten i Königsberg: «At der ingen Forseelse er begaaet fra Mandskabets Side». Sø- og Eandelsretten i Kjøbenhavn udtaler under ⁴ / ₁₂ 95: «At Retten efter Modtagelsen af den for «das Seeamt» i Königsberg foretagne Forretning, fandt det ganske overflødigt at foretage videre, da Aarsagen til Ulykken derved maatte anses tilfulde belyst og der ikke fandtes at foreligge nogen Forseelse fra Mandskabets Side».
138.	a. Louise H. S. S. (se Tillæg II).							
139.	a. Lyø (se Tillæg I).							
140.	a. M. G. Melchior . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1142. e. 716.	a. Kjøbenhavn. b. 1885. c. Staal. d. — 1360 ind. HK.	a. M. Petersen. b. Det for. Damp- skibs-S., Kbhvn. c. — d. —	a. Passagerer og Stykgods. b. — c. —	a. — b. — c. —	a. Christiania. b. ³⁰ / ₃ 95. c. Kjøbenhavn.	a. Ud for Kullen. b. ³¹ / ₃ . c. Kollision. d. Laber. Østl. Taage.	Søforhør i Kjøbenhavn d. ⁸ / ₄ og ¹⁶ / ₄ 95. Efter Kl. 8 F.M. at have passeret Kullen styredes <i>S.</i> ¹ / ₄ Ø efter Sundet; Sonden Strøm med 3 Mils Fart. Vejret blev efterhaanden taaget, hvorfor Farten Kl. ⁸ / ₄ blev mindsket til ca. 4 Mil (Farten i godt Vejr og med smult Vande angives til ea. 12 Mil). Omtr. Kl. 9 hørtes Lydsignaler fra 2 Dampere, hvilke Signaler besvaredes. Maskinen stoppedes og ca. 2 Minuter senere passerades den ene Damper, medens den anden hørtes om B.B. og strax efter saas ret forude. Maskinen kastedes da fuld Kraft bak og da <i>M.</i> saa godt som ingen Fart havde fremad, lagdes Roret B.B. (altsaa for Sakning). Efter ¹ / ₂ Minuts Bakning tørnede <i>M.</i> 's Stævn mod St.B.'s Laaring af Damperen — «Julia» af Flensburg. <i>M.</i> 's Stævn brækkedes og nogle Plader knustes, medens <i>J.</i> fik et ca. 3 Fod stort Hul ved Vandgangslinien om St. B. ved Agterlugen. <i>M.</i> sendte Baad om Bord i <i>J.</i> , hvis Kapt. afslog Hjælp, men anmodede <i>M.</i> om al forblive i Nærheden. Da Vandet imidlertid snart trængte ind <i>J.</i> 's Maskinrum, toges dette Skib paa Slæb af <i>M.</i> , som dog snart efter, da Taagen tiltog, ankrede. Efter 2 Timers Forløb, i Løbet af hvilke <i>J.</i> 's Besætning dog maatte bjerges over i <i>M.</i> , fortsattes Bugseringea, men Kl. ¹ / ₂ E.M. sank <i>J.</i> , hvis Besætning derefter landsattes i Helsingør. Om Aarsagen til Kollisionen foreligger der fra Sørettens Side ingen Udtalelse; antagelig fordi der ingen Søforklaring har foreligget for den tyske Dampers Vedkommende.
	a. Julia . b. Skruedamper. c. Flensburg. d. 1040. e. 725.	a. Sunderland. b. 1880. c. Jærn. d. Lloyd's Reg.	a. H. J. Petersen. b. H. Schuldt. c. — d. —	a. Korn. b. — c. —	a. — b. — c. —	a. Libau. b. — c. London.	a. — b. — d. Sunken. d. —	

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	3. a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. o. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	4. a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	5. Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	6. a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	7. Rejse: a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	
141.	a. Maren (se Nr.58).							
142.	a. Maria (se Tillæg II).							
143.	a. Maria Kristina (se Tillæg II).							
	a. Mariane (se Nr.182Till.I).							
143.	a. Marie . b. Fiskerkutter. c. Esbjerg. d. 13. e. 11.	a. Nordby p. F. b. 1888. c. Eg. d. —	a. } O. Olsen. b. } c. } 2230 d. }	a. — b. — c. —	a. 4. b. — c. —	a. Esbjerg. b. ¹³ / ₅ 95. c. Nordsøen.	a. Horns Rev. b. ¹⁴ / ₅ . c. Grundstødning. Forlis. d. NV. Taage. Haard Strøm.	Søforklaring i Esbjerg d. ¹⁶ / ₅ 95. Efter at have ligget «bak» i 4 à 5 Timer under Taage og med Loddet gaaende, saas i en Klaring 2 Fiskerfartøjer i SØ. t. Ø. Ved at styre mod disse grundstødte <i>M.</i> Vandet var stigende; men Kutteren kunde ikke sejles af Grunden, faldt paa Siden og blev Vrag. Mandskabet optoges i et af de nævnte Fiskerfartøjer og disse forsøgte at bjerge Gods fra <i>M.</i> ; men da Vind og Søl tiltog, maatte Bjergning opgives. Besætningen landsattes i Esbjerg af Fiskerkutteren "Søfuglen". Aarsagen til Forliset maa formentlig ifølge Vidneforklaringerne skyldes Taage og Strømsætning. Føreren antog at være ved Indsejlingen til Slugen medens han i Virkeligheden var Vest for Søen Bovbjergs Knob.
144.	a. Marie (se Tillæg I).							
145.	a. Marie (se Tillæg I).							
146.	a. Marie (se Tillæg I).							
147.	a. Marie (se Tillæg I).							
148.	a. Marie (se Tillæg II).							
149.	a. Martenshoek (se Tillæg II).							
150.	a. Marthea Berg (se Tillæg I).							
151.	a. Martin (se Tillæg II).							
152.	a. Mathilde (se Tillæg II).							
153.	a. Mecklenburg's Hauswirthe (se Tillæg II).							
154.	a. Medina S.S. (se Tillæg I).							
155.	a. Medusa (se Tillæg I.)							
156.	a. Merida . b. 3m Skonnert. c. Faaborg. d. 289. e. 271.	a. Somersett (U.S.) b. 1852. c. Eg og Fyr. d. —	a. J. C. Mühre. b. N. R. Storm . c. — d. —	a. Fyrrestaver. b. 114 Stand. c. —	a. 8. b. — c. —	a. Kotka. b. Slutn. af Okt. c. Granton.	a. Nordsøen. b. Oktober 95. c. Svær Søskade. Kondemnat. d. Haardt Vejr.	Anmeldelse fra Rederen dat. Faaborg d. ¹⁰ / ₂ 96. Paa Grund af betydelige Havarier under haardt Vejr maatte <i>M.</i> d. ¹⁹ / ₁₁ 95 søge Nødhavn i Risør. hvor Skibet blev kon- demneret og solgt for 1000 Kr. Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt, ligesom den aflagte Søforklaring i Risør ikke er fremkommen.
157.	a. Metta Maria (se Tillæg II).							
158.	a. Mette Kathrine . b. Skonnertbrig. c. Fanø. d. 140. e. 132.	a. Nordby p. F. b. 1875. c. Eg. d. Registre V. 1. Klasse.	a. N. A. Petersen. b. N. H. Svarrer. c. 17000. d. Ass. i Nordby og i Kbhvn.	a. Sukker m. m. b. 3000 Sække. 30 Piber Kasjas.	a. 6. b. — c. —	a. Aracaju. b. ⁸ / ₅ 95. c. Rio de Janeiro.	a. Syd-Atlant- havet. b. ¹² / ₅ . c. Grundstødning. Sunken. d. Frisk Sydl. Høj Sø.	Søforhør i Nordby paa Fanø d. ³ / ₇ 95. Under Udbugsering fra Aracaju med Lods om Bord huggede <i>M. K.</i> paa Barren dersteds og blev læk. Da Lækagen kun var ringe og det var forbunden med stor Risiko at returnere til Aracaju, hvor forøvrigt Skibet ikke kunde repareres, fortsattes Rejsen. <i>M.K.</i> trak nu 4" i Vagten og blev uden Vanskelighed holdt læns saalænge Vejret var godt. D. 11. under tiltagende Kuling, da Skibet arbejdede haardt, tiltog Lækagen imidlertid saa stærkt, at det blev synkefærdig og maatte forlades. D. 12. Kl. 4 F.M. sank Skibet og d. 13. om Morgenen naaedes Land i Storbaaden. Ved Landingen kæntrede Baaden i Brændingen; men hele Besætningen reddede sig ind paa Kysten og fulgte denne til Estancia, der naaedes den næste Dag. Den 17. afrejste til Aracaju, hvor Søforklaring aflagdes. Om Aarsagen til Forliset afgiver Sørretten ingen Udtalelse; men efter det Foreliggende synes Lodsens at maatte tillægges Skylden, idet han efter at have undersøgt Skibets Dybgaaende erklærede, at der var Vand nok paa barren til at denne kunde passeres.
159.	a. Mirzapore . (se Tillæg II).							

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m.m.
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	3. a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	4. a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	5. Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	6. a. Besætning. b. Passagerer c. Omkomne.	7. Rejse: a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	
160.	a. Nadinka . b. Skonnertbrig. c. Rudkjøbing. d. 229. e. 202.	a. Varnanäs. b. 1870. c. Fyr og Eg. d. Registre V.	a. C. J. Jørgensen. b. F. F. Nielsen. c. 24000. d. 16000 i Transport Forsikr.-S. «Schweitz».	a. Kul. b. 307 Tons. c. ca. 2000.	a. 7. b. — c. —	a. Blyth. b. ¹⁹ / ₁₀ 95. c. Frederiksstad (Norge).	a. Nordsøen, udfør Spurn Fyrsk. b. ²¹ / ₁₀ . c. Forladt synkefærdig. Forlis. d. Nordl. Byget.	Søforhør i Rudkjøbing d. ⁸ / ₁₁ 95. Under Losning af en Ladning Trælast i Blyth kom <i>N.</i> ved Ebbetid til at ligge paa Grund, hvorved Skibet blev læk, uden al det dog ved senere Eftersyn formentes at være videre beskadiget. Efter Afsejlingen d. 19. Kl. 3 E. M. tiltog Lækagen imidlertid saaledes, at Pumpning maatte foretages uafbrudt fra Kl. 9 E.M. til næste Aften, da Mandskabet erklærede ikke at kunne udholde at pumpe længere. En Fiskerkutter «Maritana» af Grimsby kom paa Siden, optog <i>N.</i> 's Besætning og holdt gaaende i Nærheden indtil <i>N.</i> den 21. om M.D. sank. Besætningen landsattes i Grimsby, hvor Søforklaring blev afgiven; men denne er ikke fremkommen. Om Aarsagen til Forliset afgiver Søretten ingen Udtalelse; men efter det Foreliggende synes den at maatte have været, at Lækagen oprindelig har været betydeligere end den efter Undersøgelsen, inden Skibet forlod Blyth Havn, antoges at være.
161.	a. Nidaros S. S. se Tillæg I).							
162.	a. Nielsine . b. Skonnert. c. Marstal. d. 73. e. 63.	a. Svendborg. b. 1877. c. Eg. d. —	a. } K. Andersen. b. } c. 9000. d. Det gens. Sø Fors.-S. i Marstal.	a. Granitsten. b. 100 Tons. c. — d. —	a. 4. b. — c. —	a. Karlshamn. b. ²⁴ / ₁₁ 95. c. Aberdeen.	a. Nordsøen. b. ⁹ / ₁₂ . c. Forladt synkefærdig. Forlis. d. VNV. Storm. Høj Sø.	Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁴ / ₁₂ 95. D. ⁶ / ₁₂ , efter flere Dages stormende Vejr, tog <i>N.</i> en svær Braadsø over, hvorved Lasten blev forskudt, Skonnertgaflen knækkedes, Lønning, Skandseklædning, Skylighter og Storbaad sønderløses. D. 7. arbejdede <i>N.</i> stadig haardt og fik efterhaanden mere Slagside. D. 8., efter at en svær Sø havde ødelagt Roret, blev <i>N.</i> læk og da Vandet steg i Lasten trods stadig Pumpning, besluttedes det af forlade Skibet. D. 9. højstes Nødsignal og samme Dags E.M. bjergedes Besætningen i egen Baad om Bord i Bark "Ceres" af Hernøsand, Kapt. Pettersson. D. 15. landsattes Besætningen i Hartlepool. Om Aarsagen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men den ses af det Ovenanførte at have været: Haardt Vejr og Lækage
163.	a. Nina (se Tillæg II).							
164.	a. Niord S.S. (se Tillæg I).							
165.	a. Nishnij Novgorod S.S.(se Tillæg I).							
166.	a. Octa S.S. (se Tillæg I).							
167.	a. Oddur S. S. (se Tillæg I).							
168.	a. Odin (se Tillæg I).							
169.	a. Olga (se Tillæg I).							
170.	a. Olive (se Tillæg II).							
	a. Ophelia S. S. (se Nr. 177).							
171.	a. Oscar (se Tillæg II).							
172.	a. Osvald (se Tillæg I).							
	a. Pallas . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1329. e. 819.	a. Stockton. b. 1876. c. Jærn. d. Lloyd's Reg.	a. J. Christiansen. b. Dampsk.-Selsk. «Urania» (Alfred Christensen).	a. — b. —	a. — b. — c. —	a. Kjøbenhavn. b. ¹⁴ / ₈ 95. c. Haparanda.	a. Østersøen. b. ¹⁴ / ₈ . c. Kollision. d. NØ. Frisk. Sigtbart	Søforhør i Kjøbenhavn d. ²¹ / ₈ 95. Kjøbenhavns Sø- og Handelsrets-Dom d. ¹³ / ₅ 96. Da Søforhøret ikkun oplyser Forholdet efter Vidneforklaringerne for den danske Dampers Vedkommende, medens Sørets-Dommen oplyser begge Skibenes Situation og deraf følgende Manøvrer, er der i det Følgende intet Hensyn taget til Søforhørets Oplysninger
173.	a. Joel . b. Skonnert. c. Sølvesborg. d. 169. e. 162.	a. Åland. b. 18 ⁶⁷ / ₈₅ . c. Fyr. d. —	a. J. Andersson. b. O. Holm. c. 5000. d. 4de Sø Fors.-S., Kbhvn.	a. Brædder, b. — c. 7000.	a. --- b. — c. ---	a. Finland. b. — c. Aarhus.		Ifølge <i>P.</i> 's Forklaring saas Kl. ¹¹ / ₄ E.M. 1 à 2 Streger om B.B. af <i>P.</i> , som styrede ØSØ., det røde Sidelys fra en Sejler — «Joel» af Sølvesborg — og 1 à 2 Streger om St. B. det grønne Sidelys fra et andet Sejlskib. Kapt. C., som havde Vagt, forlod Broen og opholdt sig i Bestiklukafet fra omtr. 5m forinden Kollisionen skete, da han ikke antog, at der var nogen Fare ved Situationen, hvorfor han ej heller mindskede Farten, der var ca. 10 Kml., eller forandrede Kursen. Kl. ¹¹ / ₂ , da Sejleren om St.B. var omtrent tværs for <i>P.</i> , saas pludselig <i>J.</i> 's grønne Sidelys. 2den Styrmand i <i>P.</i> lagde da Roret haardt B.B. for at løbe foran om <i>J.</i> , men strax efter tømte <i>J.</i> mod <i>P.</i> 's midtskibs Side om B.B. i hvilken et stort Hul fremkom ca. 3 Fod over Vandlinien. <i>J.</i> , som ogsaa blev stærkt beskadiget, bugseredes flydende paa Lasten af <i>P.</i> til Kjøbenhavns Yderred, efter at sidstnævnte Skib ved Lempning i Kul-kasserne havde faaet St.B.'s Slagside. D. 15. Kl. 1 E.M. ankrede <i>P.</i> paa Inderreden. Ifølge <i>J.</i> 's Forklaring saas Kl. 11 en Dampers Toplys og røde Sidelys mindst 2 Streger om St. B. Da <i>J.</i> , der med Kurs V ¹ / ₂ N Iøb ⁴ / ₂ KML.'s Fart, kom nærmere, saas Dampers grønne Sidelys. Kapt. A. greb da Roret og lod falde 1 à 2 Streger af, men da Damperen viste sit røde Sidelys blev Kollision uundgaaelig. Af Retten blev det foreholdt begge Skibes Befalingsmænd under Et, at de afgivne Forklaringer, hvorefter «Pallas» Besætning vilde have set «Joel's» røde Lanterne om Bagbord og «Joel's» Besætning samtidig «Pallas» røde Lanterne om Styrbord, neppe lode sig bringe i Overensstemmelse; men Befalingsmændene saae sig ikke i Stand til at meddele Oplysninger, hvorved denne Uoverensstemmelse kunde fjernes. Retten fandt det uforholdt at komme nærmere ind paa, hvorledes denne Uoverensstemmelse snarest maatte tænkes fjærnet, og paa, om forskellige Enkeltheder i de to Besætningers Forklaringer maa antages at have været mere eller mindre paalidelige, og paa, om det ene eller det andet Skib kan antages at have giret

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	3. a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	4. a. Fører. b. Reder. c. Værdis. d. Assurance.	5. Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdis. d. Assurance.	6. a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	7. Rejse: a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr-forhold.	
174.	a. Pan. b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1058. e. 659.	a. Kiel. b. 1884. c. Jærn. d. Registre V.	a. H. F. Cahnbley. b. Theo. Koch. e. 275000. d. 155000 hos de private Ass. i Kbhvn.	a. Trælast og Korn (Dækslast 20 Stand.). b. 900 Tons. c. – d. –	a. 17. b. – c. –	a. St. Petersborg. b. $\frac{7}{8}$ 95. c. Ghent.	a. NV. for Bomholm. b. $\frac{11}{8}$. c. Kollision. d. Laber SV. t. V. Stærk Taage.	noget. Det maa nemlig siges at have været i Strid med § 22 i Søvejs-Reglerne, hvorefter «Joel» skulde vedblive at holde sin Kurs, at Kaptajnen ved paa det af ham angivne Tidspunkt at gribe Roret bevirkede, at «Joel» efter hans egen Angivelse faldt 1 à 2 Streger af. Denne Drejning fandtes dertil ikke tilstrækkelig begrundet ved Søvejs-Reglernes § 23, ligesom det ej heller var givet, at Sammenstødet ikke endnu kunde have været undgaaet, hvis Drejningen ikke var sket. Men – ganske bortset fra den Fejl, som «Pallas» Kaptajn begik ved uden nogen oplyst berettiget Anledning at gaa ind i Bestiklukafet paa det af ham omtalte Tidspunkt – maa det siges at have været i endnu mere bestemt Modstrid med Søvejs-Reglernes § 17, at «Pallas» ikke under de foreliggende Omstændigheder i rette Tid søgte at gaa af Vejen for «Joel», eftersom der allerede nogen Tid forud var Grund til at befrygte Fare for Sammenstød, og endvidere i Strid med § 18, at «Pallas» heller ikke i rette Tid enten mindskede Fart eller stoppede og bakkede. Og da «Pallas» nu derved maa erkendes nærmest at have fremkaldt Sammenstødet, findes dets Rederi i Henhold til Sølovens § 220, 2det Stykke, efter Omstændighederne under Exekutionstvung, at burde betale til «Joel» Halvdelen af det af «Joel» fordrede Beløb med 5438 Kr. 83 Øre med Renter deraf 5 pCt. aarlig fra den 10. September 1895 foruden 300 Kr. i Sagsomkostninger, medens «Joel's» Fører bør for Tiltale ifølge Kontrastævningen fri at være. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{14}{8}$ 95. Kl. 2 F. M., da 1. Styrmand C. W. Jensen havde Vagten, passeredes Hammershus Fyr i 5 Kml.'s Afstand med Kurs SV. t. V. $\frac{1}{2}$ V. 20m senere, da det blev tæt Taage, gik P. med halv Kraft og afgav stadig Taagesignaler. Kl. 3t 40m blev Maskinen sat paa «Langsom», 0: ca. $2\frac{1}{2}$ Mils Fart, da der hørtes et Damppe-Signal 4 Str. om St. B.; da dette Signal atter hørtes, blev Maskinen ca. 5m senere stoppet. Strax efter saas Toplyset fra en Damper, der viste sig at være S. S. «W. Harkess» af Middlesborough, 1105 Tons Brutto, Kapt. Giles, formentlig i ca. 500 Fods Afstand. Styrmanden gav Signalet «2 korte Damppe-Toner», uden dog at røre Roret, samtidig kom Kapt. C. paa Dækket og slog strax «fuld Kraft bak» paa Maskin-Telegrafen. Ca. $1\frac{1}{2}$ Minut efter tærnede H., der ligeledes bakkede fuld Kraft med sin Stævn mod og gik ea. 18" ind i P.'s St. B.'s Side. P. begyndte at synke, hvorfor Baadene klargjordes, men da det viste sig, at der ingen øjeblikkelig Fare var for at synke, forsøgte det at naa Land. Kursen sattes Nord efter og H. anmodedes om at holde sig i Nærheden, hvad da ogsaa blev gjort i nogen Tid, indtil Taagen adskilte Skibene. Forskibet sank efterhaanden mere og mere, i Maskinen fyredes med Brænde, da Kullene bleve vaade; men Kl. 9 om Morgenen var Vandet steget saa højt i Maskinrummet, at Fyringen maatte opgives. Da Forskibet var sunket saa dybt, at Vandet stod hen til Broen gik Besætningen i Baadene. Kort efter lettede Taagen og Baadene blev observeret fra S. S. «Transit Nr. III» af Stockholm, som tog dem paa Slæb indtil Ystad. Kl. 10 sank P. paa 10 Fv. Vand, 4 Kml. Syd for Ystad. Om Aarsagen til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse; formentlig fordi det paa Grund af, at Søforklaring mangler for «Harkess's» Vedkommende, ikke med Bestemthed kan siges, om Skylden alene bør tilskrives «Pan» (jfr. Søvejs-Reglerne § 16). Anmeldelse fra Rederen dat. Kjøbenhavn d. $\frac{23}{11}$ 95. Under en Storm grundstødte P. paa et Stenrev og blev strax Vrag. Besætningen reddedes i Skibets Baad. Anm. Søforklaring angives at være aflagt for Sysselmanden i Isafjords Syssel; men er ikke fremkommen.
175.	a. Patrickfsjor. b. 2m Kutter. c. Kjøbenhavn. d. 81. e. 73.	a. Bergen. b. 1882. c. Fyr og Eg. d. Registre V.	a. F. Hallgrimsson. b. N. Chr. Gram. c. 12000. d. 12000 i det kgl. S. A. C. Kbhvn.	a. Salt og Fisk. b. 50 Tons. c. 1350. d. 1350.	a. 5. b. – c. –	a. Thingeyri. b. $\frac{26}{9}$ 95. c. Dyrefjord.	a. Haukadals Bugt (Dyrefjord). b. $\frac{3}{10}$. c. Grundstødning. Forlis. d. Østl. Storm og Snefog.	Søforklaring i Svendborg d. $\frac{6}{4}$ 95. Kl. $1\frac{1}{2}$ F. M., da P. med ca. 1 Mils Fart styrende SSV. var i Sigte af Lysbøjen Nord for Fornæs, saas forude om B. B. en modgaaende Dampers Toplys og noget efter sammes røde Sidelys. Efter at Damperen var kommen nærmere, saas dens grønne Sidelys om B. B., hvorfor Kapt. J. viste et Blus og ea. 5 Minutter efter purrede Mandskabet ud. Ca. 3 à 4 Minuter efter, i hvilken Tid der gentagne Gange prajedes fra P. til Damperen, tærnede denne med stor Fart mod P., hvis Spryd og Klyverbom bleve knækkede og hvis Stævn beskadigedes noget. Pra P. blev der blusset ca. 10 Minuter efter Kollisionen og samtidig prajet om Hjælp til Damperen. saalænge denne kunde høres; men den fortsatte sin Rejse. P.'s Lanterner brændte klart baade før og efter Sammenstødet. D. 4. ankom P. til Svendborg. Efter at Søforklaring dersteds var aflagt, fremkom der Formodning om, at ovennævnte Damper var «Ophelia» af Helsingør, og da dette Skib i Juni Maaned ankom til Stockholm konstateredes Gisningen, hvorpaa O. i Mindelighed erstattede P.' Skade med ca. 750 Kr. Søforklaring i Stockholm d. $\frac{14}{6}$ 95. Fra O., som styrede NNØ., observeredes om St. B. af Udkiggen en Sejlør røde Sidelys, hvilket 2 Gange varskoedes til Styrmand M. Lambertsen, som havde Vagten. Denne, der kom paa Kommandobroen da Udkiggen prajede, saa P.'s røde Sidelys om St. B., men mente, at der ikke var Tid til at give B. B.'s Ror, hvorfor Roret lagdes St. B.; dog tærnede Skibene strax efter sammen. Styrmand L. stillede Maskin-Telegrafen paa «Stop», gik ned til Kapt. K. og meldte, at Sammenstød havde fundet Sted med et fiskerfartøj. Da Kapt. K. kom paa Dækket viste det sig, at Maskinen ikke var stoppet, fordi Telegrafen i Maskinrummet stod paa «Klar», og da det forment, at der ingen Fare var for P.'s Besætning, og dette Skib, som nu skønnedes at være ca. $1\frac{1}{2}$ Kml. borte, ikke let kunde findes, samt da der saas ca. 8 à 10 hvide Lanterner fra Fiskerfartøjer, fortsattes Rejsen. I Blyth blev der ikke afgivet Søforklaring og ej heller i Sorte Havet, hvortil O. derfra afgik, hvorimod Søforklaring aflagdes i Stockholm, efter at Skadeserstatningen var udbetalt til P. De søkyndige Medlemmer af Søretten i Frederikshavn udtale: «At den Fejlvkning, som Telegrafen har udvist, under forhaandenværende Omstændigheder godt har kunnet fundet Sted. Telegrafledningen var gammel og flere Gange strammet, og viste der sig at være temmelig stor Distance mellem Kommandobroen og Maskinen» samt: «At de forment, at Sammenstødet, som kun blev marker paa Dampskibet, ikke kan have været af Betydning og der derfor ikke kunde være Anledning for Dampskibet til at forblive i det stærkt belemrede Farvand» (jfr. Sølovens § 223).
176.	a. Patriot (se Tillæg II).	a. Thurø. b. 1880. c. Eg. d. Registre V.	a. R. J. Jørgensen. b. J. Ph. Jørgensen (Thurø). c. – d. Svendb. Sø-Ass.	a. Kul. b. – c. –	a. 4. b. – c. –	a. Dysart. b. $\frac{21}{3}$ 95. c. Svendborg.	a. Kattedat. b. $\frac{2}{4}$. c. Kollision. d. Laber NØ. Sigtbart.	Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{15}{1}$ 96. Fra O., som styrede NNØ., observeredes om St. B. af Udkiggen en Sejlør røde Sidelys, hvilket 2 Gange varskoedes til Styrmand M. Lambertsen, som havde Vagten. Denne, der kom paa Kommandobroen da Udkiggen prajede, saa P.'s røde Sidelys om St. B., men mente, at der ikke var Tid til at give B. B.'s Ror, hvorfor Roret lagdes St. B.; dog tærnede Skibene strax efter sammen. Styrmand L. stillede Maskin-Telegrafen paa «Stop», gik ned til Kapt. K. og meldte, at Sammenstød havde fundet Sted med et fiskerfartøj. Da Kapt. K. kom paa Dækket viste det sig, at Maskinen ikke var stoppet, fordi Telegrafen i Maskinrummet stod paa «Klar», og da det forment, at der ingen Fare var for P.'s Besætning, og dette Skib, som nu skønnedes at være ca. $1\frac{1}{2}$ Kml. borte, ikke let kunde findes, samt da der saas ca. 8 à 10 hvide Lanterner fra Fiskerfartøjer, fortsattes Rejsen. I Blyth blev der ikke afgivet Søforklaring og ej heller i Sorte Havet, hvortil O. derfra afgik, hvorimod Søforklaring aflagdes i Stockholm, efter at Skadeserstatningen var udbetalt til P. De søkyndige Medlemmer af Søretten i Frederikshavn udtale: «At den Fejlvkning, som Telegrafen har udvist, under forhaandenværende Omstændigheder godt har kunnet fundet Sted. Telegrafledningen var gammel og flere Gange strammet, og viste der sig at være temmelig stor Distance mellem Kommandobroen og Maskinen» samt: «At de forment, at Sammenstødet, som kun blev marker paa Dampskibet, ikke kan have været af Betydning og der derfor ikke kunde være Anledning for Dampskibet til at forblive i det stærkt belemrede Farvand» (jfr. Sølovens § 223).
177.	a. Peter. b. Skonnert. c. Svendborg. d. 73. e. 67. a. Ophelia. b. Skruedamper. c. Helsingør. d. 1639. e. 1020.	a. Thurø. b. 1880. c. Eg. d. Registre V. a. Sunderland. b. 1881. c. Jærn. d. Lloyd's Reg.	a. R. J. Jørgensen. b. J. Ph. Jørgensen (Thurø). c. – d. Svendb. Sø-Ass. a. H. H. Krohn. b. Det Helsingørske Damp. S. (H. C. Nyholm). c. –	a. Kul. b. – c. – a. Ballast. b. – c. –	a. 4. b. – c. – a. – b. – c. –	a. Dysart. b. $\frac{21}{3}$ 95. c. Svendborg. a. Aarhus. b. $\frac{1}{4}$ 95. c. Blyth.	a. Kattedat. b. $\frac{2}{4}$. c. Kollision. d. Laber NØ. Sigtbart.	Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{15}{1}$ 96. Fra O., som styrede NNØ., observeredes om St. B. af Udkiggen en Sejlør røde Sidelys, hvilket 2 Gange varskoedes til Styrmand M. Lambertsen, som havde Vagten. Denne, der kom paa Kommandobroen da Udkiggen prajede, saa P.'s røde Sidelys om St. B., men mente, at der ikke var Tid til at give B. B.'s Ror, hvorfor Roret lagdes St. B.; dog tærnede Skibene strax efter sammen. Styrmand L. stillede Maskin-Telegrafen paa «Stop», gik ned til Kapt. K. og meldte, at Sammenstød havde fundet Sted med et fiskerfartøj. Da Kapt. K. kom paa Dækket viste det sig, at Maskinen ikke var stoppet, fordi Telegrafen i Maskinrummet stod paa «Klar», og da det forment, at der ingen Fare var for P.'s Besætning, og dette Skib, som nu skønnedes at være ca. $1\frac{1}{2}$ Kml. borte, ikke let kunde findes, samt da der saas ca. 8 à 10 hvide Lanterner fra Fiskerfartøjer, fortsattes Rejsen. I Blyth blev der ikke afgivet Søforklaring og ej heller i Sorte Havet, hvortil O. derfra afgik, hvorimod Søforklaring aflagdes i Stockholm, efter at Skadeserstatningen var udbetalt til P. De søkyndige Medlemmer af Søretten i Frederikshavn udtale: «At den Fejlvkning, som Telegrafen har udvist, under forhaandenværende Omstændigheder godt har kunnet fundet Sted. Telegrafledningen var gammel og flere Gange strammet, og viste der sig at være temmelig stor Distance mellem Kommandobroen og Maskinen» samt: «At de forment, at Sammenstødet, som kun blev marker paa Dampskibet, ikke kan have været af Betydning og der derfor ikke kunde være Anledning for Dampskibet til at forblive i det stærkt belemrede Farvand» (jfr. Sølovens § 223).
178.	a. Pollux (se Tillæg I).	a. Thurø. b. 1880. c. Eg. d. Registre V.	a. R. J. Jørgensen. b. J. Ph. Jørgensen (Thurø). c. – d. Svendb. Sø-Ass.	a. Kul. b. – c. –	a. 4. b. – c. –	a. Dysart. b. $\frac{21}{3}$ 95. c. Svendborg.	a. Kattedat. b. $\frac{2}{4}$. c. Kollision. d. Laber NØ. Sigtbart.	Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{15}{1}$ 96. Fra O., som styrede NNØ., observeredes om St. B. af Udkiggen en Sejlør røde Sidelys, hvilket 2 Gange varskoedes til Styrmand M. Lambertsen, som havde Vagten. Denne, der kom paa Kommandobroen da Udkiggen prajede, saa P.'s røde Sidelys om St. B., men mente, at der ikke var Tid til at give B. B.'s Ror, hvorfor Roret lagdes St. B.; dog tærnede Skibene strax efter sammen. Styrmand L. stillede Maskin-Telegrafen paa «Stop», gik ned til Kapt. K. og meldte, at Sammenstød havde fundet Sted med et fiskerfartøj. Da Kapt. K. kom paa Dækket viste det sig, at Maskinen ikke var stoppet, fordi Telegrafen i Maskinrummet stod paa «Klar», og da det forment, at der ingen Fare var for P.'s Besætning, og dette Skib, som nu skønnedes at være ca. $1\frac{1}{2}$ Kml. borte, ikke let kunde findes, samt da der saas ca. 8 à 10 hvide Lanterner fra Fiskerfartøjer, fortsattes Rejsen. I Blyth blev der ikke afgivet Søforklaring og ej heller i Sorte Havet, hvortil O. derfra afgik, hvorimod Søforklaring aflagdes i Stockholm, efter at Skadeserstatningen var udbetalt til P. De søkyndige Medlemmer af Søretten i Frederikshavn udtale: «At den Fejlvkning, som Telegrafen har udvist, under forhaandenværende Omstændigheder godt har kunnet fundet Sted. Telegrafledningen var gammel og flere Gange strammet, og viste der sig at være temmelig stor Distance mellem Kommandobroen og Maskinen» samt: «At de forment, at Sammenstødet, som kun blev marker paa Dampskibet, ikke kan have været af Betydning og der derfor ikke kunde være Anledning for Dampskibet til at forblive i det stærkt belemrede Farvand» (jfr. Sølovens § 223).
179.	a. Principia S. S. (se Tillæg II).	a. Thurø. b. 1880. c. Eg. d. Registre V.	a. R. J. Jørgensen. b. J. Ph. Jørgensen (Thurø). c. – d. Svendb. Sø-Ass.	a. Kul. b. – c. –	a. 4. b. – c. –	a. Dysart. b. $\frac{21}{3}$ 95. c. Svendborg.	a. Kattedat. b. $\frac{2}{4}$. c. Kollision. d. Laber NØ. Sigtbart.	Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{15}{1}$ 96. Fra O., som styrede NNØ., observeredes om St. B. af Udkiggen en Sejlør røde Sidelys, hvilket 2 Gange varskoedes til Styrmand M. Lambertsen, som havde Vagten. Denne, der kom paa Kommandobroen da Udkiggen prajede, saa P.'s røde Sidelys om St. B., men mente, at der ikke var Tid til at give B. B.'s Ror, hvorfor Roret lagdes St. B.; dog tærnede Skibene strax efter sammen. Styrmand L. stillede Maskin-Telegrafen paa «Stop», gik ned til Kapt. K. og meldte, at Sammenstød havde fundet Sted med et fiskerfartøj. Da Kapt. K. kom paa Dækket viste det sig, at Maskinen ikke var stoppet, fordi Telegrafen i Maskinrummet stod paa «Klar», og da det forment, at der ingen Fare var for P.'s Besætning, og dette Skib, som nu skønnedes at være ca. $1\frac{1}{2}$ Kml. borte, ikke let kunde findes, samt da der saas ca. 8 à 10 hvide Lanterner fra Fiskerfartøjer, fortsattes Rejsen. I Blyth blev der ikke afgivet Søforklaring og ej heller i Sorte Havet, hvortil O. derfra afgik, hvorimod Søforklaring aflagdes i Stockholm, efter at Skadeserstatningen var udbetalt til P. De søkyndige Medlemmer af Søretten i Frederikshavn udtale: «At den Fejlvkning, som Telegrafen har udvist, under forhaandenværende Omstændigheder godt har kunnet fundet Sted. Telegrafledningen var gammel og flere Gange strammet, og viste der sig at være temmelig stor Distance mellem Kommandobroen og Maskinen» samt: «At de forment, at Sammenstødet, som kun blev marker paa Dampskibet, ikke kan have været af Betydning og der derfor ikke kunde være Anledning for Dampskibet til at forblive i det stærkt belemrede Farvand» (jfr. Sølovens § 223).

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og- DaTo samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2.	3.	4.	5. Ladning:	6.	7. Rejse:	8.	
	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr-forhold.	
180.	a. Psyche . b. Skonnertbrig. c. Svendborg. d. 157. e. 140.	a. Troense. b. 1867. c. Eg. d. Registre V.	a. C. A. Hansen. b. F. W. Valentin. c. — d. Svendb. Sø-Ass.	a. Kul. b. — c. — d. Uassureret.	a. 6. b. — c. —	a. Grimsby. b. — c. Holbæk.	a. Ud for Hirshals. b. ²⁰ / ₁₁ 95. c. Kollision. d. Laber ØSØ. Klart.	Søforklaring i Frederikshavn d. ²⁵ / ₁₁ 95. Søforhør i Svendborg d. ¹⁸ / ₁₂ 95. Kl. 3 F.M. paa Styrmandens Vagt, da <i>P.</i> laa bidevind NO. over, saas om B.B. ca. 2 Streger foran for tværs Toplyset fra en Damper, der viste sig at være «Calabria» af Dundee, 1526 Tons Brutto, Kapt. Rees, og ca. ¹ / ₂ Time senere tillige sammes røde Sidelys. <i>P.</i> holdt sin Kurs. Omtrent 10m efter kaldtes Kapt. H. paa Dækket og strax efter løb <i>C.</i> ind mod <i>P.</i> og borttog dens Spryd, Klyverbom samt beskadigede dens Stævn. <i>C.</i> stoppede og tog <i>P.</i> paa Slæb ind til Aalbæk Bugten, hvorefter Damperen fortsatte sin Rejse til England. Fra Skagen telegraferedes efter Slæbedamper, som samme Dag indbugserede <i>P.</i> til Frederikshavn. Sørettens søkyndige Medlemmer bemærke: At det af det Forklarede «fremgaar, at Skonnerten har opfyldt sin Pligt med at holde sin Kurs og at der ikke fra dens Side har været noget at gøre»
181.	a. Rask (se Tillæg II).							
182.	a. Rasmine (se Tillæg I).							
183.	a. Renska (se Tillæg II).							
184.	a. Riberhuus . b. Skruedamper. c. Esbjerg. d. 627. e. 340.	a. Dundee. b. 18 ⁷⁵ / ₈₄ . c. Jærn. d. —	a. J. E.S. Andersen. b. D. for. Dampsk. Selsk. Kbhvn.	a. Kreaturer. b. 135 Stkr. c. —	a. 19. b. — c. —	a. Esbjerg. b. ¹³ / ₁₁ 95. c. Hamborg.	a. Elbmundingen. b. ¹⁴ / ₁₁ . c. Kollision. d. Vestl. Storm.	Søforklaring i Hamburg d. ¹⁹ / ₁₁ 95. Søforhør i Esbjerg d. ³ / ₁ 96. Kl. ³ / ₄ F.M. saas fra <i>R.</i> , som med Lods om Bord styrede Elben ind, om St. B. det grønne Sidelys fra en modgaaende Damper, der viste sig at være S. S. «Northenden» af Grimsby, 843 Tons Brutto, Kapt. Osborne, hvorpaa det forventedes, at Skibene vilde passere hinanden paa Styrbordssiden. Da <i>N.</i> havdes ca. 3 Streger om St. B., hørtes fra denne en Damppibe-Tone og samme viste pludselig sit røde Sidelys. Skibene vare da saa tæt ved hinanden, at <i>R.</i> ikke turde give B. B.'s Ror, men lagde Roret haardt St. B., stoppede og bakkede fuld Kraft. Strax efter ramte <i>N.</i> den St. B.'s Bov af <i>R.</i> , som blev meget beskadiget. For ikke at synke blev <i>R.</i> strax løbet paa Grund; men da det viste sig at Kollisions-Skodtet holdt, blev Skibet bakket af Grund og Kl. ³ / ₄ fortsattes Rejsen. Medens <i>R.</i> var paa Grund, sendte <i>N.</i> Fartøj om Bord med Tilbud om Hjælp, som dog ikke modtoges. Om Aarsagen til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse; antagelig fordi Søforklaring ikke foreligger for <i>N.</i> , hvorfor det ikke med Bestemthed kan ses, om Sammenstødet skyldes, at <i>N.</i> lagde sit Ror B.B. saa sent, at Afstanden mellem Skibene var for ringe til, at de kunde gaa klar af hinanden.
185.	a. Roska . b. Skonnert. c. Marstal. d. 110. e. 100.	a. Timmernabben. b. 1893. c. Eg & Fyr. d. —	a. F.C. Hansen. b. H. Hansen. c. 22000. d. 20000.	a. Oliekager. b. 36000 Pd. c. —	a. 5. b. — c. —	a. Le Havre. b. — c. Korsør.	a. Læsø NV. Rev. b. ²⁵ / ₃ 95. c. Stranding. Forlis. d. Storm. Taage.	Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet dat. Læsø Toldkammer d. ²⁵ / ₃ 95. Kl. ⁴ / ₂ F.M. strandede <i>R.</i> og blev Vrag. Besætningen reddede sig i Skibsjollen ug blev senere optagen af Vesterø Redningsbaad. Angiven Aarsag : Storm og Regntykning. Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.
186.	a. Roska (se Tillæg I).							
187.	a. Runeberg (se Tillæg II).							
188.	a. Sara (se Tillæg II).							
189.	a. Sara Johanne . b. Galease. c. Horsens. d. 62. e. 58.	a. Ottensen. b. 1858. c. Eg. d. —	a. } b. } H. J. Jepsen. c. } 1800. d. Uassureret.	a. Granitsten. b. — c. —	a. 4. b. — c. 4.	a. Lysekil. b. ⁷ / ₉ 95. c. Kiel.	a. Kattegat. b. September 95. c. Bortebleven. d. —	Politi-Rapport dat. Horsens d. ¹⁹ / ₂ 96. Aarsagen til Forliset ubekendt. da ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning efter d. ⁷ / ₉ 95.
190.	a. Sardegna S. S. (se Tillæg II).							
191.	a. Seaton S. S. (se Tillæg II).							
192.	a. Sirius S. S. (se Tillæg I).							
193.	a. Skirner . b. 3m Skonnert. c. Marstal. d. 246. e. 225.	a. Marstal. b. 1885. c. Eg. d. Registre V.	a. N. Jepsen. b. L. J. Bager. c. 41000. d. 24000 i Ærø Sø-Ass. For. og hos de private Ass. Kbhvn.	a. Kul. b. 390 Tons. c. —	a. 6. b. — c. —	a. Boness. b. ²³ / ₄ 95. c. Stralsund.	a. Varnkevit ved Arkona. b. ⁴ / ₅ . c. Grundstødning. d. ØNØ Tæt Taage.	Søforhør i Ærøskjøbing d. ³¹ / ₅ 95. Kl. 4 E. M. pejledes Rygen i Syd, giss. Afstd. ⁴ / ₂ Mil fra S., som stod bidevind SØ. over med 5 Mils Fart. Kl. 6 da der kom Taage, holdtes Nord over i ³ / ₄ Time. hvorefter Skibet lagdes SØ. t. Ø. over indtil Kl. 9, da det grundstødte. Strax efter hørtes Sirenen ved Arkona, hvilken ikke var hørt forinden. Loddet var ikke brugt, da Kapt. J. mente sig 2 Mil fra Land. Ved at kaste ca. 70 Tons Kul over Bord forsøgtes det forgæves at bringe S. flot. Kl. 9t 5m klarede det af. Næste Dag ankom Hjælpemandskab fra Land. Varpanker udførtes og Udkastning af Lasten fortsattes, men uden Resultat. Om Aftenen ankom Svitzer's «Drogden» som d. 6. Kl. 3 F.M. bragte Skibet flot og bugserede det til Stralsund. Bjergeløn 6500 Kr. S., som var meget læk blev tætnet af Dykker og afsejlede derefter til Marstal for at repareres. Kapt. J. betalte i Mindelighed en Bøde af 15 Kr. til Statskassen i Henhold til Sølovens § 40 for Undladelse af Anmeldelse af Søulykken i rette Tid. Om Aarsagen til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men efter Vidneforklaringerne maa den antages at skyldes Taage og uformodet Strømsætning. Anm. Søforklaring ses at være afgiven i Stralsund, men er ikke fremkommen.
194.	a. Skjold S. S. (se Tillæg I).							

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2.	3.	4.	5. Ladning:	6.	7.	8.	
	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	
195.	a. Sophie S. S. (se Tillæg II).							
196.	a. Stettin S. S. (se Tillæg II).							
197.	a. Stockholm S. S. (se Tillæg II).							
198.	a. Svava . b. Skonnertbrig. c. Bogø. d. 195. e. 171.	a. Rønne. b. 1864. c. Eg og Fyr. d. Registre V.	a. C. F. J. Jensen. b. H. S. Hansen (Kbhvn.). c. —	a. Kokes. b. 168 Tons. c. —	a. 7. b. — c. —	a. London. b. ²⁰ / ₆ 95. c. Stubbekjøbing.	a. Kirkegrunden (Smaalands-Farvandet). b. ¹ / ₇ . c. Grundstødn. d. Frisk Østl.	
199.	a. Sylvia (se Tillæg II).							
200.	a. Taikun (se Tillæg I).							
201.	a. Tana S. S. (se Tillæg II).							
202.	a. Thetis (se Tillæg I).							
203.	a. Thyra . b. Skonnert. c. Svendborg. d. 148. e. 140.	a. Troense. b. 1879. c. Eg. d. Registre V.	a. H. A. Møller. b. N. Nielsen. c. 22000. d. 18000 i Svendb. Sø-Ass.-F.	a. Byg. b. 2300 Tdr. c. 22000.	a. 6. b. — c. —	a. Rudkjøbing. b. ²⁸ / ₁₁ 95. c. London.	a. Øen Sylt b. ⁷ / ₂₂ . c. Stranding. Forlis. d. VNV. Storm. Sne og Regntykning. Høj Sø.	
204.	a. Thyra S. S. (se Tillæg I).							
205.	a. Trågen (se Tillæg II).							
206.	a. Tre Søstre . b. Skonnertbrig. c. Rønne. d. 169. e. 146.	a. Nexø. b. 1870. c. Eg. d. Registre V.	a. J. C. Pedersen b. M. Christiansen. c. — d. Bornh. Sø-Ass.	a. Granitsten. b. 258 Tons. c. — d. Manheimer Reass. Selsk.	a. 7. b. — c. —	a. — b. — c. —	a. SV. for Hammershus. b. ²⁵ / ₄ 95. c. Kollision. d. Laber Østl. Tæt Taage.	
207.	a. Tre Søstre (se Tillæg I).							
208.	a. Tyne (se Tillæg II).							
209.	a. Valkyrien (se Tillæg I).							
210.	a. Walter (se Tillæg II).							
211.	a. Wedle . b. 3m Skonnert. c. Vejle. d. 328. e. 289.	a. Tønning. b. 1891. c. Staal. d. Registre V. 1. Klasse.	a. C. E. Henningsen. b. M. N. Fischer. c. 85000. d. ca. 80000 i Hamburg.	a. Mel i Tdr. b. — c. —	a. 8. b. — c. 8.	a. New York. b. ²⁸ / ₉ 95. c. Porto Alegre (Bras.)	a. Nord-Atlantehavet. b. Oktober 95. c. Bortebleven. d. Orkan.	

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2.	3.	4.	5. Ladning:	6.	7.	8.	
	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	
195.	a. Sophie S. S. (se Tillæg II).							
196.	a. Stettin S. S. (se Tillæg II).							
197.	a. Stockholm S. S. (se Tillæg II).							
198.	a. Svava . b. Skonnertbrig. c. Bogø. d. 195. e. 171.	a. Rønne. b. 1864. c. Eg og Fyr. d. Registre V.	a. C. F. J. Jensen. b. H. S. Hansen (Kbhvn.). c. —	a. Kokes. b. 168 Tons. c. —	a. 7. b. — c. —	a. London. b. ²⁰ / ₆ 95. c. Stubbekjøbing.	a. Kirkegrunden (Smaalands-Farvandet). b. ¹ / ₇ . c. Grundstødn. d. Frisk Østl.	
199.	a. Sylvia (se Tillæg II).							
200.	a. Taikun (se Tillæg I).							
201.	a. Tana S. S. (se Tillæg II).							
202.	a. Thetis (se Tillæg I).							
203.	a. Thyra . b. Skonnert. c. Svendborg. d. 148. e. 140.	a. Troense. b. 1879. c. Eg. d. Registre V.	a. H. A. Møller. b. N. Nielsen. c. 22000. d. 18000 i Svendb. Sø-Ass.-F.	a. Byg. b. 2300 Tdr. c. 22000.	a. 6. b. — c. —	a. Rudkjøbing. b. ²⁸ / ₁₁ 95. c. London.	a. Øen Sylt b. ⁷ / ₂₂ . c. Stranding. Forlis. d. VNV. Storm. Sne og Regntykning. Høj Sø.	
204.	a. Thyra S. S. (se Tillæg I).							
205.	a. Trågen (se Tillæg II).							
206.	a. Tre Søstre . b. Skonnertbrig. c. Rønne. d. 169. e. 146.	a. Nexø. b. 1870. c. Eg. d. Registre V.	a. J. C. Pedersen b. M. Christiansen. c. — d. Bornh. Sø-Ass.	a. Granitsten. b. 258 Tons. c. — d. Manheimer Reass. Selsk.	a. 7. b. — c. —	a. — b. — c. —	a. SV. for Hammershus. b. ²⁵ / ₄ 95. c. Kollision. d. Laber Østl. Tæt Taage.	
207.	a. Tre Søstre (se Tillæg I).							
208.	a. Tyne (se Tillæg II).							
209.	a. Valkyrien (se Tillæg I).							
210.	a. Walter (se Tillæg II).							
211.	a. Wedle . b. 3m Skonnert. c. Vejle. d. 328. e. 289.	a. Tønning. b. 1891. c. Staal. d. Registre V. 1. Klasse.	a. C. E. Henningsen. b. M. N. Fischer. c. 85000. d. ca. 80000 i Hamburg.	a. Mel i Tdr. b. — c. —	a. 8. b. — c. 8.	a. New York. b. ²⁸ / ₉ 95. c. Porto Alegre (Bras.)	a. Nord-Atlantehavet. b. Oktober 95. c. Bortebleven. d. Orkan.	

Søforklaring i Stubbekjøbing d. ⁶/₇ 95.
Kl. 4 F. M. paa Føreren's Vagt, da Klokkebøjen paa Kirkegrunden pejledes i SSØ. ¹/₂ Ø. 90 Fv.'s Afstand, grundstødte S., som i ca. 15m havde holdt Klokkebøjen i nævnte Retning. Sejlene brastes bak, Anker udførtes og efter afholdt Skibsraad kastedes over Bord af Ladningen; men S. forblev staaende. Nødsignal hejstes. Kl. ⁷/₂ E. M. kom 5 Mand fra Vejrø og tilbød for 600 Kr. at bringe Skibet flot; hvilket lykkedes Kl. ⁷/₂ F. M., efter at ca. 40 Tons Kokes var kastet over Bord og samme Dag naaede S. Stubbekjøbing. Ved Grundstødningen var Straakølen ødelagt, men iøvrigt var S. tilsyneladende ubeskadiget.
Ifølge Kapt. J.'s Udsagn skyldtes Grundstødningen udelukkende, at han antog, at Klokkebøjen laa paa samme Sted som den Vager, han saa i sit Kort, der var rettet til 1887 og ifølge dette Kort maatte han gaa klar af Grunden med den af ham styrede Kurs.
Om **Aarsagen** afgiver Søretten ingen Udtalelse; men efter Vidneforklaringen synes Grundstødningen alene at maatte tilskrives Benyttelsen af nævnte Kort, der ikke var rettet til de i 1895 stedfindende Forhold.

Tysk Strandings-Beretning dat. Keitum d. ¹³/₁₂ 95. Søforhør i Svendborg d. ¹⁹/₂ 96.
Fra d. 3. til d. 7. havde T. vestlige Storme, der foraarsagede Tab af Sejl, Lækage og forskellige Havarier. T. maatte dreje til for Stormsejl; men drev ind mod Horns Rev. Listerdyb søgtes, hvilket mislykkedes, hvorfor T. maatte sættes ind paa Kysten ved Vesterland, hvor Skibet hurtig blev Vrag og Ladningen gik tabt, Besætningen reddedes ved Raketapparat, der betjentes af Strandfogden paa Sylt med Hurtighed og Dygtighed.
Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.

Søforhør i Rønne d. ²⁶/₄ 95.
5m efter Middag hørtes fra T. S., som med ¹/₂ Mils Fart laa bidevind SSØ. over, Taagesignal fra en Damper, der viste sig at være S. S. «August» af Kiel, 458 Tons Brutto. Kapt. Delfs. Signalet besvaredes med 2 Tonér i Taagehornet og 5m senere saas A. om B. B. styrende ret ned mod T. S., hvor alle Mand var paa Dækket for at vende, saa snart Damperen havde passeret. Forinden Skibene saas var Taagesignaler gentagne Gange blevne udvexlede mellem dem. 3m efter at Damperen var set, løb den ind i T. S.'s B. B.'s Side ved Fokkerøstet, dog kun med ringe Fart, da den bakkede forinden Sammenstødet. Da det viste sig at T. S. var tæt, fortsattes Rejsen, og Skibet ankom til Rønne samme Aften, hvor repareredes.
Søretten afgiver ingen Udtalelse om **Aarsagen** til Kollisionen, hvilken dog ifølge Vidneforklaringerne synes at maatte skyldes A., der efter Søvejs-Reglernes § 17 burde være gaaet af Vejen for T. S.

Søforhør i Vejle d. ²¹/₇ 96.
Aarsagen til Forliset kan ikke oplyses, da ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning efter d. ²⁸/₉ 95. Af Besætningen var kun Føreren og 1. Styrmand (N. P. L. Ishøj af Marstal) Danske. 3 vare Svenske og 3 Norske, alle paamønstrede i New York.

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	3. a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	4. a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	5. Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	6. a. Besætning. b. Passagerer c. Omkomne.	7. Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	
212.	a. Vega . b. Jagt. c. Præstø. d. 27. e. 22.	a. Faaborg. b. 1880. c. Eg. d. —	a. Th. Nielsen. b. H. V. Tolderlund. c. —	a. Stykgods. b. — c. —	a. 2. b. — c. 1.	a. Kjøbenhavn. b. ¹⁴ / ₉ 95. c. Præstø.	a. Syd for Prøvesten. b. ¹⁴ / ₉ . c. Kollision. d. Frisk NØlig. Haard nordlig Strøm.	Søforhør dat. Amager Birk d. ¹⁷ / ₉ 95. Om Aftenen, da V. var for Sydgaende gennem Sundet, knækkedes Storbommen under Manøvrering for at passere et Fiskerfartøj. Medens der arbejdedes med Klargøring af Havariet, saas agterude om B. B. det grønne Sidelys og Toplyset fra en Damper — «Agnete» af Kjøbenhavn. Føreren sprang da til Roret og lagde dette haardt St. B., men strax efter ramtes V. af A., hvorved V.'s Spryd knækkedes. Føreren beordrede nu at klargøre Ankret, men medens dette udførtes af Matrosen, maa Føreren være faldet eller sprunget over Bord. Matrosen hørte intet Skrig og kunde ikke heller se noget til den Forulykkede efter at han havde opdaget, at Føreren ikke var om Bord. Matrosen lod Ankret falde og afslog Hjælp, som kort efter blev ham tilbudt af A.'s Kapt., som i en Baad kom paa Siden af V. Om Morgenens hejstes Nødsignal og V. blev bugseret ind til Kastrup.
	a. Agnete . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1130. e. 703.	a. Kiel. b. 1894. c. Staal.	a. C. Schmiegelow. b. D. Torm. c. —	a. Ballast. b. — c. —	a. — b. — c. —	a. Kjøbenhavn. b. ¹⁴ / ₉ 95. c. Riga.	Søforklaring i Kjøbenhavn d. ¹⁶ / ₁₀ 95. Fra A. saas pludselig Kl. ⁷ / ₄ E.M. det røde Sidelys fra «Vega» tæt om St. B. Maskinen stoppedes og da Drejning til B.B. umuliggjordes af Hensyn til en modgaaende Damper, præjedes V. om at give B.B.'s Ror; men umiddelbart efter kolliderede Skibene. A. ankrede strax og tilbød Hjælp; men da denne afsloges og V. var ubeskadiget fortsattes Rejsen. Om Aarsagen til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse. Ifølge Vidneforklaringerne synes dog Skylden nærmest at maatte tilregnes V., idet samme umiddelbart forinden Kollisionen drejede B. B. over. V. burde formentlig ogsaa ifølge Søvejs-Reglernes § 11 have vist et hvidt Lys fra Agterenden.	
213.	a. Vega (se Tillæg I).							
214.	a. Vendsyssel S.S. (se Tillæg I).							
215.	a. Veritas (se Tillæg II).							
216.	a. Vesta S.S. (se Tillæg II).							
217.	a. Vidfarne (se Tillæg II).							
218.	a. Vigilant (se Tillæg II).							
219.	a. Ydun S.S. (se Tillæg I).							
220.	a. Ægir H. D. (se Tillæg I).							
221.	a. Øresund H.D. (se Tillæg I).							

TILLÆG I.

DANSKE SKIBE.

Nr. 3. „Adolphine“ af Aalborg, 3m Skonnert, 282 Tons Brutto, Kapt. P. H. Nordentoft.

Søforklaring i Helsingør d. $13/1$ 96.

D. $23/12$ 95 i Kanalen strax efter M. N., da A. – fra Newport-Mon til Helsingør med Kul – skulde hales rundt, blev Letmatros P. K. M. Holler af Klitmøller, idet A. tog en svær Overhaling, slaaet over Bord af den nedfiredede Storsejlsgaffel, som han var i Gang med at fastsurre. Saavel Tovender som en Redningsbøje udkastedes, medens A., som var under Vending, manøvreredes til Ulykkesstedet; men den Overbordfaldne hverken saas eller hørtes mere. Natten var mørk og Søen i stærkt Oprør, saa at yderligere Redningsforsøg vare umulige.

Nr. 4. „Aerial“ af Marstal, Skonnerbrig, 168 Tons Brutto, Kapt. J. C. Simonsen.

Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Læsø Toldkammer d. $3/12$ 95.

D. $1/12$ 95 Kl. 6 F. M. strandede A. – fra Nakskov til Sunderland med Byg – paa Silderøn (Læsø). D. 2. Kl. 4 E. M. bragtes A. flot ved Hjælp af Læsø Bjergere og Svitser's «B.E.» og indslæbtes til Frederikshavn.

Aarsagen angives at være Storm: Strømsætning og diset Luft.

Nr. 6. „Alma“ af Svendborg, Skonnert, 67 Tons Brutto, Kapt. J. P. Hansen.

Søforklaring i Odense d. $16/11$ 95.

D. $9/11$ 95 Kl. 6 E. M. ankrede A. – fra Wismar til Odense med Saltsten – Nord for Odense Gab, hvis Fyr pejledes i S. t. Y. gisset Afstd. 1 Kml. Kl. $9\frac{1}{2}$ E. M. kom paalands Storm af NNV., hvorfor A. lettede og søgte at sejle Gabet ind; men i Mørket gissedes Afstanden fra Fyret fejlagtigt og A. grundstødte tæt ved samme. Hele Natten og den følgende Dag arbejdedes forgæves paa at bringe A. flot. D. 11. kom Bugserbaaden «Fremad» af Odense, som efter flere Forsøg og efter at ca. 55 Tons af Ladningen var losset i Lægtete, bragte A. flot d. 12. og næste Dag bugseret til Odense. A. blev ikke læk, men fik noget oven Bords Havari under Arbejdet med at komme flot. Bjergningslønnen var 600 Kr.

Søretten udtalte: «At der efter de foreliggende Oplysninger og Omstændigheder ikke fandtes Anledning til at anstille videre Undersøgelser i Anledning af den skete Grundstødning.»

Aarsagen til denne maa formentlig ifølge Vidneforklaringerne skyldes Vanskelighederne ved under de daværende Forhold med stærk indgaaende Strøm at sejle ind i Gabet, hvor Loddet, som forøvrigt ikke blev anvendt, ikke giver synderlig Vejledning.

Nr. 7. „Amalienborg“ af Kjøbenhavn, S. S., 1416 Tons Brutto, Kapt. P. V. Olsen.

Søforhør i Dunkerque d. $26/4$ 95.

D. $20/4$ 95 Kl. 7 E. M., da A. – fra Reval til Dunkerque – var paa Reval Bugten, faldt Sømand Carl Heintz af Kiel over Bord. Baad udsattes hurtigst muligt; men den Overbordfaldne forsvandt inden Hjælpen kom.

Nr. 8. „Ane Kirstine“ af Kjøbenhavn, Skonnert, 42 Tons Brutto, Kapt. H. M. T. Holm.

Søforklaring i Korsør d. $4/1$ 95.

D. $3/1$ 95 Kl. 7 E. M. ud for Romsø faldt Kok P. E. Meyer af Klitbo ved Randers over Bord fra Klyverbommen paa A.K. – fra Allinge til Kolding med Granitsten. Roret lagdes i Læ og en Line udkastedes, men blev ikke greben af den Overbord faldne. Ligeledes udkastedes en Tønde; men medens Baaden klargjordes, forsvandt M., hvorfor Redningsforsøget blev opgivet paa Grund af Mørket og høj Sø. I Skibet fandtes ingen Redningsbøje.

Nr. 9. „Anine“ af Kjøbenhavn, S. S., 1448 Tons Brutto, Kapt. A. V. Knudsen.

Søforklaring i Rouen d. $^{26}/_7$ 95.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $^9/_9$, $^{10}/_9$ og $^{18}/_9$ 95.

D. $^{23}/_7$ 95 Kl. $10^{1/2}$ F. M., da A. – fra Kjøbenhavn til Rouen med Trælast – var ea. 3 Kml. fra Terschelling Bank Fyrskib, forlod Fyrbøder P. E. V. Møller af Sundbyerne sin Vagt i Maskinen og var efter den Tid ikke at finde i Skibet. Ingen havde set ham falde over Bord. Vejret var godt. Kapt. K. idømtes en Bøde af 20 Kr. for Overtrædelse af Lov af $^{12}/_4$ 92 § 9 (Anmeldelse af Søulykke ved Ankomst til første danske Havn.)

Nr. 11. „Anna Breum“ af Odense, Skonnertbrig, 184 Tons Brutto, Kapt. V. S. Willadsen.

Indberetning fra den danske Konsul i Neapel dat. d. $^{17}/_3$ 96.

Ifølge Søforklaring af $^9/_12$ 95 maatte A. B. – fra Catania til Denia (Spanien) med Svovl – paa Grund af Modvind og høj Sø og efter d. $^6/_12$ at have mistet forskellige Sejl, søge Nødhavn i Neapel, hvortil den ankom d. $^8/_12$ med Havari paa Skrog.

Nr. 12. „Anna Kirstine“ af Svendborg, Skonnert, 128 Tons Brutto, Kapt. L. B. Frandsen.

Søforhør i Rudkjøbing d. $^{22}/_{10}$ 95.

D. $^{16}/_{10}$ 95 Kl. 2 E. M., da A.K. – fra Dysart til Rudkjøbing med Kul – var i Nordsøen, faldt Ungmand J. Nielsen af Svendborg over Bord fra Klyverbommen. Kapt. F. udkastede en Tovende, som den Overbordfaldne med Lethed kunde have grebet, hvis han havde været ved fuld Bevidsthed. Tnden Skibet kunde manøvreres til Ulykkesstedet, hvilket medtog ca. 10m, var J. N. forsvunden. Redningsbøje ses ikke at være udkastet. Som medvirkende **Aarsag** til Ulykken nævnes, at den Forulykkede var iført en ualmindelig svær Paaklædning (2 Stortrøjer, Olietrøje og lange, tunge Træskostøvler).

Nr. 14. „Anne Marie“ af Assens, Fiskekvasse, 19 Tons Brutto, Kapt. L. Christoffersen.

Svensk Strandings-Beretning dat. Malmø d. $^{26}/_1$ 95.

D. $^{23}/_1$ 95 Kl. 3 F. M. grundstødte A. M. – fra Nexø til Kjøbenhavn med Fisk – paa Landgrunden Øst for Sandhammarens Fyr, men kom samme Dag af Grund.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives Forvexling af Sandhammarens Fyr og Drogdens Fyrskib.

Nr. 20. „Augusta“ af Thisted, S. S., 181 Tons Brutto, Kapt. P. Kløvborg.

Søforhør i Aalborg d. $^{11}/_6$ 96.

D. $^{29}/_6$ 95 Kl. 1 F. M. paa Elben med tysk Lods om Bord kom A. – fra Hamburg til Schleswig med Stykgods – i Kollision med den tyske Fisker-Evert «Margaretha», der sank, men senere blev optagen. Besætningen (3 Mand) bjergedes af A.

D. $^{22}/_{11}$ 95 afgav den tyske «Reichskommissar» i «Hamburg Amtsgericht» følgende Kendelse: Aarsagen til den danske Dampers Kollision med den tyske Evert ud for Brunshausen maa søges i Evertens dobbelte Lysvexlen, hvilken vildledte Damperen. Det havde imidlertid været forsigtigere fra Damperens Side om den, da den i god Tid saa over Styrbord den sig nærmende Everts grønne Lys, for at udelukke enhver Tvivl, ved at give lidt Styrbords Ror, havde vist, hvorledes den vilde passere.»

Søretten i Aalborg idømte Kapt. K. en Bøde af 10 Kr. til Aalborg Købstads Politikasse for Undladelse af Anmeldelse om Søulykken i Henhold til Lov af $^{12}/_4$ 92 § 9.

Nr. 21. „Augusta“ af Faaborg, Brig, 203 Tons Brutto, Kapt. L. P. Larsen.

Tysk Strandings-Beretning dat. Itzehoe d. $^{26}/_8$ 95.

D. $^{13}/_8$ 95 Kl. $2^{1/2}$ E. M., da A. – fra Kotka til Itzehoe med Trælast – bugseredes gennem Heiligenstedten Bro (Elben) kolliderede Skibet med Broen og tik en Del Beskadigelse, som vurderedes til ca. 500 Kr.

Som **Aarsag** til Kollisionen angives, at A. ikke hurtig nok lystrede sit Ror, da Slæbedamperen, efter at have passeret Broen, maatte dreje for ikke at kolliderede med en Ankerligger.

Nr. 22. „Aurora“ af Marstal, Skonnert, 123 Tons Brutto, Kapt. J. R. Raahauge.

«Maritime Deposition» dat. Amble d. $^{25}/_1$ 95.

D. $^{25}/_1$ 95 Kl. 2 E. M., da A. – fra Aberdeen til Amble i Ballast – under frisk NV. Kuling og høj Sø med Lods om Bord var under Indbugsering til Amble Havn, sprængtes Slæbertrossen, hvorpaa A. drev ned mod Klipperne ved den sydlige Havnemole, hvorfra Besætningen (6 Mand) reddedes ved Raketapparat. D. 27. bjergedes A. ind til Amble. A. blev senere bragt flot.

Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.

Nr. 31. „Camilla“ af Nexø, Kuf, 69 Tons Brutto, Kapt. R. J. Stange.Tysk Strandings-Beretning dat. Stettin d. ¹⁰/₄ 95.

D. ¹⁰/₄ 95 Kl. 4 E. M. kolliderede *C.* under Letning i Stettin Havn med engelsk *S. S. «Isle of Cypress»*, hvorved bl. *A. C.*'s Spryd og Kran bjælke brækkedes.

Som **Aarsag** til Kollisionen angives, at *C.* begyndte sin Letning paa et saadant Tidspunkt, at Damperen ikke kunde vige af Vejen.

Nr. 32. „Carl Bang“ af Bandholm, Slup, 17 Tons Brutto, Kapt. A. J. Jonassen.Søforklaring i Nykjøbing paa Falster d. ²⁷/₁₂ 95.

D. ²³/₁₂ 95 under tiltagende ØNØ. Kuling sprang *C. B.* — fra Guldborg til Kjøbenhavn med Byg — læk under Krydsning, hvorfor den for klosrebede Sejl lagdes tæt til Vinden og Pumperne sattes i Gang. D. 24. med tiltagende Kuling, da Vandet trods stadig Pumpning var steget til 24" i Lasten, søgtes ned efter Gjedsler. Nødsignal hejstes og da Revet var passeret kom Bugserbaaden «Guldborgsund» paa Siden, satte Folk om Bord til Pumpning og slæbte Sluppen til Nykjøbing, hvor Ladningen opløstes.

Aarsagen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 33. „Carl Hecksher“ af Kjøbenhavn, *S. S.*, 1689 Tons Brutto, Kapt. H. W. Petersen.Søforklaring i Sundsvall d. ¹⁴/₁₂ og i Kjøbenhavn d. ¹⁸/₁₂ 95.

D. ¹²/₁₂ 95 Kl. 9¹/₂ E.M. grundstødte *C. H.* — fra Ankarsvik til Port Natal med Trælast — paa «Raholmsgrund» ved Sundsvall, Kapt. P., som gentagne Gange uden Lods havde besejlet Farvandet, havde af Hensyn til Vanskeligheden ved under de daværende Isforhold at faa Lods sat i Land, ikke taget Lods, men navigerede selv Skibet for Udgaaende.

D. 13. om Morgenen, da Skibet under SØlig Dønning huggede i Grunden, paabegyndtes efter afholdt Skibsraad Overbordkastning af Dækslasten. Om. E. M. steg Vandet 2 à 3 Fod, hvorved *C. H.* ved Assistance af Slæbedamper og efter at ca. 70 Std. Træ var kastet over Bord kom flot og opankredes ved Sundsvall. Bjergeløn 12000 Kr. Efter afholdt Besigtelse og efter at Søforklaring var afgiven afsejledes under Ledsagelse af Dykkerdampskib til Stockholm og derfra til Kjøbenhavn.

Ifølge de afgivne Søforklaringer var **Aarsagen** til Grundstødningen: Fejlagtig Afstands-Bestemmelse fra Draghällans Fyr.

Nr. 34. „Carmen“ af Fredericia, Skonnert, 195 Tons Brutto, Kapt. M. Hansen.Søforklaring i Kristianssand d. ¹⁴/₁₁ 95.

D. ¹¹/₁₁ 95 i Skagerrak, da *C.* — fra Flensburg til Grangemouth i Ballast — efter et Par Dages stormende Vejrlig med høj Sø, var blevet læk og ikke kunde pumpes læns, fordi Pumperne hurtig blev uklare af Sandballasten, besluttedes det at søge Nødhavn. Vinden var SSØ., stormende med høj Sø. Kursen sattes efter Oxø og d. 12. naaedes Kristianssand.

Nr. 37. „Cathrine“ af Marstal, Jagt, 49 Tons Brutto, Kapt. C. Rasmussen.Indb. til Marineministeriet, dat. Gjedsler Fyr d. ²²/₇ 95.

D. ²²/₇ 95 Kl. 1¹/₂ F. M. grundstødte *C.* — fra Marstal til Karlshamn i Ballast — paa Rødsand. Vind VSV. Frisk. Sigtbart Vejr.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være: Forveksling af Gjedsler Fyr med Warnemünde Havnefyr.

Nr. 41. „Christiansborg“ af Kjøbenhavn, *S. S.*, 1326 Tons Brutto, Kapt. C. H. Schmidt.Søforklaring i Dunkerque d. ²⁶/₇ 95.

D. ²⁴/₇ 95, da *C.* — fra Riga til Dunkerque med Tømmer — i Nordsøen under SØ. Storm med høj Sø arbejdede haardt og tog meget Vand over, fik *C.* efterhaanden betydelig Slagside. Da denne, trods stadig Pumpning og Lempning i Kulkasserne, tiltog saa stærkt, at der blev Fare for Kæntring, blev efter afholdt Skibsraad en Del af Dækslasten (ca. 7 Standard Tømmer) kastet over Bord. Herved rettedes *C.* noget op og naaede under stadig Pumpning ind til Dunkerque.

Nr. 42. „Christiansund“ af Kjøbenhavn, *S. S.*, 580 Tons Brutto, Kapt. E. F. C. Jensen.Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁵/₅ 95.

D. ²⁴/₄ 95 Kl. 2 F.M. paa Styrmandens Vagt med norsk Lods paa Broen, havde *C.* — fra Stavanger til Bergen — Kollision med en ukendt Damper, kommende Nord fra, i Nærheden af Strømhelms Fyr (Bergens Fjord). Fra *C.* saas Damperens røde Sidelys ea. 1 Streg om B. B. Maskinen blev sat paa «Langsomt frem» for ikke at møde Damperen paa et særligt smalt Sted i Farvandet, og 5m senere saas dens grønne Lys om B. B. i ca. 2 Kabellængders Afstand. *C.* afgav da 1 Damppipe-Tone til Varsel om, at den vilde passeres om B. B. Dette Signal besvaredes først med 1 og lidt efter med 2 Toner fra Damperen, som dog stadig drejede B. B. over. *C.* bakkede da med fuld Kraft og Kapt. J., som nu var kommen paa Broen, afgav da S Damppipe-Toner. Damperen gav samme Signal, men strax efter skete Sammenstødet. Med kun ringe Fart og ikke synderligt stærkt tørnede *C.* mod Damperens St. B.'s Side; men denne stoppede ikke op og besvarede ikke Prajning fra *C.* Efter 1¹/₂ Times Ophold fortsatte ogsaa *C.*, der ingen Skade havde taget Rejsen. Vinden var sydlig med Regn.

Om **Aarsagen** til Kollisionen afgiver Søren ingen Udtalelse. Ifølge Vidneforklaringerne synes imidlertid den ukendte Damper ikke at have overholdt Søvejs-Reglernes § 16 og Sølovens § 223.

Anm. Søforklaring angives at være afgiven d. ²⁴/₄ i Bergen, men er ikke fremkommen.

Nr. 44. „Christine“ af Rudkjøbing, Skonnertbrig, 275 Tons Brutto, Kapt. Th. Løwe.Søforhør i Randers d. $\frac{3}{4}$ 95.

D. $\frac{28}{3}$ 95 Kl. $9\frac{1}{2}$ F. M. med Lods om Bord grundstødte C. — fra Hull til Randers med Klid — paa Barren ud for Randers Fjord. Frisk ØSØ. med Regndis. Strax efter at Lodsens var kommen om Bord, lagde han Roret op for at styre Farvandet ind; men Skibet, som, for at Lodsens kunde komme paa Siden, var holdt tæt til Vinden, nægtede at falde af og blev af Strømmen sat ind paa Grunden. Først d. 31. lykkedes det efter flere forgæves Forsøg Bugserdamperen «Uller» af Randers at tage C. af Grunden tilsyneladende ubeskadiget. Afskrift af Søforhøret blev d. $\frac{19}{4}$ tilstillet Overlodsens i Aarhus.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men ifølge Vidneforklaringen maa den formentlig tilskrives haard Strøm i Forbindelse med, at C. i det afgørende Øjeblik havde for ringe Fart til at kunne udføre den ønskede Manøvre.

Nr. 49. „Dan“ af Kjøbenhavn, S. S., 1566 Tons Brutto, Kapt. C. M. Kraemer.Søforklaring i Dunkerque d. $\frac{17}{6}$ 95.

D. $\frac{15}{6}$ 95 Kl. 4 E. M., da D. — fra Riga til Dunkerque med Stykgods — var i Nordsøen, savnedes Fyrbøder E. Pettersson af Stockholm. Han formodes i et ubevogtet Øjeblik at være sprunget over Bord og druknet.

Nr. 50. „Dana“ af Helsingør, S. S., 1024 Tons Brutto, Kapt. N. P. Nielsen.Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{11}{9}$ 95.

D. $\frac{4}{9}$ 95 Kl. 0t 40m F. M., da D. — fra Grangemouth til Kjøbenhavn med Kul — var i Nordsøen, indtraf der en Gas-Explosion om Bord. Et Par Luger sloges af, ca. 2 Tdr. Kul slyngedes op paa Dækket samtidig med, at et stærkt Knald hørtes og en svær Ildsøjle slog op gennem Lugerne. Explosionen fremkom ved, at Letmatros P. C. Petersen havde afstrøget en Tændstik i Sejlkøjen, som kun ved et utæt Træskod var adskilt fra Lastrummet, hvortil ingen Ventilation fandtes. Mandskabet var ikke særlig advaret mod at bringe Lys ned i Sejlkøjen, og Adgang dertil var ved denne Lejlighed uhindret i Modsætning til, hvad Tilfældet ellers var. Matrosen blev noget forbrændt paa Hænder og Ansigt; men ellers skete ingen væsentlig Skade.

Søretten bemærkede: «At efter Omstændighederne fandtes der ikke Grund til at gøre Ansvar gældende mod Matros Petersen».

Nr. 51. „Dania“ af Kjøbenhavn, S. S., 3462 Tons Brutto, Kapt. E. C. Troensegaard.Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{20}{1}$ 96.

D. $\frac{26}{12}$ 95 Kl. 2 E. M., da D. — fra New-Orleans til Kjøbenhavn med Mais, Bomuld og Oliekager — var ved Newfoundland Bankerne, slog en svær Braadsø 3 Matroser (E. Jørgensen af Aarhus, L. Pedersen af Kjøbenhavn og J. P. Larsen af Asminderød) over Bord. Da Havet efter 3 Dages forrygende NV. Storme var i voldsomt Oprør og da D. lænsede for Stormen var ethvert Redningsforsøg umuligt. De 3 Forulykkede vare beskæftigede agterude med at lægge Extrasurringer over Lugerne; men da Ingen om Bord havde set, hvorledes Ulykken skete, bemærkedes de Overbordskyllede først, da de vare i Vandet adskillige Favne fra Skibet.

Nr. 52. „De tvende Sødskende“ af Svendborg, Jagt, 22 Tons Brutto, Kapt. A. C. Andersen.Søforklaring i Svendborg d. $\frac{17}{12}$ 95.

D. $\frac{12}{12}$ 95 Kl. 11 E.M., da Jagten — fra Faxe til Svendborg med Kalksten — under Krydsning Syd efter var i Skaarupør Bugten saas Elsehoved Fyr i den røde Fyrvinkel. Kl. $1\frac{1}{2}$ F. M. styredes bidevind SV. t. S. over, intet Fyr saas og Loddet, som var blevet kastet af og til, gav $6\frac{1}{2}$ indtil $5\frac{1}{2}$ Fv. Vand. Kl. $2\frac{1}{2}$, da Føreren mente at være passeret Thurø Rev, stødte Jagten paa dette og blev staaende trods flere Forsøg paa at sejle den flot, samt blev læk og fyldtes i Løbet af Natten. Da Kulingen tiltog maatte Jagten forlades og Besætningen roede da til Svendborg. Senere blev Jagten bragt flot.

Søretten bemærkede: «At der formentlig ikke kan siges noget imod, at Skipperen saa længe han fandt $5\frac{1}{2}$ Fv. Vand undlod at vende.

Nr. 56. „Dina Maria“ af Thurø, Galease, 60 Tons Brutto, Kapt. C. Jensen.Søforklaring i Swinemünde d. $\frac{4}{12}$ 95.

D. $\frac{30}{11}$ 95 i Swinemünde Haff kom D. M. — fra Stettin til Helsingborg med Rug — i Besæt af Isen. Efter at Nødsignal var hejst, skar en Damper, som passerede tæt forbi, D. M. fri af Isen, hvorpaa Rejsen for en frisk SSØ. Vind fortsattes; men forinden Ankomst til Swinemünde viste det sig, at Skibet lækkede stærkt. Ladningen lossedes og ved Besigtelse paa Skaden taxeredes den til ca. 300 Kr.

Nr. 59. „Eden“ af Vejle, Barkskib, 320 Tons Brutto, Kapt. P. Wentzel.«Maritime Deposition» dat. Blakeney d. $\frac{16}{10}$ 95. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{8}{9}$ 96.

D. $\frac{16}{10}$ 95 Kl. 0t 30m F. M. saas fra E. — fra Söderhamn til Rio Janeiro med Planker og Stangjærn — i N. $\frac{1}{2}$ V., under Regntykning med tiltagende NV. Kuling, et Fyr, som antoges at være «Smith's Knoll's» Fyr. Til Kl. 2 styredes SV. t. S., hvorefter der, da et Lodskud gav 10 Fv., drejedes til Vinden. Kort efter huggede E., mistede Styret og drev paa Grund. Kl. 4 klarede det af og «Cromer» Fyr saas da i SØ. t. Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. Da Grundstødningen skete ved

Højvande kunde der Intet gøres for at bjerge *E.*, hvorfor Besætningen, da Situationen ansaas farefuld, gik fra Borde i Fartøj fra Kysten og landsattes Kl. 3 E. M. ved Blakeney. Senere blev Skibet bragt flot ved Bjergene fra Land og en Slæbedamper, der d. $\frac{8}{11}$ indbragte det til Grimsby for at repareres.

Som **Aarsag** til Grundstødningen, der skete ved «Blakeney West Sand», angives det usigtbare Vejr, som i 4 Etmaal havde forhindret Observation.

Nr. 62. „Elisabeth“ af Nordby p. Fanø, Barkskip, 512 Tons Brutto, Kapt. S. L. Harreby.

Søforklaring i Hamburg d. $\frac{6}{12}$ 95.

D. $\frac{19}{6}$ 95 afsejlede *E.* fra Bahia bestemt til Hamburg med Stennødder. Fra d. $\frac{15}{7}$ til d. $\frac{30}{7}$ havdes stadig haardt Vejr, under hvilket Skibet led forskellige Havarier. D. $\frac{16}{11}$ Ankomst til Hamburg, hvor Besigtelse af Havarierne m. m. fandt Sted.

Nr. 65. „Ella“ af Nexø, Skonnertbrig, 154 Tons Brutto, Kapt. P. N. Folkmann.

Søforhør i Nexø d. $\frac{25}{1}$ 95.

D. $\frac{7}{1}$ 95 Kl. $10\frac{1}{2}$ F. M., da *E.* — fra Hull til Nexø — var i Østersøen ud for «Torp» Fyr, faldt Letmatros C. O. T. Bønnelycke af Karrebæksminde over Bord fra Klyverbommen. Vind NØ. Frisk med Snebyger og høj Sø. Kapt. F., som blev kaldt paa Dækket, kastede strax en Tovende ud efter den Overbordfaldne, der saas til Luvart en Snes Favne fra *E.*; men Linen naaede ikke saa langt, Baaden klargjordes og Sejl bjegedes, men forinden Hjælp kunde ydes, tabtes han af Sigte. Da det derfor ansaas for unyttigt og paa Grund af den høje Sø for livsfarligt at be-mande Baaden, blev denne ikke udsat, Redningsbøje blev ikke udkastet.

Nr. 68. „Ellen“ af Kragnæs, Slup, 31 Tons Brutto, Kapt. H. N. Hansen.

Søforhør i Ærøskjøbing d. $\frac{21}{5}$ 95.

D. $\frac{29}{4}$ 95 Kl. 5 F. M., da *E.* — fra Ekensund til Kiel med Mursten — var tværs af Slien, faldt Ungmand N. P. Christensen af Kallundborg over Bord fra Bovsprydet. Vejret var ret godt med ØSØ. Vind og Tykning. Føreren, der nu var alene, kastede en Stage ud til den Overbordfaldne; men han greb den ikke, skøndt han syntes at svømme godt. Føreren firede da Jollen af og roede mod den Overbordfaldne; men denne sank inden Jollen naaede ham.

Nr. 69. „Ellen Ring“ af Hadsund, Jagt, 23 Tons Brutto, Kapt. A. Nielsen.

Søforklaring i Terndrup d. $\frac{18}{12}$ 95.

D. $\frac{4}{12}$ 95 Kl. 1 F. M., da *E. R.* — fra Mariagerfjord til Kjøbenhavn med Kridt — laa til Ankers ud for Als Odde, drev Galeasen «Albert» af Aarhus, som ligeledes laa til Ankers, ned paa Jagten, der mistede sit Anker og fik et Hul i Vandgangen om St. B. D. 7. bugseredes Jagten til Hadsund, hvor den læmpedes om paa Siden for at reparere. A. tog ingen Skade ved Kollisionen. Jagtens Fører, som for sent havde gjort Anmeldelse om Havariet, modtog i den Anledning en Advarsel.

Aarsagen til Kollisionen maa formentlig ifølge Vidneforklaringerne tilskrives den i Løbet af Natten mellem d. 3. og 4. tiltagende Vestl. Kuling og den haarde Strøm.

Nr. 71. „Erik“ af Svendborg, 3m Skonnert, 217 Tons Brutto, Kapt. J. M. Rasmussen.

Søforhør i Svendborg d. $\frac{17}{12}$ 95.

D. $\frac{9}{8}$ 95 Kl. $1\frac{1}{2}$ E. M., da *E.* — fra Stettin til Kotka med Soda — var under Udbugsering fra Stettin, faldt Ungmand L. A. Rasmussen af Frørup over Bord fra Klyverbommen. En Mand sprang strax i Jollen og roede mod den Overbordfaldne; men denne, der ikke kunde svømme, forsvandt inden Hjælpen kom, idet der kun forløb ca. 3m fra Ulykken skete til han sank. Ogsaa Slæbedamperen vendte strax for at bjerge den Forulykkede. *E.* lod Ankeret falde, men efter 1 Times forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen til Swinemünde, hvor Søforklaring d. 10. blev afgiven til den danske Vicekonsul.

Nr. 72. „Esbjerg“ af Esbjerg, S. S., 478 Tons Brutto, Kapt. N. C. W. Bentzen.

Søforklaring i Hamburg d. $\frac{11}{12}$ 95.

D. $\frac{4}{12}$ 95 Kl. $4\frac{1}{2}$ E. M. afgik *E.* fra Esbjerg, bestemt til Hamburg, med 255 Stkr. Hornkvæg. Om Aftenen blæste det op til en VSV. Storm med Hagelbyger, saa at *E.* maatte drejes til Vinden. Efterhaanden knækkedes under stærk Slingerage flere af de Bomme, hvortil Kreaturerne vare bundne og d. 5. maatte Lugerne skalkes, da Søen stadig brød over Skibet. Uagtet det ved Hjælp af Kuldsejl søgtes at skaffe Kvæget frisk Luft, døde dog nogle Stykker af Mangel herpaa. D. 6. forsøget det at styre Kurs; men *E.* fik derved en stærk Slagside, idet flere Dyr faldt over i Læ og *E.* drejedes atter under. Da Slagsiden tiltog, besluttedes det at slagte af Dyrene og slæbe dem op i den luv Side (St. B.). I Løbet af Natten rettedes Slagsiden noget paa denne Maade. D. 7. M. D. bedagede Vejret sig noget og d. 8. kom Lods om Bord paa Elben. Ialt døde eller dræbtes 129 Stk. Kvæg paa Rejsen.

Nr. 73. „Esmeralda“ af Nordby p. Fanø, Bark, 730 Tons Brutto, Kapt. H. N. Madsen.

Søforklaring i Hamburg d. $\frac{15}{10}$ 95.

Fra d. $\frac{17}{1}$ til d. $\frac{22}{3}$ 95 indtoges en Ladning haardt Træ paa forskellige Pladser i Mexikanske Bugt. Paa Rejsen fra Panama til Lapotal søgtes d. $\frac{29}{1}$ under stadig Lodhivning en Ankerplads; men herved tørnede *E.*, efter at Ankret var faldet, mod et Skær med kun 6 Fod Vand paa. *E.* blev hurtigst mulig, ved at udføre et Anker, varpet

fri og ankrede op ubeskadiget et Stykke derfra. Kapt. M. havde forgæves forsøgt at erholde enten et Specialkort over eller en Lods til Lapotal. Efter endt Indladning blev «Punta Arenas» anløben for Provisioner m. m. Over Atlanterhavet havdes d. $\frac{1}{6}$ stormfuldt Vejr med høj Sø, hvorunder *E.* arbejdede haardt. D. $\frac{19}{8}$ døde efter længere Tids Sygdom Kapt. M. og da flere af Besætningen efterhaanden vare blevne syge, besluttedes det, for at bjerpe Skib og Ladning, at søge Nødhavn i Fayal, hvortil *E.* ankom d. $\frac{28}{8}$. Her døde yderligere 2 Mand (Matroserne Johnsen og Eriksen). Først d. $\frac{14}{9}$ kunde *E.* afsejle med en Besætning af 11 Mand og d. $\frac{10}{10}$ ankom Skibet til Hamburg efter en Rejse paa næsten 9 Maaneder.

Nr. 75. „Eva“ af Rudkjøbing, 3m Skonnert, 233 Tons Brutto, Kapt. L. Bennetsen.

«Maritime Deposition» dat. Runcorn d. $\frac{9}{8}$ 95.

D. $\frac{9}{8}$ 95 Kl. 2 E. M. under Bugsering med Lods om Bord, kom *E.* — fra Weston Point til Helsingør med Salt — paa Grund nær ved Weston Mersey Lock. En anden Slæbedamper kom til, men kunde ikke bringe *E.* flot, hvilket først senere lykkedes.

Som **Aarsag** angives, at *E.* ikke vilde styre paa Grund af, at den havde for lidt Vand under Kølen.

Nr. 79. „Flora“ af Svendborg, Skonnert, 107 Tons Brutto, Kapt. L. S. Andersen.

Søforhør i Skjelskør d. $\frac{10}{12}$ 95.

D. $\frac{8}{12}$ 95, da *F.* — fra Leith til Skjelskør med Kul — var under Indsejling med Lodsflag hejst, forvexledes en Stage med Tønne som Topbetegnelse, der staar paa Enden af en Mole i Skjelskør Fjordmunding, med Sømærket sammesteds. Da et Lodskud kun gav $2\frac{1}{2}$ Fv. Vand lagdes Roret i Læ for at vende ud efter for at afvente Lodsens, der var under Opsejling; men strax efter grundstødte *F.* paa Tudsehage og kunde ikke uden Assistance bringes flot. Svitser's «Hertha» rekvireredes og *F.* blev for en Bjergeløn af 3000 Kr. samme Dag bragt flot og ind til Skjelskør med beskadiget Køl.

Om **Aarsagen** afgiver Søretten ingen Udtalelse; men af Vidneforklaringen fremgaar det, at der d. 8. var en ualmindelig høj Vandstand i Fjorden, hvorved den ovenfor nævnte Mole var overflydt, hvilket synes at have bidraget til Forvexlingen af Stagen med Sømærket.

Nr. 83. „Frederiksvaag“ af Thorshavn, Skonnert, 127 Tons Brutto, Kapt. O. Svendsen.

«Maritime Deposition» dat. Belfast d. $\frac{28}{12}$ 95.

D. $\frac{24}{12}$ 95, da *F.* — fra Liverpool til Thorshavn med Salt — ca. 3 Kml. SØ. for «Mull of Galloway» med klosrebede Sejl lænsede for en orkanagtig Storm af SØ., knækkedes Storbommen. Under Forsøg paa at sætte Over-Mersejl knækkede Raaen, hvorpaa det efter afholdt Skibsraad besluttedes at søge Nødhavn i Belfast. D. 26. ankom *F.* dertil, hvor en Del af Lasten lossedes for at efterse Skroget, som ved den haarde Arbejden i Søen havde begivet sig en Del.

Nr. 87. „Fylla“ af Kjøge, Skonnert, 38 Tons Brutto, Kapt. A. N. Christensen.

Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Stege Toldkammer d. $\frac{6}{4}$ 95.

D. $\frac{5}{4}$ 95 Morgen strandede *F.* — fra Kastrup til Nakskov med Kunstgødning — N. for Nyord (Møen) Efter at en Del af Ladningen var udlosset kom *F.* flot.

Aarsagen angives at være haard paalands Storm.

Nr. 95. „Göteborg“ af Kjøbenhavn, S. S., 622 Tons Brutto, Kapt. A. Madsen.

Søforhør i Vordingborg d. $\frac{15}{11}$ 95.

D. $\frac{8}{10}$ 95 Kl. 4 E. M., da *G.* — fra Holbæk til Riga — var ud for Spodsbjerg, faldt Letmatros L. F. W. Christensen over Bord. Den Forulykkede var beskæftiget uden Bords med Indtagning af Ankret, hvorved han formodes at have tabt Fodfæstet. Kapt. M. udkastede strax fra Kommandobroen en Redningsbøje, der faldt et Par Favne fra Manden, men den blev ikke greben af ham. Samtidig blev der bakket med fuld Kraft. I Løbet af ca. 3m blev Baad sat i Vandet; men inden Hjælpen kom, var den Overbordfaldne forsvunden.

Nr. 97. „Haabet“ af Marstal, Galease, 41 Tons Brutto, Kapt. A. H. Bøye.

Søforhør i Korsør d. $\frac{21}{6}$ 95.

D. $\frac{20}{6}$ 95 Kl. 11 E. M. kæntrade *H.* — fra Aarhus til Marstal med tomt Skib — ca. 1 Mil Nord for Romsø ved et pludseligt Vindstød. Besætningen bestod kun af 2 Mand, hvoraf Føreren var alene paa Dakket og skøndt den anden Mand hurtigt kom op, kunde Intet udrettes ved Sejlene paa Grund af den pludselige Kæntring. Føreren druknede; men den anden Mand blev efter i over 2 Timer at have klynget sig til Roret bjerget af svensk Skonnert «Diana», Kapt. A. Carlsson. Det kæntrade Skib blev fundet drivende Syd for Samsø af Svitser's «Hertha» og d. 22. indbragt til Korsør.

Nr. 101. „Harald“ af Kjøbenhavn, S. S., 2106 Tons Brutto, Kapt. C. A. Jørgensen.

Svensk Strandings-Beretning dat. Malmø d. $\frac{4}{4}$ 95.

D. $\frac{2}{4}$ 95 Kl. 2 F. M. grundstødte *H.* — fra Libau til London med Stykgods — paa Landgrunden Nord for Cimrishamn. Laber NØ. Vind med Tykning. D. 3 blev *H.* bragt flot af Svitser's «B. E.», uden at have taget Skade.

Aarsagen angives at være Tykning.

Nr. 103. „Havila“ af Nordby p. Fanø, Bark, 1421 Tons Brutto, Kapt. H. M. Mortensen.Søforhør paa Fanø d. $^{30}/_{12}$ 95 og $^{2}/_{1}$ 96.

D. $^{12}/_{12}$ 95 Kl. 11 $^{1}/_{2}$ F. M. grundstødte *H.* — fra Tocopilla til Helsingborg med Salpeter — under Bugsering, med svensk Lods om Bord, ved Indsejlingen til Helsingborg Havn. Da Vinden friskede i og Barometret faldt, blev Svitzer's «Drogden» antages til at bringe *H.* flot, hvilket lykkedes efter 3 Timers Arbejde. *H.* tog ingen Skade og blev d. 14. indbugseret til Helsingborg, hvor Søforklaring aflagdes; men denne er ikke fremkommen.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse; efter Vidneforklaringen kan den i alt Fald ikke tilskrives Kapt. M.; men synes snarest at skyldes den om Bord værende Lods.

Nr. 104. „Hector“ af Kjøbenhavn, S. S., 218 Tons Brutto, Kapt. A. S. Hansen.Indberetning dat. Dansk Konsulat i Christianstad d. $^{4}/_{2}$ 95.

Søforklaring i Christianstad d. $^{24}/_{1}$ 95 (afgivet ifølge Deklaration mellem Danmark og Sverige af 19. December 1894 om Søforklaringer).

D. $^{20}/_{1}$ 95 Kl. 8 F. M. saas i *H.* — fra Libau til Åhus med 300000 Kilo Rug — Utklipporna i VNV. 6 Kml.s gis. Afst. og Kl. 1t 50m pejledes Hanø i N. Stille, diset Vejr, omtr. Fart 7 Kml. Kl. $^{3}/_{4}$ E. M. sattes Signal for Lods; men Kurs og Fart bibeholdtes. Kl. $^{3}/_{4}$ saas 3 Str. om B. B. i gis. Afst. $^{1}/_{2}$ Kml. et Sømærke, hvorefter Kursen forandredes til NV. t. V. Der gjordes klar til Lodning, men pludselig grundstødte *H.* Kl. 4 blev Maskinen stoppet. Da Assistance til Losning af Ladning ikke kunde erholdes før næste Dag, sluttedes Akkord med Folk fra Land om for 1000 Kr. at bringe Skibet flot ved Overbordkastning af Ladningen. Et Anker udførtes og ca. 70 Tons Rug kastedes over Bord, hvorefter *H.* kom flot om Aftenen, men forinden havde Skibet arbejdet sig læk. D. 21. kom *H.* i Havn og fik Folk om Bord til Pumpning, Besigtelse afholdtes og Skaden taxeredes til 13500 Kr. Efter endt Losning bugseredes *H.* til Helsingør for at repareres.

Et af Sørettens søkyndige Medlemmer fremsatte som sin Formening, at Grundstødningen hovedsageligt skyldtes den Omstændighed, at det Kl. $^{3}/_{4}$ af Kapt. H. sete Sømærke ikke havde det reglements-mæssige Udseende, som det officielt skulde have, hvorved det formentlig af Kapt. H. var forvexlet med et længere Nord paa liggende andet Sømærke.

Denne Formening synes imidlertid ikke bekræftet ved den af Kapt. H. afgivne Forklaring, da han i saa Tilfælde efter at have set Sømærket ikke vilde have styret NV. t. V. hen, hvilken Kurs hurtigt under den givne Forudsætning maatte føre Skibet paa Grund.

Aarsagen til Grundstødningen maa formentlig tilskrives Usigtbarhed i Forbindelse med Ukendskab til Farvandet, samt Navigering efter et Kort over Østersøen i Stedet for efter Special-Kortet over de sydsvenske Farvande.

Nr. 105. „Hermod“ af Marstal, Galease, 67 Tons Brutto, Kapt. A. R. Albertsen.Søforhør i Rønne d. $^{30}/_{11}$ 95.

D. $^{26}/_{11}$ 95 Kl. 8 E. M., da *H.* — fra Vestervik til Rostock med Brædder — med vestl. Vind laa bidevind SV. over, pejledes Christiansø Fyr i Nord og Dueodde Fyr i SV. t. S. Kl. 11, da der kom Tykning, lagdes *H.* bak Nord over, Loddet viste da 10 Fv. Vand. Kl. 11 $^{3}/_{4}$ i en Klaring pejledes Dueodde Fyr i SV., hvorefter styredes SV. t. S. Da Loddet gav 5 Fv. Vand, lagdes Roret op; men strax efter huggede *H.*, blev læk og fyldtes hurtigt. Blus afbrændtes og om Morgenen d. 27. kom Folk fra Land; men det lykkedes ikke at bringe *H.* flot, skøndt ca. $^{3}/_{4}$ af Dækslasten bjergede i Land. Om Aftenen ankom Svitzer's «Øresund», der i Løbet af Natten bragte *H.* flot og ind til Rønne.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse.

Nr. 107. „Horsens“ af Kjøbenhavn, S. S., 227 Tons Brutto, Kapt. C. A. Hoffmeyer.Søforklaring i Assens d. $^{17}/_{9}$ 95.

D. $^{16}/_{9}$ 95 Kl. 11 $^{1}/_{2}$ F. M., da *H.* — fra Faaborg til Assens — var ud for Sønderby Klint, sprang en under Politiledsagelse om Bord værende Mand (Skomagervend P. C. Hansen) over Bord. Maskinen blev sat paa «Stop» og Baad udsattes — hvilket medtog ca. 10m — men Manden, som endnu saas i ca. 200 Alens Afstand fra Skibet, da Baaden kom i Vandet, var forsvunden inden Ulykkesstedet naaedes. Liget fandtes d. $^{12}/_{10}$ paa Kysten af Helnæs.

Af Søforklaringen, som slutter med Bemærkningen: «At det igaar ikke blæste ret stærkt og at der ikke var nogen videre Sød», fremgaar ikke om Redningsbøje blev udkastet, ej heller hvad Aarsagen var til, at der medgik saa lang Tid (ca. 10m), saavel til at standse Farten, som til at sætte en Baad i Vandet.

Nr. 110. „Immanuel“ af Marstal, Skonnert, 144 Tons Brutto, Kapt. E. P. Hansen.Søforklaring i Assens d. $^{13}/_{1}$ 96.

D. $^{13}/_{11}$ 95 Kl. 10 $^{1}/_{2}$ E. M., da *I.* — fra Råfsö til Peterhead — var i Nordsøen, faldt Letmatros G. H. Nielsen af Kjøbenhavn over Bord fra Storbommen under Rebning af Storsejlet. I ca. 1 $^{1}/_{2}$ Minut holdt han fast i Rebskinklen; men under Forsøget paa at hale ham inden Bords og med at kaste en Tovbugt om ham, slap han sit Tag, idet Skibet i den høje Sød tog en svær Duvning og var derefter forsvunden. Redningsbøje fandtes ikke, om Bord.

Søforhøret slutter med følgende Bemærkning: «Under de foreliggende Omstændigheder skønnede Retten, at Ulykken maa anses for hændelig og at der ikke kunde være foretaget andet for at redde den Afdøde, end hvad der blev gjort.»

Anm. En i Peterhead for den danske Vicekonsul afgiven Søforklaring er ikke fremkommen.

Nr. 111. „Irene“ af Marstal, 3m Skonnert, 178 Tons Brutto, Kapt. R. W. Christensen.

Indb. til Marineministeriet dat. Bovbjerg Fyr d. $24/3$ 95.

Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Lemvig Toldkammer d. $25/3$ 95.

D. $24/3$ 95 Kl. 0t 30m strandede *I.* — fra Hartlepool til Gøteborg med Kul — ud for Tuskjær Redningsstation. Frisk SSV. med Taage, Regn og urolig Sø. Besætningen (6 Mand) bjergedes ved Raketapparat. Skibet blev først d. $3/8$ tagen af Grund ved Svitzer's «B. E.»

Som **Aarsag** til Strandingen angives: Strømsætning, usigtbart Vejr og høj Sø.

Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.

Nr. 112. „Irvine“ af Nordby p. Fanø, Bark, 675 Tons Brutto, Kapt. P. L. Ankersen.

Søforklaring dat. «Hamburg Amtsgericht» d. $24/1$ 96.

D. $28/7$ 95 afsejlede 7. fra Mahalilla til Hamburg med en Ladning Stennødder. D. $2/10$ indtraf Storm med høj Sø. Ligeledes d. $22/12$ da Styrtesøer skyllede løse Genstande paa Dækket over Bord, fyldte Kahytten og indsløge Dørene til Folkelukafet. Beskadigelse af Ladningen befrygtedes. D. $15/1$ 96 naaedes Elben under Snestorme. Bugserdamper toges, men *I.* maatte gaa til Ankers. Ved Letningen maatte det B.B.'s Anker med Kætting frastikkes, da det var blevet uklart af et andet Skibs Anker.

Nr. 118. „Johan Siem“ af Kjøbenhavn, S. S., 1680 Tons Brutto, Kapt. J. Rasmussen.

Søforklaring i Kjøbenhavn d. $15/5$ 95.

D. $1/3$ 95 Kl. $2\frac{1}{2}$ F. M., da *J. S.* laa paa Patras' Red med begge Ankrene ude, blæste det op fra Vest med haarde Byger og høj Sø. Kl. 3 drev *J. S.* paa Grund og faldt under en orkanagtig Byge tværs paa Grunden. Kl. $5\frac{1}{2}$ var Dampen oppe; men *J.S.* kunde ikke ved egen Hjælp komme flot, da Ankrene ikke vilde holde. Efter op paa Dagen at have faaet Forbindelse med Land. sluttede Kapt. R. Akkord med S. S. «Ingleby» af Middlesborough om for 12600 Kr. at slæbe *J. S.* af Grund. Efter 2 Dages ihærdige Bestræbelser og efter at Skibet var udlosset, bragtes det flot og kom d. 4. i Havn, hvorfra det, efter ved Besigtelse at være befundet læk, men dog sødygtigt, afsejlede til Malta, hvor Reparation foretoges.

Om Kapt. R.'s Forhold udtaler den danske Konsul i Patras i en Indberetning af $28/3$ 95 til Udenrigsministeriet Følgende:

«Ligeledes er det mig en Glæde at underrette Deres Excellence om, at Kapt. Rasmussen ikke blot har vist sig særdeles dygtig og energisk under den overhængende Fare, men ogsaa har forstaaet at hævde sit Flags Ære paa en fremragende Maade.»

Anm. Søforklaring ses at være afgiven i Rotterdam, men er ikke fremkommen.

Nr. 122. „Josefine“ af Vejle, Galease, 49 Tons Brutto, Kapt. P. J. Jakobsen.

Søforklaring i Stubbekjøbing d. $11/12$ 95.

D. $5/12$ 95 Kl. 7 E. M., da *J.* — fra Vejle til Barth i Ballast — laa til Ankers i Grønsund, blev den paasejlet af S. S. «Perwie» af Bandholm, Kapt. E. Rasmussen. Frisk Vestl, Vind, sigtbart Vejr. *P.* forsøgte at gaa foran om *J.*, hvis Ankerlanterne brændte klart; men tørnede mod *J.*'s Klyverbom, som knækkedes. Efter at være prajet gentagne Gange opgav *P.* sit Navn. men fortsatte derefter sin Rejse, uden at erkyndige sig om der var Fare for *J.*'s Besætning (Sølovens § 223).

Om **Aarsagen** til Sammenstødet afgiver Søretten ingen Udtalelse; men ifølge Vidneforklaringen maa dette dog formentlig tilskrives *P.*, hvis Rederi ogsaa godvilligt erstattede *J.*'s Skade med 210 Kr.

Nr. 123. „Julie“ af Nysted, Skonnert, 38 Tons Brutto, Kapt. J. Olsen.

Svensk Strandings-Beretning dat. Kalmar d. $23/8$ 95.

D. $17/8$ 95 Kl. 11 E. M. grundstødte *J.* — fra Vånevik til Rostock med Granitsten — ud for Timmernabben Kalmar Sund. D. 19. Kl. 3 E. M. kom *J.* af Grund. Læber SVlig Vind.

Som **Aarsag** angives: Ukendskab til Farvandet.

Nr. 124. „Jørgensen“ af Svaneke, Barkskip, 591 Tons Brutto, Kapt. L. P. Jørgensen.

Indberetning fra den danske Konsul i Lissabon dat. $31/3$ 96.

D. $8/12$ 94 afsejlede *J.* fra Wilmington til Hull med en Ladning Harpix og Terpentin. D. $5/2$ 95 under Storm Og høj Sø fik *J.* Skade paa Roret. Stadige Østl. Storme foraarsagede forskellige Havarier paa Skrog og Sejl. D. $22/2$ efter 76 Dages Rejse afholdtes Skibsraad og da Provianten var ved at slippe op, bestemtes det at søge Nødhavn. Ankom til Lissabon d. $3/3$ 95.

Nr. 126. „Kalisund“ af Kjøbenhavn, S. S., 140 Tons Brutto, Kapt. Jensen.

Tysk Strandings-Beretning dat. Stralsund d. $30/11$ 95.

D. $30/11$ 95, da *K.* — fra Marstrand til Wolgast med Sild — var ud for Kranzwete (Floden Peene), hvor Farvandet er meget smalt, kom 2 Spirtønder drivende i Isen ned mod Skibet. *K.* holdt tæt til Strandbredden for at undgaa Tønderne; men kom derved paa Grund, idet Maskinen fik et mindre Havari og maatte stoppe, hvorved Strømmen førte Skibet paa Grand. Da Vandet var faldende modtoges Assistance af Lodsdamper «Thiessow» der bragte *K.*, som ingen Skade havde taget, flot og ind til Swinemünde.

Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 127. „Karen“ af Svendborg, 3m Skonnert, 167 Tons Brutto, Kapt. P. K. Mikkelsen.

Søforhør i Svendborg d. $\frac{9}{12}$ 95.

D. $\frac{17}{10}$ 95, ca. 4 Timer efter at *K.* var ankret op paa Gravesend Red, fortøjede *S. S.* «Buluwayo» af London — 4412 Tons Brutto — i en Bøje ca. 2 à 3 Skibslængder fra *K.* Om Aftenen svajede først *K.* og noget senere *B.* for Flodstrømmen. Forinden *B.* svajede stak *K.* ud paa sin Kætting. Desuagtet tørnede *B.* mod *K.*, hvis Klyverbom knækkedes. Saasntart Skibene vare klare af hinanden lettede *K.* og søgte Ankerplads noget længere borte. Under Arbejdet med at stikke Kætting og lette Ankeret kom 8 Mand uopfordret om Bord og deltog uden Tilladelse fra Kapt. *M.*'s Side i dette Arbejde. Ikke desto mindre blev Kapt. *M.* under en deraf opstaaet Retssag idømt Sagens Omkostninger ca. 1800 Kr., foruden Bjergeløn til Hjælpemandskabet, ca. 216 Kr. Skaden paa *K.* androg 200 Kr.

Svendborg Sørets søkyndige Medlemmer udtale: «At der efter deres Mening ikke kan lægges «Karens» Mandskab noget til Last, idet der ingen Underretning er blevet givet dem om, at de have ligget paa et Sted, der mulig har været forbeholdt Dampren.»

Nr. 128. „Karen“ af Svendborg, 3m Skonnert, 167 Tons Brutto, Kapt. P. K. Mikkelsen.

Indb. til Marineministeriet, dat. Hjelms Fyr d. $\frac{27}{3}$ 95.

D. $\frac{26}{3}$ 95 Kl. 7 E. M. grundstødte *K.* — fra Dysart til Bogense med Kul — paa Østsiden af Hjelms Landgrund. Laber SVlig Vind med Regn og Dis. D. 27. om F. M. kom *K.* flot ved egen Hjælp.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives fejlagtig Afstands-Gisning fra Land.

Nr. 129. „Kattegat“ af Helsingør, Dæksbaad, 9 Tons Brutto, Kapt. J. F. Wiedemann.

Søforklaring i Frederiksværk d. $\frac{12}{11}$ 95.

Natten til d. $\frac{10}{11}$ 95 grundstødte *K.* — fra Aalsgaarde til Kjøbenhavn med Mursten — paa Lynæs Sand i Isefjord. ØNØ. Storm med Regntykning. Under Indladningen ved Aalsgaarde Bro maatte *K.*, da Vinden friskede op, gaa til Sø; men da Storsejlet skørnede under Krydsningen Syd efter, maatte der holdes Nord efter. Henad Aften ankredes under Raageleje; men da Ankerfligen kort efter blev afbrækket, sattes Kursen efter Isefjorden. Hertil naaedes henad Midnat, men da Spodsbjerg Fyr ikke saas, kom *K.* paa Grund, blev læk og fyldtes. Kl. 6 Morgen roede Besætningen (2 Mand) til Hundested, hvor Kontrakt afsluttedes med Fiskerne om for 500 Kr. at bjerge Skib og Ladning, hvilket lykkedes i Løbet af Dagen. *K.* var forsikret i Bogø Ass. For. for 2400 Kr.

Aarsagen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 130. „Killeena“ af Sønderho p. Fanø, Barksbib, 825 Tons Brutto, Kapt. T. S. Hansen.

Søforklaring for «Hamburg Amtsgericht» d. $\frac{14}{11}$ 95.

D. $\frac{12}{8}$ 95 blev *K.* — fra Buenos Aires til Hamburg med en Ladning Quebracho — ud for la Plata Floden overfalden af en «Pampero», som vedblev til d. 15. Under disse Storme blev *K.* kastet paa Siden og henlaa saaledes stadig overskyttet af Søerne og truende med at kænre. Sejlene bortblæstes og Bovenrejsningen maatte kappes. *K.* forblev dog tæt og ankom den $\frac{8}{11}$ 95 til Hamburg efter 92 Dages Rejse.

Nr. 139. „Lyø“ af Thurø, Skonnert, 107 Tons Brutto, Kapt. R. J. Jensen.

Indb. fra den danske Konsul i Danzig dat. $\frac{11}{12}$ 95. Søforhør i Svendborg d. $\frac{30}{12}$ 95.

D. $\frac{5}{12}$ 95 Kl. $3\frac{1}{2}$ F. M., da *L.* — fra Libau til Rødvig — var i Østersøen under haard Storm med høj Sø, faldt Letmatros H. A. Nielsen af Kjøbenhavn over Bord. Han faldt ned fra Topsejlsraaen under Arbejde med at gøre Sejl fast og saas ca. 60 à 80 Fod agterude i Kølvet. Styrmanden, der havde Vagten, løb agterefter for at tilkaste ham en Tovende; men faldt paa Dækket og kom derved for sent til at udkaste Redningsbøjen. Kapt. *J.* kom strax paa Dækket og lod Roret lægge op, da Søen var for høj til at stagvende; men den Overbordfaldne var ikke mere at se i den mørke Nat. Da Stormen tiltog søgtes d. 9. ind til Neufahrwasser som Nød havn.

Nr. 144. „Marie“ af Marstal, Skonnert, 53 Tons Brutto, Kapt. R. H. Hermansen.

Søforhør i Nexø d. $\frac{13}{4}$ 95.

D. $\frac{5}{4}$ 95 Kl. 1 F. M. gik *M.* — fra Marstal til Stolpemünde i Ballast — liggende til Ankers paa Nexø Red, i Drift under en VNV. Storm med Snetykning. Sejl tilsattes, hvorefter der blev holdt gaaende i Læ af Landet. Kl. $2\frac{1}{2}$ under Vending og strax efter, at Lodskud uden Bund var taget, huggede *M.* og blev staaende. En Time efter saas i en Klaring Nexø Havnefyr og Blus afbrændtes for at tilkalde Hjælp. Senere hejstes Signal for Lods og Kl. 8 kom denne om Bord med Mandskab, med hvilket Akkord sluttedes om for 300 Kr. at bjerge *M.*, som var tæt, ind til Nexø Havn, hvilket lykkedes i Løbet af Dagen. Føreren, som først d. 13. anmeldte Søforklaring, idømtes herfor en Bøde af 5 K. (Sølovens § 40).

Retten søkyndige Medlemmer bemærkede: «At Skibet, som de have haft Lejlighed til at se, er i sødygtig Stand med gode Grejer». Endvidere bemærkede de: «At det er dem bekendt, at Havet paa det Sted, hvor Skibet stødte, gaar dybt ind, saaledes at der en Kabellængde fra det Skær, hvor Skonnerten stødte, maa være mindst 14 à 15 Favne Vand.»

Nr. 145. „Marie“ af Svendborg, 3m Skonnert, 167 Tons Brutto, Kapt. C. Petersen.Søforhør i Aarhus d. $\frac{7}{3}$ 96.

D. $\frac{18}{11}$ 95 Kl. 7 E. M., da *M.* — fra Itzehoe til Dunkerque med Melasse — laa til Ankers paa Cuxhaven Red, kom den i Kollision med Skonnerten «Skirner» af Troense, Kapt. H. L. Nielsen, der ligeledes laa til Ankers, men var gaaet i Drift efter at være bleven paasejlet af Fiskedamper «Dr. Giese» af Altona. *M.* mistede Klyverbommen m. m. og blev indslæbt i Cuxhaven Havn for at underkastes Besigtelse.

Nr. 146. „Marie“ af Nykjøbing p. Falster, Galease, 37 Tons Brutto, Kapt. R. Jørgensen.Justitsministeriets Skrivelser af $\frac{10}{9}$ og $\frac{4}{10}$ 95.

D. $\frac{12}{7}$ 95 kom *M.* — under Bugsering i «Kaiser Wilhelm-Kanalen» — i Kollision med det franske Dampskib «Emile» og sank; men blev senere optagen og indbragt til Kiel.
Anm. Et under $\frac{9}{8}$ og $\frac{23}{8}$ 95 af «Hamburg Seeamt» afholdt Søforhør er ikke fremkommet.

Nr. 147. „Marie“ af Aalborg, Jagt, 24 Tons Brutto, Kapt. J. Levisen.Indb. til Marineministeriet, dat. Frederikshavn d. $\frac{12}{10}$ 95.

7 Kml. Syd for Læsø Rende Fyrskib blev *M.* — fra Falkenberg til Aalborg med Trælaster — i læk Tilstand flydende paa Lasten taget paa Slæb af Bugserbaaden «Expres» og indbragt til Frederikshavn. Bjergeløn 400 Kr.

Nr. 150. „Marthea Berg“ af Aalborg, 3m Skonnert, 325 Tons Brutto, Kapt. Jensen-Gaarden.Indb. til Marineministeriet, dat. Anholt Fyr d. $\frac{29}{9}$ 95.

D. $\frac{27}{9}$ 95 Kl. 2 E. M. grundstødte *M. B.* — fra Esbjerg til Råfsö i Ballast — paa Anholt Østrev. Laber VNV. Vind med Taage. D. 28. blev Skibet bragt flot af Svitzer's «Drogden» og bugseret til Helsingør.

Nr. 154. „Medina“ af Korsør, S. S., 289 Tons Brutto, Kapt. P. G. Bom.Svensk Strandings-Beretning dat. Malmø d. $\frac{26}{10}$ 95.

D. $\frac{23}{10}$ 95 Kl. 9 F. M., da *M.* — fra Svendborg til Limhamn — med Lods om Bord manøvrerede i Limhamns Havn for at undgaa et Fartøj under Forhaling, blev Skibet af Strøm og Vind ført ind mod Kajen, hvorved det fik et Hul i Siden om St.B. Lodsens blev af Kapt. B. erkendt for ansvarsfri overfor den skete Skade.

Nr. 155. „Medusa“ af Dragør, 3m Skonnert, 353 Tons Brutto, Kapt. A. P. Schmidt.«Maritime Deposition» dat. Limerick d. $\frac{27}{12}$ 95.

D. $\frac{25}{12}$ 95 strax efter Midnat under Bugsering med Lods om Bord grundstødte *M.* — fra Irvine til Limerick med Kul — ca. 6 Kml. fra Limerick.
Som **Aarsag** til Grundstødningen angives uforsigtig Navigering af Bugserbaaden.

Nr. 161. „Nidaros“ af Kjøbenhavn, S. S., 859 Tons Brutto, Kapt. J. V. Olsen.Svensk Strandings-Beretning dat. Visby d. $\frac{30}{4}$ 95.

D. $\frac{21}{4}$ 95 Kl. 4 E. M. grundstødte *N.* — fra Hangø til Kjøbenhavn med Stykgods — ved Falludref paa Gotland. Sydl. Vind. Diset. Senere blev *N.* bragt flot af de svenske Bjergnings-Dampere «Argo» og «Neptun». Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.

Nr. 164. „Niord“ af Randers, S. S., 389 Tons Brutto, Kapt. C. Schubert.«Maritime Deposition» og Søforklaring dat. Newcastle d. $\frac{11}{1}$ 95.

D. $\frac{5}{11}$ 95 Kl. 9 E. M. saas i stærk Dis inde over Landet en Del Lys i Land fra *N.* — fra Frederikshavn til Newcastle med Smør — Maskinen stoppedes og derefter bakkedes fuld Kraft; men strax efter hugge de *N.* haardt ved «Crab Hill Rocks», beskadigede sin Skrue og blev læk. «Cullercoats» Redningsbaad kom til og udførte et Varpanker og i Løbet af 1 Time bragtes *N.* flot af en Bugserdamper. Under Bugsering til Shields steg Vandet trods stadig Pumpning, hvorfor *N.* maatte sættes paa Grund ved South Shields. D. 6., efter at være pumpet læns, bugseredes *N.* til Newcastle. Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.

Nr. 165. „Nishnij Novgorod“ af Kjøbenhavn, S. S., 1049 Tons Brutto, Kapt. J. C. Harder.Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{20}{7}$, $\frac{14}{10}$, $\frac{4}{12}$ 95 og $\frac{7}{1}$ 96.

D. $\frac{12}{6}$ 95 Kl. $\frac{7}{2}$ F. M., da *N. N.* laa under Losning i Riga, skete en Explosion af en Petroleumsbeholder i Maskinrummet, hvorved Fyrbøder H. Pettersson-Laurell af Malmø omkom. Ulykken formenes at være sket ved at Fornævnte, som skulde aftage en Luftprop i Beholderen, har nærmet en Arbejdslampe til denne, hvorved Gasudstrømningen fra Beholderen er bleven antændt. Ved Explosionen, som var meget heftig, gik der Ild i Maskinrummet; men den slukkedes i Løbet af $\frac{3}{4}$ Time. Brandvæsenet fra Land kom om Bord; men Ilden var da omtrent slukket af Skibets Besætning. Kort efter mærkedes Ild i Kulkasserne, men ogsaa denne blev hurtig slukket.

Anm. Ved et i Riga d. $\frac{15}{6}$ 95 afholdt Politiforhør frikendte Politiretten Kapt. H. for ethvert Ansvar over for Ulykken.

Nr. 166. „Octa“ af Aarhus, S. S., 354 Tons Brutto, Kapt. P. L. Enemark.
Søforklaring i Gøteborg d. $31/1$ 95. Søforhør i Aarhus d. $26/7$ 95.

D. $28/1$ 95 Kl. $11\frac{1}{2}$ F. M., da *O.* — fra Elswick til Gøteborg — med Lods om Bord fulgte efter S. S. «Isbrytaren» af Gøteborg, som brød Rende i Isen, stoppede *I.* pludselig og afgav 3 korte Lydsignaler. *O.* bakkede strax fuld Kraft og søgte samtidig at manøvrere fri af *I.* ved at lægge Roret B. B. for derved, da Skibet havde nogen Fart forover, at dreje ind i Isen paa St. B.'s Side af *I.* Dette lykkedes ikke og *O.* tørnede mod *I.*'s St. B.'s Laaring, hvorved en Plade revnede og 3 Spanter brækkedes i *I.* Strax efter Sammenstødet gik *I.* frem og *O.*, som kun fik ringe Skade, fortsatte Rejsen.

Om **Aarsagen** til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse. Ifølge Vidneforklaringen skyldes Sammenstødet formentlig dels, at Isen forhindrede *O.* i at styre klar af *I.* og dels, at *I.* ikke hurtig nok atter gik frem.

Nr. 167. „Oddur“ af Ørebak (Island), S. S., 50 Tons Brutto, Kapt. S. P. Christensen.
Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Læsø Toldkammer d. $12/4$ 95.

D. $10/4$ 95 Kl. 11 E. M. grundstødte *O.* — fra Kjøbenhavn til Eyrarbakki med Stykgods — ved Vesterø (Læsø). Ved Hjælp af Bjergere fra Læsø og efter Udkastning af en Del Maskinkul bragtes *O.* flot d. 12. Kl. 3 F. M. uden Skade.

Aarsagen angives at være Storm og Strømsætning.

Nr. 168. „Odin“ af Rønne, Skonnert, 37 Tons Brutto, Kapt. C. L. Beier.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $31/8$ 95.

D. $25/8$ 95 strax efter M. N., da *O.* — fra Kjøbenhavn til Rønne i Ballast — var ved Falsterbo Fyrskib, styrende for VSV. Vind bidevind Syd over, saas ca. $1\frac{1}{2}$ Streg i Læ det røde Sidelys og Toplyset fra en nordgaaende Damper — «Charlaw» af London, Kapt. Mollin — *O.*'s, hvis Lanterner brændte klart, holdt sin Kurs; men d. 26. Kl. 0t 30m F. M. kolliderede Skibene, hvorved *O.*'s Stævn og Spryd knækkedes og samtidig blev Føreren slaaet over Bord af Storbommen, som kom uklar af *C.* *O.*'s Baad blev hurtigst muligt kastet i Vandet og roet hen mod Stedet, hvor Raab hørtes om Hjælp; men Føreren var ikke til at finde. Fra *C.*, som opankredes, sendtes Baad til *O.*, som ligeledes blev opankret. Om Morgenen slæbtes *O.*, som lækkede noget, af *C.* op til ud for Trekroner og bragtes derpaa af en Bugserdamper i Havn. *C.* fortsatte sin Rejse, efter at Kapt. M. havde afleveret en skriftlig Fremstilling af Kollisionen, hvilken imidlertid ikke er fremkommen.

Om **Aarsagen** afgiver Søretten ingen Udtalelse; men ifølge Vidneforklaringen maa Kollisionen formentlig tilskrives *C.*, hvis Pligt det var at vige af Vejen for *O.* (Søvejs-Regi. § 17).

Nr. 169. „Olga“ af Vejle, Barkskib, 1016 Tons Brutto, Kapt. C. Schmidt.
«Maritime Deposition» dat. Falmouth d. $11/7$ 95.

D. $10/7$ 95 Kl. 1 F. M., da *O.* — fra San Lorenzo med Hvede til Falmouth for Ordre — bugseredes af Slæbedamper «Eagle» af Falmouth til Sharpness (Bristol-Kanalen), kolliderede *O.* med Skibet «Risindale» af Barrow. *R.* tørnede med sin Stævn mod *O.*'s St. B.'s Laaring, som blev læk. Efter Lempning af Lasten blev *O.* bugseret tilbage til Falmouth.

Som **Aarsag** angives slet Udkig om Bord i *R.*

Nr. 172. „Osvald“ af Holbæk, Skonnert, 123 Tons Brutto, Kapt. H. C. Hansen.
Søforhør i Helsingør d. $12/10$ 95.

D. $9/10$ 95 Kl. $4\frac{1}{2}$ F. M. SSV. for Svinebådarnes Fyrskib, da *O.* — fra Holbæk til Höganäs i Ballast — med frisk Ø. t. S. Vind, stærk sønden Strøm og sigtbart Vejr netop var vendt og laa bidevind SØ. over, kom Skonnerten «Hebe» af Höganäs, Kapt. A. Pettersson, op agter fra og løb ind i *O.*'s St. B. Side, hvorved det Opstaaende og en Del af Rigningen blev ødelagt. Da *O.* begyndte Vendingen saas det grønne Sidelys fra *H.* i Læ, omtrent i N. t. V. og i ea. 1 Kml.'s Afstand, samtidig vistes der et hvidt Lys fra *O.*'s Agterspejl. Efter Sammenstødet holdt *O.* af for Vinden ned mod Hornbæk, hvor ankredes Kl. $5\frac{1}{2}$. Senere paa Dagen bugseredes *O.* til Helsingør for at repareres.

Om **Aarsagen** til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men efter Vidneforklaringen synes den at skyldes *H.*, der ifølge § 20 i «S. R.» skulde vige af Vejen for *O.* Assurandørerne bleve imidlertid enige om, at Skibene, hvert for sig, skulde bære egen Skade.

Nr. 178. „Pollux“ af Stubbekjøbing, Jagt, 33 Tons Brutto, Kapt. C. J. Melsen.
Søforklaring i Stubbekjøbing d. $10/4$ 95.

D. $5/4$ 95 Kl. $2\frac{1}{2}$ E. M. tørnede *P.* — fra Kjøbenhavn til Stubbekjøbing med Stykgods — under Krydsning med NV. Storm i Grønsund formentlig paa en Sten paa Grunden «Stenpladerne» og blev læk. For ikke at synke maatte *P.* sejles paa Land ved Harbølle Strand. En Del af Dækslasten blev losset i Lægtene samme Dag. D. 7. blev *P.* bragt flot af Svitzer's «Helsingør», bugseret til Stubbekjøbing og der tætnet af Dykker.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse. Efter Kapt. N.'s Forklaring har han, som havde gjort ca. 90 Rejser med *P.* mellem Kjøbenhavn og Stubbekjøbing, jevnlig krydset ind over «Stenpladerne», hvor der ifølge Søkortet skal være 9 Fod. *P.*'s Dybgaende var $7\frac{1}{2}$ Fod.

Nr. 182. „Rasmine“ af Marstal, Galease, 41 Tons Brutto, Kapt. C. R. Koch.
Søforhør i Rønne d. $6/6$ 95.

D. $2/6$ 95 Kl. 5 F. M., da *R.* — fra Kønigsberg til Nakskov med Rug og Ærter — var 5 Mil N. for Hela knækkedes Fokkemasten under stærk Slingring i høj Sø med frisk ØSØ. Vind. Da *R.* ikke kunde manøvreres, modtoges Kl. 8 F. M. Tilbud af Galease «Mariane» af Marstal, Kapt. E. N. Petersen, om at slæbes i Havn. Næste Dags Aften ankredes op ud for Rønne og d. 4. om Morgenen fortsattes Bugseringen til Rønne Havn.

Ved Rønne Sørets Dom af $9/7$ 95 blev det af *M.* for Bjergningen fordrede Beløb af 3000 Kr. nedsat til 1000 Kr. og Sagens Omkostninger ophævedes; hvorimod *M.*'s Paastand iøvrigt toges til Følge, saaledes at Arrestforretningen stadfæstedes for det herefter tilkommende Beløb af 1059 Kr. 94 Øre.

Efter at denne Dom var bleven appelleret til Landsover- samt Hof- og Stadsretten stadfæstedes den under $11\frac{1}{5}$ 96 med følgende Kendelse:

«Naar hensees til, at det efter de foreliggende Oplysninger ikke kan antages, at det bjergede Skib var stedt i en saadan Nødstilstand, at det ikke havde nogen anden Udsigt til at klare sig end den at modtage den tilbudte Assistance, til, at Bjergerne og deres Ejendele ikke ses at have været udsatte for Fare, til, at Besætningen paa «Mariane» kun bestod af 4 Mand foruden Føreren, til, at Værdien af de til Bjergningen anvendte Redskaber og de med denne forbundne Udgifter har været ringe, til, Omfanget af den Forsinkelse, der ved Bjergningen er paaført «Mariane», og til det Bjergedes Værdi, ca. 9300 Kr., findes Bjergelønnen ikke at burde sættes højere end til det ved Søretsdommen bestemte Beløb, om hvis Nedsættelse der, som Sagen foreligger, ikke er Spørgsmaal.»

Nr. 186. „Roska“ af Svendborg, Skonnert, 157 Tons Brutto, Kapt. H. A. Nielsen.

Søforhør i Nyborg d. $21\frac{1}{3}$ 95.

D. $19\frac{1}{3}$ 95 Kl. $1\frac{1}{4}$ F. M., da *R.* — fra Newcastle til Svendborg med Kul og Soda — med VSV. Vind under Taage i en Klaring saa Hjelm's Fyr i N. t. Ø. $\frac{1}{2}$ Ø., blev der styret SSV. og Syd over med ca. 2 Mils Fart til Kl. $2\frac{1}{2}$, da Refsnæs Fyr saas i SSØ. Der blev strax vendt og styret NV. t. N.; men et Par Minutter senere grundstødte *R.* Da Fyret saas havdes 3 Fv. Vand og Loddet var forinden af og til blevet kastet. I Løbet af Natten kastedes ca. 5 Tons Kul og 50 Sække Soda over Bord, uden at det lykkedes at bringe *R.* flot. Ved Middag ankom Svitser's «Helsingør», der bragte *R.* af Grund og ind til Nyborg.

Om **Aarsagen** afgiver Søren ingen Udtalelse; men efter Vidneforklaringen maa Grundstødningen formentlig tilskrives Taage og Strømsætning.

Nr. 192. „Sirius“ af Kjøbenhavn, S. S., 1715 Tons Brutto, Kapt. C. P. Jensen.

«Maritime Deposition» dat. Gravesend d. $23\frac{1}{7}$ 95.

D. $10\frac{1}{7}$ 95 Kl. 1 E. M., da *S.* — fra Piteå til London — med Lods om Bord manøvrerede for Indgaende til Surrey Commercial Dock blev den paa sejlet af Damper «Europe» af Liverpool og fik 2 Plader over Vandgangen beskadiget.

Nr. 194. „Skjold“ af Kjøbenhavn, S. S., 1558 Tons Brutto, Kapt. N. O. Risö.

Indb. fra den danske Konsul i Rotterdam dat. $17\frac{1}{3}$ 96.

D. $27\frac{1}{11}$ 95 i Nordsøen paa Højden af Bovbjerg under Storm og høj Sø knækkedes Skruexlen. Da Maskinen ikke kunde arbejde, hejstes Nødsignal, hvilket besvaredes af S. S. «Mathilde» af Stolpemünde, der tog *S.* paa Slæb og indbragte den til Schiedam d. $\frac{1}{12}$ 95.

Nr. 200. „Taikun“ af Vejle, 3m Skonnert, 334 Tons Brutto, Kapt. N. P. Lauridsen.

«Maritime Deposition» dat. Hull d. $29\frac{1}{4}$ 95.

D. $28\frac{1}{4}$ 95 Kl. $8\frac{1}{2}$ F.M., da *T.* — fra Halmstad til Hull med Pitprops — med Lods om Bord var under Forhaling ind til «Alexandra Dock», blev den paa sejlet af 2 Lægtene, som slæbtes af en Bugserdamper. *T.*'s Skade ansloges til ca. 360 Kr.

Aarsagen angives at skyldes Bugserdamperen, som slæbte Lægterne med for stor Fart.

Nr. 202. „Thetis“ af Kjøbenhavn, Barkskib, 251 Tons Brutto, Kapt. J. P. Frederiksen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $15\frac{1}{6}$ 95.

D. $15\frac{1}{5}$ 95, da *T.* var paa Rejse fra Ivigtut til Kjøbenhavn, faldt Letmatros Eskild Munk af Kjøbenhavn ned paa Dækket fra Rigningen under Arbejde med at gøre Sejl fast og ihjelsloges paa Stedet. Frisk Sydl. Vind med ringe Sø. Den Forulykkede hørte til Besætningen fra det d. $12\frac{1}{4}$ 95 under Grønland forliste Skruerbarkskib «Hvidbjørnen», ligesom *T.* tilh. Den Kgl. Grønlandske Handel.

Nr. 204. „Thyra“ af Kjøbenhavn, Postdampskib, 830 Tons Brutto, Kapt. A. Garde.

Søforklaring i Thorshavn d. $19\frac{1}{11}$ 95.

D. $16\frac{1}{11}$ 95 Kl. $7\frac{1}{2}$ E. M. under Storm af NNØ. og høj Sø tik *T.* — fra Island til Færøerne — en svær Braadsø over skøns agterfra, som skyllede Matros Marcus Madsen over Bord, knuste 3 af Skibets 4 Baade og løsslog en Del tunge Fade paa Fordækket. Først $\frac{1}{2}$ Time efter opdagedes det, at nævnte Matros ikke var om Bord; men paa det daværende Tidspunkt var ethvert Redningsforsøg umuligt.

Nr. 207. „Tre Søstre“ af Rønne, Skonnertbrig, 169 Tons Brutto, Kapt. J. C. O. Pedersen.

Svensk Strandings-Beretning dat. Malmø d. $23\frac{1}{9}$ 95.

D. $19\frac{1}{9}$ 95 Kl. 3 F.M. grundstødte *T. S.* — fra Riga til Helsingør med Oliekager — paa Landgrunden ved Gislöfshamnar. D. 20. om E. M. bragtes den flot af Svitser's «B. E.» og bugseredes til Karlshamn, hvor Ladningen maatte opløses. Løber SV. Vind med Regntykning.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives: Regntykning og Strømsætning.

Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.

Nr. 209. „Valkyrien“ af Svendborg, Skonnertbrig, 169 Tons Brutto, Kapt. P. Dam.
Søforhør dat. Amager Birk d. $16/12$ 95.

D. $8/12$ 95 med vestl. Vind grundstødte V. — fra Kjøbenhavn til Troense i Ballast — paa Kastrup Knæ ved at løbe Vesten for samme og kunde, da Vandet faldt, ikke komme flot ved egen Hjælp. En Svitzer's Bjergnings-damper antoges mod Bjergeløen 1500 Kr. til at bringe V. flot, hvilket dog først lykkedes d. 14. V. tog ingen Skade og Rejsen fortsattes d. 16.

Om **Aarsagen** afgiver Søretten ingen Udtalelse. Ifølge Vidneforklaringen synes imidlertid Grundstødningen at maatte tilskrives en fejlagtig Bestemmelse af Afstanden fra Land.

Nr. 213. „Vega“ af Kolding, Barksbib, 645 Tons Brutto, Kapt. N. P. Nielsen.
Søforklaring i Hamburg d. $16/11$ 95.

D. $5/6$ 95 afsejlede V. fra Mahalilla til Hamburg med Stennødder. Fra d. $10/6$ til d. $1/7$ havde haardt Vejr, under hvilket V. led flere mindre Havarier. Omtrent hele Rejsen og navnlig efter d. $15/8$ vare saavel Kapt. N. som 6 af Mandskabet syge af gul Feber. D. $17/9$ døde Kokken. D. $13/10$ blev Azorerne anløben som Nødhavn, hvorfra afsejledes d. $31/10$, efter at dersteds en ny Kapt. og 3 Mand vare ankomne. D. $13/11$ efter ea. $5\frac{1}{4}$ Maaneders Rejse ankom V. til Hamburg.

Nr. 214. „Vendsyssel“ af Kjøbenhavn, S. S., 734 Tons Brutto, Kapt. H. P. Sørensen.
Indb. til Gren.-Direk. for Skattevæsenet, dat. Rødby Toldkammer $28/9$ 95.

D. $26/9$ 95 grundstødte V. — fra Hamburg gennem «Kaiser Wilhelm-Kanalen» til Königsberg med Stykgods — paa «Bunddragerne» øst for Hyllekrog. Efter at Dækslasten (58 Fustager Mineralolie og Petroleum) var bleven kastet over Bord, kom V., der havde mistet Skruen, flot ved egen Hjælp og bugseredes til Kjøbenhavn.

Nr. 219. „Ydun“ af Kjøbenhavn, S. S., 151 Tons Brutto, Kapt. C. A. Frandsen.
Søforklaring i Kjøbenhavn d. $7/6$ og $8/6$ 95.

D. $29/9$ 95 Kl. 10 E.M. saas fra Y. — fra Grenaa til Kjøbenhavn med Kreaturer og Stykgods — Hesselø Fyr i SØ. Kursen var SØ. $1/2$ Ø. indtil Kl. 11, da Bedstemanden, som stod til Rors og havde havt Vagten fra Kl. 10, forandrede Kursen til SØ. $1/2$ S., uden dog derom at underrette Kapt. F. Kl. $11\frac{1}{2}$ grundstødte Y. paa Hesselø Nordside tæt ved Land og blev læk. Et Varpanker udførtes, men uden Resultat. D. 30. ankom S. S. «Fylla» og «Falster» til Assistance og d. 31. om E.M. kom Y. af Grunden og blev, efter at være tætnet af Dykker, bugseret til Kjøbenhavn. Laber vestl. Vind; let diset, men sigtbart.

Aarsagen til Grundstødningen maa formentlig tilskrives urigtig Gisning af Afstanden fra Land.

Nr. 220. „Ægir“ af Korsør, Postdampskib, 553 Tons Brutto, Kapt. A. H. Boldt.
Søforklaring i Korsør d. $13/4$ 95.

D. $24/3$ 95 Kl. $7\frac{3}{4}$ F.M. grundstødte Æ. — fra Kiel til Korsør — under stærk Taage paa Halskov Landgrund og blev læk; men kom flot strax efter ved egen Hjælp.

Aarsagen var, at den til Vejledning for Sejladsen i Taagevejr ind til Korsør udlagte Fyrjagt var bortdreven fra sin Station, hvorfor de foreskrevne Taagesignaler fra denne udebleve. Iøvrigt iagttoges al mulig Forsigtighed, idet med langsom Fart Loddet stadigt holdtes gaaende.

Søretten bemærker: «At det var notorisk, at Fyrjagten den ommeldte Nat var bortdreven ved stærk Isgang og erklærede, at der med Hensyn til Grundstødningen og det derefter passerede, ikke kunde lægges Føreren eller det øvrige der om Bord værende Mandskab noget til Last.»

Nr. 221. „Øresund“ af Kjøbenhavn, H. D., 258 Tons Brutto, Kapt. H. C. Christensen.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $7/8$, $8/8$ og $11/8$ 95.

D. $1/6$ 95 Kl. $4\frac{1}{2}$ E.M. for Udgaende fra Kjøbenhavns Havn oversejlede Ø. strax Nord for Toldbodbommen en med nogle og tredive Arbejdere fra Burmeister & Wain's Værft paa Refshaleøen fyldt Baad, som fra Værftet roedes ind mod Toldboden. Saasart Baaden saas fra Ø., lagdes Roret B.B. og samtidig blev en Damppe-Tone afgivet. I Baaden opstod der imidlertid Forvirring, saaledes at denne omtrent paa Stedet blev drejet Øster over. Uagtet Ø. bakkede fuld Kraft blev Baaden lidt efter sejlet ned og samtlige deri værende Personer faldt i Vandet. Redningsbøjer og Tovender udkastedes strax, Baade udsattes og ved tililende Baade fra Land bleve Alle, med Undtagelse af 1 Mand, bjergede. Den Forulykkede var Arbejdsmand H. C. Andreasen af Kjøbenhavn. Af de Reddede døde senere P. Mathiasen, ligeledes af Kjøbenhavn, som Følge af en ved Ulykken paadragen Sygdom. Efter Kapt. C.'s Forklaring gør Ø. med fuld Kraft 12 Mils Fart; men da Toldbodbommen passeredes med halv Kraft og med stærk Krængning var Farten næppe mere end 6 à 7 Mil.

Om **Aarsagen** afgiver Søretten ingen Udtalelse; men efter Vidneforklaringen synes Ulykken nærmest at skyldes den Omstændighed, at der i Rofartøjet ikke fandtes nogen ansvarlig Fører.

TILLÆG II.

FREMMEDE SKIBE.

Nr. 1. „Abril“ af Bilbao, S. S., 1351 Tons Brutto, Kapt. F. Iturriago.

Indb. til Marineministeriet, dat. Skagen Fyr d. $\frac{25}{9}$ 95.

. $\frac{25}{9}$ 95 Kl. 11 F.M. grundstødte A. — fra Cardiff til Stockholm med Kul — paa Butterhagen ved Skagen. Laber VSV. Vind med Taage. D. 26. Kl. $8\frac{1}{2}$ E.M. bragtes A., efter at en Del af Kulladningen var kastet over Bord, flot af Svitzer's «Frederikshavn» og ved Hjælp fra Land.

Angiven **Aarsag**: Usigtbart Vejr.

Nr. 5. „Agnes“ af Glimsås (Göteborg), Brig, 269 Tons Brutto, Kapt. A. W. Fager.

Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{11}{12}$ 95.

Efter flere Dages haard NVlig Storm, under hvilken Dækslasten skylledes over Bord, blev A. — fra Sundsvall til Lianelly med Pitprops — forslaaet ned mod Manø. D. $\frac{8}{12}$ 95 efter afholdt Skibsraad kappedes Masterne for at undgaa at drive i Land, hvorpaa opankredes i 5 Fv. Vand og Nødsignal hejstes. D. 9. om Morgenen sprængtes Kætingerne, A. gik i Drift og rørte af og til Grunden. Kl. $9\frac{1}{2}$ F.M. optoges Besætningen (8 Mand) af Sønderho Stations Redningsbaad, som dog paa Grund af Lavvande først naaede Sønderho Havn Kl. 6 E.M. A. blev samme Dag indbrøget til Esbjerg af S. S. «Nordsøen» af Esbjerg, Kapt. P. N. Meinertz, som, da Nødsignalet vedblivende vajede i A., efter at Skibet var forladt, havde søgt ned til det for at bjærge Besætningen.

Aarsagen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 15. „Anne Marie“ af Tvedestrand, Brig, 289 Tons Brutto, Kapt. A. Araldsen.

Indb. til Marineministeriet, dat. Højen Fyr d. $\frac{28}{5}$ 95.

D. $\frac{25}{5}$ 95 Kl. 8 F.M. strandede under stærk Taage A. M. — fra Hartlepool til Varberg med Kul — ud for Højen Fyr. Kl. 9 E. M. kom A. M., efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord, flot ved Hjælp fra Land og afgik til Frederikshavn. Bjærgelønnen fastsattes til 2750 Kr. eller 25 pCt. af det Bjærgedes Værdi efter Kaptajnens Valg.

Angiven **Aarsag**: Usigtbart Vejr.

Nr. 16. „Anton“ af Kiel, S. S., 505 Tons Brutto, Kapt. A. Hermann.

Indb. til Marineministeriet, dat. Hirshals Fyr d. $\frac{3}{1}$ 95.

D. $\frac{2}{1}$ 95 Kl. 7 E.M. under frisk SSVlig Kuling med Snetykning og urolig Sø strandede A. — fra Hamburg til Stettin med Stykgods — ud for Rubjerg Kirke. Af Besætningen (14 Mand) druknede 4 Mand under Forsøg paa at naa Land i Skibets egne Baade, medens 3 Mand slap heldigt fra Forsøget; Resten af Besætningen bjærgedes af Løkkens Redningsbaad. Kort efter gik der Ild i de paa Dækket værende 82 Fade Terpentin og først efter at disse vare udbrændte lykkedes det Bjærgerne at slukke Branden. En Del af Ladningen blev senere bjærget af Svitzer's «Frederikshavn»; men Skibet blev Vrag og solgtes for 1430 Kr.

Aarsagen til Forliset var Snetykning og Strømsætning, og til Tabet af Menneskeliv, at Besætningen ikke afventede Redningsbaadens Ankomst.

Nr. 17. „Arndt“ af Mandal, Barkskib, 460 Tons Brutto, Kapt. T. Salvesen.

Søforklaring i Vestervig d. $\frac{10}{12}$ 95.

D. $\frac{3}{12}$ 95 i Nordsøen under SV. Storm arbejdede A. — fra Kronstadt til Leith med Tømmer — sig læk, men holdtes i flere Dage paa Pumperne. D. 7., da Vandet stod 12 Fod i Lasten. kappedes, for at undgaa Kæntring, efter afholdt Skibsraad, Stormasten; men samtidig gik Mesanmasten over Bord og Dækslasten skylledes bort. A. blev derefter af Sø, Strøm og Vind sat ind mod Land og strandede Kl. 7 E.M. paa Aalum Strand Nord for Agger, hvor Skibet blev Vrag. Af Besætningen (10 Mand) reddede 9 sig i Land paa den udflydte Plankelast, 1 ved Hjælp af Agger Stations Redningsmandskab.

Aarsagen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 24. „Axel“ af Frötuna, Skonnert, 172 Tons Brutto, Kapt. O. W. Jansson.
Søforklaring i Odense d. $30/8$ 95.

D. $7/8$ 95, da A. — fra Neder Kalix til Odense med Trælast — var i Botniske Bugt, arbejdede Skibet haardt under en orkanagtig Storm med meget høj Sø og fik efterhaanden trods stadig Pumpning 4 Fod Vand i Lasten. Efter afholdt Skibsraad besluttedes det for at bjærge Skibet at kaste over Bord af Dækslasten. Den 9. søgtes Nødhavn i Graddøasken, hvorfra afsejledes d. 14. til Odense.

Aarsagen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 26. „Berlin“ af Leith, S. S., 652 Tons Brutto, Kapt. M'. Gill.
Indb. til Marineministeriet, dat. Drogdens Fyrskib d. $11/12$ 95.

D. $11/12$ 95 om Morgenen grundstødte B. — fra Stettin til Leith med Stykgods — ud for Dragør Lund. Kl. $1\frac{1}{2}$ E. M. kom B. flot ved Hjælp fra Land og fra Svitzer's «B. E.» i ubeskadiget Stand. Vestl. Vind med Regnbyger.

Nr. 27. „Bethel“ af Tønsberg, Skonnert, 100 Tons Brutto, Kapt. A. C. Abrahamsen.
Søforklaring paa Fejø d. $23/7$ 95.

D. $17/7$ 95 Kl. 6 F. M. med flov NVlig Brise og sigtbart Vejr grundstødte B. — fra West Wemyss til Fejø med Kul — ud for Kastager paa Lolland. Kl. $4\frac{1}{2}$ F. M. var Ballonen paa Staalgrunden passeret og samtidig Lodsflaget hejst. Fra Vageren ved Staalby styredes S. t. Ø. med Loddet gaaende i 6 og 5 Favne Vand. Kl. 6 havdes Lodskud paa 4 Fv. og strax efter stod B. paa Grund. Kl. $6\frac{1}{2}$ kom Lods fra Raagø om Bord. Ved Hjælp fra Land, og efter at en Del af Ladningen var losset i Lægtene, kom B. flot om Aftenen uden at have taget Skade, hvorpaa Rejsen fortsattes. Bjærgelønnen fastsattes til 625 Kr.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse. Ifølge Vidneforklaringen synes den at maatte tilskrives Ukendskab til Farvandet.

Nr. 30. „Brage“ af Hernøsand, Barkslib, 292 Tons Brutto, Kapt. O. Forsberg.
Indb. til Marineministeriet, dat. Skagen Fyr d. $27/9$ 95.

D. $27/9$ 95 om Morgenen grundstødte B. — fra Grangemouth til Ørnskøldsvik med Kul — paa Nordsiden af Skagens Rev under Taage og med frisk VSV. Vind. Den 28. M.D. bragtes B. flot af Svitzer's «Frederikshavn» og indslæbtes til Frederikshavn.

Angiven **Aarsag**: Usigtbart Vejr.

Nr. 35. „Carolina“ af Mariehamn, Skonnertbrig, 166 Tons Brutto, Kapt. A. J. Nyland.
Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Rønne Toldkammer d. $13/11$ 95.

D. $11/11$ 95 strandede C. — fra Finland til Lybeck med Trælast — ved Nexø og blev Vrag. Besætningen (7 Mand) bjærgedes ved Fiskerbaade fra Land.

Angiven **Aarsag**: C. var Natten t. d. 10. Nord for Hammeren sprungen læk og løben fuld af Vand; blev derfor af S. S. «M. Davidsen» af Nexø bugseret til Ankerplads paa Nexø Red; men drev, da det blæste op fra SØ., paa Land.

Nr. 40. „Charlotta Ulricka“ af Höganäs, Slup, 31 Tons Brutto, Kapt. J. Finne.
Søforklaring i Grenaa d. $21/12$ 95.

D. $20/12$ 95 Kl. 7 E. M. grundstødte C.U. — fra Gøteborg til Aarhus med 500 Tdr. Havre — ved Fornæs Fyr og blev Vrag. Fyret saas Kl. 5 fra Skibet; men antoges at være Aarhus Havnefyr. Siden Morup Fyr d. 18. om Aftenen var pejlet, var intet Fyr set, førend Fornæs observeredes. 4 Timer, forinden dette skete, styredes NV. t.N., da Føreren den Gang antog at være passeret Sletterhage. Vejret opgives at have været Snetykning med haard Kuling. Skibet var assureret for 1500 Kr. Besætningen, Fader og Søn, reddede sig i Land i egen Baad.

Ifølge Indb. til Marineministeriet, dat. Fornæs Fyr d. $20/12$ opgives for Vejret: Østl. Bramsejlskuling, og som **Aarsag** til Forliset:

- 1) Forvexling af Fornæs Fyr med Aarhus Havnefyr;
- 2) Forvexling af Hjelms Fyr med Thunø (d. 20. om Aftenen);
- 3) Forvexling af Hesselø Fyr med Hjelms Fyr (Natten før Strandingen).

Om **Aarsagen** til Forliset afgiver Søretten ingen Udtalelse; men efter Vidneforklaringen synes dette al maatte tilskrives Snetykning og Strømsætning i Forbindelse med mangelfuld Navigering.

Nr. 45. „Cito“ af Gøteborg, S. S., 1137 Tons Brutto, Kapt. A. Grundén.
Indb. til Marineministeriet, dat. Bovbjerg Fyr d. $23/11$ og $25/11$ 95.

D. $23/11$ 95 Kl. 2 F. M. grundstødte C. — fra Middlesborough til Gøteborg med Cinders og Jærn — ud for Søndre Trans. Stormende SØ. med Regn og Snetykning. Kl. 1 E. M. bjærgedes Besætningen (17 Mand) i Land al Tuskjær Stations Redningsbaad, men blev senere atter sat om Bord. D. 25. M.D. blev C., efter at Del af Ladningen var kastet over Bord ved Hjælp fra Land, bragt flot af Svitzer's «Frederikshavn».

Angiven **Aarsag**: Snetykning og Strømsætning.

Nr. 46. „Courier“ af Wolgast, Barksbib, 266 Tons Brutto, Kapt. Gh. Trost.Indb. til Marineministeriet, dat. Højen Fyr d. $\frac{8}{10}$ 95.

D. $\frac{8}{10}$ 95 Kl. 8 E.M. strandede *C.* — fra Fowey til Stettin med Porcelænsjord — med laber VSV. Vind ud for Højen Fyr og blev Vrag. Af Besætningen (8 Mand) bjærgedes 6 ved Gl. Skagens Redningsbaad, 2 ved Fiskerbaad. *C.* var uassureret.

Angiven **Aarsag:** *C.*, der var sprungen læk i Søen, blev synkefærdig og maatte derfor landsættes.

Nr. 54. „Dewdrop“ af West Hartlepool, S. S., 1144 Tons Brutto, Kapt. Simmonds.Indb. til Marineministeriet, dat. Hanstholm Fyr d. $\frac{30}{8}$ og $\frac{31}{3}$ 95.

D. $\frac{30}{3}$ 95 Kl. 2 F. M. grundstødte *D.* — fra Newcastle til Lybeck med Kul — lidt Syd for Hanstholm Fyr under stærk Taage og laber ØNØ. Vind. Ca. 15m før Grundstødningen hørtes Sirenen om B. B.; men 2. Styrmand, som havde Vagt, troede, at det var et Fyrskib, som gav Taagesignaler og holdt Kursen. Da Udkiggen varskoede for Brænding, løb Styrmanden ned til Kapt. S., som var syg, og imedens løb Skibet paa Grund. I). 31. Kl. 8 F. M. kom dog *D.*, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord, flot i ubeskadiget Stand og fortsatte Rejsen via Frederikshavn.

Aarsagen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 63. „Elisabeth“ af Delfzyl, Skonnertbrig, 253 Tons Brutto, Kapt. J. Homann.Indb. til Marineministeriet, dat. Hirshals d. $\frac{5}{10}$ 95.

D. $\frac{27}{9}$ 95 strandede *E.* — fra Lapvik til Delfzyl med Trælast — paa Uggerby Strand under tæt Taage med omløbende Vind og blev Vrag. Besætningen (7 Mand) bjærgedes af Uggerby Redningsbaad.

Angiven **Aarsag:** Usigtbart Vejr og Strømsætning.

Nr. 64. „Elise“ af Spitzerdorf, Galease, ca. 50 Tons Brutto, Kapt. Timmermann.Indb. til Marineministeriet, dat. Sprogø Fyr d. $\frac{26}{7}$ 95.

D. $\frac{26}{7}$ 95 grundstødte *E.* med SV. Vind og diset Luft paa Sprogø Østrev; men bragtes flot samme Dag af Svitzer's «B.E.».

Nr. 76. „Eva“ af London, S. S., 1276 Tons Brutto, Kapt. Williamson.Indb. til Marineministeriet, dat. Hanstholm Fyr d. $\frac{25}{5}$ 95.

D. $\frac{24}{5}$ 95 Kl. 6 F. M. grundstødte *E.* — fra Sunderland til Kjøbenhavn med Kul — ved Klitmøller under stærk Taage. D. 25., efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord, bragtes *E.* flot i ubeskadiget Stand af Svitzer's «B.E.».

Angiven **Aarsag:** Usigtbart Vejr.

Nr. 78. „Familjen“ af Lerberget, Skonnert, 109 Tons Brutto, Kapt. S. P. Jønsson.Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Nakskov Toldkammer d. $\frac{11}{11}$ 95.

D. $\frac{9}{11}$ 95 om Natten strandede *F.* — fra Wiborg til Haderslev med Brædder — paa Albu Triller og blev Vrag. Af Besætningen (5 Mand) reddede 4 sig ved egen Hjælp; 1 Mand var skyllet over Bord under en orkanagtig Byge og druknet før Strandingen.

Angiven **Aarsag:** Haardt Vejr.

Nr. 81. „Fram“ af Tvedestrand, S. S., 525 Tons Brutto, Kapt. J. Bie.Søforklaring i Odense d. $\frac{6}{4}$ 95.

D. $\frac{1}{4}$ 95 Kl. $3\frac{1}{2}$ E. M. grundstødte *F.* — fra Boness til Odense med Kul — paa Lillegrunden N. f. Eyen med laber NVlig Vind, diset Luft og Taage. Kl. 3 E.M. blev Vageren paa «Bolsaxen» passeret ca. 1 Kabell. om St. B., hvorefter styredes SV. t. V. $\frac{1}{2}$ V. Ca. 25_m efter løb *F.* med fuld Fart paa Lillegrunden, hvis Sømærke ikke var paa Plads, og blev læk. D. 2. ankom Svitzer's Helsingør, som d. 3., efter at ca. 1500 Tdr. Kul var kastet over Bord, bragte *F.* flot, tætnede Skibet og slæbte det til Odense.

Om **Aarsagen** afgiver Søretten ingen Udtalelse. Ifølge Vidneforklaringen synes den imidlertid at maatte tilskrives Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Sømærket paa Lillegrund ikke var paa Plads.

Nr. 84. „Freja“ af Skillinge, Skonnert, ca. 60 Tons Brutto, Kapt. P. Henriksen.Indb. til Marineministeriet fra Fyrdirektøren dat. $\frac{18}{5}$ 95.

D. $\frac{17}{5}$ 95 Kl. $1\frac{1}{2}$ F. M. paasejlede *F.* — fra Mönsterås til Frederiksværk med Trælast — Lappe-Grundens Fyrskib under haard SSØ. Strøm, med frisk SØlig Vind og sigtbart Vejr. *F.* maatte for at komme klar af Fyrskibet, som ikke tog nogen videre Skade ved Kollisionen, kappe Stormasten og blev senere paa Dagen indbugseret til Helsingør.

Nr. 86. „Frode“ af Grimstad, Brig, 277 Tons Brutto, Kapt. N. Salvesen.Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Varde Toldkammer d. $\frac{12}{11}$ 95.

D. $\frac{11}{12}$ 95 Kl. $3\frac{1}{2}$ F. M. strandede *F.* — fra Varberg til London med Planker — Nord for Nymindegab ved Bjerregaard under haard AV. Storm med høj SØ og blev Vrag. Dækslasten var forinden Strandingen skyllet bort. Besætningen (8 Mand) bjærgede red Xymindegab Redningsstations Raketapparat.

Angiven **Aarsag:** Paa Grund af vedvarende haarde Storme i Nordsøen, under hvilke Sejlene bortblæstes maatte Briggen sættes paa Land.

Nr. 88. „Gaston Albert“ af St. Valery en Caux, Brig, 179 Tons Brutto, Kapt. Pierrin.
Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Læsø Toldkammer d. ²⁴/₁₀ og ²⁷/₁₀ 95.

D. ²⁴/₁₀ 95 Kl. 10¹/₂ E. M. strandede *G. A.* — fra Riga til St. Valery med Planker — paa Læsø Nordvest Rev og blev Vrag; hvorimod en Del af Ladningen bjærgedes. Besætningen (6 Mand) bjærgedes af en Dæksbaad fra Vesterø Havn og optoges i en forkommen Tilstand af en Redningsbaad.

Angiven **Aarsag**: Paa Grund af Lækage opankredes Briggen; men da Kættingen sprang, drev den ind paa Revet.

Nr. 90. „Gerda“ af Mariehamn, Barksbib, 345 Tons Brutto, Kapt. Lundquist.

Indb. til Marineministeriet, dat. Drogdens Fyrskib d. ¹⁵/₉ 95.

D. ¹⁵/₉ 95 Kl. 9 F. M. grundstødte *G.* — fra Ørnskøldsvik til Lowestoft med Træløst — paa Saltholm Sydende, med laber Nordl. Vind og klart Vejr. *G.* blev bragt flot af Svitzer's «B.E.» og indbugseret til Kjøbenhavn.

Om **Aarsagen** foreligger der ingen Oplysning.

Nr. 91. „Gledholt“ af W. Hartlepool, S.S., 1605 Tons Brutto, Kapt. Tudor.

Indb. til Marineministeriet, dat. Anholt Fyr d. ⁷/₁₁ og ⁹/₁₁ 95.

D. ⁶/₁₁ 95 Kl. 11 E. M. under VSVlig Storm med Regntykning strandede *G.* — fra Sundsvall til Bilbao med Træløst — paa Anholt. D. 8. blev *G.* bragt flot af Svitzer's «Øresund» og bugseret til Helsingør.

Angiven **Aarsag**: Storm og usigtbart Vejr.

Nr. 92. „Gottfred“ af Malmø, Skonnerbrig, 211 Tons Brutto, Kapt. L. P. Andersson.

Søforklaring i Vestervig d. ¹⁰/₁₀ 95.

D. ⁴/₁₀ 95 under en orkanagtig Storm, da *G.* — fra Grimsby til Malmø med Kul — var i Nordsøen, saas et Fyr, som antoges at være Lodbjerg Fyr. Ved at forcere Sejl forsøgtes Nordefter at klare Landet; men da Vinden faldt nordligere og flere Sejl bortblæstes, lagdes *G.* Sydover. I Løbet af Natten arbejdede Skibet sig meget læk og da omtrent alle Sejlene tillige sønderblæstes, viste det sig umuligt at klare Landet. Efter afholdt Skibsraad besluttedes det at sejle paa Land for om muligt at bjerge Besætningen, hvilket udførtes d. 5. Kl. 7 F. M. ud for Thyborøn. Redningsmandskab var til Stede i Land; men inden Forbindelse opnaaedes ved Raketapparatet, skiltes Skibet ad og blev Vrag. Af Besætningen (7 Mand) blev 4 af Søen kastet i Land og bjerget af Folk paa Stranden, medens 3 optoges af Redningsbaaden fra Thyborøn Station.

Angiven **Aarsag**: Paalands Storm og Havari paa Sejl.

Nr. 93. „Grimstad“ af Skien, Brig, 242 Tons Brutto, Kapt. F. Landgraff.

Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Læsø Toldkammer d. ²⁶/₈ 95.

D. ²⁵/₈ 95 Kl. 4 F. M. grundstødte *G.* — fra Kolding til Skien i Ballast — ud for Vesterø (Læsø); men blev samme Dag bragt flot af Svitzer's «Frederikshavn» og bugseret til Frederikshavn.

Aarsagen angives at have været Strømsætning.

Nr. 94. „Gustav Vasa“ af Kivik, Barksbib, 323 Tons Brutto, Kapt. J. M. Berntson.

Søforklaring i Thisted d. ¹⁶/₇ 95.

D. ¹²/₇ 95, da *G. V.* — fra West Hartlepool til Ystad med Kul — efter flere Dages vestl. Storme arbejdede haardt i høj Sø, sprang Skibet læk og d. 14. besluttedes det efter afholdt Skibsraad for om muligt at bjerge Livet at sejle paa Land. Kl. 5 E. M. udførtes dette ud for Hanstholm; men Skibet, der var assureret for 5000 Kr., blev Vrag. Besætningen (8 Mand) bjærgedes ved Raketapparat fra Hanstholm Rednings-Station.

Aarsagen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 99. „Hanna“ af Jonstorp, Brig, 324 Tons Brutto, Kapt. N. P. Nilsson.

Søforklaring i Skagen d. ¹⁴/₁₂ 95.

D. ¹²/₁₂ 95 Kl. 11 E. M., da *H.* — fra West Hartlepool til Kolding med Kokes — havde Skagen Fyrskib i NV. 1¹/₂ Kml.'s Afstand, besluttedes det, da Kulingen af SSØ. var tiltagen til Storm, at holde af og søge Læ under Skagens Nordside. Vejret var sigtbart, men noget diset med Regnbyger af og til. Kl. 11¹/₄ passeredes Skagen Fyrskib, uden at Afstanden fra dette i Regntykningen kunde bestemmes, hvorefter styredes mod Højen Fyr. Da Kapt. N. noget efter saa Landet tæt i Læ, lagdes Roret op og Skibet, som kun havde ringe Sejlføring, faldt langsomt af til NV.; men tog da Grunden og blev af Strømmen drejet ind mod Land, hvor det blev staaende og blev Vrag. Af Besætningen (9 Mand) bjærgedes om Morgenen 7 af en Fiskerbaad, 2 af Skagen Stations Redningsbaad.

Om **Aarsagen** til Forliset afgiver Sørøtten ingen Udtalelse; men ifølge Vidneforklaringen synes den at kunne tilskrives, at Kursen under de ugunstige Vejrforhold blev sat for nær Land, uden at Loddet samtidig blev benyttet.

Nr. 106. „Hjalmar“ af Helsingborg, Skonner, 144 Tons Brutto, Kapt. C. Svensson.

Søforklaring i Odense d. ²⁵/₉ 95.

D. ²⁸/₈ 95 i Østersøen under SSØlig Storm med høj Sø sprang *H.* — fra Neder Kalix til Odense med Træløst — læk og fik efterhaanden saa svær Slagside, at det efter afholdt Skibsraad blev anset for nødvendigt at kaste Dækslasten over Bord for at bjerge Skibet. Forinden var dog en Del af Dækslasten skyllet over Bord; i Alt mistedes ca. 4 Standards Træ. Om Aftenen sprang Vinden til NV. og da Vejret efterhaanden bedagede, blev Skibet pumpet læns D. ²⁰/₉ ankom *H.* til Odense.

Nr. 109. „Høfding“ af Råå, Fiskerkvase, ca. 15 Tons Brutto, Kapt. Brun.
Indb. til Marineministeriet, dat. Anholt Knob Fyrskib d. $10/8$ 95.

D. $8/8$ 95 under en Vestl. Storm, da *H.* sejledes ned mod det paa Anholt Østrev strandede, norske Barkskib «Sylvia» for at redde dette Skibs Besætning, tørnede *H.* mod nogle Vragrester, kæntrøde og blev Vrag. *H.*'s Besætning (5 Mand) reddede sig i egen Baad og optoges om Aftenen i Anholt Knob Fyrskib, hvorfra de den næste Dags M. D. kom om Bord i en sydgaaende, engelsk Damer.

Nr. 113. „J. C. Peuss“ af Stralsund, Skonnert, ca. 50 Tons Brutto, Kapt. Scheel.
Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Læsø Toldkammer d. $3/10$ 95.

D. $2/10$ 95 Kl. 8 F. M. grundstødte *J. C. P.* — fra Königsberg til Frederikshavn med Rug — ved Brændevins-
hagen, $1\frac{1}{2}$ Mil Syd for Læsø. D. 3. Kl. $8\frac{1}{2}$ F. M. bragtes Skonnerten flot ved Hjælp af Bjærgere fra Læsø og bugseredes af Svitzer's «Frederikshavn» til Frederikshavn.

Angiven **Aarsag**: Regntykning.

Nr. 117. „Johan August“ af Nyhamn, Skonnert, ca. 100 Tons Brutto, Kapt. N. Andersson.
Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Helsingør Toldkammer d. $16/11$ og $18/11$ 95.

D. $16/11$ 95 Kl. 4 F. M. grundstødte *J.A.* — fra Gefle til Hou (Aarhus) med Trælast — ud for Skotterup og blev læk. Samme Dags Aften blev Skonnerten tagen af Grund af Svitzer's «B. E.» og indbragt til Helsingør.

Nr. 121. „Josefina“ af Raumo, Brig, ca. 300 Tons Brutto, Kapt. Staal.
Indb. til Marineministeriet, dat. Gjedser Fyr d. $23/5$ 95.

D. $23/5$ 95 Kl. 3 F.M. med laber Nordl. Vind og Tykning grundstødte *J.* — fra Raumo til Apenrade med Trælast — paa Schönheyders Pulle. Ved at kaste over Bord af Dækslasten og ved Hjælp fra Land kom *J.* flot om E. M. uden Skade og fortsatte Rejsen.

Nr. 131. „Lady Blessington“ af Tvedestrand, Barkskib, 1131 Tons Brutto, Kapt. Larsen.
Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Læsø Toldkammer d. $20/7$ 95.

D. $19/7$ 95 Kl. 6 E.M. grundstødte *L.B.* — fra Gøteborg til Aalborg i Ballast — paa Læsø Nordvest-Rev under Bugsering af en svensk Dampbaad, der d. 20. Kl. 2 F. M. atter bragte Skibet flot.

Aarsagen angives at have været Ukendskab til Farvandet ved Læsø.

Nr. 133. „Laurids“ af Mandal, Skonnert, ca. 70 Tons Brutto, Kapt. J. Tørresen.
Søforklaring i Byrum (Læsø) d. $8/4$ 95.

D. $6/4$ 95 Kl. 8 E. M. pejledes Fornæs Fyr netop i Kimmingen i $S.\frac{1}{2}$ Ø. fra *L.* — fra Marstal til Mandal i Ballast. Derefter styredes $N.\frac{3}{4}$ Ø. efter Læsø Rende Fyrskib med frisk SVlig Vind og Regnbyger. Kl. $1\frac{1}{2}$ F.M. grundstødte *L.* paa Sydsiden af Læsø NV. Rev. Da det blæste op til en Storm af NNV. og Søen jævnlig skyllede over Skibet, optoges Besætningen (4 Mand) af Vesterø Redningsbaad. *L.* blev dog senere bragt flot.

Om **Aarsagen** afgiver Søretten ingen Udtalelse; men ifølge Vidneforklaringen synes Strandingen at hidrøre fra Vejrets Usigtbarhed, som forhindrede, at Læsø Rende Fyrskib saas forinden Grundstødningen.

Nr. 134. „Lisette“ af Bergqvara, Brig, 304 Tons Brutto, Kapt. C. U. Andersson.
Indb. til Marineministeriet, dat. Hirshals Fyr d. $17/5$ 95.

D. $17/5$ 95 Kl. 0t 15m F. M. blev *L.* — fra Karlshamn til Purmerend med Trælast — efter at være sprunget læk i Søen landsat ca. 1 Kml. Øst for Hirshals Fyr, under jevn Østl. Brise og klart Vejr. *L.* blev Vrag; men dens Besætning (8 Mand) bjærgedes af Lillehedens Redningsbaad.

Angiven **Aarsag**: Lækage.

Nr. 135. „Lotte“ af Danzig, S. S., 453 Tons Brutto, Kapt. R. Otto.
Indb. til Marineministeriet, dat. Drogdens Fyrskib d. $20/5$ 95.

Natten til d. $20/5$ 95 grundstødte *L.* — fra Hull til Danzig med Kul — ved Nordre Rose. med laber NØlig Vind og klart Vejr. D. 21. om E. M. blev *L.* i stærkt beskadiget Tilstand bragt flot af Svitzer's «B. E.» og indslæbt til Kjøbenhavn.

Nr. 136. „Louis“ af Papenburg, Brig, ca. 220 Tons Brutto, Kapt. L. Freericks.
Indb. til Marineministeriet, dat. Bovbjerg Fyr d. $7/4$ 95.

D. $7/4$ 95 Kl. $6\frac{1}{2}$ E. M., efter under Vestlige Storme og stive Snebyger at have været læk i 5 Dage, blev *L.* — fra Geestemünde til Aarhus med Majs — sejlet paa Land ved Ferring Strand og blev Vrag samme Aften. Besætningen (7 Mand) bjærgedes ved Raketapparat fra Ferring Rednings-Station.

Angiven **Aarsag**: Lækage samt Tab af Sejl.

Nr. 138. „Louise H.“ af Newcastle, S. S., 1637 Tons Brutto, Kapt. Craig.Indb. til Marineministeriet, dat. Hanstholm Fyr d. $24/6$ 95.

D. $23/6$ 95 Kl. 8 E. M. under Vestl. Storm sank *L. H.* — fra Luleå til Rotterdam med Erts — ca. $1/2$ Mil ud for Vangsa. Besætningen optoges af S. S. «Olaf» af Kjøbenhavn, Kapt. C. Holst, og landsattes ved Hook van Holland. Angiven **Aarsag**: Under Stormen havde Lasten forskudt sig.

Nr. 141. „Maria“ af Varberg, Jagt, ca. 40 Tons Brutto, Kapt. J. Olsson.Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Sæby Toldkammer d. $2/12$ og $17/12$ 95.

D. $2/12$ 95 efter at være bleven læk grundstødte *M.* — fra Varberg til Nørre-Sundby med Trælast — paa Sæby Strand og blev Vrag. Besætningen (3 Mand) reddede sig ved egen Hjælp. Efter at Dækslasten og en Del af Rejsningen var bjærget, blev Vraget indbragt i Sæby Havn.

Nr. 142. „Maria Kristina“ af Skillinge, Skonnert, 106 Tons Brutto, Kapt. L. A. Jönsson.Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Rønne Toldkammer d. $11/11$ 95.

D. $10/11$ 95 Kl. 11 $1/2$ F. M. landsattes *M.K.* — fra Oskarshamn til Stettin med Granitsten — Syd for Aarsdale og blev Vrag. Besætningen (5 Mand) bjærgedes ved Raketapparat fra Svaneke Rednings-Station. Angiven **Aarsag**: Skibet havde mistet Sejlene og var sprungen læk i den haarde Storm og høje Sø.

Nr. 148. „Marie“ af Rendsburg, Galease, 48 Tons Brutto, Kapt. J. H. Köhl.Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Rødby Toldkammer d. $7/11$ 95.

D. $5/11$ 95 F. M. grundstødte *M.* — fra Harburg gennem «Kaiser Vilhelm-Kanalen» til Landskrona med Oliekager — ved Syltholm; men blev senere bragt flot af Svitzer's «Hertha» og indslæbt til Nakskov.

Nr. 149. „Martenshoek“ af Groeningen, Tjalk, 62 Tons Brutto, Kapt. P. Buismann.Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Lemvig Toldkammer d. $10/12$ 95.

D. $7/12$ 95 Kl. 5 F. M. under NV. Storm med orkanagtige Byger og høj Sø landsattes *M.* — fra Alloa til Struer med Kul — ved søndre Harboøre og blev Vrag. Besætningen (2 Mand) bjærgede sig ved at springe i Land. 3 Døgn forinden Strandingen var Kokken skyllet over Bord og druknet.

Angiven **Aarsag**: Paa Grund af vedvarende haarde Storme blev Skibet saa læk, at det ikke kunde holdes paa Pumperne og maatte derfor sejles paa Land.

Nr. 151. „Martin“ af Estebrügge, Evert-Galease, 40 Tons Brutto, Kapt. P. Feldtmann.Søforklaring i Kalundborg d. $26/11$ 95.

D. $23/11$ 95 Kl. 6 E. M. huggede *M.* — fra Høganäs til Hamburg med ildfaste Sten — paa Sjællands Rev og blev læk, men gled over Grunden. Det forsøgtes forgæves at stoppe Lækken og at holde Skibet paa Pumperne. D. 24. Kl. 5 F. M., efter at Refsnæs var passeret, udsattes Baaden og Besætningen (2 Mand) holdt sig deri, indtil *M.* omtrent 15m senere sank ved Lysegrunde. Af en forbi sejlede Jagt blev Besætningen kort efter optaget og landsat paa Asnæs ved Kalundborg.

Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 152. „Mathilde“ af Tønsberg, Skonnertbrig, 142 Tons Brutto, Kapt. M. Nielsen.Indb. til Marineministeriet, dat. Hirshals Fyr d. $5/10$ 95.

D. $27/7$ 95 Kl. 7 F. M. grundstødte *M.* — fra Blyth til Mariager med Kul — ved Tornby Strand og blev Vrag. Af Besætningen (5 Mand) optoges 3 Mand af Redningsbaaden fra Nørre Tornby Station, 2 af en Kystbaad. Frisk VSV. Kuling med høj Sø.

Angiven **Aarsag**: Stærk Taage og Strømsætning.

Nr. 153. „Mecklenburg's Hauswirth“ af Rostock, 3m Skonnert, 328 Tons Brutto, Kapt. H. Wachsmuth.Indb. til Marineministeriet, dat. Drogdens Fyrskib d. $12/10$ 95.

D. $12/10$ 95 om Morgen grundstødte *M. H.* — fra Grangemouth til Danzig med Kul — ved Dragør. Skibet bragtes flot af Svitzer's «Kastrup» og indbugseredes til Kjøbenhavn for at repareres.

Nr. 157. „Metta Maria“ af Schwarzenhütten, Evert, ca. 40 Tons Brutto, Kapt. J. Steffens.Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Fanø Toldkammer d. $26/10$ 95.

D. $24/10$ 95 landsattes *M. M.* — fra Oberndorf til Nordby p. Fanø med Mursten — ca. $3/4$ Mil fra Nordby og blev Vrag. Besætningen (2 Mand) reddedes af 2 tyske Fiskerfartøjer.

Angiven **Aarsag**: Forinden Strandingen havde Everten grundstødt paa nogle Sandbanker og var bleven læk, hvorfor den i synkefærdig Stand maatte landsættes.

Nr. 159. „Mirzapore“ af Mandal, Barkskib, ca. 1200 Tons Brutto, Kapt. Christensen.Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Læsø Toldkammer d. $4/7$ 95.

D. $3/7$ 95 Kl. $3\frac{1}{2}$ F.M. grundstødte *M.* — fra Kronstadt til Grangemouth med Planker - ved Østerby Læsø). D. $4/7$ Middag bragtes *M.* flot af Svitzer's «Frederikshavn» og indbugseredes til Frederikshavn.

Angiven **Aarsag**: Regntykning.

Nr. 163. „Nina“ af Kristiansand, Barkslib, 640 Tons Brutto, Kapt. G. Haaversen.
Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Skagens Toldkammer d. ¹⁵/₅ 95.

D. ¹⁴/₅ 95 Kl. 6 F. M. strandede *N.* — fra Kristiansand til Bjørneborg i Ballast — ved Starholm 1¹/₂ Mil Vest for Højen; men blev samme Dags Aften bragt flot af Svitzer's «Frederikshavn».
Angiven **Aarsag**: Usigtbart Vejr og Strømsætning.

Nr. 170. „Olive“ af Colchester, Fiskerkutter, ca. 60 Tons Brutto, Kapt. J. March.
Indb. til Marineministeriet, dat. Lodbjerg Fyr d. ²⁵/₅ 95.

D. ²⁵/₅ 95 Morgen strandede *O.* — fra Nordsøen til Frederikshavn med Østers — ud for Lodbjerg Fyr og blev Vrag. Laber Vestl. Vind. Besætningen (5 Mand) reddede sig ved at springe i Land fra Sprydet.
Angiven **Aarsag**: Stærk Taage.

Nr. 171. „Oscar“ af Kristiania, Brig, 183 Tons Brutto, Kapt. B. Juul.
Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Helsingør Toldkammer d. ¹⁸/₁₁ 95.

Natten til d. ¹⁶/₁₁ 95 kom *O.* — fra Newcastle til Faxe med Kul — i Kollision med 3m Skonnert «Salme» af Kasparwik Syd for Helsingør Havn. Begge Skibene gik samlede i Drift nordefter med Ankrene i Bund. Ca. 3 Kabel-længder syd for Helsingørs sydlige Havnehoved holdt Skonnertens Ankre, hvorefter *O.* drev videre og sank. Besætningen (7 Mand) bjergede sig i egen Baad. Vraget blev senere bortsprængt ved Marineministeriets Foranstaltning.

Nr. 176. „Patriot“ af Sundsvall, Barkslib, 300 Tons Brutto, Kapt. A. Eriksson.
Indb. til Marineministeriet, dat. Drogdens Fyrskib d. ³¹/₁₂ 95.

D. ²⁹/₁₂ 95 Kl. 11 F.M. under Letning grundstødte *P.* — fra Østersøen med Trælast — Nord for Dragør Havn; men blev samme Dags E. M. bragt flot af Svitzer's «B. E.».

Nr. 179. «Principia» af Newcastle, S. S., 2749 Tons Brutto, Kapt. Stannard.
Søforhør i Kirkebö d. ²¹/₁₁ og i Thorshavn d. ²⁶/₁₁ 95.

Ifølge Forklaring af den eneste Overlevende af *P.*'s Besætning, Matros Heinrich Anders af Rostock, sprængtes d. ¹⁹/₁₁ 95 Kl. 2¹/₂ F. M., da *P.* — fra Dundee til New York med Klude, Papir og 100 Fade Tjære paa Dækket — var ca. 130 Kml. Vest for Skotland, en Lastluge paa Fordækket som ved en Explosion og samtidig stod Fordækket i Luer. Af 8 Mand, som da befandt sig i Folkelukafet, sprang 6 over Bord og forsøgte ved Svømning at bjerge sig op paa Agterdækket; men kun for 2 af disse lykkedes det. Maskinen blev strax stoppet og en Baad udsattes; men Daviden knækkede og endnu 1 Mand druknede. Samme Uheld skete med den sidste Baad, som fandtes agterude og de paa Forskibet værende Baade vare paa Grund af Ilden utilgængelige. Vinden var da Sydvestlig og Søen høj. Fokkemasten gik kort efter over Bord og tog i Faldet Toppen af Stormasten med sig. Medens Besætningen forgæves forsøgte at slukke Ilden, blev Kursen med halv Fart sat tilbage efter Skotland; men for ikke at bringe hele Skibet i Flamme, inaatte Kursen lempes efter Vinden. Af Skibets 4 Kompasser vare de tre ødelagte af Ilden. Natten til den 21. løb *P.* mod et Skær, formentlig ved Saltevig paa Sandøen og sank kort efter. Resten af Besætningen, som oprindelig bestod af 28 Mand, foruden 1 Passager, omkom med Undtagelse af fornævnte Matros, som d. 21. Kl. 3¹/₂ E. M. blev funden af en Færing Baad drivende paa en Planke. Blandt de Omkomne fandtes en dansk Mand, Hovmester N. Nielsen af Kjøbenhavn.

Om **Aarsagen** til Explosionen kunde den reddede Matros ingen Oplysning give.

Nr. 181. „Rask“ af Haugesund, Brig, 208 Tons Brutto, Kapt. O. Iversen.
Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Læsø Toldkammer d. ²³/₁₂ 95.

D. ²²/₁₂ 95 Morgen grundstødte *R.* — fra Lissabon til Aalborg med Salt — ud for Vesterø (Læsø). Kl. 4. E.M. blev *R.* ved Hjælp af Læsø Bjergere og Svitzer's «Frederikshavn» bragt flot og bugseret til Aalborg. Bjærgeløn 1100 Kr.
Angiven **Aarsag**: Snetykning og Strømsætning.

Nr. 183. „Renska“ af Grossefehn, Skonnertkuf, 106 Tons Brutto, Kapt. J. Thomsen.
Indb. til Marineministeriet, dat. Bovbjerg Fyr d. ¹⁰/₁₂ 95.

D. ⁹/₁₂ 95 M. D. landsattes *R.* — fra Memel til Papenburg med Planker — ved Thorsminde og blev Vrag. Frisk VNVlig Vind med høj Sø. Besætningen (5 Mand) reddedes ved Raketapparat fra Tuskjær Rednings-Station.

Angiven **Aarsag**: Paa Grund af vedvarende Storme arbejdede Skibet sig læk, hvorfor Dækslasten maatte kastes over Bord. Trods stadig Pumpning tiltog Lækagen saaledes. at Skibet flød paa Lasten, hvorfor det blev nødvendigt at sejle paa Land.

Nr. 187. „Runeberg“ af Helsingfors, Barkslib, ca. 320 Tons Brutto, Kapt. Rass.
Indb. til Marineministeriet, dat. Drogdens Fyrskib d. ²¹/₁ 95.

D. ²¹/₅ 95 Kl. 3 E.M. grundstødte *R.* — fra Cadix til Kotka med Salt — paa Sydenden af Saltholm. men bragtes ved Hjælp fra Dragør flot i ubeskadiget Stand.

Nr. 188. „Sara“ af Arendal, Barkslib, 584 Tons Brutto, Kapt. C. M. Høst.
Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Thisted Toldkammer d. ²⁴/₆ 95.

D. ²⁴/₆ 95 Kl. 2 F.M. strandede *S.* — fra Antwerpen til Sundsvall i Ballast — ud for Sønder Vorupør og blev Vrag. Besætningen (12 Mand) reddedes ved Raketapparat fra Vorupør Rednings-Station.
Angiven **Aarsag**: NV. Storm, høj Sø og Strømsætning.

Nr. 190. „Sardegna“, italiensk Panserskib, 13640 Tons (Displacement), 22800 ind. H. K.

Indb. til Marineministeriet, dat. Omö Fyr d. $16/6$ og $25/6$ 95.

D. $16/6$ 95 Kl. 9 F.M. grundstødte *S.* — kommende fra Flaaderevuen i Kiel — paa Vengeance Grunden 2 Kml. fra Fyret i retv. N. t. V. $3/4$ V. Natten mellem den 27. og 28. Juni blev *S.*, efter Udlosning af ca. 1300 Tons Vægtgods, slæbt af Grunden af det italienske Panserskib «Ré Umberto». Fra dansk Side assisterede Krydseren «Hekla» og 3 mindre Orlogsdampere paa forskellig Maade; fra tysk Side Krydseren «Geflon», Avisoen «Grille» med flere store Lægttere, i hvilke den større Part af Godset lossedes.

Nr. 191. „Seaton“ af Tønsberg, S. S., 956 Tons Brutto, Kapt. J. Olsen.

Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Skagens Toldkammer d. $18/3$ 95.

D. $17/3$ 95 Kl. $7\frac{1}{2}$ F.M. grundstødte *S.* — fra Sunderland til Göteborg med Kul — ud for Højen. Redningsbaad gik ud til Skibet; men Besætningen forblev om Bord. Frisk V. t. N. Vind med Taage. *S.* blev samme Dags Aften bragt flot af Svitzer's «Frederikshavn» og bugseret til Göteborg.

Angiven **Aarsag**: Usigtbart Vejr.

Nr. 195. „Sophie“ af Danzig, S. S., 616 Tons Brutto, Kapt. Garbe.

Indb. til Marineministeriet, dat. Hammeren Fyr d. $25/4$ 95.

D. $25/4$ 95 Kl. 9 F.M. under Taage grundstødte *S.* — fra Danzig til Frankrig med Sirup — paa Nordre Hammer (Bornholm). Sirenen, der var i Virksomhed, blev ikke hørt. Kl. 3 E.M. kom *S.*, som fik Hul i Fortanken, flot ved egen Hjælp og afgik til Kjøbenhavn for at repareres.

Angiven **Aarsag**: Usigtbart Vejr.

Nr. 196. „Stettin“ af Bergen, S. S., 401 Tons Brutto, Kapt. Jacobsen.

Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Læsø Toldkammer d. $19/3$ 95.

Natten til d. $19/3$ 95 grundstødte *S.* — fra Pillau til Arendal med Stykgods — ud for Hals (Læsø); men blev, med Tab af Skruen, bragt flot samme Dags E.M. af Svitzer's «Frederikshavn» og bugseret til Frederikshavn for at repareres.

Nr. 197. „Stockholm“ af Stockholm, S. S., 825 Tons Brutto, Kapt. J. F. R. Rossander.

Søforklaring i Skagen d. $18/11$ 95.

D. $13/11$ 95 Kl. $5\frac{1}{2}$ E.M., da *S.* — fra Antwerpen til Malmö med Stykgods og Hvede — styrede ØNØ. $5/8$ Ø. (?) pejledes Højen Fyr i SSØ. og Skagen Fyrskib i ØSØ. 10m senere, da Højen Fyr var tvers over St. B. i ca. 2 Kml.'s Afstand, sattes Kursen efter Skagen Fyrskib, saaledes at dette havdes en $1/2$ Streg om St. B. Lidt efter løb *S.* paa Grund og kunde ikke trods Overbordkastning af Ladningen bringes flot ved egen Hjælp. Da Vinden, som havde været laber SVlig, efterhaanden friskede i og Søen tiltog, landsattes Besætningen (18 Personer) Kl. $11\frac{1}{2}$ E.M. med Vanskelighed af Skagens Stations Redningsbaad. D. 14. ankom flere af Svitzer's Bjærgningsdampere; men først d. 28. lykkedes det disse at tage *S.* af Grunden og bugseret til Frederikshavn.

Aarsagen til Grundstødningen synes efter Vidneforklaringerne at skyldes uformodet stærk Strøm i Forbindelse med fejlagtig Bestemmelse af Afstanden fra Land. Ved Søforklaringen er Intet fremkommet, som kan bestyrke Rigtigheden af den Kl. $5\frac{1}{2}$ E.M. tagne Pejling af Skagen Fyrskib (ØSØ.), ifølge hvilken *S.* skulde have været ca. 3 Kml. fra Land og altsaa uden Fare kunde have holdt Skagen Fyrskib $1/2$ Streg om St. B. At Afstanden fra Land paa nævnte Tidspunkt har været betydelig mindre fremgaar imidlertid af, at den styrede Kurs umiddelbart forinden Grundstødningen angives at have været ØNØ. $1/2$ Ø.

Nr. 199. „Sylvia“ af Drammen, Barkskib, 332 Tons Brutto, Kapt. O. Larsen.

Indb. til Marineministeriet, dat. Anholt Knob Fyrskib d. $10/8$ og Anholt Fyr d. $10/8$, $11/8$ og $24/9$ 95.

D. $8/8$ 95 Kl. $2\frac{1}{2}$ F.M. under VNVlig Storm med Regn og Sne grundstødte *S.* — fra Ayr til Landskrona med Kul — paa Nordsiden af Anholt Østrev og blev Vrag. Besætningen (9 Mand) reddedes dels i egen Baad og dels af Anholt Stations Redningsbaad, der satte dem om Bord i «Anholt Knob» Fyrskib.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives: Forvexling af Anholt Fyr med Fyrskibet «Anholt Knob», hvilket først saas efter Strandingen.

Nr. 201. „Tana“ af Leith, S. S., 1169 Tons Brutto, Kapt. Kerr.

Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Læsø Toldkammer d. $2/4$ og $4/4$ 95.

D. $1/4$ 95 Morgen grundstødte *T.* — fra Fredericia til Burntisland i Ballast — paa Vesterø (Læsø). D. 3. Kl. $3\frac{1}{2}$ E.M. bragtes *T.* flot af Svitzer's «B. E.» .

Nr. 205. „Trågen“ af Helsingborg, Skonnert, ca. 50 Tons Brutto, Kapt. Bourgmann.

Indb. til Marineministeriet, dat. Hesselø Fyr d. $4/10$ 95.

D. $4/10$ 95 Kl. $1\frac{1}{2}$ F.M. grundstødte *T.* — fra Svendborg til Helsingborg i Ballast — paa Hesselø NV. Rev og blev Vrag. Besætningen (3 Mand) reddedes i egen Baad.

Angiven **Aarsag**: Storm.

Nr. 208. „Tyne“ af Carnarvon, Skonnertbrig, 157 Tons Brutto, Kapt. W. Greene.
Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Lemvig Toldkammer d. $10/8$ 95.

D. $9/8$ 95 Kl. 4 F. M. strandede *T.* — fra Port Madoc til Kjøbenhavn med Skifersten — ved Harboøre. Af Besætningen (6 Mand) reddede 3 sig ved Svømning, 3 ved Raketapparat fra Thyborøn Rednings-Station. *T.* blev senere bragt flot af Svitzer's «B. E.».

Angiven **Aarsag**: Haard NV. Storm, høj Sø og Strømsætning.

Nr. 210. „Walter“ af Drammen, Brig, 150 Tons Brutto, Kapt. Henriksen.
Indb. til Marineministeriet, dat. Anholt Fyr d. $28/5$ 95.

D. $20/5$ 95 Kl. 3 E. M. grundstødte *W.* — fra Drammen til Wismar med Trælast — paa Anholt NV. Rev. Vejret var godt og sigtbart. Ved Assistance af 3 Fiskerkvaser kom Skibet flot Kl. 7 E. M. samme Dag.

Nr. 215. „Veritas“ af Laurvig, Barksbib, 1007 Tons Brutto, Kapt. A. C. Hansen.
Indb. til Marineministeriet, dat. Nordre Røse Fyr d. $3/4$ 95.

D. $3/4$ 95 Kl. $11\frac{1}{2}$ E. M. grundstødte *V.* — fra Savannah til Danzig med Harpix — under frisk VNV. Vind ved Vageren paa Nordre Røse. Ved Assistance fra Land og Svitzer's «B. E.» blev *V.* bragt flot og bugseret til Kjøbenhavn for at repareres.

Nr. 216. „Vesta“ af Bremen, S. S., 472 Tons Brutto, Kapt. Janssen.
Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, dat. Rønne Toldkammer d. $26/3$ 95.

D. $24/3$ 95 grundstødte *V.* — fra Königsberg til Bremen med Stykgods — lidt Nord for Snogebæk (Bornholm) og blev læk. Efter at en Del af Ladningen var bleven lossat i Lægtene blev *V.* bragt flot af Svitzer's «Kattegat».

Nr. 217. „Vidfarne“ af Brevig, Skonnertbrig, 194 Tons Brutto, Kapt. H. Hansen.
Indb. til Marineministeriet, dat. Fornæs Fyr d. $13/12$ 95.

D. $13/12$ 95 Kl. $3\frac{1}{2}$ F.M. strandede *V.* — fra Swansea til Grenaa med Kul — ca. 3 Kml. Syd for Grenaa Havn og blev læk. SØstl. Storm, Regn og Dis. Besætningen (7 Mand) bjærgedes ved Redningsbaad fra Grenaa. *V.* bragtes senere af Grund af Svitzer's «Drogden».

Som **Aarsag** til Strandingen angives fejlagtig Gisning af Afstand fra Fyrene.

Nr. 218. „Vigilant“ af Dundee, Skonnert, 105 Tons Brutto, Kapt. Wood.
Indb. til Marineministeriet, dat. Hanstholm Fyr d. $29/3$ 95.

D. $29/3$ 95 Kl. 4 F.M. under Taage grundstødte *V.* — fra Dunbar til Stettin med Sild — paa Vangsaa nordre Strand. Besætningen (4 Mand) bjærgedes af Kystboerne. *V.* blev senere bragt flot af Svitzer's «B. E.».

TABEL I.

Opgørelse

af de i Oversigten for 1895 opførte Søulykkers eller Søskaders Antal og Art,
for hvilke Søforhør (evt. Søforklaring) ere afholdte.

Søulykkens Art.	Danske.		Svenske.		Norske.		Tyske.		Engelske.		Finske.		I Alt.	
	Sejl.	Damp.	Sejl.	Damp.	Sejl.	Damp.	Sejl.	Damp.	Sejl.	Damp.	Sejl.	Damp.	Sejl.	Damp.
Stranding (med Forlis)	20	1	4	”	1	”	”	”	”	1	”	”	25	2
Grundstødning	15	5	1	1	2	1	”	”	”	”	”	”	18	7
Kæntring	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
Sprungen læk i Søen	1	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	1	”
Forladt synkefærdig	7	”	”	”	”	”	1	”	”	”	”	”	8	”
Forskellig Søskade	1	1	2	”	”	”	”	”	”	”	”	”	3	1
Kollision	16	11	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	16	11
Kondemnation eft. Søskade	2	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	2	”
Borteblevet	5	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	5	”
Overbordfalden	11	7	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	11	7
I Alt	78	25	7	1	3	1	1	”	”	1	”	”	89	28
													117	

TABEL II.

Opgørelse

af de i Oversigten for 1895 ifølge officielle Indberetninger m. m. opførte Søulykkers
eller Søskaders Antal og Art, for hvilke Søforhør (evt. Søforklaring) **ikke** ere afholdte.

Stranding (med Fortis)	5	”	6	”	4	”	4	1	1	”	1	”	21 ¹⁾	1
Grundstødning	12	7	3	1	9	2	4	3	2	5	3	”	33	18 ²⁾
Kæntring	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
Sprungen læk i Søen	2	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	2	”
Forladt synkefærdig	1	”	”	”	”	”	”	”	”	1	”	”	1	1
Forskellig Søskade	9	3	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	9	3
Kollision	5	2	1	”	1	”	”	”	”	”	”	”	7	2
Kondemnation eft. Søskade	1	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	1	”
Borteblevet	3	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	3	”
I Alt	38	12	10	1	14	2	8	4	3	6	4	”	77	25
¹⁾ Endvidere Stranding (med Forlis) af: 2 hollandske og 1 fransk Sejlskib													3	”
²⁾ — Grundstødning (uden Forlis) af: 1 spansk og 1 italiensk Dampskib													”	2
													80	27
													107	

Anmærkninger til Tabellerne I og II.

Ved Sammenholdelse af Opgørelserne i Tabel I med den tilsvarende Tabel i Oversigten af 1894 vil det ses, at medens der i dette Aar var afholdt Søforhør over Søulykker, der ere hændte 77 danske Sejlskibe og 17 Dampskibe — i Alt 94 Skibe — har det samme været Tilfældet i 1895 med 78 Sejlskibe og 25 Dampskibe — i Alt 103 Skibe. I det sidst nævnte Aar er der altsaa afholdt 9 flere Søforhør. Heraf er der i 1894 afholdt 17 og i 1895 24 Søforhør ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Af Tabel II vil derhos ses, at 1894 desuden opviser 51 og 1895 50 Søulykker, ligeledes hændte danske Skibe; men for hvilke Søforhør ikke har fundet Sted. Skøndt de fleste af disse Søulykker næppe have haft den Betydning, at Søforhør med praktisk Nytte kunde have været afholdt, maa det dog antages, at f. Ex. for nogle af de 11 totalt forliste Skibe vilde dette have været af Interesse (se Nr. 23, 43, 66 og 185 i Oversigten af 1895).

Det samme gælder for nogle af de betydeligste Søskader, der ere ramte danske Skibe i fremmede Farvande (se f. Ex. Nr. 156 samt i Tillæg I Nr. 22, 161 og 164)

Efter at imidlertid Justitsministeriet, dels ved en Bekendtgørelse af 21. Maj 1895 (Lovtidende for 1895, Nr. 122) har indskærpet Skibsførerne den dem ved § 9 i Lov af 12. April 1892 om Oprettelse af Søretter udenfor Kjøbenhavn m. m. paahvilende Pligt til her i Landet at anmelde en i Udlandet indtruffen Søskade eller Søulykke, dels ved et Cirkulære af 31. Maj 1895 (Ministerialtidende for 1895, A, Nr. 69) har anmodet samtlige Politimestre — naar Underretning fra Skibsregistrerings-Bureauet i Kjøbenhavn om de til Samme indkomne Anmeldelser om Skibes Forlis er modtagen — at træffe de i den Anledning fornødne Foranstaltninger, tør det forventes, at de efterfølgende Oversigter i stedse stigende Grad ville afgive et fuldstændigere og paalideligere Billede af de virkelige Forhold.

Søforklaringer angaaende Søulykker hændte fremmede Skibe i danske Farvande ere i 1895 ikkun blevne begærte aflagte i 14 Tilfælde, heraf 12 for svenske og norske Skibe, skøndt der ifølge Tabel II desuden har fundet mere eller mindre alvorlige Søulykker Sted for 56 andre fremmede Skibe.

Kun for 1 dansk Skib, nemlig det i Tillæg I Nr. 104 nævnte, ses Deklarationen mellem Danmark og Sverige af 19. December 1894 om Optagelse af Søforklaringer og gensidig Udvexling af disse (Lovtidende for 1894, Nr. 222) at være kommen til Anvendelse.

Som det endvidere vil ses af Oversigten for 1894, Spalte 9, have Søretterne ifølge de refererede Søforhør ikkun for 21 af 94 undersøgte Søulykker, eller for 22 pCt. af disse, samt ifølge Oversigten for 1895 for 22 af 94 undersøgte Søulykker, eller for 23 pCt. af disse, afgivet nogen Udtalelse om Aarsagerne til Ulykkerne. Til Fyldestgørelse af Paabudet i Søretslovens § 12 om, at der i den aarligt offentliggjorte statistiske Oversigt over Søulykker, der ere hændte Skibe, henhørende til den danske Handelsflaade, skal optages «Oplysning om hvad der i hvert enkelt Tilfælde skønnes at være Aarsag til samme» (Søulykken), har man, i Manuel af saadan Oplysning fra Sorettens Side, set sig nødsaget til — selvfølgelig i nøjeste Overensstemmelse med de i de foreliggende Udskrifter af Søforhørene optagne Vidneforklaringer — at udtale et Skøn over Aarsagerne, alt dog kun for saa vidt disse Forklaringer i Forbindelse med de iøvrigt foreliggende officielle Oplysninger ere befundne tilstrækkelig udtømmende.

**Søulykke-
Statistikens
Oplysninger.**

**Søforkla-
ringer efter
Sorets-
lovens § 13.**

**Mangelaf
Oplysninger
om Aar-
sagen til
Søulyk-
kerne.**

Efter at Justitsministeriet endvidere ved et Cirkulære af 28. December 1896 (Ministerialtidende for 1896, A, Nr. 263) — under Hensyn til, at Bearbejdelsen af de til Indenrigsministeriet indsendte Udskrifter af Søforhør til Oplysning om stedfundne Søulykker har vist, at Aarsagerne til de paagældende Søulykker i mange Tilfælde ikke ere søgte tilstrækkelig oplyste — har anmodet samtlige Retsbetjente om at have Opmærksomheden henvendt paa, at den i saa Henseende ved Lov Nr. 72 af 12. April 1892 § 9 stillede Fordring i størst muligt Omfang søges efterkommet, tør det vistnok forventes, at det ovenfor omtalte Skøn over Aarsagerne til Søulykkerne efterhaanden helt vil kunne bortfalde.

Strafansvar efter Sørets- lovens § 10.

Som det af Søforhørs-Referaterne (i Alt henved 200) Spalte 9 af Oversigterne for 1894 og 95 vil ses, have Søretterne ikke i noget Tilfælde funden tilstrækkelig Anledning til at gøre Ansvar gældende mod Skibsføreren eller Andre i Henhold til Søretslovens § 10. Det maa derfor antages, at disse Domstole ere komne til det Resultat, at Aarsagerne til de stedfundne Søulykker maa siges nærmest at hidrøre fra de fra de engelske «Official Inquiries» og Søretsdomme bekendte Kategorier: «Acts of God or errors of judgment»; altsaa «Naturkræfternes Indgriben eller Fejlsyn fra de Ansvarshavendes Side i et vanskeligt eller farefuldt Øjeblik»; i hvilke Tilfælde, der, som bekendt, kun kan blive Spørgsmaal om Tildelelse af en Advarsel fra vedkommende Sørets Side.

Derimod ses de Ansvarshavende i enkelte Tilfælde at være blevne ikendt Bøder for Undladelse af Iagttagelse af Forskrifterne i Sølovens §§ 27 og 40 (jfr. Søretslovens § 9, sidste Stykke). F. Ex. i 1894 for Undladelse af Anmeldelse af en Søulykke i rette Tid (se Nr. 28) og for Undladelse af Iagttagelse af et Havnereglement (se Nr. 82); ligeledes i 1895 for den førstnævnte Undladelse (se Nr. 193 og Nr. 9, 20 og 144 i Tillæg I), samt for ikke at have havt et Exemplar af Søloven om Bord (se Nr. 53).

Kollisioner.

Af disse hyppige og farefulde Søulykker ses der i 1894 for danske Skibe at være undersøgt 20; heraf 6 mellem Dampskibe indbyrdes, 8 mellem Damp- og Sejlskibe og 6 mellem Sejlskibe indbyrdes.

I 1895 er der undersøgt 25 Kollisions-Tilfælde; heraf 6 mellem Dampskibe indbyrdes, 13 mellem Damp- og Sejlskibe og 6 mellem Sejlskibe indbyrdes.

Desuden har der fundet en Del Kollisioner Sted med Broer, Kajer o. s. v.; men som ere uden Interesse for Søulykke-Statistiken.

Blandt fornævnte Kollisioner ses den førstnævnte Kategori at have medført de alvorligste Følger, nemlig Total-Forlis for det ene af Dampskibene, saaledes for det i Oversigten af 1894 under Nr. 166 refererede Tilfælde, samt for de i Oversigten af 1895 under Nr. 140 og 174 nævnte Tilfælde. Af de i Sænk løbne Dampere vare 1 dansk, 1 engelsk og 1 tysk. Af Kollisioner, som medførte betydeligere Skader for begge Dampere, kan for 1894 endvidere nævnes de under Nr. 7, 33, 42 og 71 refererede og for 1895 de under Nr. 77 og 184 optagne.

Blandt den anden Kategori af Kollisioner — for hvilken, som ventelig er, Sammenstødet alene har været ulykkebringende for det kolliderende Sejlskib — skal for 1894 nævnes de under Nr. 39, 45, 65 og 118 refererede, idet disse alle havde Sejlskibets totale Forlis til Følge. I 1895 derimod ses Sejlskibene at være slupne heldigere derfra, nemlig ikkun med betydelige Havarier uden Forlis (se f. Ex. Nr. 70, 173, 177 og 212).

De til den tredie Kategori henhørende Kollisioner have derimod som oftest vist sig at være ret ufarlige. T. Ex. herpaa kan for 1894 nævnes Nr. 41 (Tillæg I) og Nr. 140, samt for 1895 de under Nr. 10, 58 og 96 refererede Sammenstød, idet her begge Sejlskibene have kunnet fortsætte Rejsen til nærmeste Havn om end med mere eller mindre betydelige Havarier.

I 1894 ses Total-Forlisene ved Kollision at have fundet Sted med 3 Sejlskibe med 283 Tons til Værdi ca. 40000 Kr. I 1895 2 Sejlskibe med 350 Tons til Værdi 18000 Kr., samt 1 Dampskib med 1058 Tons til Værdi 275000 Kr.; men Skaden foranlediget ved Kollisioner, som ere faldne alle de implicerede danske Skibe eller Assurandører til Last, er selvfølgelig betydelig større, saaledes at disse Skader formentlig i det Hele for hvert af Aarene ville kunne anslaaes til henved $\frac{1}{2}$ Mill. Kr.

I dette To-Aar ses derhos Tabet af Menneskeliv ved Kollisioner at have været mærkeligt ringe, nemlig i 1894 8 Mand, hvoraf kun 2 vare Danske, og i 1895 2 Mand (se Nr. 212 og i Tillæg I Nr. 168).

Kun undtagelsesvis ses Søretterne at have udtalt sig om, hvilket af de kolliderende Skibe, der maa antages at bære Hovedskylden for Sammenstødet; saaledes i Oversigten af 1894 for de under Nr. 77, 82 og 166 nævnte Tilfælde, samt i Oversigten af 1895 for de under Nr. 58, 173, 177 og 180 samt i Tillæg I, Nr. 127, nævnte Tilfælde. Det er da ogsaa en Selvfølge, at Vanskelighederne ved at afgive noget retfærdigt Skøn over Skylden her maa have været særlig store, idet Søforhørene som oftest ikkun afgive Oplysning om den ene Parts (det danske Skibs) Situation og Manøvrer, nemlig naar Modparten har været et fremmed Skib, der i Reglen, hvis det er sluppet godt fra Kollisionen, fortsætter sin Rejse. Den paagældende Soret har da været afskaaret fra at komme til et bestemt Resultat, eftersom Søforklaring for det fremmede Skib ikke har foreligget. I de enkelte Tilfælde, hvor der har foreligget en Sorets-Dom, er dog denne bleven udførligt citeret (se Nr. 7 og 33 i Oversigten af 1894 og Nr. 173 samt Nr. 182 i Tillæg I for 1895).

Undladelse af Iagttagelse af den i denne Paragraf optagne internationale Lov, ifølge hvilken i Kollisions-Tilfælde ethvert af Skibene skal yde al mulig Hjælp, samt opgive Skibets Navn og Hjemsted m. m., ses ikke at være blevet konstateret i Kollisions-Tilfælde mellem danske Skibe indbyrdes; idet vedkommende Søretter ikke i noget Tilfælde har givet Klagerne Medhold (se f. Ex. Nr. 177 og i Tillæg I Nr. 122 i Oversigten af 1895).

Fremmede Skibe synes derimod overfor danske Skibe i nogle faa Tilfælde at have tilsidesat nævnte vigtige Forpligtelse (se Nr. 30 i Oversigten af 1894 og Nr. 42 i Tillæg I af Oversigten for 1895).

**Sølovens
§ 223.**

De i Sølovens § 40 (jfr. Soretslovens § 9, sidste Stykke) foreskrevne Søforklaringer angaaende de for danske Skibe i fremmede Havne indtrufne Søulykker, ere — skøndt disse Forklaringer ifølge Søforhørene ses at være blevne aflagte for vedkommende fremmede Myndighed eller nærmeste danske Konsul — i 1894 ikke fremkomne i 10 Tilfælde og i 1895 i 9 Tilfælde. Manglen heraf har ikke kunnet undlade at indvirke forringende paa den foreliggende Statistiks Fuldstændighed og deraf følgende praktiske Nytte.

**Mangel af
de i Udlandet
aflagte Sø-
forklaringer.**

I Modsætning til de engelske Søretter for hvilke Bemandings-Spørgsmaalet jævnligt ses at have været bragt paa Bane, synes der for de i Aarene 1894 og 95 ved danske Søretter afholdte 197 Søforhør ikke fra nogen Side at være rejst Paastand om, at Mangel af tilstrækkeligt Mandskab har været Aarsagen til nogen af de hændte Søulykker; man tør derfor maaske gaa ud fra, at Forholdene i saa Henseende for danske Skibes Vedkommende for Tiden ere normale.

**Bemandings-
Spørgs-
maalet.**

TABEL III.

Opgørelse

af Tab af Menneskeliv ved de for Danske Skibe ifølge Oversigten for 1895 indtrufne
Søulykker og Søskader.

Ulykkestilfældets Art.	Ifølge optagne Søforhør.					Ifølge andre officielle Kilder.					I Alt.							
	Sejl.	Omkomne.	Damp.	Omkomne.	Sejl & Damp.	Omkomne.	Sejl.	Omkomne.	Damp.	Omkomne.	Sejl & Damp.	Omkomne.	Sejl.	Omkomne.	Damp.	Omkomne.	Sejl & Damp.	Omkomne.
Ved Skibets Stranding, Forlis eller anden Søskade	7	35	”	”	7	35	4	20	”	”	4	20	11	55	”	”	11	55
Ved Overbordfalden	10	10	5	7	15	17	”	”	2	2	2	2	10	10	7	9	17	19
Ved andre Ulykkestilfælde	1	1	2	2	3	3	”	”	”	”	”	”	1	1	2	2	3	3
I Alt	18	46	7	9	25	55	4	20	2	2	6	22	22	66	9	11	31	77

TABEL IV.

Opgørelse

af Antallet, Arten og Værditabene for de ifølge Oversigten for 1895 indtrufne
Forlis af Danske Skibe.

Forlisets Artg.	Antal Skibe.	Brutto Register-Tonnage.	Med Ladning.	Uden Ladning.	Skibets		Besætning.	Passagerer.	Tab af Menneskeliv.
					Værdi.	Assurance.			
Dampskibe:									
Stranding	1	388	1	”	Kr. 200000	”	20	2	”
Kollision	1	1058	1	”	275000	155000	17	”	”
Dampskibe i Alt	2	1446	2	”	475000	155000	37	2	”
Sejlskibe:									
Stranding, Landsætning og Grundstødning	25	3516	23	2	307830	237630	131	”	6
Sprungen læk og Synken.	8	913	8	”	73800	47700	36	”	”
Kollision	2	350	2	”	18500	9300	12	”	”
Borteblevne	8	1579	4	4	306500	272200	49	”	49
Søskade og Kondemnation	3	1104	3	”	48000	32000	27	”	”
Sejlskibe i Alt	46	7462	40	6	754630	598830	255	”	55
Damp- og Sejlskibe i Alt	48	8908	42	6	1,229630	753830	292	2	55

Anmærkninger til Tabellerne III og IV.

I Erkendelse af, at Netto Register-Tonnagen efter den saakaldte «British Rule» efterhaanden, særlig for Dampskibenes Vedkommende, har udviklet sig paa en saa irrationel og vilkaarlig Maade, at denne Norm er bleven ganske uanvendelig i praktiske Øjemed, besluttede den internationale, maritime Washington-Konference af 1889 at lade dette Skibsmaal afløse af Brutto Register-Tonnagen i sine Forslag (se f. Ex. Kgl. Anordning af 22. Januar 1897 angaaende internationale Søvejs-Reglers og Nødsignalers Anvendelse af danske Skibe, Artiklerne 7 og 15 (Lovtidende for 1897, A, Nr. 3).

**Brutto
Register-
Tonnage.**

Overensstemmende hermed benyttes nu Brutto Tonnagen udelukkende i den officielle nordamerikanske Handelsflaade-Statistik (se f. Ex. de aarligt udkommende «Reporte of the Commissioner of Navigation»); ligeledes i den i «Lloyd's Register of «British and Foreign Shipping» optagne aarlige Statistik over samtlige Handelsflaadere Antal, Tonnage, Afgang ved Forlis o. s. v., samt Tilgang ved Nybygninger m. m. Endvidere er her i Landet Angivelsen af Brutto Tonnagen optaget i «Den officielle Skibsliste», for Dampskibenes Vedkommende allerede fra Aaret 1883 og for Sejlskibenes Vedkommende fra Aaret 1893. Det samme har været Tilfældet i en Aarrække med de i Nationaltidendes «Søfartstidende» optagne, særdeles oplysende statistiske Opgørelser af Handelsnaadernes forskellige Forhold. Endvidere er ifølge Sønærings-Loven af 25. Marts 1892 Brutto Tonnagen udelukkende bleven lagt til Grund for Bestemmelserne om Antal m. m. af Styrmand og Maskinister i danske Skibe.

I Tilslutning hertil har man i de foreliggende Oversigter udelukkende lagt Skibenes Brutto Register-Tonnage til Grund for samtlige Opgørelser. Ved Betegnelsen «Tons» forstaaes altsaa i disse Anmærkninger over Alt: «Register-Tons Brutto».

Til Forebyggelse af Misforstaaelser ved Sammenholdelse af disse Opgørelser med tilsvarende Opgørelser i de af «Statens statistiske Bureau» aarligt udgivne Tabelværker angaaende Kongeriget's Handelsflaade og Skibsfart, skal Opmærksomheden her henledes paa, at i sidst nævnte Opgørelser er hidtil udelukkende benyttet Skibenes Netto Register-Tonnage som Grundlag. De resp. Tonnage-Opgaver for 1894 og 95 ville derfor allerede af denne Grund udvise betydelige Uoverensstemmelser.

Ved Sammenholdelse af Opgørelserne i Tabel III med Opgørelserne i den tilsvarende Tabel i Oversigten for 1894 vil det ses, at medens Tabet af Menneskeliv ved Ulykkestilfælde om Bord i danske Handelsskibe i 1895 har været 77 (heraf 66 i Sejlskibe og 11 i Dampskibe) har Tabet i 1894 udgjort 103 (heraf 82 i Sejlskibe og 21 i Dampskibe). I 1895 er altsaa dette Tab blevet formindsket med 26 Mand.

**Tab af Men-
neskeliv.**

Hertil er dog at bemærke, at da der ikke foreligger officielle Oplysninger om Tabet af Menneskeliv for Kyst-Fiskerfartøjernes Vedkommende, hvilket formentlig ikke er ubetydeligt, findes der her en Lakune, som ventelig med Tiden vil blive udfyldt.

De tiltagende Tilfælde af Drukning ved «Overbordfalden» (15 ifølge Oversigten for 1894 og 19 for 1895) give Anledning til at erindre de Vagthavende om Nødvendigheden af, at Redningsbøjen haves ved Haanden paa Dækket, eller andet let tilgængeligt Sted, klar til øjeblikkelig Udkastning. Ifølge Referaterne af Søforhørene i Oversigten for 1804 synes nemlig dette ikke iagttaget i de under sammes Tillæg I, Nr. 35 og 125 nævnte Tilfælde, samt i Oversigten for 1895 i de under Nr. 12, 65, 68 og 107 i sammes Tillæg I optagne Tilfælde. Overhovedet synes der at herske nogen Utilbøjelighed til at udkaste Redningsbøje i Tilfælde, hvor det skønnes, at den Overbordfaldne ikke vil kunne redde sig ved Hjælp af denne. Søforhør, navnlig afholdte ved fremmede Søretter, have imidlertid godtgjort, at et saadant Skøn af Dæksmandskabet kan være ganske fejlagtigt; hvorfor Undladelse af saadan Udkastning, naar der har været den ringeste Chance for, at Redningsbøje kunde have gjort Nytte, er bleven betragtet som en saa alvorlig Forsømmelse, at Ansvar er bleven gjort gældende imod den Vagthavende. Hvor uforklarligt det end maa synes at være, er det i de under Nr. 8 og 110 i Tillæg I af

**Overbord-
falden.**

Oversigten for 1895 refererede Tilfælde endog blevet konstateret, at der slet ingen Redningsbøje fandtes om Bord i de paagældende Skibe.

Som Aarsag til Ulykken angives dog undertiden, at den Overbordfaldne ikke kunde svømme (se f. Ex. Nr. 125 og 144 i Tillæg I i Oversigten af 1894 og Nr. 71 i Tillæg I af Oversigten for 1895).

Gas-Explosioner. De ikke sjældne Gas-Explosioner om Bord i Skibe (se f. Ex. Nr. 50 og 165 i Tillæg I af Oversigten for 1895) give Anledning til, at der ogsaa her bør udtales et Ønske om, at de Ansvarshavende ville erindre, at Gasarter, navnlig fra Kulladninger, jævnlige finde Vej fra Lastrummene ind i Folkerum og Kahytter gennem utætte Skodder, ligesom i Kabelrum, Sejlkøjer og andre Rum, der ikke ere forsynede med Ventilations-Apparater. Det bør derfor aldrig tillades, at der bruges ubeskyttede Lys i saadanne Rum; idet talrige Explosioner i slige Tilfælde have fundet Sted i disse, strax efter at de ere blevne aabnede. Under alle Omstændigheder bør Døre eller Luger holdes aabne for at lade Gassen undslippe, inden Adgang tilstedes til Kul-Bunkers og de nævnte ikke ventilerede Rum.

Forlis af Skibe. Ved Sammenholdelse af Opgørelserne i Tabel IV med Opgørelserne i den tilsvarende Tabel af Oversigten for 1894 vil det ses, at medens Handelsflaaden i 1895 ved Forlis, Kondemnation efter Søskade m. m. har lidt et Tab af 46 Sejlskibe med 7462 Tons til Værdi ca. 755,000 Kr. og af 2 Dampskibe med 1446 Tons til Værdi 475,000 Kr. samt med Tab af 55 Menneskeliv (alle med Sejlskibe), æ: med 20,2 pCt. af Besætningernes Størrelse (255 M.), har det tilsvarende Tab i 1894 udgjort 63 Sejlskibe med 12165 Tons til Værdi 1,187,000 Kr., samt 1 Dampskib med 1842 Tons til Værdi 353,000 Kr. og med Tab af 105 Menneskeliv (heraf 87 med Sejlskibe og 18 med Dampskibe), æ: med 25,9 pCt. af Besætningernes Størrelse (405 M.). Tabet er saaledes i 1895 formindsket med 17 Sejlskibe med 4703 Tons og med ca. $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., samt med 50 Mand.

Borteblevne Skibe. I 1894 ses Tabet ved savnede Sejlskibe at have været 15 med 1347 Tons til Værdi 140,000 Kr. og med 68 Menneskeliv. Kun for 4 af disse Søulykker ses der at have været afholdt Søforhør.

I 1895 udgjorde det tilsvarende Tab 8 Sejlskibe med 1579 Tons til Værdi ca. 306,500 Kr. og med 49 Menneskeliv; angaaende disse Søulykker ses der i over Halvdelen (5) at have været afholdt Søforhør, altsaa en væsentlig Fremgang samtidig med et betydeligt mindre Tab af Menneskeliv. Derimod har Værditabet været det Dobbelte, hidrørende fra at 4 af de borteblevne Skibe vare forholdsvis nye og kostbare, nemlig de under Nr. 25, 66, 74 og 211 nævnte.

For intet af de ved Søforhør behandlede Tilfælde synes der imidlertid at have foreligget Noget, der kan give Anledning til at antage, at Forliset skyldes nogen Mangel ved Skibet, dets Udrustning, Bemanding, Overlastning eller lign. (jfr. Sørretslovens §§ 9 og 11, andet Stykke).

Bjærgede danske Skibs-Besætninger. Af fortjenstfulde Bjærgninger ved fremmede Skibs-Besætningers Hjælp kan for Aaret 1894 nævnes de under Nr. 14, 51, 62, 68 og 169 refererede Redningsforetagender. Med Undtagelse af det sidstnævnte Tilfælde foreligger der imidlertid hverken gennem Søforhørene eller paa anden Maade nogen Oplysning om, og da hvorledes de paagældende fremmede Skibsførere eller Mandskaber have modtaget Erstatning eller offentlig Anerkendelse for deres udviste Mod og store Anstrengelser, ofte under livsfarlige Vejrforhold, hvorved i Alt bjærgedes 26 Mand, hvilke ellers sandsynligvis vilde være omkomne.

Det samme gælder ogsaa for de i Oversigten for 1895 under Nr. 18, 28, 53, 58 og 114 beskrevne, med stor Dygtighed og Opoffrelse udførte Redningsforetagender, hvorved i Alt bjærgedes 29 Mand.

I samme Aar ses Toldkrydseren Nr. 11, Krydstoldassistent Byggere, ved dygtig Sømandsskab at have bjærget 2 Mand fra en strandet dansk Jagt (se Nr. 119).

TABEL V.

Opgørelse

af Antallet m. m. af Strandinger og Grundstødninger

paa

danske Kyststrækninger og i Inderfarvande,

indtrufne i

Aaret 1895.

Kyststrækninger og Inderfarvande.	Danske Skibe.										Fremmede Skibe.								Tilsammen.		I Alt.		Tab af Menneskeliv.		
	Strandinger m. m.								Tilsammen.		Strandinger m. m.														
	uden Forlis.				med Forlis.						uden Forlis.				med Forlis.										
	Sejl.		Damp.		Sejl.		Damp.		Sejl.		Damp.		Sejl.		Damp.		Sejl.		Damp.						
	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Danske.	Frem- mede.	I Alt.
Jyllands Vest-Kyst (til Hanstholm)	1	178	"	"	1	13	"	"	2	191	3	531	3	3557	10	2343	"	"	16	6431	18	6622	"	"	"
Jyllands Nordvest-Kyst (til Skagen indb.)	"	"	"	"	1	73	"	"	1	73	3	1221	3	3132	5	1289	1	505	12	6147	13	6220	"	4	"
Jyllands Øst-Kyst	3	483	"	"	1	37	"	"	4	520	1	194	"	"	2	71	"	"	3	265	7	785	"	"	"
Læsø	1	168	1	50	1	110	"	"	3	328	6	2901	2	1570	1	179	"	"	9	4650	12	4978	"	"	"
Anholt	1	325	"	"	"	"	"	"	1	325	1	150	1	1605	2	347	"	"	4	2102	5	2427	"	"	"
Fyens Nord-Kyst	1	67	"	"	"	"	"	"	1	67	"	"	3	1535	"	"	"	"	3	1535	4	1602	"	"	"
Sjællands Nord-Kyst	2	33	3	2646	1	22	"	"	6	2701	1	152	"	"	1	50	"	"	2	202	8	2903	"	"	"
Fyens Ø-Kyst (med Langel.)	1	22	"	"	"	"	"	"	1	22	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	22	"	"	"
Sjællands Vest-Kyst	3	459	1	553	"	"	"	"	4	1012	1	50	"	"	1	40	¹⁾	¹⁾	2	90	6	1102	"	"	"
Smaalands-Farvandet (Grøn- sund indb.)	4	178	"	"	"	"	"	"	4	178	2	185	"	"	"	"	"	"	2	185	6	363	"	"	"
Laalands Syd-Kyst	1	49	1	734	1	406	"	"	3	1189	3	378	1	1943	1	109	"	"	5	2430	8	3619	"	"	"
Amager	3	221	1	371	"	"	"	"	4	592	5	2218	3	3209	"	"	"	"	8	5427	12	6019	"	"	"
Saltholm	1	28	"	"	"	"	"	"	1	28	12	3356	5	7566	"	"	"	"	17	10922	18	10950	"	"	"
Middelgrunden	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	281	4	5713	"	"	"	"	5	5994	5	5994	"	"	"
Øresunds-Kysten (til Køben- havns Frihavn, Nord fra)	"	"	2	2373	"	"	"	"	2	2373	2	207	4	5954	"	"	"	"	6	6161	8	8534	"	"	"
Bornholms Vest-Kyst	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	472	"	"	"	"	1	472	1	472	"	"	"
Bornholms Øst-Kyst	2	120	"	"	"	"	"	"	2	120	"	"	1	616	2	272	"	"	3	888	5	1008	"	"	"
I Alt	24	2331	9	6727	6	661	"	"	39	9719	41	11824	31	36872	25	4700	1	505	98	53901	137	63620	"	4	"

¹⁾ Endvidere: Det italienske Panserskib «Sardegna», 13640 Tons (Displacement).

TABEL VI.

Opgørelse

efter Skibenes Nationalitet og Brutto Register-Tonnage af Antal m. m. af de i Tabel V angivne Strandinger og Grundstødninger paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande, indtrufne i Aaret 1895.

Skibenes Nationalitet.	Strandinger m. m.										Skibenes Gennem- snits- Tonnage.
	uden Forlis.				med Forlis.				I Alt.		
	Sejl.		Damp.		Sejl.		Damp.				
Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.		
Engelske	3	543	19	27622	1	60	"	"	23	28225	1227
Danske	24	2331	9	6727	6	661	"	"	39	9719	249
Norske	14	6002	3	1882	5	1795	"	"	22	9679	440
Svensk	7	1312	3	3179	10	1513	"	"	20	6004	300
Tyske ¹⁾	7	896	5	2838	5	672	1	505	18	4911	273
Finske	5	1704	"	"	1	166	"	"	6	1870	312
Spanske	"	"	1	1351	"	"	"	"	1	1351	1351
Russiske	4	760	"	"	"	"	"	"	4	760	190
Italienske	1	607	„ ²⁾	„ ²⁾	"	"	"	"	1	607	607
Hollandske	"	"	"	"	2	315	"	"	2	315	158
Franske	"	"	"	"	1	179	"	"	1	179	179
I Alt	65	14155	41	57239	31	5361	1	505	137	63620	

¹⁾ 4 Mand omkomne.

²⁾ Endvidere det italienske Panserskib «Sardegna», 13640 Tons (Displacement).

Anmærkninger til Tabellerne V og VI.

Ved Sammenholdelse af Opgørelserne i Tabel V med Opgørelserne i den tilsvarende Tabel i Oversigten for 1894 vil det ses, at medens i 1895 137 Handelsskibe med 63,620 Tons ere strandede eller forliste paa de danske Kyststrækninger, var dette i 1894 Tilfældet med 144 Skibe og med 76,939 Tons, heri dog iberegnet 2 fremmede Krigsskibe med 9000 Tons. Fradraget disse bliver Tallet 142 med 67,939 Tons. Strandingerne ere altsaa i 1895 formindskede med 5 Skibe og med ca. 4300 Tons. Medens der ved disse Søulykker i 1894 er omkommen 30 Mand, alle af fremmed Nationalitet (heraf paa Jyllands Nordsøkyst 24 og paa Bornholms Østkyst 6 Mand), er der i 1895 ikkun omkommen 4 Mand, ligeledes af fremmed Nationalitet og alle paa Jyllands Nordsøkyst. Saavel i 1894 som i 1895 har denne Kyst, som sædvanligt, opvist de fleste Total-Forlis, nemlig i det første Aar 10 Skibe (heraf 2 Dampskibe) med 6079 Tons — hvoraf 4 med 426 Tons vare danske — og i det andet Aar 18 (heraf 1 Dampskib) med 4223 Tons — hvoraf dog kun 2 med 86 Tons vare danske. Blandt disse Strandinger henhørte imidlertid Halvdelen til de saakaldte «frivillige» Strandinger, nemlig 9 Skibe med 1809 Tons; hvilke, paa Grund af Lækage, Tab af Rejsning, Sejl o. s. v. under Sejladsen over Nordsøen, maatte søge Redning ved Landsætning (se Nr. 89 og 143, samt i Tillæg II Nr. 46, 86, 92, 94, 134, 136, 149, 157 og 183). Dette lykkedes ogsaa for samtlige Besætninger, næsten udelukkende ved Hjælp af det fortrinligt organiserede og betjente vestjydske Redningsvæsen.

Strandinger
i danske
Farvande.

I slige Tilfælde er det altsaa ganske med Urette, naar den jydske Vestkyst sigtes for at være Aarsag en til disse Søulykker; idet den tværtimod har været Midlet til deres Forebyggelse for saa vidt Besætningerne angaar.

Samme Aar forliste der i alle andre danske Farvande derimod ikkun 14 Skibe med 1643 Tons, hvoraf 4 med 575 Tons vare danske. Naar det erindres, at de danske Farvande henhøre til de mest befærdede internationale Søveje, turde deres fra anden Side omstridte Ufarlighed indenfor Skagen, allerede ved den foreliggende Statistik, i alt Fald for det nævnte To-Aar, have Krav paa at betragtes som ubestridelig, særligt sammenlignet med Strandings-Forholdene paa de engelske, nederlandske og tyske Nordsø-Kyststrækninger. Som det vil ses ere derhos Bjærgningsforetagenderne i de egentlige danske Farvande kun for en mindre Del mislykkede, nemlig for 13 pCt. af hele Antallet; idet de grundstødte Skibe i de øvrige Tilfælde hurtig og med ringe Skade ere blevne bragte flot, som oftest ved Hjælp af den velkendte «Elm. Z. Svitser's Bjærgnings-Entreprise», der, som det vil ses af Oversigten, i 1895 med heldigt Udfald har bjærget 12 danske og 26 fremmede af de deri nævnte strandede Skibe. Det samme var Tilfældet med 48 strandede Skibe af de i Oversigten for 1894 anførte; dog dette Aar med Undtagelse af 4, nemlig de under Nr. 9, 47, 114 og 172 opførte Strandinger, under hvilke det ikke lykkedes Entreprisen at bjærge Skibene.

For de i danske Farvande ifølge Tabel V i Aaret 1894 strandede 43 danske Skibe med 7547 Tons, ses der kun for 16 med 2453 Tons at være blevet afholdt Søforhør. Det samme ses at have været Tilfældet i 1895 for 17 med 2372 Tons af de i dette Aar strandede 39 danske Skibe med 9719 Tons. I 1894 er altsaa ikkun 37 pCt. af disse Strandings-Tilfælde blevne undersøgte ved Søforhør, og i 1895 44 pCt.

Da ethvert alvorligt Strandings-Tilfælde skal undersøges, maa disse Procent-Forhold, om end kun ad indirekte Vej, siges at have bekræftet den oven for udtalte Formening om Sejladsens og Strandingerens relative Ufarlighed, takket være Farvandenes almindelig anerkendte, ypperlige Afmærkning og Belysning.

Da en systematisk Ordning af Rapporteringen om Strandinger i danske Farvandene imidlertid hidtil ikke har fundet Sted, har den tidligere Strandings-Statistik ladet Beretninger om ikke Lidet tilbage at ønske. Heldigvis tør denne Mangel vistnok fremtidig forventes afhjulpen, navnlig efter at Justitsministeriet ved et Cirkulære af 28. December 1896

(Ministerialtidende for 1896, A, Nr. 262) til samtlige Amtmænd og Retsbetjente har paabudt, at de dem underordnede Strandfogder ved Udgangen af hvert Kvartal, gennem Politimestrene, skulle indsende til Indenrigsministeriet Beretning om de i vedkommende Distrikt indtrufne Strandinger. Disse Beretninger skulle derhos affattes efter et dertil indrettet Skema, udvisende hvilke de Oplysninger ere, der nødvendigvis maa findes i en Søulykke-Statistik efter Nutidens Fordringer. Denne Foranstaltning vil ventelig tillige bidrage væsentlig til, at den fra flere sagkyndige Sider paatalte hidtidige sene Udgivelse af Oversigterne (den foreliggende er dog udkommen 2 Maaneder tidligere end Oversigten af 1894 og 6 Maaneder tidligere end Oversigten af 1893) fremtidig ikke vil finde Sted; men vil kunne ske saa betimeligt, bl. A. fordi man maatte afvente Udgivelsen af den officielle Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed af Hensyn til den deri optagne Fortegnelse over de indtrufne Strandings-Tilfælde, hvilket altsaa ikke længere vil blive fornødent. En Slutnings-Bemærkning i den i Januar Maaned d. A. udkomne Beretning oplyser iøvrigt, at denne Fortegnelse fremtidig vil bortfalde.

Nationaliteten af de strandede Skibe. Tabel VI er ny; men tiltrænger dog næppe nogen særlig Omtale, idet den egentlig kun danner et Uddrag af Tabel V til Oplysning om de strandede Skibes Nationalitet. Formentlig giver den tillige, om end kun indirekte, et nogenlunde paalideligt Billede af i hvilket Forhold de forskellige Nationers Skibe f. T. befare de danske Farvande; nemlig efter Antal: for danske Skibe med 28,5 pCt., for engelske Skibe med 16,8 pCt., for norske Skibe med 16,1 pCt., for svenske Skibe med 14,8 pCt., for tyske Skibe med 13,1 pCt., for finske Skibe med 4,4 pCt. og for russiske Skibe med 2,9 pCt. Resten — 3,4 pCt. — udfyldes af hollandske, franske, spanske og italienske Skibe.

Skøndt maaske overflødig skal det dog ikke her forbigaa, at de ret talrige Grundstødninger, der have været af en saa ufarlig Beskaffenhed, at de paagældende Skibe ere komne flot ved egen Hjælp og have fortsat Rejsen, ikke i den foreliggende Statistik ere blevne tagne i Betragtning, saa meget mere som den Art Grundstødninger vel kun kunne betegnes som Søuheld, ikke som Søulykker.

A. S.