

STATISTISK OVERSIGT

OVER DE I

AARET 1896

FOE DANSKE SKIBE I DANSKE OG FREMMEDE EARVANDE
SAMT FOR FREMMEDE SKIBE I DANSKE FARVANDE

INDTRUFNE

SØULYKKER.



JANUAR, 1898.

KJØBENHAVN.

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

Den foreliggende statistiske Oversigt, der herved offentliggøres af Indenrigsministeriet i Henhold til § 12 i Lov af 12^{te} April 1892 om Oprettelse af Søretter 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.

BIBL. UNIV.
HAFNIENSIS

Indhold.

Afdeling I.

Alfabetisk Navne-Fortegnelse over samtlige i Oversigten optagne Skibe, samt maritim-statistiske Oplysninger — affattede paa Grundlag af her i Landet afholdte Søforhør eller efter forskellige officielle Indberetninger — om de for danske Skibe i Aaret 1896 stedfundne Søulykker m. m. af større Betydning (f. Ex. Forlis, Kollisioner, Kondemnation efter Søskade).

Afdeling II.

Maritim-statistiske Oplysninger — efter samme Kilder — om de for de øvrige i Oversigten optagne danske Skibe stedfundne Søulykker m. m. af mindre Betydning.

Afdeling III.

Maritim-statistiske Oplysninger — efter her i Landet aflagte Søforklaringer eller efter officielle Strandings-Beretninger — om de for de i Oversigten optagne fremmede Skibe i danske Farvande stedfundne Søulykker m. m. af større Betydning.

Afdeling IV.

Tabeller indeholdende statistiske Opgørelser for Aaret 1896 af:

- A. Antal og Art af de Søulykker eller Søskader, over hvilke Søforhør evt. Søforklaring) er afholdt.
- B. Antal og Art af de Søulykker eller Søskader, over hvilke Søforhør (evt. Søforklaring) ikke er afholdt.
- C. Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe indtrufne Søulykker.
- D. Antal og Brutto-Register-Tonnage, samt Værdier tabte ved Forlis af danske Skibe.
- E. Antal m. m. af Strandinger og Grundstødninger paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande.
- F. Antal m. m. af de i Tabel E angivne Strandinger og Grundstødninger efter Skibenes Nationalitet.
- G. Udtog af Tabellerne til Oversigterne for Tre-Aaret 1894—96.

Afdeling 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.	a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	
1.	A. a. A. Libanon (se Afdeling in).							
2.	a. Abba (se Afd. II).							
3.	a. Activ . b. Skruedamper. c. Randers. d. 416. e. 249.	a. Dumbarton. b. 1881. c. Jærn. d. Lloyd's Reg.	a. N. W. Storm b. Dampskibs-S. «Activ». c. 150000 ¹). d. 150000 i Kbhvn. Vraget solgt for c. 5600.	a. Pindebrænde. b. — c. — d. —	a. 21. b. 12. c. —	a. Pak-hoi. b. ⁶ / ₄ 96. c. Hai-kou.	a. Hai-nau (Hai-nan Strædet). b. ⁷ / ₄ . c. Grundstødning. Forlis. d. Taage.	Indb. dat. Det danske Konsulat i Hong-Kong d. ²¹ / ₅ 96. Søforhør i Randers d. ² / ₇ og ⁸ / ₇ 96. Efter paa Grund af Taage at have navigeret dels med «langsom» og dels med «mindsket» Fart i c. ⁷ / ₂ Time stoppedes A. og Lodskud paa ¹⁵ / ₂ Fv. Vand toges, hvorefter Rejsen fortsattes i c. 7m, da Land pludselig saas forude om St. B. Maskinen kastedes «fuld Kraft bak» og Roret lagdes haardt St. B., men strax efter grundstødte A. paa Stenbund og fik Hul i Bunden, saa at Maskinrum og Forlast hurtigt fyldtes. Besætningen forblev om Bord til d. ¹³ / ₄ , da den flyttedes ind paa Kysten i et Telt, hvorfra Udkig holdtes med A. Ladningen og en Del af Inventariet bjærgedes. D. ¹ / ₅ kondemneredes A. Om Aarsagen til Grundstødningen bemærkede Søretten: «at Strandingen formentlig kunde være undgaaet, hvis Skibets Fører havde brugt Loddet noget tidligere».
4.	a. Activ (se Afd. II).							
5.	a. Adolphe (se Afd. III).							
6.	a. Adolphine (se Afd. II).							
7.	a. Afiene (se Afd. III).							
8.	a. Agnete S. S. (se Afd. II).							
9.	a. Alexandra S. S. (se Afd. II).							
10.	a. Allianz . b. Brig. c. Nexø. d. 242. e. 222.	a. Haderslev. b. 1866. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. L. P. Olsen. b. P. Berg. c. 12000. d. i Bornholms Sø - Ass. - For- ening.	a. Kul. b. — c. — d. —	a. 8. b. — c. —	a. Boston (Engl.). b. — c. Nexø.	a. Ud for Vedbæk. b. d. ¹³ / ₁₀ og ¹⁴ / ₁₀ 96. c. Kollision. d. Ø. t. S. Østlig Storm.	Søforhør i København d. ²³ / ₁₀ , ³¹ / ₁₀ og ⁴ / ₁₁ 96. D. ¹³ / ₁₀ Kl. ⁴ / ₄ FM. paasejledes A., til Ankers med Ankerlanternen brændende klart, af Skonnerten Andrew Longmore af Banff, 143 Tons Brutto, Kapt. W. Angus. A. L., som lige var kommet let og ikke førte sine Sidelys, tørnede mod A.'s B. B.'s Side, der tog betydelig Skade. Saa snart Skibene kom klar af hinanden, opankredes A.L. tæt agten for A. D. 14. Kl. 4 EM. under tiltagende Storm knækkedes A.'s ene Kætting, alle Mand kaldtes op og der gjordes klar til at sætte Sejl. Kl. ⁴ / ₂ EM. sprængtes den anden Kætting, Stagsejlene og Brigsejlet hejstes og A. L. prajedes om at stikke Kætting, men kort efter drev A. om Bord i A. L. Begge Skibene led betydelig Skade og efter Kollisionen drev A., som bl. A. havde faaet sit Ror beskadiget, i Land. Besætningen bjærgede sig i Land i egen Baad forinden Grundstødningen. Først den næste Dag lykkedes det at komme omBord i A., hvorfra Mandskabets Tøj bjærgedes. Ved Assistance af Svitizers «B. E.», og efter at c. 700 Tdr. Kul dels vare lossede og dels vare kastede over Bord, bragtes A. d. 18. flot i læk Tilstand og bugseredes til København. Ved Besigtelse taxeredes A.'s samlede Skade til 12500 Kr. Ved Søforhøret oplystes, at A.'s Ankerkættinger ikke vare af saa svære Dimensioner, som de i Forhold til Skibets Tonnage burde have været. Aarsagen til samtlige Havarier fremgaar af det Ovenanførte.

1) Værdierne m. m. ere over Alt 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.	
11.	a. Alma . b. Skonnert. c. Lohals. d. 31. e. 25.	a. Harburg. b. 1857. c. Eg. d. —	a. } N. P. O. b. } Frandsen. c. —	a. Bomuldsfrø- kager og Byg. b. 873 Ctnr. c. — d. —	a. 2. b. — c. —	a. Kjøbenhavn. b. ²⁸ / ₁ 96. c. Sønderborg.	a. ² / ₃ Kml. NV. for Bøgestrøm- Tønden. b. ³⁰ / ₁ . c. Grundstød- ning. d. V.lig Storm.	Søforhør i Kjøbenhavn d. ⁵ / ₂ 96. Ved Indsejling d. ³⁰ / ₁ med 2rebet Sejl til Bøgestrømmen, hvis Anduvnings-Tønde var paa Plads, tørnede A. haardt mod en Sten eller et Vrag, blev læk og sank i Løbet af 3m. Besætningen bjærgede sig i Jollen og blev af en Lodsbaad fra Bøgestrømmen sat om Bord i Jagt «Theodor» af Marstal, til Ankers i Farvandet. D. ¹ / ₂ bjærgedes en Del Inventar ved Svitzers «B. E.» og d. ⁵ / ₂ en Del af Ladningen ind til Præstø. A. blev senere optaget og sat i Fart. Aarsagen til Grundstødningen maa formentlig ifølge Vidneforklaringerne tilskrives Forvexling af Prikkerne ved Indløbet til Bøgestrømmen.
12.	a. Amanda . b. Jagt. c. Odense. d. 32. e. 27.	a. Kiel. b. 1857. c. Eg. d. —	a. } N. P. L. b. } Nielsen. c. 3000. d. Øernes Søfors. Selskab.	a. Mursten. b. — c. — d. —	a. 2. b. — c. —	a. Landskrona. b. ²⁴ / ₈ 96 c. Kiel.	a. Raabymagle Strand (Møen). b. ³¹ / ₈ . c. Landsætning. Forlis. d. Østlig Storm.	Søforklaring i Stege d. ² / ₉ 96. D. ²⁷ / ₈ , efter at Stevns var passeret, begyndte A. at lække og da Vinden friskede stærkt i, returneredes til Kastrup, hvor Lækagen udbedredes. D. 31. fortsattes Rejsen Syd efter. Tiltagende østlig Kuling. Halvvejs mellem Møen og Falsterbo sprang A. læk, Kursen sattes efter Klintholm og Nød-Signal hejstes. Til Ankers ud for Klintholm blev A. ved Assistance af 1 Mand fra Land pumpet læns, hvorefter, da Havnen dersteds ikke turde anløbes, det forsøgtes at naa Grønsund ind. Efter c. ¹ / ₂ Times Sejlads for klosrebede Sejl steg Vandet dog saa rask i Lasten, at det blev nødvendigt at returnere til Klintholm, men forinden Havnen naaedes maatte A. for ikke at synke landsættes og blev senere Vrag. Besætningen bjærgede sig i Jollen ind til Land. Aarsagen til Landsætningen fremgaaer af det Ovenanførte.
13.	a. Amarant (se Afd. II).							
14.	a. Amelia (se Afd. III).							
15.	a. Anna (se Afd. II).							
16.	a. Anna (se Afd. II).							
17.	a. Anna (se Afd. II).							
18.	a. Anna (se Afd. III).							
19.	a. Anna Casper . b. Barksbib. c. Dragør. d. 646. e. 599.	a. Waldoboro'. b. 1859. c. Eg og Fyr. d. Ingen Klasse.	a. C. J. Jans. b. J. P. Schmidt. c. — d. —	a. Kul. b. 794 Tons. c. — d. —	a. — b. — c. —	a. Granton. b. ¹⁷ / ₁₀ 96. c. Kjøbenhavn.	a. Kjøbenhavns Inderred. b. ⁴ / ₁₁ . c. Grund stød- ning d. NNV.lig Storm.	Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹¹ / ₁₁ 96. D. ³ / ₁₁ opankredes A. C. efter Lodsens Anvisning paa Kjøbenhavns Inderred for B. B.'s Anker med 20 Fv. Kætting. D. 4. Kl. 1 FM. lod Styrmanden under Kapt. J.'s Fraværelse det St. B.'s Anker falde; men ved samtidig Stikning paa B. B.'s Kætting blev denne uklar om Spillet og knækkedes, og da kort efter ogsaa den anden Kætting sprængtes, drev A. C. paa Grund, efter først at have kollideret med Bolværket ved Refshale Øen. Kl. 11 ¹ / ₂ FM. kom Kapt. J. til Borde med en Svitzer's Bjærgningsdamper, som d. 5. bragte Skibet, der var læk, flot, efter at en Del af Ladningen var losset i Lægtene. A. C.'s Ankerkættinger havde været om Bord, da Skibet for 2 Aar siden gik ud af Klasse. Ifølge de afgangne Vidneforklaringer maa Aarsagen til Grundstødningen formentlig tilskrives Uheld ved Stikningen af Kættingerne i Forbindelse med haardt Vejr.
20.	a. Anna Elise (se Afd. III).							
21.	a. Anna Maria (se Afd. II).							
22.	a. Anna Mathilde (se Afd. III).							
23.	a. Anne . b. Galease. c. Marstal. d. 42. e. 35.	a. Faaborg. b. 1888. c. Eg. d. —	a. } C. F. Krull b. } Hansen. c. 8000. d. 8000 i Søfors. Selak. Marstal.	a. Granitsten. b. 75 Tons. c. — d. —	a. 2. b. — c. —	a. Åhus. b. ⁵ / ₈ 96. c. Stettin.	a. Klüss. b. ⁶ / ₈ . c. Kollision. Kondemnat. d. N. Laber.	Søforhør i Ærøskjøbing d. ¹⁶ / ₉ 96. Mellem Swinemünde og Stettin passeredes A. om St. B. af en modgaaende Damper, som strax efter om B. B. passerede en modgaaende Damper «Ulva» sf Leith. U. forsøgte at gaa foran om A. som, tæt ved Nordsiden af Løbet, holdende sin Kurs, imidlertid rantes midtskibs om St. B. og sank. Besætningen (2 Md.) bjærgedes af den med A. medgaaende Galease «Caroline» at Marstal og sattes derfra om Bord i U., som samme Dag landsatte den i Swinemünde. Galeasen optoges senere ved Foranstaltning af Regeringen og indbragtes til Stettin, hvor den blev kondemneret. Om Aarsagen til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse, formentlig fordi Søforklaring for U. mangler. Ifølge de afgangne Vidneforklaringer synes skylden for Sammenstødet at maatte tilskrives U., hvis Pligt det var at vige af Vejen.
24.	a. Annie S.S. (se Afd. III).							
25.	a. Anno (se Afd. III).							

1.	Skibets						Søulykkens	9.
	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. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejrforhold.	Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
26.	a. Aoline (se Afd. III)							
	a. Ardoxa S. S. (se Nr. 147).							
27.	a. Arendal (se Afd. III).							
28.	a. Argo (se Afd. II).							
29.	a. Arvio (se Afd. III).							
30.	a. Athi (se Afd. III).							
31.	a. Augusta S. S. (se Afd. II).							
32.	a. Aurora (se Afd. III).							
33.	a. Autocrat (se Afd. III).							
34.	a. Axel b. Galease. c. Ebeltoft. d. 32. e. 27.	a. Sverige. b. 1866. c. Fyr og Eg. d. —	a. } R. W. S. Jensen. b. } c. — d. —	a. Tømmer. b. 2872 Kubikfod. c. — d. —	a. 2. b. — c. —	a. Halmstad. b. ⁶ / ₃ 96. c. Aarhus.	a. Ud for Ebeltoft. b. ⁷ / ₃ . c. Grundstødning. d. NV. Storm.	Søforhør i Ebeltoft d. ¹⁰ / ₃ 96. Efter at have holdt gaaende om Natten i Læ af Helgenæs Østkyst, søgte A. om Morgenen d. ⁷ / ₃ til Ebeltoft Red og ankrede for begge Ankrene ud for Havnen. Op ad Dagen tiltog Stormen og A. gik i Drift. Den ene Kætting sprængtes, Lods-Signal hejstes; men uagtet Lodsens hurtig kom om Bord var det umuligt at lette og Kl. 6 KM. drev A. paa Grund og blev læk. D. ¹⁴ / ₃ brugtes A. ved Assistance af Svitzer's «B. E». flot og bugseredes til Aarhus. Aarsagen til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives de stormende Vejrforhold.
35.	a. Axel (se Afd. II).							
36.	a. Axelhuus b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 656. e. 404.	a. Renfrew. b. 1884. c. Jærn. d. —	a. C. F. Nielsen. b. Det for. Dampsk. Selsk., Kbhvn. c. — d. —	a. — b. — c. —	a. — b. — c. —	a. Bergen. b. ⁸ / ₁₀ 96. c. Aalesund.	a. Ringholmen (Bergen). b. ⁹ / ₁₀ . c. Grundstødning. d. Sydl. Storm.	Søforklaring i Bergen d. ¹² / ₁₀ 96. D. ⁸ / ₁₀ Kl.7 EM. opankredes A. med Lods om Bord paa Flakket Syd for Ringholmen indtil Vejret den følgende Morgen bedagede sig noget. Kl. 4 lettedes, men c. 10m senere grundstødte A. Et Varpanker, som klargjordes, kunde ikke udføres ved egen Hjælp, hvorfor Assistance hertil modtoges fra Land; men dette Anker kunde ikke holde og det samme var Tilfældet med Sværankret. Om Aftenen ankom fra Bergen 2 Bugserbaade, som d. ¹¹ / ₁₀ bragte A. flot. I Bergen, hvor A. kom paa Bedding, viste det sig, at 6 Plader i Bunden vare beskadigede. Aarsagen til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives Vanskeligheden ved i Morke og under uroligt Vejr at navigere i det paagældende Farvand.
	B.							
37.	a. Beautiful Star (se Afd. II).							
38.	a. Benthine (se Afd. II).							
39.	a. Bergenhuus b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 426. e. 245.	a. Kjøbenhavn. b. 1870. c. Jærn. d. —	a. J. Jørgensen. b. Det for. Dampsk. Selsk., Kbhvn. c. — d. —	a. Kreaturer og Stykgods. b. 94St. og 40Tons. c. — d. —	a. — b. — c. —	a. Horsens. b. ⁷ / ₃ 96. c. Hamburg (via «Kaiser Wilhelm» Kanalen).	a. Sprogø Øst-Rev. b. ⁷ / ₃ . c. Grundstødning. d. NV. lig Storm. Haard nordlig Strøm. Sigtbart.	Søforklaring i Korsør d. ²¹ / ₃ 96. Sørets-Dom i Kjøbenhavn d. ³⁰ / ₉ 96. Kl. 9 ¹ / ₄ EM., da Romsø Fyr passeredes i c. 1 Kml.'s Afstand, gik Kapt. J. ned i Bestiklukafet for at hvile sig, idet han beordrede 2den Styrmand N. at holde samme Kurs (misv. SSØ.) med Sprogø Fyr e. ³ / ₄ Streg om St. B., at lade ham vide, naar Halskov Lystønde saas, og at kalde paa ham, naar B. kom i Nærheden af Sprogø, senest om 1 Time. Omtr. Kl. 10, da Styrmanden, dog uden at pejle, skumlede, at B. var lidt for vestlig i Farvandet, satte han Kursen c. 1 ¹ / ₂ Streg østligere, indtil han e. 10m senere lidt om St. B. saa et Blinkfyrt, som han antog for Halskov Lystønde, mod hvilket han saa drejede ned styrende den oprindelige Kurs. Derpaa varskoede han Kapt. om Lystønden og den gjorde Kursforandring samt forespurgte, hvorledes Lystøndens Blink var. Efter at Kapt.J. havde undersøgt dette i Fyrbogen, kom han paa Broen, hvor han, da han af Styrmanden lod sig forevise Blinkfyret, udtalte, at det maatte være Halskov Lystønde. Faa Minutter efter stødte B. haardt, Maskinen stoppedes og kastedes «fuld Kraft bak», Ballast-tanken udpumpedes, men Skibet stod fast og blev læk. Kort efter Grundstødningen opdagede Kapt.J., at han havde forvexlet Omø Fyr med Halskov Lystønde, som han nu saa i Øst. D. 8. indbjærgedes Kreaturerne og senere Ladningen til Korsør og d. ²² / ₃ bragtes B. i stærkt beskadiget Stand flot af Svitzer's «B. E.». Paa dertil af Justitsministeriet given Foranledning tiltalte Kapt. J. og Styrmand N. henholdsvis efter Sølovens §293 og dens § 306 ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn. Ved Sammes Dom af 30. September 1896 bleve de Tiltalte, idet de af dem afgivne Forklaringer vare lagte til Grund for Paadømmelsen for hver især, fundne skyldige i en Skødesløshed og Forsømmelse i deres Tjeneste om Bord, som havde bidraget til at fremkalde den indtraadte Grundstødning. For Kaptajnens Vedkommende fremhævedes del særligt, at han havde begivet sig ned paa sin Vagt i længere Tid uden at forvise sig om, at Vejr- og Strømforholdene ikke da vare saadanne, al Uheld let kunde indtræffe, naar der ikke iagttoges tilstrækkelig Forsigtighed, og uden at forvise sig om, at den Mand, til hvem han overdrog Kommandoen, havde det fornødne Kendskab til Forholdene i saa Henseende, særligt til Fyrforholdene, hvad det viste sig, at han ikke havde, og hvad Kaptajnen iøvrigt heller ikke selv maatte antages at have haft i tilstrækkelig Grad. For Styrmandens Vedkommende fremhævedes det, at han havde overtaget Kommandoen alene i længere Tid uden da at have eller i rette Tid at skaffe sig den fornødne Kundskab for med Sikkerhed at kunne navigere Skibet i det paagældende, iøvrigt almindelig bekendte Farvand. Som Følge heraf var Kaptajnen anset efter Sølovens § 293 med en Bøde af 200 Kr., Styrmanden efter dens § 306 med en Bøde af 150 Kr., hvorimod der ikke fandtes at burde blive Spørgsmaal om overensstemmende med Sølovens § 296 at berøve dem Retten til i det hele at føre Skib eller gøre Tjeneste som Styrmand. Højesteret stadfæstede under 30. Juni 1897 den indankede Dom for Kapt. J.s Vedkommende, men nedsatte Bøden for Styrmand N. til 100 Kr., idet det iøvrigt under Henvisning til Sø- og Handelsrettedommens Præmisser udtaltes, at de Højesteret forelagte nye Oplysninger ikke kunde føre til et andet Resultat end det i Dommen antagne, men tildels bestyrkede dette.

1.	Skibets						Søulykkens	9.
	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. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejrforhold.	Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
26.	a. Aoline (se Afd. III)							
	a. Ardoxa S. S. (se Nr. 147).							
27.	a. Arendal (se Afd. III).							
28.	a. Argo (se Afd. II).							
29.	a. Arvio (se Afd. III).							
30.	a. Athi (se Afd. III).							
31.	a. Augusta S. S. (se Afd. II).							
32.	a. Aurora (se Afd. III).							
33.	a. Autocrat (se Afd. III).							
34.	a. Axel b. Galease. c. Ebeltoft. d. 32. e. 27.	a. Sverige. b. 1866. c. Fyr og Eg. d. —	a. } R. W. S. Jensen. b. } c. — d. —	a. Tømmer. b. 2872 Kubikfod. c. — d. —	a. 2. b. — c. —	a. Halmstad. b. ⁶ / ₃ 96. c. Aarhus.	a. Ud for Ebeltoft. b. ⁷ / ₃ . c. Grundstødning. d. NV. Storm.	Søforhør i Ebeltoft d. ¹⁰ / ₃ 96. Efter at have holdt gaaende om Natten i Læ af Helgenæs Østkyst, søgte A. om Morgenen d. ⁷ / ₃ til Ebeltoft Red og ankrede for begge Ankrene ud for Havnen. Op ad Dagen tiltog Stormen og A. gik i Drift. Den ene Kætting sprængtes, Lods-Signal hejstes; men uagtet Lodsens hurtig kom om Bord var det umuligt at lette og Kl. 6 KM. drev A. paa Grund og blev læk. D. ¹⁴ / ₃ brugtes A. ved Assistance af Svitzer's «B. E». flot og bugseredes til Aarhus. Aarsagen til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives de stormende Vejrforhold.
35.	a. Axel (se Afd. II).							
36.	a. Axelhuus b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 656. e. 404.	a. Renfrew. b. 1884. c. Jærn. d. —	a. C. F. Nielsen. b. Det for. Dampsk. Selsk., Kbhvn. c. — d. —	a. — b. — c. —	a. — b. — c. —	a. Bergen. b. ⁸ / ₁₀ 96. c. Aalesund.	a. Ringholmen (Bergen). b. ⁹ / ₁₀ . c. Grundstødning. d. Sydl. Storm.	Søforklaring i Bergen d. ¹² / ₁₀ 96. D. ⁸ / ₁₀ Kl.7 EM. opankredes A. med Lods om Bord paa Flakket Syd for Ringholmen indtil Vejret den følgende Morgen bedagede sig noget. Kl. 4 lettedes, men c. 10m senere grundstødte A. Et Varpanker, som klargjordes, kunde ikke udføres ved egen Hjælp, hvorfor Assistance hertil modtoges fra Land; men dette Anker kunde ikke holde og det samme var Tilfældet med Sværankret. Om Aftenen ankom fra Bergen 2 Bugserbaade, som d. ¹¹ / ₁₀ bragte A. flot. I Bergen, hvor A. kom paa Bedding, viste det sig, at 6 Plader i Bunden vare beskadigede. Aarsagen til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives Vanskeligheden ved i Morke og under uroligt Vejr at navigere i det paagældende Farvand.
	B.							
37.	a. Beautiful Star (se Afd. II).							
38.	a. Benthine (se Afd. II).							
39.	a. Bergenhuus b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 426. e. 245.	a. Kjøbenhavn. b. 1870. c. Jærn. d. —	a. J. Jørgensen. b. Det for. Dampsk. Selsk., Kbhvn. c. — d. —	a. Kreaturer og Stykgods. b. 94St. og 40Tons. c. — d. —	a. — b. — c. —	a. Horsens. b. ⁷ / ₃ 96. c. Hamburg (via «Kaiser Wilhelm» Kanalen).	a. Sprogø Øst-Rev. b. ⁷ / ₃ . c. Grundstødning. d. NV. lig Storm. Haard nordlig Strøm. Sigtbart.	Søforklaring i Korsør d. ²¹ / ₃ 96. Sørets-Dom i Kjøbenhavn d. ³⁰ / ₉ 96. Kl. 9 ¹ / ₄ EM., da Romsø Fyr passeredes i c. 1 Kml.'s Afstand, gik Kapt. J. ned i Bestiklukafet for at hvile sig, idet han beordrede 2den Styrmand N. at holde samme Kurs (misv. SSØ.) med Sprogø Fyr e. ³ / ₄ Streg om St. B., at lade ham vide, naar Halskov Lystønde saas, og at kalde paa ham, naar B. kom i Nærheden af Sprogø, senest om 1 Time. Omtr. Kl. 10, da Styrmanden, dog uden at pejle, skumlede, at B. var lidt for vestlig i Farvandet, satte han Kursen c. 1 ¹ / ₂ Streg østligere, indtil han e. 10m senere lidt om St. B. saa et Blinkfyrt, som han antog for Halskov Lystønde, mod hvilket han saa drejede ned styrende den oprindelige Kurs. Derpaa varskoede han Kapt. om Lystønden og den gjorde Kursforandring samt forespurgte, hvorledes Lystøndens Blink var. Efter at Kapt.J. havde undersøgt dette i Fyrbogen, kom han paa Broen, hvor han, da han af Styrmanden lod sig forevise Blinkfyret, udtalte, at det maatte være Halskov Lystønde. Faa Minutter efter stødte B. haardt, Maskinen stoppedes og kastedes «fuld Kraft bak», Ballast-tanken udpumpedes, men Skibet stod fast og blev læk. Kort efter Grundstødningen opdagede Kapt.J., at han havde forvexlet Omø Fyr med Halskov Lystønde, som han nu saa i Øst. D. 8. indbjærgedes Kreaturerne og senere Ladningen til Korsør og d. ²² / ₃ bragtes B. i stærkt beskadiget Stand flot af Svitzer's «B. E.». Paa dertil af Justitsministeriet given Foranledning tiltalte Kapt. J. og Styrmand N. henholdsvis efter Sølovens §293 og dens § 306 ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn. Ved Sammes Dom af 30. September 1896 bleve de Tiltalte, idet de af dem afgivne Forklaringer vare lagte til Grund for Paadømmelsen for hver især, fundne skyldige i en Skødesløshed og Forsømmelse i deres Tjeneste om Bord, som havde bidraget til at fremkalde den indtraadte Grundstødning. For Kaptajnens Vedkommende fremhævedes del særligt, at han havde begivet sig ned paa sin Vagt i længere Tid uden at forvise sig om, at Vejr- og Strømforholdene ikke da vare saadanne, al Uheld let kunde indtræffe, naar der ikke iagttoges tilstrækkelig Forsigtighed, og uden at forvise sig om, at den Mand, til hvem han overdrog Kommandoen, havde det fornødne Kendskab til Forholdene i saa Henseende, særligt til Fyrforholdene, hvad det viste sig, at han ikke havde, og hvad Kaptajnen iøvrigt heller ikke selv maatte antages at have haft i tilstrækkelig Grad. For Styrmandens Vedkommende fremhævedes det, at han havde overtaget Kommandoen alene i længere Tid uden da at have eller i rette Tid at skaffe sig den fornødne Kundskab for med Sikkerhed at kunne navigere Skibet i det paagældende, iøvrigt almindelig bekendte Farvand. Som Følge heraf var Kaptajnen anset efter Sølovens § 293 med en Bøde af 200 Kr., Styrmanden efter dens § 306 med en Bøde af 150 Kr., hvorimod der ikke fandtes at burde blive Spørgsmaal om overensstemmende med Sølovens § 296 at berøve dem Retten til i det hele at føre Skib eller gøre Tjeneste som Styrmand. Højesteret stadfæstede under 30. Juni 1897 den indankede Dom for Kapt. J.s Vedkommende, men nedsatte Bøden for Styrmand N. til 100 Kr., idet det iøvrigt under Henvisning til Sø- og Handelsrettedommens Præmisser udtaltes, at de Højesteret forelagte nye Oplysninger ikke kunde føre til et andet Resultat end det i Dommen antagne, men tildels bestyrkede dette.

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.	
61.	D. a. Da-Capo (se Afd. III).							
62.	a. Dagmar & Elisabeth (se Afd. II).							
63.	a. Dagny (se Afd. III).							
64.	a. Dan S. S. (se Afd. II).							
65.	a. Daniel. b. Jagt. c. Rønne. d. 47. e. 40.	a. Arnis. b. 1839. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. J. Bertelsen. b. J. Hintze. c. 3000. d. 2400 i Bornholms Sø-Ass.-Forening.	a. Stykgods. b. ca. 60 Tons. c. — d. —	a. 3. b. — c. 3.	a. Kjøbenhavn. b. ¹² / ₁₁ 96. c. Rønne.	a. Falsterbo Rev. b. Formentlig Natten mellem ¹³ / ₁₁ og ¹⁴ / ₁₁ . c. Bortebleven. d. —	Anmeldelse fra Rederen dat. Rønne d. ⁴ / ₁₂ 96. Aarsagen til Forliset ubekendt. Navnebrædt og Vragstykker fandtes inddrevne ved Falsterbo. Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.
66.	a. Danmark. b. Skonnert. c. Nykjøbing (F.). d. 130. e. 117.	a. Nakskov. b. 1874. c. Eg. d. Registre V.	a. G. Nielsen. b. N. N. Nielsen. c. 15000. d. 15000 i den kjøbenb. Sø-Ass.-Forening.	a. Ballast. b. — c. — d. —	a. 6. b. — c. —	a. Kolding. b. ²⁹ / ₅ 96. c. Archangel.	a. Ingø (Finmark.). b. ¹⁸ / ₆ . c. Grundstødning. Forlis. d. VSV. Laber. Taage. Dønning af NV.	Anmeldelse fra Rederen dat. Nykjøbing (F.) d. ¹⁵ / ₈ 96. Aarsagen til Forliset angives at være stærk Taage og Strømsætning. Besætningen reddede sig i Skibets Baad. Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.
67.	a. Danmark (se Afd. II).							
68.	a. Dawdon S.S. (se Afd. III).							
69.	a. De 9 Sødske (se Afd. II).							
70.	a. De to Sødske (se Afd. II).							
71.	a. Die Krone (se Afd. III).							
72.	a. Dina Maria (se Afd. II).							
73.	a. Dunstanborough S.S. (se Afd. III).							
74.	a. Duo (se Afd. III).							
75.	a. Düsseldorf (se Afd. III).							
76.	E. a. Edil. b. Jagt. c. Bandholm. d. 43. e. 33. a. Marie. b. Galease. c. Nykjøbing. d. 37. e. 29.	a. Ob. i Svendborg. b. 1894. c. Eg. d. — a. Nykjøbing F. b. 1892. c. Eg. d. —	a. } J. P. Ras- b. } mussen. c. } — d. } — a. } R. Jørgensen. b. } — c. } — d. } —	a. Mursten. b. — c. — d. — a. Kalksten. b. — c. — d. —	a. 3. b. — c. — a. 2. b. — c. —	a. Ekensund. b. ¹⁰ / ₄ 96. c. Kjøbenhavn. a. Faxe. b. ¹² / ₄ 96. c. Bandholm.	a. Mellem Kallehave og Nyord. b. ¹² / ₄ . c. Kollision. d. V.lig. Byget. a. — b. — c. — d. —	Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁸ / ₄ 96. Kl. 11 FM. i det smalle Farvand mellem «Kniggerne» mødtes <i>E.</i> , rumskøds med Vinden B. B. ind, med «Marie», bidevind med Vinden St. B. ind. Om Bord i <i>E.</i> , hvis Pligt det var at vige af Vejen, lagdes Roret op og Nokken paa Storsejlet nedfiredes; men paa Grund af meget lidt Vand under Kølen lystrede Jagten kun langsomt Roret og da <i>M.</i> holdt sin Kurs indtraf Kollision, hvorved <i>E.</i> 's Spryd og Jagerbom mistedes m. m. Søforklaring i Stege d. ¹⁴ / ₄ 96. Efter at have afsat Lods ved Nyord styredes <i>M.</i> bidevind til Luvart i Farvandet op efter Kallehave. Mellem 11 og 12 FM. kolliderede <i>M.</i> med <i>E.</i> , som laa rumskøds med Vinden B. B. ind. Ved Kollisionen ramtes <i>M.</i> om B. B., hvorved Skanddækket knustes, flere Støtter og Mesanmasten brækkedes m. m. <i>M.</i> , som havde holdt sin Kurs til Kollisionen skete, opankredes i Farvandet og blev den følgende Dag bugseret til Stege for at repareres. Af en af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn i December 1896 afgiven Dom i Anledning af fornævnte Kollision gives der her følgende Uddrag: «Efter hvad der foreligger, findes der nu ikke at kunne lægges Galeasen «Marie» noget som helst til Last i Anledning af Sammenstødet, da dette Skib efter § 14 i Anordning om Søvejsreglerne netop skulde holde sin Kurs og ikke gaa af Vejen, og Forholdene i de sidste Øjeblikke før Sammenstødet heller ikke findes at kunne gøre en Afvigelse derfra tilraadelig. Derimod findes «Edil» ikke at kunne undgaa at bære Ansvar for Sammenstødet og for den derved «Marie» tilføjede Skade. Selv om der nemlig gaas ud fra, at «Edil» virkelig et Øjeblik før Sammenstødet har taget Grunden, hvad der i saa Fald dog er sket vestlig i Farvandet og derved har tabt Styret, og selv om der aldeles ingen Vægt lægges paa, at «Edil» ikke har forsøgt at hjælpe paa sin Manøvre ved at fire Bomskødet af, findes Sammenstødet dog at maatte tilskrives «Edil», uden at det derfor bliver fornødent at komme nærmere ind paa den af «Edils» Besætning, som omtalt under Søforklaringen, udtalte fejlagtige Forestilling om, at «Marie» skulde være pligtig at falde af for at gaa «agten om» «Edil». Den af Sagsøgeren nedlagte Paastand paa 909 Kr. 70 Øre vil være at tage til Følge, foruden at Indstævnte dømtes til at betale 80 Kr. i Sagsomkostninger.

1.	Skibets						Søulykkens	9
	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. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	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.
77.	a. Eliber (se Afd. III).							
78.	a. Elida (se Afd. II).							
79.	a. Elisabeth. b. 3mast. Skonnert. c. Aalborg. d. 322. e. 297.	a. Sunderland. b. 1875. c. Eg. d. —	a. H. C. Jensen. b. Chr. Simoni. c. 18500. d. 3000 hos de private Ass., Kbhvn.	a. Kul. b. 470 Tons. c. 2500. d. 2700.	a. 8. b. 2. c. —	a. Burnt Island. b. ¹⁵ / ₉ 96. c. Aalborg.	a. Kattegat (N. for Trindelen). b. ¹⁸ / ₉ . c. Kollision. Forlis. d. Sydl. Frisk. Regnbygger-Sigtbart.	Søforhør i Frederikshavn d. ¹⁹ / ₉ 96. Kl. 3½ FM. paa Styrmandens Vagt saas om B. B. fra <i>E.</i> , som laa bidevind med Vinden B. B. ind, SV. over, Toplyset og det grønne Sidelys fra en Damper, der styrede NV. efter, og som viste sig at være «Well Park» af Greenock, 860 Tons Brutto, Kapt. J. P. Putt, fra Windau til Ardrossan. <i>E.</i> , hvis Sidelys brændte klart, holdt sin Kurs og da Kollision c. 15m senere syntes uundgaelig, præjedes <i>W. P.</i> samtidig med at alle Mand i <i>E.</i> kaldtes op. I Damperen blev kommanderet «Styrbords Ror»; men strax efter ramtes <i>E.</i> om B. B. ved Fokkemasten og sank kort efter. Alle i <i>E.</i> værende Personer sprang om Bord i Damperen, hvorfra de senere landsattes i Frederikshavn. Søretten afgiver ingen Udtalelse om Aarsagen til Kollisionen, formentlig fordi Søforklaring for <i>W. P.</i> mangler. Ifølge de afgivne Vidneforklaringer synes <i>E.</i> at være uden Skyld i Kollisionen.
80.	a. Elisabeth (se Afd. III).							
81.	a. Ella. b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 389. e. 240.	a. Helsingør. b. 1890. c. Staal. d. Registre V.	a. C. F. Hansen. b. Dampsk.-Selsk. «Østersøen». c. — d. —	a. Ballast. b. — c. — d. —	a. 12. b. — c. —	a. Stettin. b. ¹⁵ / ₉ 96. c. Wick.	a. Oder-Floden (ud for Grabow). b. ¹⁵ / ₉ . c. Kollision. d. SV. Laber.	Søforhør i Helsingør d. ²¹ / ₉ 96. Kl. 11½ FM. under Udgaende fra Stettin med Lods om Bord saas fra <i>E.</i> , som gik med langsom Fart, en modgaaende Damper — «Wally» af London, 2053 Tons Brutto — med Assistance af Bugserdamper kommende rundt en Pynt i Farvandet. I Nærheden af <i>E.</i> gav <i>W.</i> , som holdt den vestlige Side af Løbet, 3 Damppe-Toner. <i>E.</i> 's Ror lagdes B. B.; idet 1 Damppe-Tone afgaves, hvorefter Lodsens trods Kapt.'s Advarsel beordrede Maskinen «fuld Kraft frem». Da <i>W.</i> formentlig tog Grunden og derfor ikke kunde styres samtidig med, at den trods Bakning og Slæbning af Bugserdamperen gled rask frem mod den østlige Side af Løbet, kastedes <i>E.</i> 's Maskine «fuld Kraft bak»; men strax efter ramtes <i>E.</i> om B. B. paa Bakken af <i>W.</i> 's Stævn og fik betydelig Skade. Efter at Skibene vare komne klar af hinanden, retournerede <i>E.</i> til Stettin, hvorfra Rejsen d. ¹⁶ / ₉ fortsattes, efter at Besigtelse dersteds var afholdt. Om Aarsagen til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse; formentlig fordi Søforklaring fra <i>W.</i> ikke er aflagt. Ifølge de afgivne Vidneforklaringer synes Kollisionen at skyldes dels, at <i>W.</i> ikke vilde styre og dels, at <i>E.</i> 's Fart var saa stor, at Skibet ikke kunde stoppes i rette Tid.
82.	a. Ella (se Afd. II).							
83.	a. Ellen (se Afd. II).							
84.	a. Emanuel. b. Kuf. c. Ommel. d. 42. e. 39.	a. Hannover. b. 1859. c. Eg. d. —	a. } b. } M. H. Stærke. c. 3900. d. Øernes gens. Sø-Fors.-Selsk. paa Bogø.	a. Mursten. b. 35000 Stk. c. — d. —	a. 2. b. — c. —	a. Ekensund. b. ³¹ / ₇ 96. c. Kjøbenhavn.	a. Ud for Kjøge Bugt. b. ¹³ / ₈ . c. Sprunget læk. Forlis. d. SV.lig. Laber.	Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁷ / ₈ 96. Ved MD. ud for Stevns fandtes 12" Vand i Lasten og Pumpen sattes i Gang; men da Vinden efter nogle Timers Forløb flovede af og Vandet steg i Lasten, toges <i>E.</i> paa Siæb af Galease «Christine» af Ekensund. Besætningen fortsatte Pumpningen; men Kl. 9½ EM. maatte Fartøjet, som kort efter sank, forlades. Aarsagen fremgaa af det Ovenanførte.
85.	a. Emil (se Afd. III).							
86.	a. Emilie Franziska (se Afd. II).							
87.	a. Emilie Marie (se Afd. IT).							
88.	a. Emma. b. Skonnertbrig. c. Rudkjøbing. d. 193. e. 172.	a. Eckerna Varf. b. 1875. c. Fyr og Eg. d. Registre V.	a. C. J. Jørgensen. b. C. V. Elling. c. — d. Den Kjøbh. Sø-Ass.-Foren.	a. Byg. b. — c. — d. —	a. 6 b. — c. —	a. Gjedsers. b. ¹ / ₁₁ 96. c. England.	a. Rødsand. b. ¹ / ₁₁ . c. Grundstødning. d. ØNØ. Laber. Klart. Haard østlig Strøm.	Søforhør i Rudkjøbing d. ¹¹ / ₁₁ og ¹ / ₁₂ 96. Søforhør i Nykjøbing (F.) d. ²⁰ / ₁₁ 96. Kl. 11 FM. med Lodsom Bord grundstødte <i>E.</i> ved Kløkketønden paa Rødsand og da det ikke ved egen Hjælp lykkedes at komme flot, rekvireredes Assistance af Svitser's «B. E.». Under tiltagende Kuling med nogen Sø drev <i>E.</i> længere ind paa Grunden og blev læk. D. ² / ₁₁ ankom Bjærgningsdamperen, som den følgende Dag, efter at en Del af Ladningen var losset i Lægtene, bragte <i>E.</i> flot og derefter ind til Gjedsers Havn for at undersøges af Dykker. D. ⁵ / ₁₁ under Bugsering fra Gjedsers til Rudkjøbing stødte <i>E.</i> et Par Gange tværs ud for Gjedsers Pynt. Sørettens søkyndige Medlemmer erklærede: «at Aarsagen til Grundstødningen efter det Oplyste maa være Mangel paa Agtpaaivenhed fra Lodsens Side». Anm. Lods A. J. Børgesen af Gjedsers modtog af Overlodseriet en Irettesættelse for ikke at have taget tilstrækkeligt Hensyn til, at Strømmen var haard tværs paa Kursen.
89.	a. Emma (se Afd. III).							
90.	a. En avant (se Afd. II).							
91.	a. England S. S. (se Afd. 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. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	
92.	a. Erna . b. Jagt. c. Nysted. d. 30. e. 26.	a. Kongsbak. b. 1851. c. Eg og Fyr. d. —	a. } L. R. B. Møller. b. } c. 2600. d. Uassureret.	a. Kul. b. 1100 Centner. c. — d. Assureret.	a. 2. b. — c. —	a. Kjøbenhavn. b. ² / ₁₀ 96. c. Nysted.	a. Rødsand. b. ²⁹ / ₁₀ . c. Forlis. d. Østlig Storm.	Søforklaring i Nysted d. ³¹ / ₁₀ 96. C. 1 Mil SØ. for Gjedser Fyr under Forcering af Sejlads, for ikke at drive i Land, brækkedes Masten og omtrent 1 Time efter, da kun Stagfok og svigtet Storsejl førtes, gik Masten over Bord. Nød-Signal hejstes og Jagten drev Vest over, overskyldet af Søerne, som sønderslog Kappe og Skylight, medens Besætningen kun med Vanskelighed kunde holde sig paa Dækket. Kl. 11 FM. observeredes <i>E.</i> fra Krydsfartøj Nr. 20, Krydstoldassistent Aasberg, som snarest muligt for 3rebede Sejl stod ud fra Gjedser Havn ned efter <i>E.</i> og, under Brug af Olie til at dæmpe Søen med, manøvrerede sin Jolle, bemanded med Krydsbetjent Lybecker, 1 Matros og 1 Dreng, i Læ af den synkende Jagt, hvorved Besætningen (2 Md.) med Besvær bjærgedes og samme Dag landsattes i Nysted. <i>E.</i> drev senere ind paa Rødsand og blev Vrag. Om Aarsagen til Forliset udtaler Sørettens søkyndige Medlemmer: «at det den 29. ds. kulede haardt og var regnfuldt, og at Ulykken maa antages at være sket derved, at Møller for at klare sig fra Landet har ført mere Sejl, end han ellers vilde have gjort».
93.	a. Excelsior . b. Barkskib. c. Helsingør. d. 480. e. 440.	a. Sunderland. b. 1856. c. Eg og Fyr. d. —	a. R. W. Christensen. b. N. Clausen. c. 17000. d. Uassureret.	a. Ballast. b. 160 Tons. c. — d. —	a. 10. b. — c. —	a. Kjøbenhavn. b. ¹² / ₁₀ 96. c. Hernøsand.	a. Østersøen (ud for Ystad). b. ¹³ / ₁₀ . c. Kollision. d. Østlig. Frisk. Sigtbart.	Søforhør i Helsingør d. ¹⁵ / ₁₀ 96. Kl. 11 EM. paa Styrmandens Vagt saas om St. B. fra <i>E.</i> , som, med sine Sidelys brændende klart, laa NNØ. over, det hvide Toplys og det røde Sidelys fra en Damper, som senere viste sig at være «Orsino» af London, 2048 Tons Brutto, Kapt. O. Evans, fra Luleå til Rotterdam. Omtr. 20m senere rantes <i>E.</i> , der stadig holdt sin Kurs, om St. B. agten for Fokkemasten af <i>O.</i> 's Stævn og sank kort efter. <i>E.</i> 's Besætning bjærgede sig om Bord i <i>O.</i> , som ingen Skade tog, og blev derfra landsat i Helsingør. Ifølge de afgivne Vidneforklaringer maa Aarsagen til Kollisionen formentlig skyldes, at <i>O.</i> ikke overholdt Søvejs-Reglernes § 17 (nu Art. 20).
94.	F. a. F. C. Andersen S. S. (se Afd. II).							
95.	a. Fairfield (se Afd. III).							
96.	a. Fairfield (se Afd. III).							
97.	a. Familiens Haab . b. Evert-Galease. c. Aalborg. d. 38. e. 31.	a. Haseldorf. b. 1858. c. Eg. d. —	a. } H. P. Maikjær. b. } c. — d. Uassureret.	a. Klude og gl. Jærn. b. — c. — d. Assureret.	a. 2. b. 1. c. —	a. Aalborg. b. ²⁴ / ₁ 96. c. Kjøbenhavn.	a. S. for Grenaa Havn. b. ²⁹ / ₁₀ . c. Stranding. d. ØNØ.lig. Storm. Regntykning.	Søforklaring i Grenaa d. ³¹ / ₁₀ 96. Efter forgæves at have forsøgt at komme i Læ under Hesselø, sattes Kursen til Luvart af Fornæs, for at søge Udbyhøj; men da Landkending opnaaedes var <i>F.H.</i> i Læ af Sømærket paa «Naveren». I den Formening, at Indsejlingen til Grenaa Havn vendte mod Syd og da Landet ikke kunde klares, styredes nu <i>F.H.</i> for en Klyver ind mod Kysten for at søge Havnen. Paa Landgrunden tabtes Styreevnen og begge Ankrene bleve satte i Bund; men Kættingerne sprængtes snart, hvorefter Skibet drev i Land og senere fyldtes med Vand. Besætningen bjærgedes ved Redningsbaad. fra Grenaa. Skibet blev d. ⁵ / ₁₁ bragt flot af Svitzer's B. E., og i beskadiget Stand indslæbt i Grenaa Havn. Om Aarsagen til Strandingen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men efter de foreliggende Vidneforklaringer maa denne formentlig tilskrives haardt og usigtbart Vejr i Forbindelse med Ukendskab til Grenaa Havn.
98.	a. Fernbrook S. S. (se Afd. III).							
99.	a. Flora . b. Skonnertbrig. c. Aalborg. d. 338. e. 311.	a. East Haven. b. 1862. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. L. D. Larsen. b. Chr. Simoni. c. 20000. d. 10000 hos «De private Ass.» i Kbhvn.	a. Fyrrestaver. b. 137 Stdr. c. 12000. d. —	a. 9. b. — c. —	a. Kotka. b. ²⁷ / ₉ 96. c. London.	a. 10 Kml. fra Texel. b. ²⁸ / ₁₀ . c. Sprunget læk. Kondemnat. d. VSV. Storm. Høj Sø. Regntyknings.	Søforklaring i Helder d. ³ / ₁₁ 96. Søforhør dat. Læsø Birk d. ¹⁹ / ₅ 97. Efter en lang og stormfuld Rejse sprang Skibet læk og løb trods Pumpning fuld af Vand, mistede Styreevnen og laa med Dækket i Vandet, Da Søen brød over Dækket, forlodes Skibet af Besætningen, som optoges af Rednings-Damperen «Hercules» og landsattes i Nieuwediep. Vraget blev senere fundet, indbugseret til Øen Vlieland og solgtes i Harlingen ved Aktion for c. 3300 Kr. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
100.	a. Forsøget (se Afd. II).							
101.	a. Franziska . b. Galease. c. Marstal. d. 111. e. 98.	a. Kiel. b. 1871. c. Eg. d. Registre V.	a. } H. C. Johansen. b. } c. — d. 9500 i Sø- Ass.-Foren. «Ærø».	a. Tjære. b. 1000 Tdr. Deraf 120 Bom Dæks last. c. 12000. d. —	a. 5. b. — c. —	a. Skellefteå. b. ³⁰ / ₈ 96. c. Antwerpen.	a. Nordsøen. b. ²⁴ / ₉ . c. Sprunget læk. Forlis. d. NV. Storm. Høj Sø.	Søforklaring i Plymouth d. ²⁹ / ₉ 96. Søforhør i Ærøskjøbing d. ¹³ / ₁₁ 96. D. ²³ / ₉ om Aftenen under tiltagende Storm krængede <i>F.</i> for Takkel og Tov haardt over, hvorved Dækslasten gik los og Søen brød over Skibet, som efterhaanden i Løbet af Natten trods uafbrudt Pumpning trak saa meget Vand, at det maatte forlades. D. ²⁴ / ₉ om Morgenen hejstes Nød-Signal og snart efter holdt S S Talis af Getle, 896 Tons Brutto, Kapt L. P. Knafve, ned mod <i>F.</i> , hvis Besætning efter store Anstrængelser bjærgede sig i egen Baad om Bord i <i>T.</i> , hvorfra den senere landsattes i Plymouth. D. ²⁵ / ₉ saas <i>F.</i> synkende, med Nød-Signalet vajende, fra S.S. Carl Hecksher af Kjøbenhavn, som forinden havde gjort forgæves Forsøg paa at bjærge Skibet. Aarsagen til Forliset var: Haardt Vejr. «Maritime Deposition» dat. London d. ⁴ / ₄ 96. Søforhør i Svendborg d. ²⁵ / ₂ 97. Kl. 11 ¹ / ₂ FM. med bekendt Mand om Bord til Assistance blev <i>F.</i> omtrent midt i Farvandet lagt bak over B.B. for at tage Karantæne-Opsyn om Bord. Medens dette skete fortes Skibet af Strømmen Syd over og i Nærheden af Bark Queen of the Bay af Mandal, som laa fartøjet i en Bøje. I <i>F.</i> blev der brast fuldt og Roret lagdes op for at passere Syd om Barken men Manøvreren mislykkedes som Følge af for ringe Fart og stærk Strøm. <i>F.</i> , som tørnede mod Barkens Spryd, ødelagde dette og fik selv en Del Skade paa det Opstaende. Ved Hjælp af en Bugserdamper kom <i>F.</i> klar og bugseredes til Greenhithe for Losning og Reparation. Havariet paa Barken erstattedes af <i>F.</i> 's Rederi med o. 830 Kr. Udgiften ved Reparationen af <i>F.</i> androg c. 1800 Kr.
102.	a. Freir . b. Skonnertbrig. c. Svendborg. d. 166. e. 148.	a. Svendborg. b. 1874. c. Eg. d. Registre V.	a. C. L. Christensen. b. A. N. Svennevig. c. — d. —	a. Staver. b. 220 Tons. c. — d. —	a. 7. b. — c. —	a. Frederiksstad. b. ²⁸ / ₃ 96. c. London.	a. Ud for Gravesend. b. ² / ₄ . c. Kollision. d. Nordl. Ustadi. Haard Strøm.	

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.	
103.	a. Frejr S. S. (se Afd. II).							
104.	a. Friede (se Afd. II).							
105.	a. Frithiof (se Afd. III).							
106.	G. a. Garthdee S. S. (se Afd. III).							
107.	a. Georg S. S. (se Afd. III).							
108.	a. George Washington (se Afd. III).							
109.	a. Gerda (se Afd. III).							
110.	a. Golfer S. S. (se Afd. III).							
111.	a. Gorm. b. Skonnertribrig. c. Marstal. d. 122. e. 115.	a. Rendsburg. b. 1866. c. Eg. d. —	a. J. C. Svane. b. N. Petersen. c. 10500. d. 10500 i Sø-Ass.-Foren. «Ærø».	a. Fosfat. b. 190 Tons. c. — d. —	a. 6. b. — c. —	a. Antwerpen. b. $\frac{3}{12}$ 96. c. Aarhus.	a. Vangsaas Strand (Jyllands V.). b. $\frac{22}{12}$. c. Landsætning. Forlis. d. Ø. lig. Snestorm.	Søforklaring i Thisted d. $\frac{28}{12}$ 96. Efter at <i>G.</i> var sprunget læk i Søen maatte Pumperne fra d. $\frac{20}{12}$ uafbrudt holdes i Gang og, da Vejret efterhaanden blev stormende besluttedes det, efter afholdt Skibsraad, for ikke at drive Vester over og synke i aaben Sø, at søge Landsætning paa Jyllands Vestkyst. D. 22. Kl. 1 FM. sejledes <i>G.</i> ind paa Kysten og blev Vrag. Besætningen reddede sig i Land i Storbaaden. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
112.	a. Gottorp S. S. (se Afd. III).							
113.	a. Grana. b. Skonnert. c. Akureyri. d. 95. e. 88.	a. Dunkerque. b. 1860. c. Eg. d. Registre V.	a. L. Petersen. b. F. Gunnarsson. c. 10000. d. 8500.	a. Fisk. b. — c. 24000. d. 24000.	a. 6. b. — c. —	a. Seydisfjord. b. $\frac{11}{10}$ 96. c. Liverpool.	a. Lewis (Hebriderne). b. $\frac{21}{10}$. c. Landsætning. Forlis. d. Storm. Høj Sø.	Søforhør i København d. $\frac{9}{12}$ 96 og $\frac{8}{1}$ 97. D. $\frac{17}{10}$ tog <i>G.</i> , som med Bølgedæmpere ude laa underdrejet i orkanagtig Storm med Snebyger, 2 Braadsøer over, hvorved Klyverbommen mistedes, Sprydet knækkedes, det Opstaaende sønderlages, begge Baade skylledes over Bord, Kahvt og Lukaf fyldtes med Vand, St. B.'s Anker sloges løs og maatte frastikkes med 30 Fv. Kætting, 2 Sejl sønderblæstes og Lasten forskød sig, saa Skibet fik stærk Slagside. Efter afholdt Skibsraad besluttedes det at søge Landsætning paa Hebriderne. D. $\frac{19}{10}$ bedagedes Vejret noget, Kursen sattes Syd over og d. 21. saas Land. Nød-Signal hejstes og Skibet landsattes Kl. 4 EM. paa Vestkysten af Lewis i Nærheden at Stornoway. Ved Hjælp af en Line, som paa en Bom drev ind paa Kysten, haledes en Trosse i Land og fastgjordes til en Klippe at en lille Dreng, assisteret af sin Moder og Søstre, som ved denne Lejlighed udviste megen Energi og Resolutieth. Ved Hjælp af Trossen bjærgedes Besætningen i Land samme Aften Kl. 9, hvorefter den optoges og behandledes paa bedste Maade af nævnte Familie, hvis Navn var Mackay. En Del af Lasten og noget Inventar bjærgedes senere i Land. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte. Ann. Ifølge en Meddelelse i «Berlingske Tidende» af 27. Marts 1897 er der af den danske Regering blevet tilstillet Mrs. Donald Mackay, som Anerkendelsesbevis, en Erindringsgave bestaaende i et Uhr med Inskription.
114.	a. Grip S. S. (se Afd. III).							
115.	a. Gunhilde. b. Barkskib. c. Skive. d. 564. e. 533.	a. Rotterdam. b. 1856. c. Eg og Teak. d. Ingen Klasse.	a. } C. L. Thorup. b. } c. 14000. d. Uassureret.	a. Ballast. b. 250 Tons. c. —	a. 10. b. — c. —	a. Kjøbenhavn. b. $\frac{1}{4}$ 96. c. Cape Tormentine (New Brunswick).	a. Cape Breton (ca. 5 Kml. fra Louisbourg). b. $\frac{27}{5}$. c. Landsætning. Forlis. d. Sydlig. Taage. Høj Sø.	Søprotest i Louisbourg (Nova Scotia) dat. $\frac{27}{5}$ og $\frac{1}{6}$ 96. Kl. $4\frac{1}{2}$ FM. styrende V. t. N. under tæt Taage saas pludselig Land og Brænding forude. Vendte og styrede bidevind ØSØ.; men forefandt snart efter Klipper og Brænding rundt om og for at bjærge Livet besluttedes det at landsætte Skibet, hvilket med Held iværksattes. Det lykkedes derpaa ved en udfiret Tønde med Line og ved Hjælp af en til Stede kommen Fisker at skaffe Forbindelse med Land; hvorefter hele Besætningen efterhaanden bjærgede sig ind paa en Klippe. 5 Mand hjemsendtes af den danske Konsul i Halifax; Resten fik Hyre paa Stedet. Kapt. <i>T.</i> tiltraadte Hjemrejsen fra Halifax med Dampskibet «Capulet», men led atter Skibbrud paa New Foundland og mistede da Skibspapirerne m. m. Aarsagen angives at være Mangel paa nøjagtig Pladsbestemmelse ved Anduvning af Land paa Grund af stadig Taage og uformodet Strømsætning; hvilket foranledigede Forvexling af Fyret ved Gablous Bay med Scathories Fyr.
116.	a. Gutrune S. S. (se Afd. III).							
117.	a. Göteborg S. S. (se Afd. 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. 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.	
118.	H. a. H. M. Stanley (se Afd. II).							
119.	a. Haabet . b. 3mast. Skonnert. c. Marstal. d. 166. e. 156.	a. Marstal. b. 1890. c. Eg. d. Registre V.	a. Th. H. Christensen. b. H. C. Christensen. c. 40000. d. Uassureret.	a. Oliekager. b. — c. — d. —	a. 6. b. — c. —	a. — b. — c. —	a. Graville (Håvre). b. ¹ / ₁₂ 96. c. Kollision.	Søforklaring i Håvre d. ² / ₁₂ 96. Søforhør i Randers d. ¹³ / ₁ 97. Kl. 8 ¹ / ₄ FM. under Slæbning i Kanalen til Graville kom <i>H.</i> i Kollision med S. S. «E. S. Jobson» af Hartlepool, 1118 Tons Brutto, der kom ud af et Dok-Bassin, hvorved <i>H.</i> led forskellige Havarier paa Skrog og Rejsning. Skaden taxeredes til c. 1500 Kr. Retssag blev indledet i Håvre mod Damperen, som for sit Vedkommende gjorde Fordring paa en Skadeserstatning af c. 3000 Kr. Om Aarsagen til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse. Ifølge de afgivne Vidneforklaringer maa Kollisionen formentlig skyldes, at Damperen i den snævre Kanal ikke lystrede Roret.
120.	a. Haabet (se Afd. II).							
121.	a. Hafnia S. S. (se Afd. II).							
122.	a. Harrington S. S (se Afd. III).							
123.	a. Hedvig (se Afd. III).							
124.	a. Hedvig Sophia (se Afd. III).							
125.	a. Helene . b. 2mast. Kutter. c. Kjøbenhavn. d. 72. e. 67.	a. Grimsby. b. 1873. c. Eg. d. Registre V.	a. F. C. Jepsen. b. Ørum & Wulff. c. 12000 d. De private Ass. i Kbhvn.	a. Salt. b. 86 Tons. c. 1600. d. 1600.	a. 6. b. — c. —	a. Liverpool. b. ⁷ / ₁₀ 96. c. Vapnafjord.	a. Ved Castleton (Øen Man). b. ⁸ / ₁₀ . c. Stranding. Forlis. d. Sydlig Storm.	Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁸ / ₁₀ 96. D. ⁷ / ₁₀ Kl. 2 EM., efter at Bar Fyrskib var tabt af Sigte i SØ. t. Ø. c. 10 Kml.'s Afstand, styredes N. V. t. V. til Kl. 10 EM., da Kursen ændredes til NV. ¹ / ₂ N. Fra MN. styredes Nord. Omtr. Kl. 2 FM. d. ⁸ / ₁₀ saas Chicken Rock Fyr c. 4 Str. om B. B., Kursen sattes ØNØ., men strax efter, da Long Ness Fyr og Landet saas, drejedes til Vinden SØ. over. Alle Mand kaldtes op; men, da Storbommen brækkedes og Stagfokken sønderbhæstes, samt <i>H.</i> kort efter huggede, kunde Landet ikke klares og Skibet drev ind paa Kysten. Besætningen entrede i Land over Sprydet og kort efter var <i>H.</i> sønderlaaet. Aarsagen til Forliset maa formentlig ifølge de afgivne Vidneforklaringer tilskrives uformodet og haard Strømsætning i Forbindelse med haardt Vejr.
126.	a. Helene (se Afd. II).							
127.	a. Helene (se Afd. II).							
128.	a. Herman . b. Skonnert. c. Ærøskjøbing. d. 93. e. 82.	a. Marstal. b. 1867. c. Eg. d. Registre V.	a. } b. } Ph. Weber. c. 8500. d. 8500. SØ-Ass.-Selsk. «Ærø».	a. Sild. b. 800 Td. hvoraf 54 Tdr. paa Dæk. c. — d. —	a. 5. b. — c. —	a. Dunbeath. b. ²² / ₉ 96. c. Helsingør.	a. Dunbeath Red. b. ²² / ₉ . c. Grundstødning. Forlis. d. SØ. Frisk. Nogen SØ.	Søforklaring i Wick d. ²⁴ / ₉ 96. Søforhør i Ærøskjøbing d. ¹³ / ₁₁ 96. Under Letning for fulde Sejl faldt <i>H.</i> den forkerte Vej og nægtede Vending; men ved at lade et Anker gaa i Bund, kom Skibet dog igennem Vinden. Ved næste Vending skrallede Vinden et Par Streger, og da Søen var temmelig høj, nægtede Skibet atter at vende, hvorved det kom paa Grund og huggede haardt. Under tiltagende Kuling og Sø samt ved Lavvande faldt <i>H.</i> om paa Siden, maatte forlades og blev allerede den følgende Dag Vrag. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
129.	a. Herman Olsen (se Afd. II).							
130.	a. Hermine (se Afd. III).							
131.	a. Hertha (se Afd. III).							
132.	a. Hirtsholmen (se Afd. II).							
133.	a. Hjalmar (se Afd. II).							
134.	a. Horsa (se Afd. II).							
135.	a. Hugo (se Afd. III).							
136.	a. Hulda (se Afd. 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.	
137.	I. a. Inger Margrethe (se Afd. II).							
138.	a. Irene. b. 3mast. Skonnert. c. Marstal. d. 178. e. 153.	a. Rudkjøbing. b. 1894. c. Eg. d. Registre V.	a. C. Rasmussen. b. C. H. Rasmussen. c. 37000. d. 20000 i Sø- Ass.-Foren. «Ærø» og 12000 i 4de Sø-Fors.-Selskab.	a. Kul. b. 272 Tons. c. — d. —	a. 6. b. — c. —	a. Cardiff. b. ¹⁶ / ₁₁ 96. c. Mogador (Marokko).	a. Mogador Red. b. ⁷ / ₁₂ . c. Stranding. d. NV.lig. Storm. Høj Sø.	Søforklaring for det danske Vicekonsulat i Mogador d. ⁹ / ₁₂ 96. Søforhør i Esbjerg d. ⁶ / ₁ 97. D. ⁶ / ₁₂ Kl. 9 FM., da <i>I.</i> laa til Ankers paa Mogador Red og havde losset e. ¹ / ₃ af Ladningen, sprængtes den B. B.'s Kætting omtrent ved Tampen. Søen brød voldsomt over Skibet, som dog red Stormen af; men den følgende Dag omtr. Kl. 10 FM. sprængtes under svær og høj Sø den anden Kætting, hvorefter <i>I.</i> drev i Land. Saa snart Skibet var grundstødt, skyllede Søen over Dækket og knuste Baadene m. m., saa Besætningen maatte søge op i Rigningen; hvorfra den Kl. 6 EM. bjærgedes i Land ved Hjælp af en Line, der af mauriske Svømmere bragtes om Bord. <i>I.</i> , som kondemneredes, blev senere solgt ved Auktion for c. 1000 Kr. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
139.	a. Island. b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 2813. e. 1786.	a. Kjøbenhavn. b. 1882. c. Jærn. d. Registre V.	a. W. A. Skjøt. b. Dampsk.-Selsk. «Thingvalla». c. — d. —	a. — b. — c. — d. —	a. 53. b. — c. —	a. Stettin. b. ²² / ₄ 96. c. Kjøbenhavn.	a. Ved Klüss. b. ²² / ₄ . c. Kollision. d. NV. Frisk. Sigtbart.	Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁷ / ₄ og d. ² / ₆ 96. Kl. 4 ³ / ₄ EM., da <i>I.</i> med Lods om Bord og Bugserdamper til Assistance var i Løbet ved Klüss, observeredes forude en Jagt — «Statira» af Hoganas — krydsende bidevind med Vinden Styrbord ind. Ved den vestlige Side af Løbet vendte <i>S.</i> i c. 1 Kabel-længdes Afstand fra <i>I.</i> , hvis Maskine stoppedes, samtidig med at der afgaves 2 Damppe-Toner. Da <i>S.</i> var midt i Farvandet, gik <i>I.</i> langsomt frem med Roret lagt St. B. for at passere agten om; men <i>S.</i> , som forinden havde naaet den østlige Side, vendte da igen og nu i saa kort Afstand fra Damperen, at denne, trods «fuld Kraft bak» med Maskinen, strax efter ramte Jagten midtskibs, hvorved denne sank. Besætningen fra denne gik i Jollen og roede i Land. <i>I.</i> , der ingen Skade havde taget, fortsatte Rejsen.
140.	a. Island S. S. (se Afd. II).							
141.	J. a. James Duncan. b. 3mast. Skonnert. c. Kjøbenhavn. d. 347. e. 321.	a. Sunderland. b. 1859. c. Eg. d. Lloyd's Reg.	a. } P. Wilhelmsen. b. } c. 10000. d. —	a. Kunstgødning. b. — c. — d. —	a. — b. — c. —	a. Ardrossan. b. — c. Malmø.	a. Irske Kanal. b. ⁵ / ₉ 96. c. Søskade. d. Storm. Kondemnat.	Indb. fra den danske Vicekonsul i Dublin dat. d. ²³ / ₉ 96. Efter i læk Tilstand at være indkommet til Dublin d. ²⁵ / ₈ blev <i>J. D.</i> efter afholdt Besigtigelse kondemneret og solgt ved Auktion d. ⁵ / ₁₀ 96 for c. 1200 Kr.
142.	a. Jean Maurice (se Afd. III).							
143.	a. Johan Siem. b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1680. e. 1064.	a. W. Hartlepool. b. 1883. c. Jærn. d. Lloyd's Reg.	a. F. L. Løffler. b. Martin Carl. c. — d. —	a. Rug og Havre. b. — c. — d. —	a. 27. b. — c. —	a. Petersburg. b. — c. Hamburg.	a. Kaiser Wilhelm Kanalen. b. ⁸ / ₉ 96. c. Grundstødning. d. SSØ. Laber. Klart.	Søforhør i Flensburg d. ²⁸ / ₁₁ 96. Søforhør i Kjøbenhavn d. ⁹ / ₁₂ 96. Kl. 2 FM. med Kanal-Lods om Bord grundstødte <i>J. S.</i> i Kanalen under Manøvrering ved at passere et grundstødt Skib, som viste 3 røde Lanterner. <i>J. S.</i> kom dog strax ved egen Hjælp flot og Rejsen fortsattes; men snart efter viste det sig, at <i>J. S.</i> var læk og uagtet Pumperne uafbrudt holdtes i Gang steg Vandet i Lasten saa meget, at Skibet ikke kunde styre og tog Grunden. Ved Hjælp af Trosser fortøjedes til Land, men inden Assistance kunde erholdes kæntrade <i>J. S.</i> helt over mod B. B. og sank. Først d. ⁶ / ₁₀ lykkedes det «Nordische Bergungs Verein» at tage Skibet op, efter at Kanalen i dette Tidsrum (omtr. 1 Maaned) havde været spærret for Passage af Skibe med mere end 4 Meters Dybgaende. D. ²⁵ / ₁₁ afsejlede <i>J. S.</i> fra Kiel efter endt Reparation. Sørensen i Flensburg frikendte Lodsens for Ansvar og udtalte: «at Aarsagen til Grundstødningen og Kæntringen skyldtes, at Skibet havde tørnet mod en stor Sten i Skraaningens paa Kanalens ene Side, hvorved det var blevet læk og fyldtes med Vand».
144.	a. Juliane (se Afd. II).							
145.	a. Julie (se Afd. II).							
146.	a. Jupiter. b. Barkskib. c. Kjøbenhavn. d. 468. e. 424.	a. Elbing. b. 1870. c. Eg og Fyr. d. Registre V.	a. J. J. Schmidt. b. M. Larsen. c. 20000. d. 15000. Kgl. Oktr. Ass.-Komp. Kbhvn.	a. Kampechetræ m. m. b. 463 Tons. c. — d. —	a. 10. b. — c. 2.	a. Black River (Jamaica). b. ⁷ / ₃ 96. c. Manchester.	a. Ved Cap St. Antonio (Cuba). b. ¹¹ / ₃ . c. Stranding. d. Østlig. Frisk. Sigtbart.	Søforklaring i Havana d. ¹⁶ / ₄ 96. Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁹ / ₅ 96. D. ¹⁰ / ₃ havdes Kending af Cuba i NNØ., hvilken Plads stemmede med Bestikket. Kursen holdtes VNV. og V.t.N. over for at gaa fri af Landet, som i Løbet af Dagen ikke mere saas. D. 11. Kl. 2 ¹ / ₂ FM. paa Styrmændens Vagt varskoedes for Brænding forude, Roret lagdes i Læ og alle Mand kaldtes op; men da det trods Tilsætning af Sejl mislykkedes at vende, stødte <i>J.</i> paa en Klippe c. 1 Kabellængde fra Kysten. I den høje Sø kastedes <i>J.</i> dog snart efter ind mod Strandbredden, hvor det, ved at brase Stor-aaen firkant, lykkedes 8 Md. af Besætningen at redde sig i Land. Stewart J. A. C. Larsen af Vesterby, som derefter kom i Land, fik sit ene Ben knust ved Slag af Raaen og afgik d. ²³ / ₃ ved Døden som Følge heraf, medens Baadsmænd A. Theolander af Karls-hamm under Forsøget paa at redde sig dræbtes ved at Stormasten gik over Bord. Skibet sønderlodes hurtigt, og Rester af Vraget saas samme Morgen drive med Strømmen rask Øst over. D. ¹³ / ₃ optoges de Skibbrudne af en Afdeling kubanske Rebeller, som d. ³ / ₄ afleverede dem til de spanske Tropper, der førte dem til Havana, hvorfra de. ved det danske Konsulats Foranstaltning hjemsendtes via New York. Aarsagen til Forliset synes ifølge de afgivne Vidneforklaringer at maatte tilskrives uformodet Strømsætning.
147.	a. Jylland S. S. (se Afd. II).							
148.	a. Jægersborg S. S. (se Afd. 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. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr-forhold.	
149.	a. Jørgen Ring . b. Skonnert. c. Svendborg. d. 135. e. 120.	a. Svendborg. b. 1875. c. Eg. d. —	a. E. H. Fisker. b. J. R. Andersen. c. — d. —	a. Kul. b. — c. — d. —	a. — b. — c. —	a. Dysart. b. — c. Saxkjøbing.	a. Revsnæs Rev. b. ²⁶ / ₁₁ 96. c. Grundstødning. d. SØ.lig. Jævn. Sigbart.	Uddrag af en af Sø- og Handelsretten i København under 8. Maj 1897 afsagt Dom. Kl. 2 FM. paa Styrmandens Vagt grundstødte <i>J. R.</i> paa Revsnæs omtr. 200 Fv. fra Fyret. Samme Dag bragtes Skibet, efter at der var bleven kastet ca. 70 Tdr. Kul over Bord, flot ved Hjælp af Svitser's «B. E.» og, da Skaden ikke var af videre Betydning, blev <i>J. R.</i> bugseret til Saxkjøbing, hvor der ved Søretten afholdtes Søforhør. Af Kapt. F.'s Forklaring fremgaar bl. A., at det om Bord værende Søkort var fra 1875, samt at Lystønderne ved Revsnæs og ved Hatter-Barn ikke fandtes afsatte paa dette; men da han antog, at Styrmanden var vidende herom, fandt han ingen Anledning til at omtale, at den Bøje, der fandtes i Kortet, senere var forandret til en Lysbøje. Af Styrmandens Forklaring fremgaar bl. A., at han gentagne Gange havde raadført sig med Kortet og tillige havde søgt efter Fyrbogen, uden dog at kunne finde denne; men da Forandringen af Bøjerne var ham ubekendt, havde han holdt samme Kurs hele Tiden, altsaa ikke, som af Kapt. F. anvist, styret lægere for at komme uden for Lysbøjen; hvilken han, skønt han havde set Lyset, ikke antog for at være en Lysbøje. Ifølge Sørettens Indstilling til Lolland-Falsters Stiftamt frikendtes Skibsføreren for videre Tiltale, hvorimod Sagen for Styrmandens Vedkommende gennem Justitsministeriet blev henvist til videre Behandling og Paakendelse af Sø- og Handelsretten. Ifølge sit udviste Forhold tiltalte «Jørgen Ring»s Styrmand til at lide Dom efter Sølovens § 306, jfr. § 293, og den af Politidirektøren beskikkede Aktor har, ved at paastævne nærværende Sag, paastaet den omtalte Styrmand dømt til at lide Straf for Overtrædelsen af ovennævnte Lovbestemmelser og derhos erklæret uskikket og uberettiget til at gøre Tjeneste som Styrmand, samt tilpligtet at betale Aktionens Omkostninger. Den for Tiltalte beskikkede Defensor har derimod paastaet ham frifunden, saaledes at Aktionens Omkostninger paalægges det Offentlige, og subsidiært indstillet ham til Rettens mildeste Dom, idet Defensor for alle Tilfælde har protesteret imod, at Tiltalte kendes uberettiget til at bruge det ham meddelte Bevis som Styrmand. Ifølge de i Saxkjøbing og ved Sø- og Handelsretten optagne Forhør foreligger der Følgende med Hensyn til den omhandlede Grundstødning. Vinden var den paagældende Morgen SØ., flov Kuling; det var skyet, men sigbart med sydlig Strøm. Kl. 12 Nat havde <i>J. R.</i> passeret Hatter-Barns Lystønde i ¹ / ₂ Kml.s Afstand og styrede videre Syd efter. Kapt., som havde haft Vagt, overdrog nu denne til Styrmanden, der havde en Matros og en Ungmand paa sin Vagt. Ungmanden stod til Rors, og han har forklaret, at han ved Vagtens Overlevering har hørt Kapt. ytre til Styrmanden, «at dér saa de Lysbøjen paa Revsnæs Rev, og at den skulde Styrmanden holde i Læ af»; han (Ungmanden) havde ikke hørt Styrmanden svare noget hertil, og han havde ikke inden Kl. 1 set Styrmanden gaa ned. Kapt. gik derefter ned, og Skibet løb omtrent 1 ¹ / ₂ Time senere paa Grund. Sø- og Handelsrettens Dom lød som følger: «Selv om Styrmandens sidste Forklaring lagdes til Grund for Sagens Paadømmelse, og selv om Retten altsaa gik ud fra, at Kapt. ikke udtrykkelig havde gjort ham opmærksom paa Lystønden, der ikke fandtes i Kortet, havde Styrmanden dog efter samtlige Omstændigheder gjort sig skyldig i Uforsigtighed og Forsømmelse, i Særdeleshed ved ikke at henvende sig til Kapt. Da han ved dette Forhold maatte siges at have foranlediget Grundstødningen, vilde han være at anse med Straf efter Sølovens § 306, jfr. § 293; men Straffen fandtes efter Omstændighederne kun at burde fastsættes til en Bøde af 120 Kr. til Statskassen, og der fandtes ikke at kunne blive Spørgsmaal om at berøve ham Adgang til fremtidig at fare som Styrmand; derimod vilde han have at udrede Sagens Omkostninger, desuden Salær til de beskikkede Sagførere med 20 Kr. til hver».
	K.							
150.	a. Kaiser (se Afd. III).							
151.	a. Karen (se Afd. II).							
152.	a. Kasan S. S. (se Afd. II).							
153.	a. Kathinka (se Afd. II).							
154.	a. Kirstine . b. Skonnert. c. Svendborg. d. 136. e. 121.	a. Newport. b. 1854. c. Eg. d. German. Lloyd.	a. J. C. Dam. b. J. Ph. Jørgensen. c. — d. —	a. Kul. b. 206 Tons. c. — d. —	a. 6. b. — c. —	a. St. Davids. b. ²² / ₄ 96. c. Königsberg.	a. 4 Kml. SV. for Drogdens Fyrskib. b. ³⁰ / ₄ . c. Kollision. d. SV.lig. Laber. Klart.	Søforhør i København d. ⁶ / ₅ 96. Kl. 9 ³ / ₄ EM. saas om B. B. i K., som med klart brændende Sidelys styredes bidevind med Vinden Bagbord ind, de grønne Sidelys fra 3 Sejlere, af hvilke de 2 første passerede fri foran om K., medens den 3die, der viste sig at være 3m. Skonnert «Margrethe» af Helsingborg, ved at falde af ligeledes forsøgte at gaa foran om K. Forinden var fra K. vist et Blus, og da der var Fare for Kollision, blev K.'s Ror lagt B. B., men strax efter ramtes K. forude om B. B. af M.'s Stævn og fik betydelig Skade paa Lønning, Støtter og Rejsning. Begge Skibene opankredes og den følgende Dag sejledes K. for smaa Sejl i godt Vejr til København for Reparation. Ifølge de afgivne Vidneforklaringer maa Aarsagen til Kollisionen formentlig skyldes, at Afstanden mellem Skibene fejlagtigt skønnedes fra M. tilstrækkelig stor til at passere foran om K., hvis Sidelys og afgivne Blus vare sete. Ifølge Søvejs-Reglernes § 14 (nu Art. 17 b) var det M.'s Pligt at vige af Vejen for K.
155.	a. Kirstine (se Afd. II).							
156.	a. Kronborg S. S. (se Afd. II).							
	L.							
157.	a. Langeland (se Afd. II).							
158.	a. Laura (se Afd. 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. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	
159.	a. Laura (se Afd. II).							
160.	a. Laurine (se Afd. II).							
161.	a. Lauritz (se Afd. II).							
162.	a. Leconfield S. S. (se Afd. III).							
163.	a. Libau S.S. (se Afd. II).							
164.	a. Line. b. Skonnertbrig. c. Marstal. d. 144. e. 136.	a. Aalborg. b. 1874. c. Eg. d. Registre V.	a. B. Brandt. b. E. C. Jørgensen. c. 17500. d. Sjø-Ass.-Foren. «Ærø».	a. Kul. b. 235 Tons. c. 4000. d. —	a. 6. b. — c. 6.	a. Workworth. b. ¹³ / ₁ 96. c. Mariager.	a. Nordsøen. b. Formentlig mellem ¹³ / ₁ Og ²⁰ / ₁ . c. Bortebleven. d. Taage.	Anmeldelse fra Rederen dat. Marstal d. ²⁷ / ₃ 96. Aarsagen til Forliset ubekendt; idet ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning efter Afrejsen; men formentlig er Skibet oversejlet, da Vejret i den første Ugestid efter Afgangen var meget taaget. Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.
165.	a. Lottie. b. Barkskib. c. Fanø (Nordby). d. 526. e. 499.	a. Sunderland. b. 1875. c. Jærn. d. Lloyd's Reg.	a. S. Clausen. b. P. N. Harbye. c. 70000. d. Assur. i Hamburg og paa Fanø for 53000.	a. Farvetræ. b. 518 Tons. c. 60000. d. —	a. 12. b. — c. —	a. Altata (Mexico). b. ¹³ / ₂ 96. c. Kanalen for Ordre.	a. Altata Barren. b. ¹³ / ₂ . c. Grundstødning. Forlis. d. Nordl. Klart. Urolig Sø.	Søforhør i Nordby paa Fanø d. ²⁶ / ₅ 96. Under Udbugsering med Lods om Bord grundstødte <i>L.</i> saa haardt paa Barren, at Bugserdamperen ikke kunde bringe Skibet flot. Da Søen brød over <i>L.</i> kappedes Slæberen i Damperen og <i>L.</i> drev højere op paa Banken. Ankere kunde ikke sættes i Bund for ikke at drive over dem, og da Søen overskyllede Dækket, var det umuligt at kaste over Bord af Ladningen. I Løbet af Dagen og den følgende Nat ødelagdes Skibet af Søen, saa at Besætningen efter afholdt Skibsraad maatte forlade Vraget og bjærgede sig i egen Baad om Bord i Bugserdamperen, som laa til Ankers inden for Barren. Søretten skønnede: «at Grunden til Forliset, efter det Oplyste, var en uformodet formindsket Vandstand paa Barren, der ikke var pejlet af Lodsens umiddelbart før Afgangen fra Altata, uagtet han havde erklæret Barren passabel».
166.	a. Lykkens Prøve. b. Jagt. c. Ærøskjøbing. d. 24. e. 18.	a. Rudkjøbing. b. 1858. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. } M. C. Peder- b. } sen. c. 3500. d. Bogø Assurance.	a. Tagsten. b. 17300 Stkr. c. — d. —	a. 2. b. — c. 2.	a. Ekensund. b. ¹⁴ / ₃ 96. c. Aalborg.	a. 1 Mil NØ. for Fornæs. b. ¹⁷ / ₃ . c. Forlis. d. NV. Storm.	Anmeldelse fra Føreren og Ejerens Befuldmægtigede dat. Ærøskjøbing d. ²¹ / ₅ 96. Justitsministeriets Skrivelse dat. ⁴ / ₆ 96. Aarsagen til Forliset angives at være Storm. Vraget fandtes sunket; men Rigningen indbjærgedes til Korsør. Da Besætningen (2 Md.) omkom, kunne de nærmere Omstændigheder ved Forliset ikke oplyses.
167.	M. a. M.C. Holm. b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 2458. e. 1572.	a. StocktononTees. b. 1894. c. Staal. d. Lloyd's Reg.	a. A.F.Larsen. b. Dampsk.-Selsk. «Norden». Best. Reder: P. Brown. c. — d. —	a. — b. — c. — d. —	a. — b. — c. —	a. Rosario. b. — c. La Plata.	a. Ud for Bisein Island. b. ⁴ / ₃ 96. c. Grundstødning. d. S.Østl. Klart. Haard Strøm.	Søforklaring i Antwerpen Maj 1896. Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁸ / ₁ 97. Kl. 6 FM. med Lods om Bord blev <i>M. C. H.</i> af Strømmen sat ind paa Grund og kunde ikke ved egen Hjælp bringes flot. En Bugserdamper, som antoges, kunde heller ikke udrette noget. Fra d. 5. til d. 11. arbejdedes ligeledes uden Resultat. Efter for-gæves Forsøg af engelsk S. S. «Hellenes» afsendtes med denne 1ste Styrmand til Buenos Aires efter fornøden Assistance. D. 14. ankom Styrmanden med Bugserbaad, Lægtene og Arbejdsfolk og efter Losning i Lægtene lykkedes det d. 15. at bringe Skibet flot i ubeskadiget Tilstand. Aarsagen til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer skyldes den haarde Strøm.
168.	a. M.C. Holm S.S. (se Afd. II).							
169.	a. Maia S. S. (se Afd. III).							
170.	a. Maren (se Afd. II).							
171.	a. Margaretha (se Afd. III).							
172.	a. Maria (se Afd. II).							
173.	a. Mariane. b. 2mast. Kvase. c. Svendborg. d. 28. e. 19.	a. Svendborg. b. 1887. c. Eg. d. —	a. } M. P. Johan- b. } sen. c. — d. —	a. Ledig. b. — c. —	a. 2. b. — c. —	a. Kjøbenhavn. b. ¹⁹ / ₂ 96. c. Lille Belt.	a. Lushagen (Samsø). b. ²⁰ / ₂ . c. Grundstødning. d. SSØ. Storm. Sigtbart.	Søforhør i Svendborg d. ⁴ / ₃ 96. Kl. ³ / ₂ FM., da Føreren i c. ¹ / ₂ Time havde været om Læ efter at have givet Rorgængerens Ordre til at stvre V. t.S., grundstødte <i>M.</i> paa Samsø 80.-Pynt og mistede Roret. Samme Dag ankom en Damper fra Svitser's «B. E.», hvis Assistance modtoges; men Vejret tillod ingen Bjærgning før d. ²² / ₂ , da <i>M.</i> bragtes flot og bugseredes til Svendborg for at repareres. Føreren, som ejede <i>M.</i> , anslog sit eget Tab til c. 3000 Kr. Søretten afgiver ingen Udtalelse om Aarsagen til Grundstødningen; hvilken dog ifølge de afgivne Vidneforklaringer, formentlig maa tilskrives haard Nordgaaende Strøm i Forbindelse med Mørket, som maaske har forhindret, at det ret høje Land saas forinden Grundstødningen.

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.	
174.	a. Maria Wilhelmine. b. Fiskekvaser. c. Esbjerg. d. 20. e. 16. a. Marie (se Nr. 76).	a. Sønderborg. b. — c. Eg. d. —	a. L. Tjellesen. b. P. B. Andersen. c. 3200. d. Ass. for 3177. Forsikring af Danske Sejlf. til Fiskeribrug.	a. Fisk. b. — c. — d. Uassureret.	a. 4. b. — c. —	a. Esbjerg. b. ²⁶ / ₆ 96. c. Nordsøen.	a. 2 ³ / ₄ Mil V. for Graadyb. b. ²⁸ / ₆ . c. Sprunget læk. Forlis. d. V.lig. Stiv Kuling. Høj Sø.	Søforklaring i Esbjerg d. ¹¹ / ₇ 96. Kl. 11 FM. til Ankers paa Fiskepladsen viste det sig, at <i>M. W.</i> var meget læk, og da Pumperne i Løbet af kort Tid bleve uklare, steg Vandet saa stærkt, at Kvasen maatte forlades. Kl. 1 ¹ / ₂ EM. sank <i>M. W.</i> , hvis Besætning optoges af en i Nærheden værende Kvaser, hvorfra den samme Aften landsattes i Esbjerg. Ifølge de afgivne Vidneforklaringer maa Aarsagen til Forliset formentlig søges i, at Skibet, som vel var gammelt men dog sødygtigt, ved at arbejde i den høje Sø sprang læk.
175.	a. Marie (se Afd. II).							
176.	a. Marie (se Afd. II).							
177.	a. Marie (se Afd. II).							
178.	a. Marie (se Afd. III).							
179.	a. Marie Louise (se Afd. II).							
180.	a. Marie Sophie. b. Skonnert. c. Svendborg. d. 94. e. 82.	a. Svendborg. b. 1885. c. Eg. d. Registre V.	a. H. L. Rasmus- sen. b. E. J. Rasmus- sen. c. 14000. d. 13900 i Svendb. Sø-Ass.	a. Ballast. b. 40 Tons. c. — d. —	a. 5. b. — c. —	a. Randers. b. ³ / ₁₁ 96. c. Libau.	a. Libau. b. ⁹ / ₁₁ . c. Stranding. Forlis. d. V.lig. Frisk. Klart. Høj Sø.	Søforklaring i Libau d. ¹² / ₁₁ 96. Søforhør i Svendborg d. ¹² / ₁₂ 96. Kl. 11 EM., da Fyrskibet ved Libau passeredes, tiltog Kuling og Sø saaledes, at det var nødvendigt at søge Havnen, hvis Indsejlingsfyr var i Sigte. Omtr. 15 m efter tabtes det imidlertid af Sigte, hvorfor <i>M. S.</i> drejedes til Vinden; men da snart efter et Lys saas i omtr. samme Retning, blev dette fejlagtigt antaget for at være Fyret, og Kursen sattes atter efter dette Lys. Kort efter løb Skibet mod Bølgebryderen og blev læk; Fokkemasten gik over Bord, og kort efter at Besætningen var kommet i Land paa Stenene sank Skibet. Efter et Ophold paa Bølgebryderen i c. 7 Timer, i hvilken Tid Besætningen stadig overskyldes af Søen, blev den bjærget om Bord i en inden for liggende Mudderpram. Under dette Ophold observeredes det, at Fyret paa Molen ikke brændte før Kl. 4 om Morgenen. Sørettens søkyndige Medlemmer udtalte: «at der efter det Oplyste ikke skønnes at kunne lægges Komparerterne noget til Last i Anledning af Grundstødningen».
181.	a. Marstrand. b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 344. e. 173.	a. Kiel. b. 1888. c. Staal. d. German. Lloyd.	a. C. A. Lund. b. D. Torm. c. — d. —	a. Sild. b. 974 Tønder og 1350 Kister. c. — d. —	a. — b. — c. —	a. Marstrand. b. ¹³ / ₁ 96. c. Stettin.	a. Stettiner Haf. b. ¹⁷ / ₁ . c. Havari. Isskruning. d. VNV. Jævn. Klart.	Søforklaring i Stettin d. ²² / ₁ 96. Undervejs mellem Swinemunde og Stettin med Lods om Bord begyndte Isen pludselig at skrue stærkt; men ved Assistance af Isbryder kom <i>M.</i> flot og ankom samme EM. til Stettin. Efter at Ladningen var losset, viste det sig, at Skibet havde taget betydelig Skade paa Spanter, Plader, Dæksbjælker m. m. Aarsagen til Havariet, som ansloges til c. 18000 Kr., ses at være Isskruning.
182.	a. Martha Maria (se Afd. II).							
183.	a. Medusa (se Afd. II).							
184.	a. Metal S. S. (se Afd. III).							
185.	a. Minsk S.S. (se Afd. II).							
186.	a. Molodez (se Afd. III).							
	N.							
187.	a. Nantes le Hâvre S.S.(se Afd. III).							
188.	a. Natanea (se Afd. III).							
189.	a. Nauta S. S. (se Afd. II).							
190.	a. Neptun S. S. (se Afd. II).							

1 Løbe-Nr.	Skibets					Søulykkens		9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato sam 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. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	
191.	a. Neptun S. S. (se Afd. II).							
192.	a. Neptun . (se Afd. II).							
193.	a. Nerma S. S. (se Afd. II).							
194.	a. Nicolai II S. S. (se Afd. II).							
195.	a. Nordhvalen S. S. (se Afd. II).							
196.	a. Nyborg H. S. (se Afd. II).							
	O.							
197.	a. Odin S. S. (se Afd. II).							
198.	a. Olga S. S. (se Afd. II).							
199.	a. Omsk S.S. (se Afd. II).							
200.	a. Orient . b. Barkskib. c. Kjøbenhavn. d. 524. e. 489.	a. Lancaster. b. 1867. c. Jærn. d. Lloyd's Reg.	a. H. A. Boye. b. H. N. Andersen. c. 20000. d. 20000.	a. Træløst (Teak). b. — c. — d. —	a. 13. b. — c. —	a. Bangkok. b. ²⁹ / ₃ 96. c. Kjøbenhavn.	a. Indian Ocean. b. ²⁶ / ₆ . c. Søskade. Kon-demnation. d. Storm.	Søprotest for Notarius Publicus i Port Elizabeth d. ⁶ / ₇ , ²² / ₇ og ³ / ₉ 96. D. ²⁹ / ₅ under Vestlig Storm paa ^{24°54'} S.Br. ^{52°40'} V.L. mistedes flere Sejl. D. ⁷ / ₆ under en svær Byge bortblæstes et Stagejl. D. ²⁶ / ₆ paa ^{35°53'} S.Br. ^{23°13'} V.L. under haard NV.lig Storm med meget høj Sø, da <i>O.</i> laa underdrejet, arbejdede Skibet sig læk og fik efterhaanden Slagside. Det Opstaaende sønderlages og det blev nødvendigt at bære af for Vejret saa længe Stormen varede. Da Lækagen tiltog og Lasten havde forskudt sig samt Rigningen var meget havareret, besluttedes det efter afholdt Skibsraad at søge Nødhavn i Port Elizabeth (Algoa Bay), hvortil <i>O.</i> ankom d. ⁵ / ₇ . D. ²⁴ / ₈ , da det efter afholdt Besigtelse viste sig, at Dækket havde begivet sig og flere Dæksbjælker vare brækkede, blev <i>O.</i> kondemneret, da Bekostningen ved Reparationen vilde overstige Skibets Værdi.
201.	a. Orrik . b. Skruedamper. c. Aarhus- d. 409. e. 249. a. Orsino S. S. (se Nr. 92 og 141).	a. Helsingør. b. 1885. c. Jærn. d. Registre V.	a. A. P. W. Erik-sen. b. Jysk-Engelsk Dampsk.-Selsk. c. — d. —	a. Stykgods. b. — c. — d. —	a. 13. b. — c. —	a. Hamburg. b. ³¹ / ₁₀ 96. c. Aarhus.	a. Elben. b. ¹ / ₁₁ . c. Kollision. d. Taage.	Søforklaring i Hamburg d. ⁴ / ₁₁ 96. Søforhør i Nyborg d. ¹⁵ / ₂ 97. Kl. 5 FM. under meget tæt Taage paasejledes <i>O.</i> , som med Lods om Bord laa til Ankers ud for Neumühlen, af en ud- gaaende Damper – «Seamew» af London, 1505 Tons Brutto, Kapt. G. Wright – og fik en saa betydelig Lækage om B.B. foran for midtskibs, at der efter 15m Forløb pejledes 10 Fod Vand i Storlasten. For at bjærge Skib og Ladning sattes <i>O.</i> paa Grund ved Hjælp af en Slæbedamper. Ved Hjælpemandskab og Dykker lykkedes det den ² / ₁₁ Kl. 9. EM. at bringe <i>O.</i> flot og indslæbt til Hamburg. <i>O.</i> , som havde havt Ankerlanterne hejst brændende klart og stadig havde afgivet Taage-Signal med Klokke og forørigt laa uden for Farvandet, maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig være uden Skyld i Kollisionen
202.	a. Otto . b. Skonnert. c. Rudkjøbing. d. 123. e. 108. P.	a. Rudkjøbing. b. 1868. c. Eg. d. Registre V.	a. A. L. Madsen. b. C. C. Nielsen. c. — d. —	a. Ballast. b. — c. —	a. 4. b. — c. —	a. Kjøbenhavn. b. ¹⁴ / ₁₀ 96. c. Rudkjøbing.	a. Øresund. b. ¹⁴ / ₁₀ . c. Kollision. d. Østlig Storm. Regntykning.	Søforhør i Helsingør d. ¹⁷ / ₁₀ 96. Kl. 6 EM. ud for Hveen under tiltagende Kuling saas fra <i>O.</i> en Ankerlanterne c. 4 Streger i Læ. Under Forsøg paa at gaa til Luvart af Ankerliggeren, som viste sig at være Skonnert «Adelaar» af Harlingen, kolliderede Skibene, idet <i>O.</i> , som for rebede Sejl hev stærkt over i Læ, nægtede at luve. A.'s Spryd m. m. knækkedes og <i>O.</i> tog saa megen Skade, at Helsingør ved Assistance af Svitzer «B.E.» den følgende Dag maatte søges som Nødhavn. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det Ovenanførte.
203.	a. P. Berg (se Afd. II).							
204.	a. Pallas S. S. (se Afd. II).							
205.	a. Perseverance S. S. (se Afd. III).							
206.	a. Peter (se Afd. III).							

1.	Skibets						Søulykkens	9.
	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.	Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
207.	a. Pietronella. b. Tjalk. c. Nykjøbing(M.) d. 72. e. 63.	a. Waterhuizen. b. 1874. c. Eg. d. —	a. H. Rasmussen. b. A. P. Rasmussen. c. 10000. d. 5000. 4de Sø-Forsik. Selsk. København.	a. Kul. b. 112 Tons. c. 800. d. 4de Sø-Forsik-Selsk. Kbhvn.	a. 4. b. — c. —	a. Boness. b. ²⁰ / ₁₀ 96. e. Nykjøbing (M.)	a. Thyborøn. b. ²⁹ / ₁₀ . c. Landsætning. Forlis, d. NØ.lig Storm. Haard udgaende Strøm.	Søforhør i Vestervig d. ³¹ / ₁₀ 96. Kl. 10 ¹ / ₂ FM. ud for Thyborøn-Kanal kom Lods om Bord i <i>P.</i> , hvorfra Signal afgaves om Assistance til Redningsdamperen «Vestkysten», som omtr. Kl. 1 EM. kom ud og gav Slæber om Bord i <i>P.</i> ; men ud for yderste Revle sprængtes Trossen. <i>P.</i> opankredes straks; men da baade Sø og Strøm tiltog stærkt og meget hurtigt, huggede Skibet gentagne Gange i Grunden, inden det var muligt for <i>V.</i> atter at give det Slæber om Bord. Saa snart dette var gjort, blev <i>P.</i> 's Ankerkætting stukket ud og Bugseringen fortsattes; men i den oprørte Sø og mod en c. 6 Miles haard Strøm sprængtes atter Trossen. <i>P.</i> 's andet Anker blev straks stukket i Bund; men Kættingen sprængtes og Skibet blev af Strømmen ført over Revlen, hvor det huggede sig læk. Efter afholdt Skibsraad og efter Lodsens Anvisning blev <i>P.</i> derefter Kl. 5 EM. sejlet paa Land og blev senere Vrag. Besætningen og Lodsens bjærgedes i Land ved Raketapparat fra Thyborøn Redningsstation. Aarsagen til Forliset maa formentlig ifølge de afgivne Vidneforklaringer skyldes, at saavel Slæber som Ankerkættingen sprængtes i den haarde Strøm og Storm.
208.	a. Pomona (se Afd. II).							
209.	a. Porthan (se Afd. III).							
210.	a. Poul (se Afd. II).							
211.	a. Professor (se Afd. II).							
212.	a. Prøven . b. Skonnert. c. Aalborg. d. 36. e. 26.	a. Ombygget i Helsingør. b. 1867. c. Eg og Fyr. d. Ingen Klasse.	a. L. C. L. Kyll-lesbeck. c. 2000. d. Uassureret.	a. Ledig. b. — c. — d. —	a. 2. b. — c. —	a. Aalborg, b. ¹³ / ₈ 96. c. Halmstad.	a. 1 Mil. V. for Halm stad. b. ¹⁵ / ₈ . c. Grundstødning Forlis. d. SSV. Storm.	Søforklaring i Halmstad d. ²⁰ / ₈ 96. Søforhør i Aalborg d. ²⁶ / ₅ & ⁸ / ₇ samt i Nykjøbing paa Mors d. ⁶ / ₇ 96. Den ¹⁵ / ₈ Kl. 10 ¹ / ₂ EM. under haarde Byger fra V. t. N. og mørk Luft grundstødte <i>P.</i> ved en Plads kaldet «Stenhuggeriet» og blev Vrag. Aarsagen til Forliset angives at være fejlagtig Landkending i Forbindelse med, at Vinden sprang fra V. til SSV., saa at Landet ikke kunde klares. Besætningen reddede sig i Land ved Svømning. Sørettens søkyndige Medlemmer bemærkede: «at de begge kende Skibet, og derefter maa antage, at den Besætning, som, da Strandingen fandt Sted, var om Bord, var tilstrækkelig, ligesom de ogsaa skønnede, at det ikke kunde anses nødvendigt, at Skibet havde været ballastet. De kunde dernæst ikke skønne, at Ulykken kunde tilskrives Fejl eller Mangel ved Skibet eller dets Udrustning. Medlemmerne kunde heller ikke skønne andet, end at det var forsvarligt, at Føreren havde forsøgt ved Nattetid at gaa ind til Halmstad». Iøvrigt var det bekendt, at Fartøjet var en gammel Kanonbaad, der skal være bygget Aar 1812 paa Holmen og efter at have faaet en Hovedreparation i Helsingør, Aar 1867, siden har været godt vedligeholdt.
	R.							
213.	a. Ragnheidur (se Afd. II).							
214.	a. Ragnheidur (se Afd. II).							
215.	a. Redruth S. S. (se Afd. III.)							
216.	a. Rigmor (se Afd. II).							
217.	a. Robert . b. Skonnert. c. Rønne. d. 55. e. 50.	a. Kalmar. b. 1858. c. Eg og Fyr. d. Ingen Klasse.	a. C.M.Jacobsen. b. M.Christiansen c. 1200. d. Uassureret.	a. Ballast. b. — c. — d. —	a. 3. b. — c. —	a. Rønne. b. ²¹ / ₉ 96. c. Kjbenhavn.	a. Arnager. b. ²³ / ₉ . c. Stranding. Forlis. d. SSØ. Paalands-Storm.	Søforhør i Rønne d. ²⁵ / ₉ 96. Kl. 4 FM. da <i>R.</i> laa til Ankers ud for Amager, sprængtes B.B.s Ankerkætting, hvorefter <i>B.</i> drev ind mod Land og huggede haardt i Grunden. For at Skibet ikke skulde sønderlaas blev St.B. Kætting stukket ud, hvorefter det tomme Skib kastedes saa langt ind paa Land, at det omtrent stod tørt og Besætningen uden Vanskelighed bjærgede sig i Land. Vraget solgtes ved Auktion for 50 Kr. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
	a. Rota (se Nr. 130).							
218.	a. Ryfylke (se Afd. III).							
219.	a. Rønne . b. Skruedamper. c. Rønne. d. 342. e. 199.	a. Kiel. b. 1884. c. Jærn. d. Lloyd's Reg.	a. C. Hintze. b. D. Torm. c. — d. —	a. Klid. b. — c. — d. —	a. 13. b. — c. —	a. Libau. b. ¹⁸ / ₁₁ 96. c. Odense.	a. Omtr. 8 Kml. fra Dueodde. b. ²⁰ / ₁₁ . c. Maskin - Havari. d. —	Søforhør i Rønne d. ²⁶ / ₁₁ 96. Kl. 1t 25m FM. paa c 30 Favnes Dybde mærkedes i <i>R.</i> et Stød, som om Skibet under Vandlinien om St.B. havde tørnet mod Vraggods. Maskinen stoppedes og det viste sig, af Skruexlen var knækket, Sejl tilsattes og Nødsignal vist. Kl. 7 FM. toges <i>R.</i> paa Slæb af S. S. «Annie» af Danzig og indbragtea til Rønne samme Dag. Retten skønnede: «at Ulykken ikke kan tilskrives nogen af de i Lov af 12. April 1892 § 9 omhandlede Omstændigheder, men alene maa tilskrives, at Skruen er slaaet an mod Vraggods, som ikke kunde observeres i Nattens Mørke».
220.	a. Rønne S. S. (se Afd. 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. Værdis. d. Assurance.	5. Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdis. 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 Vejrforhold.	
221	S. a. Saltbæk. b. Skonnert. c. Vejle. d. 49. e. 39.	a. Vejle. b. 1896. c. Eg og Fyr. d. —	a. } Nicolai b. } Nielsen. c. 10,000. d. 10,000.	a. Ingen. b. — c. — d. —	a. 3. b. 1. c. 3.	a. Aalborg. b. ¹⁷ / ₉ 96. c. Halmstad.	a. 2 Mil Syd for Anholt. b. ¹⁸ / ₉ . c. Kæntring. d. Regnbyger.	Politi-Forhør i Frederiksværk d. ²² / ₉ 96. Kl. 3 FM. under en svær Regnbyge kæntrade S.; men blev liggende med luv Reling i Vandet. Føreren Nicolai Nielsen af Vindingland og Passageren Villy Dahms af Danzig, der begge befandt sig i Kahytten, druknede, ligeledes Matros Carl Andersson af Stockholm, der stod til Rors; medens Kokken A. N. Bech af Vejle bjærgede sig op paa Relingen, hvor han surrede sig fast og stadig overskyllet af Søerne tilbragte c. 24 Timer, indtil han i forkommen Tilstand optoges af Dæksbaaden «Tordenskjold», der den 19. landsatte ham i Hundested. S. blev senere indbragt til Helsingborg af en svensk Bugserbaad og solgtes til en Svensker for 10,000 Kr. Aarsag til Kæntringen: For svær Sejlføring med tomt Skib.
222	a. Salvador (se Afd. II).							
223	a. Samsø. b. 3mast. Skonnert. c. Nyborg. d. 56. e. 49.	a. Assens. b. 1872. c. Eg og Fyr. d. German. Lloyd	a. N. P. C. Petersen. b. E. C. Larsen. c. 10000. d. 4500 i Haderslev og 4500 i Bogø Ass.-Fors	a. Granitsten. b. 107 Tons. c. — d. —	a. 3. b. — c. —	a. Idefjord (Norge). b. ²³ / ₈ 96. c. Danzig.	a. Ø. for Scholpin Fyr. b. ⁴ / ₉ . c. Grundstødning. Kondemnation. d. SV. Jævn Brise med Regnbyger. Sigbart.	Søforklaring i Stolp d. ¹⁵ / ₉ 96. Søforhør i København d. ¹⁶ / ₉ , ²¹ / ₉ og ⁵ / ₁₁ 96. Søforhør i Nyborg d. ¹² / ₁₀ 96. Kl. 8 EM. i 5 à 6 Kml.'s giss. Afstand fra Scholpin Fyr, som paa Kursen ØNØ. saas et Par Streger til Luvart, overtoges Vagten af Bedstemanden. Denne, som havde faaet Ordre til at holde godt uden om Landet, styrede omtr. ¹ / ₂ Streg østligere, indtil Kl. 9 EM., da Skibet for fulde Sejl med c. 5 Miles Fart pludselig grundstødte og blev læk. Kapt. P. kom strax op, men Forsøg paa at bringe Skibet flot mislykkedes, og da det ikke kunde holdes læns ved Pumpning vistest Nød-Signaler. Nogle Timer efter sank Skibet og Besætningen maatte opholde sig i Rigningen til om Morgenen, da den under vanskelige Vejrforhold med høj Sø bjærgedes i Land af en Redningsbaad fra Scholpin. S. blev senere kondemneret som Vrag. Justitsministeriet har derefter beordret Skibets Fører tiltalt for Overtrædelse af Sølovens § 293, hvorefter en Skipper, der ved slet Sømandsskab, Drukkenskab eller anden Pligtforsømmelse har forvoldt Søskade, bliver at straffe med Fængsel eller Bøder, for saa vidt hans Forhold ikke maatte medføre større Straf. Under Sagen er der iøvrigt intet andet fremkommet, end at Kaptajnen vil have fremhævet særlig for Bedstemanden, som var fuldberent og havde sejlet mindst 12—13 Aar, at han burde holde godt uden om Landet, da Fyret stod et Stykke inde paa Land, og da Landet ikke vilde kunne ses, naar det blev Regn, samt at han, da han gik ned, vil have vist Bedstemanden paa Kortet, hvilken Kurs der skulde styres, naar Fyret var passeret. Bedstemanden har ikke kunnet afhøres herom, da han er bortrejst. Sø- og Handelsretten tillægger imidlertid ikke det her anførte nogen videre Betydning, hvorved bemærkes, at Bedstemanden har forklaret ikke at kende Skibets Søkort eller vide hvilke saadanne, der var om Bord, saa lidt som han kunde afsætte en Kurs i Kortet. Vel maa nu Skibets Stranding antages umiddelbart at være foraarsaget ved, at det er kommet for nær Land, og at Bedstemanden, trods sin Benægtelse deraf, i den sidste Tid før Grundstødningen har ændret Kursen i sydlig Retning, men Retten finder at maatte lægge Skibsføreren til Last, at han, der i alt Fald burde vide, at Bedstemanden ikke kendte Stedforholdene, ikke kan antages at have gjort ham tilstrækkelig bekendt med disse, inden han Kl. 8 Aften overlod ham Kommandoen, saa lidt som han da gav ham nogen bestemt Ordre om, hvilken Kurs der skulde styres, samt at han hverken selv ved Pejling eller Lodning forvissede sig om Stedforholdene, særlig om den virkelige Afstand fra Land, inden han gik ned, eller gav Bedstemanden Ordre til, medens han var nede, at foretage nogen Lodning. Da nu Skibsføreren maa erkendes at have gjort sig skyldig i Pligtforsømmelse, som har forvoldt Søskaden, findes han at maatte drages til Ansvar efter Sølovens § 293, saaledes at han tilpligtes i Bøde at betale til Statskassen 100 Kr., samt idømmes Sagens Omkostninger.
224	a. Sappho (se Afd. III).							
225	a. Sarpen (se Afd. II).							
226	a. Scotia. b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1326. e. 833.	a. Sunderland. b. 1887. c. Jærn. d. Lloyd's Reg.	a. H. Nielsen. b. P. L. Fisker. (Damps.-Selsk. «Union».) c. — d. —	a. Ballast. b. — c. —	a. 18. b. — c. —	a. Dordrecht. b. ⁸ / ₁₀ 96. c. Burnt Island.	a. St. Abbs Head. b. ¹⁰ / ₁₀ . c. Stranding. d. NØ. Storm.	«Maritime Deposition» dat. St. Abbs d. ¹¹ / ₁₀ 96. Søforhør i København d. ²⁸ / ₁₁ 96. Kl. 9 FM. pejledes Farn Island's Fyrt. i misv. V. t. S. i 2 Kml.'s Afstand. Kursen holdtes retv. NV. ¹ / ₂ N. indtil Middag, hvorefter den i c. ¹ / ₂ Time sattes nordligere. Under tiltagende Kuling og Sø kunde Skibet efterhaanden ikke med Roret helt B.B. bringes højere end til 6 Streger fra Vinden, samtidig med at Farten med fuld Maskinkraft kun var c. 2,5 Knob. Kl. ² / ₂ EM. pejledes St. Abbs Head i Vest c. 2,5 Kml.'s Afstand. Efter afholdt Skibsraad besluttedes det, saafremt Landet ikke kunde klares, at foretage Landsætning forinden Natten. Trods forceret Gang med Maskinen drev Skibet mod Kysten, og da Stranding var uundgaaelig hejstes Nød-Signal og Kursen sattes mod Land. Kort forinden Grundstødning skete, kaldtes alle Mand op, og da S. tørnede i kun et Par Favnes Afstand fra Kysten, bjærgede Besætningen sig let i Land. D. ²³ / ₁₀ blev S. bragt flot af en Bjærgningsdamper og indbugseret til Leith for at repareres. Sørettens Formand udtalte til Kapt. N.: «at Retten fandt at burde meddele ham, at den ikke havde fundet hans Begrundelse af, hvorfor Skibet ikke den paagældende Dag, efter at Farn Island var passeret, havde holdt en nordligere Kurs, for tilfredsstillende.»
227	a. Seierskransen (se Afd. II).							
228	a. Sirene (se Afd. II).							
229	a. Sirius b. Skonnert. c. Rudkjøbing. d. 176. e. 166.	a. Øxenbjerg. b. 1886. c. Eg. d. Registre V.	a. } I. A. Meyer b. } c. 28000. d. 22000. 4de Søfors. Selsk. Kbh	a. Ballast. b. 50—60 Tons. c. — d. —	a. 6. b. — c. 6.	a. Yarmouth. b. ² / ₁₂ 96. c. Dysart.	a. Nordsøen. b. Formentlig ³ / ₁₂ . c. Bortebleven d. —	Anmeldelse fra Rederens Befuldmægtigede dat. Rudkjøbing d. ¹⁶ / ₂ 97. Justitsministeriets Skrivelse af ¹³ / ₃ 97. Om Aarsagen til Forliset vides Intet. D. ⁷ / ₁₂ 96 inddrev en Skibsjolle indeholdende Skibets Journal og nogle Regnskabsbøger ved Berwick.
230	a. Sjöföglan (se Afd. III).							
231	a. Skjold (se Afd. III).							

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.	
232.	a. Skotland . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 594. e. 346.	a. North-Shields. b. 1890. c. Staal. d. Lloyd's Reg.	a. V. L. Albrecht-sen. b. Alfred Christensen. c. — d. —	a. Rug. b. — c. — d. —	a. 12. b. — c. —	a. St. Petersburg. b. ¹⁶ / ₁₀ 96. c. Amsterdam.	a. Ud for Husvalla (Ølands Østkyst). b. ¹⁹ / ₁₀ . c. Grundstødning. d. SSV. Laber. Sigtbart.	Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹¹ / ₁₁ , ¹⁴ / ₁₁ og ²⁷ / ₁₁ 96. Kl. 1 ¹ / ₂ EM. paa Kursen S. t. V. ¹ / ₂ V. i giss. Afstand af omtr. 4 Kml. fra nærmeste Land, som havdes i Sigte, men ikke muliggjorde Stedbestemmelse ved Pejling, grundstødte S. Omtr. 3m forinden Grundstødningen skete, var Kapt. A. gaaet ned for at se i Kortet, medens 2den Styrmand var paa Broen, uden at forøvrigt nogen anden Udkig fandtes. Da Forsøg paa at bringe Skibet flot ved Hjælp af Maskinen og udført Varpanker mislykkedes, kastedes c. 35 Tons over Bord af Lasten; men om Aftenen tiltog Søen og da S. huggede stærkt, maatte dette Arbejde indstilles. I Løbet af Natten og den følgende Dag voxede Vandet i Lasten, hvorfor Akkord om Bjærgning sluttedes med Bjærgningsselskabet «Neptun»s Dykkerdamper «Argo». Fra d. ²¹ / ₁₀ til d. ²⁴ / ₁₀ lossedes i Lægtene og kastedes over Bord af Ladningen, hvorpaa S. kom flot og d. 26. indbugseredes til Oskarshamn, hvor Resten af Ladningen lossedes. D. ² / ₁₁ efter afholdt Besigtelse afsejlede S. til Kjøbenhavn for at repareres. Om Aarsagen til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men ifølge de afgivne Vidneforklaringer maa den formentlig skyldes fejlagtig Gisning af Afstanden fra Land.
233.	a. Sophie . b. Jagt. c. Marstal. d. 71. e. 63.	a. Middelfart. b. 1841. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. } H. P. C. b. } Simonsen. c. 6000. d. 4000. Det kgl. Sø-Ass.-Komp., Kbhvn.	a. Mursten. b. 35000. c. — d. —	a. 4. b. — c. —	a. Ekensund. b. ¹⁰ / ₁₀ 96. c. Konigsberg.	a. Darss. b. Landsætning. Forlis. c. ¹⁴ / ₁₀ . d. ØNØ. Storm. Høj Sø.	Søforklaring i Barth d. ²¹ / ₁₀ 96. Søforhør i Ærøskjøbing d. ³ / ₃ 97. Under Krydsning for at søge Læ under Dornbusch sprang S. læk og maatte, da Jagten ikke kunde holdes paa Pumpen, landsættes ved Prerow for muligt at bjærge Besætningen. Ved egen Baad bjærgede Besætningen sig i Land. S. blev senere Vrag og solgtes med den bjærgede Ladning og Inventar d. ¹ / ₁₁ ved offentlig Auktion for c. 760 Kr. Søretten skønnede: «at intet Mistænkeligt forelaa, og at der ikke var Anledning til at foretage videre i Sagen».
234.	a. Stella (se Afd. II).							
235.	a. Sunnside S. S. (se Afd. III).							
236.	a. Svan (se Afd. III).							
237.	a. Svava . b. Skonnertbrig. c. Bogø. d. 195. e. 171.	a. Rønne. b. 1864. c. Eg og Fyr. d. Registre V.	a. } C. Jensen. b. } c. — d. —	a. Ballast. b. — c. —	a. — b. — c. —	a. Odense. b. ⁹ / ₃ 96. c. Brevig.	a. Læsø Rende. b. ⁹ / ₃ . c. Kollision. d. Østl. Frisk. Sigtbart.	Søforhør i Frederikshavn d. ¹⁰ / ₃ 96. Kl. 4 ³ / ₄ FM. paa Styrmandens Vagt saas Fyrskibet «Læsø Rende» i N. ¹ / ₂ Ø., hvorefter Kursen sattes K. t. Ø. Omtr. 1 Time efter i Nærheden af Fyrskibet blev der luffet 1 Streg og derefter til NØ. t.N.; men Strømmen satte S. saa haardt over, at Fokkevandet i Læ tønnede mod Fyrskibets Bov. Ved Kollisionen kaldtes Kapt. J. paa Dækket og navngav Skibet for Fyrskibet, som kun tog ringe Skade, hvorimod S. led en Del Havari paa Rejsning og det Opstaaende. Efter at Skibene vare komne klar af hinanden, søgte S. til Frederikshavn som Nødhavn. Skaden paa Fyrskibet blev i Mindelighed erstattet med 100 Kr. af S. Sørettens søkyndige Medlemmer bemærkede: «at den af Styrmanden begaaede Fejltagelse med Hensyn til Strømmens Fart og fletning, nok kunde være undskyldelig og ikke større end hvad der kunde hænde enhver besindig Sømand».
	T.							
238.	a. Thea . b. Skonnert. c. Marstal. d. 144. e. 132.	a. Timmernabben. b. 1891. c. Eg og Fyr. d. Registre V.	a. G. H. Friis. b. R. J. Bøye. c. — d. —	a. Hvede. b. 224 Tons. c. — d. —	a. 6. b. — c. —	a. Rostock. b. ² / ₁₂ 96. c. London.	a. Themsen. b. ¹³ / ₁₂ . c. Grundstødning. d. V.t.N. Storm.	Søforklaring for Not. Publicus i London d. ²⁸ / ₁₂ 96. Søforhør i Helsingør d. ⁹ / ₂ 97. Kl. 4 ¹ / ₂ FM. med Lods om Bord grundstødte T. under Vending c. 2 Kml. N.t V. for Nore Fyrskib og maatte for at komme flot have Assistance fra Land til at udføre Anker. Samme Dags Aften bragtes T. af Grund og fortsatte Rejsen. For Assistance betaltes 576 Kr. og for Reparation af den ved Grundstødningen opstaaede Skade c. 1500 Kr. Aarsagen til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer skyldes, at Lodsens forvekslede Fyrtaarnet paa Southend Pier med Chapmans Fyr.
239.	a. Thea . b. Skonnert. c. Marstal. d. 144. e. 132.						a. Themsen. b. ¹⁰ / ₁₂ . c. Kollision. d. Vestl. Frisk.	Søforklaring for Not. Publicus i London d. ²⁸ / ₁₂ 96. Søforhør i Helsingør d. ⁹ / ₂ 97. Kl. 5 FM., da T. laa bidevind med Vinden B.B. ind, skete Kollision med en Sejler, som senere viste sig at være Galease «Antelope» af Harwich, 116 Tons Brutto. Umiddelbart forinden Kollisionen kom Kapt. F., som havde hvilet sig i Kahytten, op paa Dækket og da han tæt i Læ saa A.'s røde Sidelys, kommanderede han T.'s Ror i Læ, men strax efter tønnede Skibene mod hinanden, hvorved T. fik en Del Havari paa det Opstaaende, medens A.'s Sprydning ødelagdes. Efter at være kommet klar af A., blev det forgæves forsøgt fra T.'s Side atter at finde dette Skib. Ifølge de afgivne Vidneforklaringer maa Aarsagen til Kollisionen formentlig tilskrives mangelfuldt Udkig i T., hvor denne Tjeneste, da Kollisionen indtraf, blev udført af Styrmanden samtidig med, at han stod til Rors; hvorfor ogsaa T.'s Rederi erstattede den paa A. anrettede Skade med c. 800 Kr.
240.	a. Thetis (se Afd. II).							
241.	a. Thyra . b. 3mast. Skonnert c. Rønne. d. 333. e. 311.	a. Sunderland. b. 1856. c. Eg. d. —	a. P. Schou. b. M. Christiansen. c. 18000. d. 13500. Bornholms Sø-Ass. Foren.	a. Kul. b. 440 Tons. c. — d. —	a. 9. b. — c. —	a. Burry Port. b. ²³ / ₁₀ 96. c. Stockholm.	a. Cornwall. b. 12 Kml. fra Bude. c. Forlis. d. NNV.lig Storm.	Søforklaring i Bude d. ²⁸ / ₁₀ 96. Søforklaring og Søforhør i Rønne d. ²³ / ₁₂ 96. D. ²⁴ / ₁₀ om Aftenen, da T. under tiltagende Storm med svær Sø førte klodsrebede Sejl, knækkedes forreste Stængebardun og den følgende Morgen sprængtes først Rakken til Fokkeraaen og senere de agterste Stængebarduner, foruden at Store Stagesejl sønderblæstes. Besætningen arbejdede med stor Ihærdighed for at bøde paa Havariet; men da yderligere Storsejlet blæstes i Stykker og Fokkemasten brækkedes, hvorved Storstangen knækkedes og Vindmøllen knustes, maatte Nød-Signal hejses. D. 26. forlodes T. med 4 Fod Vand i Lasten af Besætningen, som optoges af Redningsbaad fra Bude. Samme Dag drev T. i Land og blev som Vrag solgt d. ² / ₁₁ ; men 2 Dage efter sønderloges det mod Klipperne. Aarsagen til Forliset ses at have været haardt Vejr.

1. Løbr-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.	
242.	a. Tre Søstre . b. Skonnertbrig. c. Rønne. d. 169. e. 146.	a. Nexø. b. 1870. c. Eg. d. Registre V.	a. J. O. C. Peder-sen. b. M. Christian-sen. c. 18000. d. 12400. Born-holms Sø-Ass. Foren.	a. Kul. b. 246 Tons. c. — d. —	a. 7. b. — c. —	a. Cardiff. b. $\frac{1}{10}$ 96. c. Lissabon.	a. Ud for Lundy Island. b. $\frac{3}{10}$ c. Kollision. Forlis. d. V.t. S Flovt. Diset.	Søforklaring i Newport d. $\frac{8}{10}$ 96. Søforhør i København d. $\frac{6}{11}$ og $\frac{5}{12}$ 96. Kl. 2 $\frac{1}{2}$ FM. paa Kapt.'s Vagt saas om St.B. fra T.S., som styredes bidevind S.t.V over, det røde Sidelys fra en Sejler, som viste sig at være Skonnert «Emily» af Padstow. Da E. stadig nærmede sig mod T.S., afgaves derfra først 2 og strax derpaa 1 Tone med Taagehornet for at vække Opmærksomhed i E.; men dette Skib holdt sin Kurs og kort efter kolliderede Skibene. Besætningen fra T.S., som rantes af E.'s Stævn ved Kranbjælken om St.B., sprang om Bord i E. der kun fik ringe Skade, og hvorfra en Baad sendtes over i T.S. for at bjærge af Besætningens Tøj. Omtr. Kl. 4 FM. sank T.S., hvis Besætning d. $\frac{5}{10}$ landsattes i Newport.
	a. Emily . b. Skonnert. c. Padstow. d. 94. e. 78.	a. Plymouth. b. 1873. c. Træ. d. Ingen Klasse.	a. W. I. Rickard. b. H.Tabb. c. — d. —	a. Ballast. b. — c. —	a. 4. b. — c. —	a. Padstow. b. $\frac{2}{10}$ 96. c. Newport.	a. — b. — c. Kollision. d. NV.lig. Flovt. Diset.	Søforklaring i Newport d. $\frac{6}{10}$ 96. Paa Styrmandens Vagt saas pludselig mellem 2 og 3 FM. om B.B. fra E., som med c. 2 Mils Fart styredes NØ.t.Ø $\frac{1}{2}$ Ø., af og til givende Taage-Signaler, det grønne Sidelys fra en Sejler — «Tre Søstre» af Rønne — umiddelbart ved Skibet. Roret lagdes haardt B.B.; men strax efter kolliderede Skibene. Noget Taage-Signal fra T.S. var ikke hørt. Assurandøren for «Emily» vedtog i Mindelighed at erstatte samtlige Udgifter for «Tre Søstre» med indtil 144 Kr. pr. Reg.-Tons af E.'s Tonnage.
243.	a. Triton (se Afd. III).							
244.	a. Tula . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 700. e. 515.	a. Newcastle on Tyne. b. 1858. c. Jærn. d. —	a. I. P. Paaske. b. Det forenede Dainpsk.-Selsk. c. — d. —	a. Stykgods. b. — c. — d. —	a. — b. — c. —	a. Hamburg. b. — c. Kjøbenhavn.	a. Kjøbenhavn. b. $\frac{21}{12}$ 96. c. Kollision med Bolværk. d. Østlig. Frisk. Dønning.	Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{30}{12}$ 96. Under Manøvrering for at lægge til ved Kajen paa Refshaleøen fiskedes Bolværket af det St.B.'s Anker, som hang affiret med Stokken i Vandet. I T. formentes Ankeret at være gaaet til Bunds; men dette, som var blevet hængende i Bolværket, trykkede Hul i Siden paa Skibet, da dette faldt til Bolværket. Kl. 4 EM., strax efter at T. var fortøjet og Dampen afsagt i Maskinen begyndte Forskibet at synke; Dampen sattes strax op og Pumpning begyndtes, men da Fyrene kort efter ifølge Ordre fra Havnevæsenet af Hensyn til Petroleumbeholdningen i Land maatte slukkes, fyldtes Skibet snart og sank. T. blev ved Hjælp af Svitser's «B. E» tættet og optaget. Ved Søretten meddeltes det Kapt. P.: «at det ikke af Hensyn til Havnereglementet havde været nødvendigt at have Ankeret hængende affiret for at lægge til i Refshaleøens Bassin».
245.	a. Ture (se Afd. III).							
246.	U.							
247.	a. Ulriken S. S. (se Afd. III).							
248.	a. Union S. S. (se Afd. III).							
249.	V. & W. a. Welhaven S. S. (se Afd. III).							
250.	a. Vennernes Minde . b. Galease. c. Ærøskjøbing. d. 62. e. 58.	a. Faaborg. b. 1849. c. Eg. d. —	a. M. P. Kastrup. b. P. W. Drejøe. c. 8000. d. 8000.	a. Kul. b. 100 Tons. c. — d. —	a. 4. b. — c. —	a. Granton. b. $\frac{25}{10}$ 96. c. Gøteborg.	a. Nordsøen. (Ud for Hanstholm). b. $\frac{30}{10}$. c. Sprunget læk. Forlis. d. ØNØ. Storm.	Søforklaring i Hull d. $\frac{9}{11}$ 96. Søforhør i Esbjerg d. $\frac{11}{11}$ 96. Under haardt Vejr med høj Sø arbejdede V.M., som laa underdrejet, sig læk og trods stadig Pumpning steg Vandet i Skibet Natten mellem d. 29. og $\frac{30}{10}$ saa højt, at det efter afholdt Skibsraad besluttedes at forlade Skibet. D. 30. om Morgenen hejstes Nød-Signal og omtr. Kl. 1 EM., da V. M. næsten var fuld af Vand, kom Fiskedamper «Conger» af Boston, 139 Tons Brutto, Kapt. George Smalley, paa Siden. Under Forsøg paa i egen Baad at forlade V.M. knustes Baaden, hvorpaa C. satte sit fartøj ud bemandet med 3 Mand og med meget Besvær bjærgede Besætningen fra V. M., som da laa bordfyldt for 3rebet Storsejl og stadigt overskylledes af Søen. D. $\frac{7}{11}$ landsattes Besætningen i Boston (Lincolnshire). Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte. Ifølge en Meddelelse i «London Shipping Gazette» af 31. Marts 1897 har det engelske Handelsministerium gennem Udenrigsministeriet fra den danske Regering modtaget en Kikkert med Inskription til Kapt. Smalley, samt 2 Pund Sterling til hver af Baadsmandskabet, som en Anerkendelse for Redningen af det forliste danske Skibs Besætning.
251.	a. Victor (se Afd. III).							

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.	
252.	<p>Y.</p> <p>a. Ydun. b. Skonnertbrig. c. Svendborg. d. 169. e. 152.</p>	<p>a. Svendborg. b. 1873. c. Eg. d. Registre V.</p>	<p>a. C. N. Klagenberg. b. J. Anderskouv. c. 20000. d. 16600 i Svendb. Sø-Ass.</p>	<p>a. Kul. b. 251 Tons. c. 1700. d. 1760.</p>	<p>a. 7. b. — c. —</p>	<p>a. Sunderland. b. ²²/₁₂ 96. c. Svendborg.</p>	<p>a. Ud for Højen. b. ²⁵/₁₂. c. Grundstødning. Forlis. d. SV. Frisk. Regn og Taage. Strøm Øst over.</p>	<p>Søforklaring i Skagen d. ²⁸/₁₂ 96. Kl. 0t 30m EM. havdes Hanstholm Fyr tværs om St. B. paa retv. Kurs NØ.t. Ø. i giss. Afstand c. 5 Kml. Kl. 8 sattes Kursen 2 Streger østligere, da Hirtshals ikke var set og Loddet, som havde været holdt gaende i et Par Timer, ikke gav Bund. Kl. 9 havdes 22 Favne Vand ved Loddet, men c. 10m senere huggede Skibet. Roret lagdes strax op og det forsøgtes at sejle Y. af Grund, men forgæves. Y. huggede sig læk og blev senere Vrag. Om Morgenen Kl. 3¹/₂ reddedes Besætningen af Redningsbaad fra Spirbakken. Aarsagen til Forliset maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives Taage og Strømsætning.</p>
253.	<p>Z.</p> <p>a. Zephyr (se Afd. II).</p>							
254.	<p>a. Zwei Carls (se Afd. III).</p>							

Afdeling II.

DANSKE SKIBE.

Nr. 2. „Abba“ af Marstal, Skonnert, 116 Tons Brutto, Kapt. L. Petersen.

Indb. til Marineministeriet fra Søassurance-Foreningen «Ærø», dat. Marstal d. $\frac{1}{8}$ 96.

D. $\frac{9}{1}$ 96 med Lods om Bord grundstødte A. — fra England til Præstø med Kul — paa Fed-Hage (Præstø Fjord). D. $\frac{12}{1}$ Kl. $2\frac{1}{2}$ FM., efter at ca. 400 Tdr. Kul var losset i Lægtene, kom A. Flot. Udgiften ved Havariet androg 700 Kr. Som formentlig **Aarsag** til Grundstødningen angives Manglen af 3 Prikker i Farvandet. Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.

Nr. 4. „Activ“ af Nexø, Skonnert, 68 Tons Brutto, Kapt. H. P. Hansen.

Søforhør i Nexø d. $\frac{22}{6}$ 96.

D. $\frac{15}{6}$ Kl. 8 EM. ud for Kullen faldt Kapt. H. P. Hansen under et Besøg i Skonnert «Hans Andreas» af Nexø over Bord og druknede. Skibene vare under Vindstille forøjede sammen og Ulykken skete ved, at Kapt. H. — under Samtale agterude med Føreren af H. A., Kapt. H. J. Ødbergesen — formentlig ramt af et pludseligt Ildebefindende styrtede ud over Relingen og muligvis i Faldet slog Hovedet mod en Jernbøjle paa A.'s Lønning. Den Overbordfaldne saas strax efter Faldet flydende stiv og ubevægelig faa Favne agterude, men inden Baad, som ved Udsætningen omtrent fyldtes med Vand og først maatte øses, kunde naa ham, forsvandt han og saas ikke mere.

Rettsens søkyndige Medlemmer bemærkede paa Anledning: «at de personlig godt kendte Skibsførerne Ødbergesen og Hansen og at disse vare særdeles gode Venner».

Nr. 6. „Adolphine“ af Aalborg, 3mast. Skonnert, 282 Tons Brutto, Kapt. P. H. Nordentoft.

Søforklaring i Rio de Janeiro d. 24. og 26. Novbr. 1896.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 12., 13., 15., 17., 18. Maj og 14. Juni 1897 samt i Aalborg d. 9. Aug. 1897.

D. $\frac{21}{11}$ 96 Kl. $5\frac{1}{2}$ FM., da A. — fra Mossoro til Rio de Janeiro med Salt — var i Nærheden af den brasilianske Kyst, savnedes Kapt. N., der var set paa Dækket kort Tid forinden. Hele Besætningen var da beskæftiget med at tilsætte Storsejlet, hvilket var Grunden til at Ingen har kunnet oplyse noget om Maaden hvorpaa Kapt. N. er omkommet; men efter Vidneforklaringerne maa det antages, at han under et Anfald af Sindsforvirring er sprunget over Bord og druknet.

Nr. 8. „Agnete“ af Kjøbenhavn, S. S., 1127 Tons Brutto, Kapt. J. Sørensen.

«Maritime Deposition» dat. Arbroath d. $\frac{30}{12}$ 96.

D. $\frac{30}{12}$ 96 Kl. $9\frac{1}{2}$ FM., da A. — fra Dundee til Arbroath med Hør og Blaar — under stærk Dønning ved Højvande havde passeret Bølgebryderen ved Arbroath Havn, sprængtes en til Land indbragt Fortrosse og da det mislykkedes at faa en Agtertrosse hurtig nok i Land, kom A. paa Grund og huggede haardt. Ved Assistance af en Bugserbaad og Folk i Land samt ved Udpumpning af Vand-Ballast kom A. dog i Løbet af et Par Timer atter flot og derefter i Havn.

Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 9. „Alexandra“ af Kjøbenhavn, S. S., 2567 Tons Brutto, Kapt. V. Rohde.

Søprotest i Riga d. $\frac{15}{4}$ 96.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{22}{4}$ 96.

D. $\frac{11}{4}$ 96 Kl. $11\frac{3}{4}$ FM., da A. laa under Ladning i Riga, opstod Ild om Bord i et Parti Hamp, henstuvet i et Lastrum, hvor Folk fra Land arbejdede med at læmpe Sæd. Kl. 1 EM. lykkedes det ved Assistance fra Brandvæsenet i Land at slukke Ilden. En Del Hamp og Sæd beskadigedes af Ild og Vand og blev losset. D. 12. efter afholdt Besigtelse fortsattes Indladningen.

Aarsagen til Ildsvaaden maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig skyldes Uforsigtighed fra de i det paagældende Lastrum værende Arbejderes Side.

Nr. 13. „Amarant“ af Rønne, Brig, 256 Tons Brutto, Kapt. J. Kyhn.

«Maritime Deposition» dat. Cardiff d. $26/9$ 96 og Salcombe d. $15/10$ 96.

D. $25/9$ 96 under NNV.-lig Storm i Bristol-Kanalen, da A. — fra Llanelly til Karlskrona med Kul — arbejdede haardt, mistedes flere Sejl og det Opstaaende om St. B. sønderlodes. D. $26/9$ indbugseredes A. til Penarth, hvorfra Rejsen d. $12/10$ efter endt Reparation fortsattes indtil d. $15/10$, da Storsejlet under stiv NØ.-lig Kuling ud for Start Point bortblæstes, hvorfor Nødhavn atter maatte søges. Under Indsejling til Salcombe med bekendt Mand om Bord kom A. paa Grund; men bragtes flot samme Dag af en Bugserbaad og opankredes ved Salcombe.

Aarsagen til Havariet var «Haardt Vejr».

Nr. 15. „Anna“ af Holbæk, Skonnert, 131 Tons Brutto, Kapt. H. J. Hermansen.

Søforhør i Holbæk d. $30/4$ 96.

D. $9/1$ 96 Kl. $2\frac{1}{2}$ FM. i Nordsøen omtrent ud for Start Point, under Vending i haard Kuling med høj Sø, faldt Ungmand C. Pedersen af Hørby over Bord fra A. under Arbejde med at skifte Støttaljerne paa Bommen og druknede. Alle Mand kaldtes op og trods de vanskelige Forhold udsattes en Baad, som af Kapt. H. og 1 Matros roedes agter ud i A.'s Køl vand; men i Mørket kunde ingen Hjælp ydes den Forulykkede, som ikke saas efter at være faldet over Bord. Redningsbøje blev ikke udkastet. Efter ca. 1 Times Ophold paa Ulykkesstedet fortsattes Rejsen.

Nr. 16. „Anna“ af Marstal, Skonnert, 85 Tons Brutto, Kapt. C. Tønnesen.

Søforklaring i Dalene Sorenskriveri d. $15/6$ 96.

D. $9/5$ 96 Kl. 1 FM., omtrent 3 Mil Vest for Lister Fyr under Blikstille, gik Kapt. T. paa A. — fra Kjøbenhavn til Island med Stykgods — ned i Kahytten, idet han gav Ordre til Rørgængerens om at varsko ham, hvis der kom Luft. Efter nogle Gange at have været oppe, kom Kapt. T. Kl. 2 atter op paa Dækket og saa da, at Ungmand H. P. M. Jørgensen, født i Vejlbj 1879, og Kokken T. C. M. Nielsen, født i Kold 1876, vare forsvundne med Skibets Jolle. Strax efter kom lidt Brise, Kursen sattes mod Land og i Dagningen saas Jollen med Desertørerne; men disse kunde ikke opsejles. Da nu kun Kapt. T. og Styrmanden fandtes om Bord, søgtes Nødhavn i Rægefjord; men ved Indsejlingen dertil med Lods om Bord maatte Bugserhjælp antages (600 Kr.) for ikke under Stille at drive ind paa Skærene.

Ifølge Vidneforklaringerne vare Desertørerne behandlede godt om Bord og havde indtil Rømningen fandt Sted gjort deres Pligt.

Nr. 17. „Anna“ af Svendborg, Skonnertbrig, 128 Tons Brutto, Kapt. N. Petersen.

Indb. til Generaldirektoratet for Skattevæsenet dat. Svendborg Toldkammer d. $2/12$ 96.

Natten til d. $29/11$ 96 grundstødte A. — fra England til Svendborg med Kul — paa Thurø Rev. D. $1/12$, efter at en Del af Lasten var lossat i Lægtere, toges A. af Grunden og ankom d. $2/12$ til Svendborg.

Nr. 21. „Anna Maria“ af Aalborg, Kvase, 18 Tons Brutto, Fører R. Dahl.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Anholt Toldsted d. $9/12$ 96.

D. $6/12$ 96 Kl. 4 FM. under haard Kuling af SSØ. med Dis grundstødte A. M. — fra Kjøbenhavn til Hals ledig — i Pakhusbugt (Anholt S.). Besætningen (2 Md.) bjærgede sig i Land ved egen Hjælp. Fartøjet blev senere taget af Grund.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være fejlagtig Gisning af Afstanden fra Anholt Fyr.

Nr. 28. „Argo“ af Hasle, Skonnert, 40 Tons Brutto, Kapt. N. C. Hansen.

Søforklaring for det danske Konsulat i Danzig d. $24/1$ 96.

Søforhør i Hasle d. $24/3$ 97.

D. $19/1$ 96 Kl. 8 FM. med VNV.-lig Vind og tykt Vejr, da A. — fra Hasle til Danzig i Ballast — var tværs af Rixhøft Fyr og styrede langs Landet med Kurs efter Hela, fløvede Vinden af og Strømmen, som var haard, førte saa A., der var kommen for nær Land, ind paa Grund ca. $2\frac{1}{4}$ Mil fra Hela. Baad udsattes med Varp; men det lykkedes ikke at faa Skibet flot, D. $20/1$, efter at Ballasten var kastet over Bord, bragtes A. flot i ubeskadiget Stand ved Hjælp af 2 tyske Slæbedampere og ind til Neufahrwasser.

Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det Ovenanførte.

Føreren ikendtes en Bøde af 20 Kr. til Statskassen for at have undladt at gøre den i Lov Nr. 72 af 12. April 1892 § 9, jfr. § 11, ommeldte Anmeldelse om Grundstødningen i første danske Havn.

Nr. 31. „Augusta“ af Thisted, S. S., 181 Tons Brutto, Kapt. P. Kløvborg.

Søforklaring i Lübeck d. $1/2$ 96.

D. $22/1$ 96 Kl. 10 EM. under SV.-lig Storm, da A. — fra Smøgen til Lübeck med Sild — var i Kattedag, slog en svær Sø ca. 80 Kasser med Sild af Dækslasten los. Da stærk Slingring forhindrede Surring af Kasserne, maatte disse kastes over Bord. D. $24/1$ ankom A. til Lübeck, hvor Søforklaring aflagdes.

Aarsagen til Havariet var Storm og høj Sø.

Nr. 35. „Axel“ af Læsø, Dæksbaad, 11 Tons Brutto, Fører L. P. Melkjørsen.Indb. til Krydstoldinspektoratet dat. Krydsfartøj Nr. 11 d. $\frac{4}{8}$ 96.

D. $\frac{3}{8}$ 96 Kl. 4 EM. under frisk vestlig Kuling kæntrade A. — fra Læsø til Aalborg med Gods og 3 Passagerer — ud for Hov. Nød-Signal vistes og Kl. 8 EM. observeredes dette fra Krydsfartøj Nr. 11, Krydstold-assistent Byggere, som strax satte Kurs efter A. Besætningen (2 Md.) samt 2 Passagerer optoges i forkommen Tilstand i Krydsfartøjet, hvorimod den 3. Passager var druknet om Læ ved Kæntringen. I Løbet af Natten lykkedes det Krydsfartøjet, som opankredes paa Siden af A., efter ca. 5 Timers vanskeligt og anstrengende Arbejde ved Hjælp af Gier og Taljer at rejse Dæksbaaden, der var uassureret, hvorefter den pumpedes læns og toges paa Slæb ind til Hals d. $\frac{4}{8}$ Kl. 9 FM.

Anm. Krydstoldassistent Byggere, der i et andet lignende Bjærgnings-Foretagende (se Oversigten for 1895, Nr. 119) ogsaa havde udvist uforsagt Hjælpsomhed og dygtig Sømandskab, er under 24. August 1896 blevet benaadet med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Nr. 37. „Beautiful Star“ af Thorshavn, Fiskekutter, 64 Tons Brutto, Kapt. M. Fuglø.Søforklaring i Klaksvig d. $\frac{23}{3}$ og $\frac{24}{3}$ 96.

D. $\frac{22}{3}$ 96 Kl. 10 EM. 8 Kml. NØ. for Viderø under Vending for Vejret i frisk sydlig Kuling, sloges Fisker D. J. F. Jakobsen af Videreide over Bord af Mesans-Bommen og druknede. Den Forulykkede, som ikke kunde svømme, hverken saas eller hørtes efter at være faldet over Bord. B. S. drejedes strax til Vinden; men da Mesans-Skødet under Vendingen havde skaaret sig ud, kunde Vending paany ikke foretages, forinden Skødet atter var iskaaret, og da Baad ikke kunde udsættes, ansaas det umuligt i Mørket at kunne redde den Overbordfaldne.

Nr. 38. „Benthine“ af Allinge, Skonnert, 39 Tons Brutto, Kapt. J. E. M. Jensen.Søforklaring i Kalmar d. $\frac{9}{3}$ 96.

D. $\frac{4}{3}$ 96 Kl. $3\frac{1}{2}$ EM. opankredes B. — fra Allinge til Kalmar i Ballast — under frisk sydlig Kuling med Regntykning ud for Mörbylånge, efter at Signal for Lods forgæves havde været hejst og Is var observeret længere Nord paa i Farvandet. Om Aftenen under orkanagtige Byger sprængtes Ankerkættingen, hvorved Klydset beskadigedes og B. maatte, for muligt at bjærges, sættes ind i Isen. Den 5. om Morgenen førtes B. af Isen hen over et Stenrev, hvor Skibet huggede flere Gange; men da Revet var passeret, holdt Ankeret. Signal hejstes for Bugserbaad, som samme Dag kom ud og bragte B. til Kalmar.

Aarsagen til Grundstødningen og Havariet fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 41. „Birgitte“ af Odense, Skonnert, 189 Tons Brutto, Kapt. H. C. Hansen.«Maritime Deposition» dat. Hull d. $\frac{28}{12}$ 96.

D. $\frac{22}{12}$ 96 Kl. $10\frac{1}{2}$ FM. i Taage under Bugsering og med Lods om Bord grundstødte B. — fra Goole til Odense med Kul — paa Humber Floden. Bugserbaaden, som havde en anden Skonnert paa Slæb, fortsatte Rejsen; medens B., som ved Højvande samme Dag kom flot, blev slæbt til Hull for at besigtes.

Nr. 42. „Brage“ af Lynæs, Skonnert, 46 Tons Brutto, Kapt. P. Larsen.Indb. til Indenrigsministeriet, dat. Grenaa Herredskontor d. $\frac{31}{3}$ 96.

D. $\frac{4}{2}$ 96 Kl. 11 FM. i klart Vejr med frisk vestlig Kuling grundstødte B. — fra Risør til Samsø med Brænde — paa Kalkgrunden og tog Skade paa Kølen. Besætningen forblev om Bord, da B. kun blev læk i ringe Grad. D. 5. bragtes B. ved Assistance fra Land flot og ind til Grenaa. Bjærgeløn 600 Kr.

Nr. 46. „Carl Hecksher“ af Kjøbenhavn, S. S., 1665 Tons Brutto, Kapt. L. Storm-Hansen.Søforklaring i Kjøbenhavn d. $\frac{15}{7}$ 96.

D. $\frac{9}{7}$ 96, under Udgaende fra Grangemouth med Lods om Bord og assisteret af Bugserdamper, paasejlede de s C. H. af modgaende S. S. «Grange» af Grangemouth. C. H., som holdt den St. B.'s Side af Løbet, besvarede med 1 Damppipe-Tone G.'s Signal (2 Damppipe-Toner) om, at dette Skib vilde passere C. H. om St. B. I ca. 20 Favnes Afstand mellem Skibene og efter at G. fra C. H. var prajet om at holde den rette Side af Farvandet, bakkede G., hvorved dens Stævn kom til at vise mod C. H.'s B. B.'s Side. Medens Bugserdamperen for C. H., som nu, uden Ordre eller Tilladelse dertil, kastede Slæberen los for tilligemed en anden Bugserdamper at dreje G. ret i Farvandet, drev C. H. paa Grund og blev der paasejlet af G. D. $\frac{10}{7}$ Kl. 1 FM., kom C. H., som ved Paasejlingen fik Skade paa det Opstaaende, flot og efter afholdt Besigtelse fortsattes Rejsen.

Om **Aarsagen** til Paasejlingen afgiver Søretten ingen Udtalelse, formentlig af Hensyn til, at Søforklaring for G. ikke forefindes; men ifølge de afgivne Vidneforklaringer synes C. H. at være uden Skyld.

Nr. 47. „Caroline“ af Marstal, Galease, 42 Tons Brutto, Kapt. J. Albertsen.Søforhør i Ebeltoft d. $\frac{16}{3}$ 96.

D. $\frac{12}{3}$ 96 Kl. 11 EM. under stiv nordlig Kuling drev C. — fra Ekensund til Aalborg med Mursten — for St. B.'s Anker med 25 Favne Kætting fra sin Ankerplads i Ebeltoft Vig. Sejl tilsattes; men under Letningen faldt C. ind mod Grunden og stødte paa Sandhagen. Da Skibet ikke ved egen Hjælp kunde bringes flot, modtoges Assistance af Svitzer «B. E.», som d. $\frac{13}{3}$ tog C., der havde brækket Roret, af Grunden og ind til Ebeltoft Havn. Bjærgeløn 400 Kr.

Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 50. „Cecrops“ af Odense, Skonnert, 122 Tons Brutto, Kapt. J. L. Rasmussen.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Præstø Toldkammer d. $\frac{6}{11}$ og $\frac{10}{11}$ 96.

D. $\frac{4}{11}$ 96 ved Højvande med Lods om Bord grundstødte C. — fra Wiborg (Finland) til Præstø med Trælast — under stærkt Højvande i Præstø Fjord paa Middelgrunden. D. $\frac{7}{11}$ om Aftenen, efter at ca. $\frac{3}{4}$ af Ladningen var losset i Lægtene, bragtes C. flot og indbugseredes til Præstø.

Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.

Nr. 52. „Christian“ af Rønne, Skonnert, 61 Tons Brutto, Kapt. H. S. Andersen.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Kjøbenhavns Overtoldinspekt. d. $\frac{14}{9}$ 96.

D. $\frac{11}{9}$ 96 under østlig Storm, da C. — fra Rønne til Skodsborg med Kaolin — laa til Ankers ud for Strandmøllen (Øresund), sprængtes Ankerkættingerne, hvorefter Skibet drev i Land. Ved Assistance af Svitser's «B. E.» bragtes C. flot og indbugseredes til Kjøbenhavn for at repareres.

Nr. 53. „Christiane“ af Marstal, Skonnert, 42 Tons Brutto, Kapt. H. J. Bager.

Søforklaring i Landskrona d. $\frac{6}{3}$ 96. Søforhør i Nakskov d. $\frac{24}{3}$ 96.

D. $\frac{1}{3}$ 96, da C. — fra Kappeln til Landskrona med Hvede — efter ca. 14 Dages besværlig Rejse lænsede Sundet ind for smaa Sejl under Snestorm af SSØ., skimtedes 2 Fartøjer, som formentes at ligge til Ankers. Ved at dreje ned mod disse, som i Virkeligheden vare paa Grund, stødte C. paa Kastrup Ryg tæt ved dem og huggede haardt. Da C. ikke ved egen Hjælp kunde bringes flot, antoges Svitser's «B. E.» og ved sammes Assistance bragtes Skibet af Grunden den følgende Dag og indbugseredes til Kjøbenhavn. Bjærgeløn 1200 Kr. Da ikkun Kølen var beskadiget, fortsattes Rejsen d. $\frac{3}{3}$ til Landskrona.

Ifølge de afgivne Vidneforklaringer maa **Aarsagen** til Grundstødningen skyldes Snetykning i Forbindelse med den fejltagte Antagelse, at de nævnte grundstødte Fartøjer laa til Ankers.

Nr. 55. „Christiansborg“ af Kjøbenhavn, S. S., 1320 Tons Brutto, Kapt. A. M. Schultz.

«Maritime Deposition» dat. London d. $\frac{29}{12}$ 96. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{23}{1}$ 97.

D. $\frac{24}{12}$ 96 K1. 2t 10m FM. i Nordsøen under Taage med langsom Fart grundstødte C. — fra Danzig til London med Stykgods og Trælast — ved Højvande paa $\frac{2}{2}$ Favne Vand. Maskinen stoppedes og der bakkedes med fuld Kraft; men C. stod fast. 10m forinden havde Loddet vist $18\frac{1}{2}$ Favne Vand. I en Klaring pejledes «Cross Sand» Fyrskib i retv. Ø. $\frac{1}{2}$ S. ca. 1,5 Kmls. Afstand. Efter at det meste af Dækslasten var kastet over Bord, kom C. ved egen Hjælp flot samme Morgen og Rejsen fortsattes.

Kapt. S. modtog af Søretten i Kjøbenhavn en Advarsel for ikke at have overholdt Sølovens § 40.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men efter Vidneforklaringerne maa den antages at skyldes Taage og uformodet Strømsætning.

Nr. 60. „Cura“ af Randers, Jagt, 34 Tons Brutto, Kapt. F. E. Jensen.

Indb. dat. Det Danske General Konsulat i Gøteborg d. $\frac{22}{9}$ 96.

Paa Rejse fra Halmstad til Randers med Trælast sprang C. læk og maatte retournere til Halmstad for at losse og reparere.

Anm. D. $\frac{21}{9}$ 96 aflagdes Søforklaring i Halmstad; men denne er ikke fremkommen.

Nr. 62. „Dagmar & Elisabeth“ af Thisted, Skonnert-Kvase, 44 Tons Brutto, Kapt. A. Poulsen.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Aalborg Toldinspekt, d. $\frac{8}{12}$ 96.

Natten til d. $\frac{4}{12}$ 96 under stiv østlig Kuling med klart Vejr grundstødte D. E. — fra Kattegat til Thisted med Fisk — paa Nordmandshage ved Indløbet til Limfjorden. Efter at have hugget en Gang, kastedes Kvasen saa langt ind paa Grunden, at den ved Lavvande omtrent stod tør. Besætningen bjærgedes ind til Hals. Fartøjet blev senere bragt flot af Svitser's «B. E.»

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives, at Føreren var ukendt med den foregaaede Forandring af Fyrene ved Indløbet.

Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.

Nr. 64. „Dan“ af Kolding, Dampbaad, 32 Tons Brutto, Kapt. H. Gottlob.

Søforhør i Kolding d. $\frac{30}{9}$ 96. Søretsdom i Kolding d. $\frac{4}{11}$ 96.

D. $\frac{28}{9}$ 96 K1. 3 EM. ved Fænø Kalv oversejlede D. — fra Kolding til Fænø med Passagerer — en Fiskerjolle, hvorved Fisker af Skjærbæk Andreas Møller og Søn Niels Møller (11 Aar gl.) druknede. Ca. 7m forinden Oversejlingen overlod Kapt. G., efter at have skønnet Farvandet ryddeligt, Posten som Rorgænger til en Passager (12 Aar gl. Dreng) og da derpaa begge forsømte at holde Udkig, bemærkedes Jollen først umiddelbart før Kollisionen skete. Maskinen stoppedes strax og Redningsbøje udkastedes, hvorefter D. manøvreredes mod Ulykkesstedet, medens en Baad klargjordes. Af Jollens Besætning (Fader og 2 Dreng) lykkedes det kun Kapt. G., som under Redningsforsøget forøvrigt fuldt ud gjorde sin Pligt, at bjærge den yngste af Drengene. Efter ca. 1 Times Ophold paa Stedet og efter at den oversejlede Jolle var bjærget, fortsattes Rejsen.

Kapt. G. blev af Søretten idømt en Straf af simpelt Fængsel i 3 Uger og tilpligtet at yde Fiskerens Enke en Erstatning af 250 Kr. aarlig.

Nr. 67. „Danmark“ af Faaborg, Skonnertbrig, 180 Tons Brutto, Kapt. L. P. Storm.Søforhør i Kalundborg d. $17/1$ 96.

D. $8/1$ 96 Kl. 1 EM. under tiltagende NV.-lig Kuling, da *D.* — fra Håvre til Kalundborg med Klid — var i Nordsøen, faldt Ungmand N. J. Nielsen af Dyreborg over Bord fra Nokken af Mærseraaen under Rebning af Mærsejlet og druknede. Redningsbøje blev strax udkastet; men blev uagtet den faldt tæt ved den Overbordfaldne ikke grebet af denne, som formentlig var bedøvet af Faldet. *D.* manøvreredes mod Ulykkesstedet; men den Forulykkede forsvandt inden Hjælp i den oprørte Sø og det stormende Vejr kunde ydes.

Nr. 69. „De 9 Sødskende“ af Aarhus, Dæksbaad, 8 Tons Brutto, Baadfører J. Rasmussen.Indb. til Marineministeriet dat. Sletterhage Fyr d. $27/8$ 96.

D. $27/8$ 96 Kl. 2 FM. under haard NV.-lig Kuling med Regn strandede Dæksbaaden Nord for Sletterhage Fyr og blev senere Vrag.

Aarsagen til Forliset angives at være, at Fartøjet under Letning, som foretoges af Føreren, der var alene om Bord, for at søge Læ paa Sydsiden af Landet, drev ind paa Kysten.

Nr. 70. „De to Sødskende“ af Thurø, Jagt, 9 Tons Brutto, Fører N. C. Jørgensen.Søforklaring i Rudkjøbing d. $24/9$ 96.

D. $19/9$ 96 om Aftenen efter at Jagten — fra Polholms Teglværk til Svendborg med Mursten — var sprunget læk, ankredes den op ud for Stoense. D. 20. om Aftenen blev Pumpen uklar og da Vandet steg stærkt i Lasten roede Besætningen (2 Md.) i Land. Kort efter sank Jagten. Lidt Inventar bjærgedes af Svitzer's «B.E.»; men Jagten, der var uassureret, blev senere Vrag.

Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 72. „Dina Maria“ af Svendborg, Galease, 60 Tons Brutto, Kapt. C. Jensen.Søforklaring i Korsør d. $15/12$ 96.

Efter at *D. M.* — fra Lübeck til Vejle med Havre — under SØ.-lig frisk Kuling med tæt Taage havde passeret «Albuen» ved at holde Loddet gaaende sattes Kursen NNØ. hen, idet Kapt. J. forment, at der i Beltet var sydlig Strøm. D. $12/12$ 96 Kl. 4 FM. forekom det Kapt. J. at han saa Bunden skinne lyst, hvorfor han hev Loddet, men samtidig stødte *D. M.* paa «Nebbe Revler» (Langelands Østkyst) og huggede stærkt. Efter Grundstødningen erfarede det, at Strømmen havde været nordlig. Ved Assistance af Svitzer's «B.E.» bragtes *D. M.* flot om Aftenen, efter at ca. 180 Tdr. Havre var losset, og bugseredes d. $13/12$ til Korsør.

Søretten udtalte: «at den maatte misbillige, at Loddet ikke var brugt efter at Skibet var passeret Albuen; men fandt Søretten efter Omstændighederne ikke Anledning til at foretage videre end den udtalte Misbilligelse, idet Føreren kunde have nogen Anledning til at tro, paa Grund af Vindretningen, at Strømmen var sydlig».

Nr. 78. „Elida“ af Vejle, Jagt, 14 Tons Brutto, Fører og Ejer: H. Hansen.Anmeldelse fra Ejeren dat. d. $5/8$ 96.

D. $7/3$ 96 under vestlig Storm drev *E.* — fra Vejle til Ekensund i Ballast — for begge Ankrene i Land paa Røjle Strand (Middelfart) og blev senere Vrag. *E.*, hvis Værdi var 500 Kr., var uassureret. Besætningen (2 Md.) bjærgede sig i egen Baad.

Nr. 82. „Ella“ af Faxe, Skonnert, 47 Tons Brutto, Kapt. O. N. Olsen.Søforklaring i Korsør d. $12/10$ 96.

D. $8/10$ 96 ved MN. under diset Luft og med Loddet jævnt gaaende grundstødte *E.* — fra Schleimünde til Helsingborg med Hvede — ud for Ohnse Vig (Lolland N.). Da Vandet faldt og *E.* ikke ved egen Hjælp kunde bringes flot modtoges Assistance af Svitzer's «B. E.», som, efter at en Del af Ladningen var losset, d. $10/10$ tog *E.* af Grunden og ind til Korsør.

Aarsagen til Grundstødningen maa formentlig ifølge de afgivne Vidneforklaringer søges i usigtbare Vejrforhold, som forhindrede at Vejrø Fyr saas.

Nr. 83. „Ellen“ af Marstal, Skonnert, 51 Tons Brutto, Kapt. L. F. Jørgensen.Tysk Strandings-Beretning dat. Cismar d. $11/12$ 96.

D. $6/12$ 96 Kl. 5 FM. paa Styrmandens Vagt under frisk ØSØ.-lig Brise med Regn og Taage grundstødte *E.* — fra Kjøbenhavn til Neustadt med Majs — under Vending ca. 3 Kabell. NV. t. N. for Peltzerhakener Fyr. Ved Assistance af Bjærgningsdamper «Rügen» fra Greifswald bragtes *E.* flot i ubeskadiget Stand.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

Nr. 86. „Emilie Franziska“ af Frederikshavn, 2mast. Kvase, 65 Tons Brutto, Kapt. J. A. Amondson.Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{4}{11}$ 96.

D. $\frac{27}{10}$ Kl. $\frac{1}{4}$ FM., da *E. F.* — fra Kattegat til Kjøbenhavn med Fisk — var ca. 3 Mil NV. $\frac{1}{2}$ N. for Hesselø, faldt Bedstemand Hans Frederiksen af Frederikshavn over Bord under Arbejde med at hale Storskøde og druknede. Redningsbøje udkastedes strax og faldt tæt ved den Overbordfaldne, som dog ikke fik fat i den. *E. F.* blev strax vendt og trods Mørket manøvreret tilbage til Redningsbøjen; men den Forulykkede var ikke til at se eller høre. Da Baad ikke i den høje Sø og stive Kuling kunde udsættes, blev Rejsen efter noget Ophold paa Ulykkesstedet atter fortsat.

Nr. 87. „Emilie Marie“ af Marstal, Jagt, 83 Tons Brutto, Kapt. A. H. Kromann.Søforhør i Ærøskjøbing d. $\frac{13}{11}$ og $\frac{18}{11}$ 96.

D. $\frac{4}{11}$ 96, da *E. M.* — fra Flensburg til Marstal uden Ladning — var under Krydsning ud for Schleimünde, faldt Føreren over Bord og druknede. Den Forulykkede var beskæftiget forude med at katte Ankret, under hvilket Arbejde han formentlig er faldet over Bord og maaske har slaaet sig i Faldet. Den efter Ulykken alene om Bord værende Mand stod til Rors og havde faa Øjeblikke forinden han savnede Føreren set denne i Virksomhed forude, men iøvrigt Intet observeret vedrørende selve Ulykken. Efter at Lods var tilkaldt førtes *E. M.* til Eckernförde.

Nr. 90. „En avant“ af Kjøbenhavn, Skonnert, 115 Tons Brutto, Kapt. J. O. Thomsen.Søforklaring i Nykjøbing (F.) d. $\frac{24}{4}$ 96.

D. $\frac{20}{4}$ 96 Kl. 12 MD. med NØ.-lig flov Brise og klart Vejr, da *E. a.* — fra Pillau til Nykjøbing (F.) med Rug — var i Grønsund, gik Kapt. *T.* med Besætning om Læ for at skaffe, idet han gav Ordre til Rorgængereren at styre NV. t. V., hvilken Kurs han skønnede maatte føre fri af »Bredemandshage« (Bogø), uden at han dog saa ud efter det derværende Sømærke, hvilket ikke fandtes i det om Bord værende Kort. Ca. 15m efter grundstødte Skibet og da det ikke ved egen Hjælp lykkedes at bringe det flot, søgtes Assistance fra Land. Den $\frac{21}{4}$ kom Bugs. *S.* «Guldborgsund» med Lægtene paa Siden og efter at 5 à 600 Tdr. Rug var losset, kom *E. a.* flot i ubeskadiget Stand og bugseredes tilligemed Lægtene til Nykjøbing.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men ifølge de aflagte Vidneforklaringer maa denne formentlig skyldes Navigering efter et mangelfuldt Kort i Forbindelse med, at det nævnte Sømærke ikke observeredes forinden Grundstødningen, som forøvrigt skete et Par Kabellængders Afstand til Luvart derfra, fandt Sted.

Nr. 91. „England“ af Kjøbenhavn, S. S., 809 Tons Brutto, Kapt. I. C. Petersen.Søforklaring i Cherbourg d. $\frac{8}{5}$ 96. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{9}{6}$ 96.

D. $\frac{6}{5}$ 96 Kl. $\frac{3}{2}$ EM. med Lods om Bord grundstødte *E.* — fra Windau til Cherbourg med Trælast — ved Indsejlingen til Cherbourg. Tæt ved Havnemolen mindskedes Farten og Lodsens forlangte B.B.'s Ror, idet han med Haanden viste, at *E.* skulde drejes St. B. over; men Kapt. *P.*, der betragtede denne Manøvre som fejlagtig, da Skibet for at undgaa et Hjørne paa den vestlige Mole skulde drejes B. B. over, kommanderede Roret St. B. og Maskinen «fuld Kraft bak». Da nu Lodsens atter forlangte B. B.'s Ror, idet han igen med Haanden viste Drejning mod St. B., og samtidig «Langsomt frem» til Maskinen grundstødte *E.* kort efter tæt ved Kajen med Stævnen rettet mod det nævnte Hjørne. Da det ikke ved egen Hjælp lykkedes at komme flot og det befrygtedes, at Skibet ved Lavvande skulde tage Skade, lossedes en Del af Ladningen i Lægtene, hvorefter *E.* d. 7. i ubeskadiget Stand ved Assistance af Bugserdamper kom af Grunden.

Søretten afgiver ingen Udtalelse om **Aarsagen** til Grundstødningen; men ifølge de afgivne Vidneforklaringer maa det formentlig antages, at de af Lodsens og Kapt. *P.* givne modstridende Kommandoer, som alle udførtes, have været medvirkende til Grundstødningen, der fandt Sted i stille Vejr med nogen, men ikke haard Strøm.

Anm. Lodsens gav ikke Møde ved Søforklaringen i Cherbourg.

Kapt. *P.* vedtog i Mindelighed en Bøde paa 100 Kr. til Skipperforeningens Understøttelses-kasse for Overtrædelse af Sørets-Loven af $\frac{12}{4}$ 92 § 9.

Nr. 94. „F. C. Andersen“ af Kjøbenhavn, S. S., 590 Tons Brutto, Kapt. H. Nielsen.Søforhør i Randers d. $\frac{5}{9}$ 96.

D. $\frac{15}{8}$ 96 Kl. $\frac{2}{2}$ EM. i godt Vejr med ringe Sø, da *F. C. A.* — fra Neder Kalix til Poole med Trælast — var i den botniske Bugt, faldt Matros M. A. Andersen af Randers over Bord og druknede. Maskinen blev strax stoppet og kastedes fuld Kraft bak; Baad udsattes paa mindre end 5m; men inden Hjælp naaede den Overbordfaldne, som var en god Svømmer, men formentlig var bedøvet af Faldet, var han forsvunden. Ulykken skete ved at den Forulykkede snublede paa Dækslasten, hvorefter han styrtede over Bord gennem en ca. 3 Fod høj Aabning mellem Dækslasten og en midlertidig over denne langs Skibssiden gaaende opsat Planke. Redningsbøje ses ikke at være udkastet.

Nr. 100. „Forsøget“ af Aalborg, Slup, 19 Tons Brutto, Fører L. C. Jeppesen.Indb. til Indenrigsministeriet dat. Løgstør Birkekontor d. $\frac{15}{4}$ og $\frac{2}{9}$ 96.

D. $\frac{16}{3}$ 96 grundstødte *F.* — fra Aalborg til Skive med Cement — paa Rindgrund (Limfjorden) og blev læk. Besætningen (2 Mand) bjærgede sig i Land i egen Baad. D. $\frac{18}{3}$ kom *F.* atter flot.

Nr. 103. „Frejr“ af Randers, S. S., 676 Tons Brutto, Kapt. C. L. Strand.Indb. dat. Det danske Konsulat i Hong Kong d. $\frac{21}{5}$ 96. Søforhør i Randers d. $\frac{1}{8}$ og d. $\frac{5}{8}$ 96.

D. $\frac{28}{3}$ 96 Kl. 4 FM. under fint Vejr med Taagebanke over Land grundstødte *F.* — fra Pak-hoi til Hoi-How med Stykgods — paa et Stenrev. Strax efter saas Fyret ved Cap Cami i S. $\frac{1}{2}$ Ø. ca. $\frac{3}{4}$ Sømils Afstand. Efter at have

osset en Del af Ladningen i Lægtene, kom *F.* d. 3½ atter flot og fortsatte Rejsen efter at Lasten var genindtaget. I Hong Kong, hvor Skibet kom i Dok, viste det sig, at Bunden var bulet ligesom ogsaa Maskinen havde lidt nogen Skade. Havariet ansloges til 25000 Kr.

Aarsagen til Grundstødningen maa formentlig søges i Strømsætning i Forbindelse med Taagebanker ved Cap Cami. Loddet var dog ikke brugt.

Kaptain *S.* vedtog i Mindelighed en Bøde paa 30 Kr. til Statskassen for Overtrædelse af Sørets-Loven af 12/4 92 § 9.

Nr. 104. „Friede“ af Horsens, Slup, 31 Tons Brutto, Kapt. N. O. Knudsen.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Nyborg Toldkammer d. 14/3 96.

D. 12/3 96 om Morgenen grundstødte *F.* — fra Aarhus til Nakskov med Majs — paa Slipshavns Strand og blev læk; men blev senere bragt flot.

Nr. 117. „Gøteborg“ af Kjøbenhavn, S. S., 597 Tons Brutto, Kapt. A. Madsen.

Søforhør i Hamburg d. 7/10 96.

D. 13/10 96 i Østersøen under høj Sø arbejdede *G.* — fra Riga til Hamburg via Kaiser Wilhelm-Kanalen — haardt og tog meget Vand over. D. 14 under tiltagende Storm mistedes Stagfokken og *G.* fik stærk Slagside. Ved Ankomsten til Hamburg d. 15/10 viste det sig, at Ladningen, som havde forskudt sig, til Dels var beskadiget.

Nr. 118. „H. M. Stanley“ af Vaag (Suderø), Fiskekutter, 81 Tons Brutto, Kapt. O. I. Augustinussen.

Søforklaring i Tveraa d. 17/12 96.

D. 3/12 96 Kl. 2½ EM. under høj Sø og frisk Sydl. Kuling tog *H. M. S.* — fra Leith til Færøerne med Kul — en Braadsø over, hvorved Skylighet til Kahytten sønderlodes og Bedstemand N. P. Hjelm af Vaag, som stod til Rors, skylledes over Bord og druknede. Da Ulykken skete vare de to andre af Vagtmandskabet sendte i Ærinde ned om Læ. De saa vel som Kapt. *A.*, der var til Køjs, kom op hurtigst muligt og saa da *H.* slæbe i Loglinen agter. De forsøgte at hale Linen ind og at lægge Roret ned for samtidig at dreje til Vinden; men Linen brast og paa Grund af at Mesanen, som var fastgjort, var kommet i Bekneb ved Roret, kunde dette ikke drejes og inden dette blev klaret var *H.*, der ikke kunde svømme, og var tungt paaklædt, forsvunden. Redningsbøje blev i Forvirringen ikke udkastet.

Nr. 120. „Haabet“ af Marstal, 3mast. Skonnert, 166 Tons Brutto, Kapt. T. H. Christensen.

Søforhør i Randers d. 13/1 97.

D. 25/12 96 Kl. 9 EM. ud for Skagen, da *H.* — fra Håvre til Randers med Oliekager — med klart brændende Lanterner laa bidevind med Vinden Styrbord ind SØ. t. S. over, saas forude i Læ det grønne Sidelys og noget efter skimtedes det røde Sidelys fra en ubekendt 3mast. Skonnert, *H.*, som holdt sin Kurs, blev strax efter ramt agterude af Sejlerens Forgrejer, hvorved Jollen knustes og Mesanen blev sønderrevet. Sejleren forsvandt strax efter og da en anden Mesan var underslaaet fortsattes Rejsen. Skaden androg ca. 120 Kr.

Nr. 121. „Hafnia“ af Kjøbenhavn, S. S., 1619 Tons Brutto, Kapt. H. E. Neergaard.

Søforklaring i Rio de Janeiro d. 24/2 96.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 31/7 96.

D. 20/2 96 Kl. 4½ EM., da *H.* — fra Antwerpen til Rio de Janeiro — var i Syd-Atlanterhavet, sprang Kok Albert Emil Nielsen af Agersø over Bord og druknede. Redningsbøje udkastedes strax, Farten standsedes hurtigst muligt og en Jolle udsattes i Løbet af ca. 3m; men Manden var forsvunden inden Hjælpen kom.

Ifølge de afgivne Vidneforklaringer formenes den Forulykkede at have berøvet sig Livet under et pludseligt Ildebefindende fremkaldt af stærk Varme.

Nr. 126. „Helene“ af Ærøskjøbing, Galease, 76 Tons Brutto, Kapt. L. P. Lauritzen.

Søforklaring i Pillau d. 19/11 96.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 2/12 96.

D. 14/11 96 i Königsberg, da Lods ikke kunde erholdes og en bestilt Bugserdamper var afgaaet uden at have medtaget *H.* — fra Königsberg til Kjøbenhavn med Havre — besluttede Kapt. *L.*, som gentagne Gange havde passeret Farvandet, at afsejle uden Assistance. Undervejs blev det Snetykning og medens Ankret klargjordes for at ankre grundstødte *H.* Da det ikke ved egen Hjælp lykkedes at bringe *H.* flot, maatte Assistance rekvireres. Efter at en Del af Ladningen var losset, blev Skibet uden at have taget Skade d. 16/11 af 2 Bugserdampere bragt flot og indbugseret til Pillau.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn udtalte, at Retten efter at have gjort sig bekendt med den for Amtsretten i Pillau aflagte Forklaring var kommet til det Resultat: «at yderligere Afhøring formentlig var ganske uforholdent, idet det Fremlagte indeholdt al fornøden Oplysning og kan træde i Stedet for Søforhør her».

Nr. 127. „Helene“ af Korsør, 3mast. Skonnert, 444 Tons Brutto, Kapt. A. O. Sørensen.

Søprotest dat. Sydney d. 2/7 96.

Søforklaring dat. Hamburg Amtsret d. 5/12 96.

D. 8/4 96 Kl. 10 EM. bemærkedes i *H.* — fra Mioko til Hamburg med Copra — en Rystelse og en Skrabning under Bunden uden at Aarsagen hertil kunde opdages; men Skibet trak dog noget mere Vand end sædvanligt, hvilket

tiltog under haardt Vejr. Da Lækken imidlertid stadig tiltog og det viste sig, at Metalforhudningen tildels var bortreven, søgtes Sydney som Nødhavn d. 21. Maj, hvor *H.* kom i Dok, blev kalfakteret og forsynet med ny Forhudning. Den $\frac{8}{7}$ afsejlede Skibet fra Sydney og efter at Ponta Delgada var anløben d. $\frac{29}{10}$ for Ordre ankom det d. $\frac{20}{11}$ til Hamburg.

Nr. 129. „Herman Olsen“ af Rønne, Skonnert, 65 Tons Brutto, Kapt. M. V. Jensen.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Helsingør Toldkammer d. $\frac{15}{9}$ 96.

Den $\frac{13}{9}$ 96 Kl. 4 EM. grundstødte *H. O.* — fra Nørre Sundby til Riga med Kridt — ud for Aalgaard (Sjælland, N.). D. $\frac{14}{9}$ om EM. ved Assistance af Svitser's «B. E.» bragtes *H. O.* flot og indbugseredes til Helsingør.

Nr. 132. „Hirtsholmen“ af Frederikshavn, Kvase, 29 Tons Brutto, Fører I. Thomsen.

Indb. til Indenrigsministeriet dat. Kronborg vestre Birk d. $\frac{22}{6}$ 96.

D. $\frac{2}{3}$ 96 under Snestorm grundstødte *H.* ud for Raageleje (Sjælland, N.) og blev læk. En Del af Lasten, som bestod af levende Fisk, gik tabt. *H.* blev senere bragt flot og indbugseredes til Kjøbenhavn.

Nr. 133. „Hjalmar“ af Flatey, 2mast. Kutter, 72 Tons Brutto, Kapt. C. E. Larsen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{5}{12}$ 96.

D. $\frac{16}{3}$ 96 omtr. ved MN. i Nordsøen under SSØ.lig Kuling med Regn og høj Sø tog *H.* — fra Kjøbenhavn til Island — som løb med ca. 8 Mils Fart i Vagten, en Braadsø over, hvorved Kok J. V. S. Andersen af Kjøbenhavn skylledes over Bord og druknede. Den Forulykkede kom fra Kahytten med en Sidelanterne, som dersteds var blevet tændt af Styrmanden, medens Kapt. *L.* endnu ikke var kommet paa Dækket for at overtage Vagten. Ulykken observeredes først ved, at et Skrig hørtes agter ude, hvorimod den Overbordfaldne ikke i Mørket kunde ses. Intet Redningsforsøg blev foretaget, idet saadant under de daværende vanskelige Omstændigheder ansaas for unyttigt.

Nr. 134. „Horsa“ af Hobro, Galease, 35 Tons Brutto, Kapt. P. C. Christensen.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Bogense Toldkammer d. $\frac{7}{11}$ og $\frac{9}{11}$ 96.

D. $\frac{4}{11}$ 96 FM. grundstødte *H.* — fra Mariagerfjord til Odense med Cement — paa Agernæs Flak (Fyen, N.). D. $\frac{9}{11}$, efter at en Del af Ladningen var losset, bragtes *H.* flot og Rejsen fortsattes.

Nr. 136. „Hulda“ af Nyborg, Skonnert, 44 Tons Brutto, Kapt. J. E. Petersen.

Søforklaring i Stubbekjøbing d. $\frac{12}{10}$ 96.

Den $\frac{10}{10}$ 96 omtr. Kl. 12 MD. i tæt Taage, da *H.* — fra Barth til Kalmar med Hvede — stadig afgivende Taagevejr's-Signaler, var ud for Arkona, saas pludselig Stævnen af en Dampner, som viste sig at være «Marie» af Kiel. Kapt. *P.*, som var i Kahytten for at afsætte Pladsen i Kortet, kom strax paa Dækket og gav Ordre til at holde Kursen støt. *M.* gav en Damppe-Tone; men umiddelbart efter rantes *H.* forude og fik en Del Havari paa Forrejsning og Spilgrejer. Fra *M.* sendtes Baad om Bord i *H.*, som derefter toges paa Slæb VSV. over indtil Kl. 6 EM., da *M.*'s Kapt. erklærede ikke at kunne bugser Skibet længere. D. $\frac{11}{10}$ søgte *H.* ind til Stubbekjøbing som Nødhavn.

Ifølge de afgivne Vidneforklaringer synes **Aarsagen** til Kollisionen ikke at kunne tilskrives Fejl fra *H.*'s Side.

Nr. 137. „Inger Margrethe“ af Skive, Skonnertbrig, 171 Tons Brutto, Kapt. C. Clemmensen.

Indb. til Gen. Direkt. dat. Skjelskør Toldkammer d. $\frac{25}{11}$ 96.

D. $\frac{24}{11}$ 96 grundstødte *I. M.* — fra England til Stege med Kul — paa Nebbegrund (Agersø); men kom flot ved egen Hjælp efter at have udkastet ca. 50 Tdr. Kul af Lasten, hvorefter Rejsen fortsattes.

Nr. 140. „Island“ af Kjøbenhavn, S. S., 2813 Tons Brutto, Kapt. W. Skjøt.

Søforklaring i Stettin d. $\frac{26}{2}$ 96.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{18}{4}$ 96.

D. $\frac{23}{2}$ 96 under Drejning i Papenwasser med Lods om Bord grundstødte *I.* — fra Kjøbenhavn til Stettin — idet Skibet i det snævre Farvand nægtede at lystre Roret. Efter at en Tank var pumpet læns, kom *I.* ved egen Hjælp flot; men under Manøvrering herved tog Skibet Grund paa den modsatte Side af Løbet. D. $\frac{24}{2}$ om EM., ved Assistance af 2 Bugserbaade og efter Losning i Lægter af ca. 100 Tons Majs, kom *I.* af Grund og fortsatte Rejsen.

Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det Ovenanførte.

Kapt. *S.* vedtog i Mindelighed en Bøde paa 15 Kr. til Skipperforeningens Fattigkasse for Overtrædelse af Sørets-Loven af $\frac{12}{4}$ 92 § 9.

Nr. 144. „Juliane“ af Bandholm, Skonnert, 38 Tons Brutto, Kapt. C. Petersen.

Tysk Strandingsberetning dat. Burg d. $\frac{30}{11}$ 96.

Den $\frac{14}{11}$ 96 Kl. $1\frac{1}{2}$ EM. grundstødte *J.* — fra Lübeck til Burgstaaken med Ærter — under Indsejling til Burgstaaken Havn. Efter Losning af en Del af Lasten og ved Assistance af 2 Bugserbaade bragtes *J.* flot og i Havn.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forvexling af Havnens Indsejlingsmærker.

Nr. 145. „Julie“ af Assens, Jagt, 14 Tons Brutto, Fører A. J. Lausen.Søforhør i Assens d. $\frac{20}{10}$, $\frac{24}{10}$ og $\frac{11}{11}$ 96.

D. $\frac{17}{10}$ 96 om Morgenen, da *J.* laa til Ankers ud for Helnæs, savnedes Matros Jens Nielsen. Ifølge de afgivne Vidneforklaringer maa den Forulykkede, som sammen med Føreren den foregaaende Aften havde været i Land og var kommen om Bord i beruset Tilstand, formentlig være faldet over Bord om Natten og druknet.

Nr. 147. „Jylland“ af Kjøbenhavn, S. S., 1417 Tons Brutto, Kapt. A. G. Starck.Søforklaring for Søretten i Dalene Sørenskriveri (Egersund) $\frac{11}{12}$ 96.Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{6}{1}$ og $\frac{27}{1}$ 97.

D. $\frac{7}{12}$ 96 om Morgenen observerede *J.* — fra Grangemouth til Kjøbenhavn med Kul — en Damper, der afgav Nød-Signal med Raketter og senere viste Nød-Signalet NC. Kl. $9\frac{3}{4}$ FM. kom *J.* paa Prajehold af Damperen, der viste sig at være «Ardova» af Liverpool, 3139 Tons Brutto, Kapt. H. Phillips, fra Danzig til New York med Sukker. Paa Grund af Storm og høj Sø kunde Fartøj ikke udsættes; det forsøgtes da ved en udkastet Redningsbøje at bringe Slæber om Bord i *A.*; men først ved det 4de Forsøg lykkedes dette. Slæberne sprængtes imidlertid flere Gange og Bjærgning maatte foreløbig opgives, idet *J.* dog Natten over holdt sig i Nærheden af *A.* Næste Dag gentoges Forsøget og skøndt Slæberne atter sprængtes, fortsattes Slæbningen dog hele Natten; ligeledes d. 9., stadig under store Vanskeligheder, da *A.*, som havde Skade paa Roret, giredede stærkt. Kl. 11 kom der Lods fra Egerø om Bord. Under Indsejlingen gennem det snævre Indløb til Egersund maatte *J.* slæbe paa Siden af *A.* og i Dønningen arbejdede Skibene haardt mod hinanden og toge forskellig Skade, ligesom Slæberne stadig sprængtes. *J.* fik flere Lækager; men kunde dog holdes læns. Kl. 10 EM. opankredes begge Skibene ud for Egersund. Bugseringen var hele Tiden forbunden med stor Risiko og Fare samt varede omtr. $\frac{1}{2}$ Etmaal.

J. blev af Søretten i Egersund tilkendt i Bjærgeløn 108,500 Kr.

Nr. 148. „Jægersborg“ af Kjøbenhavn, S. S., 1797 Tons Brutto, Kapt. A. Andersen.Indb. fra Generalkonsulatet i Helsingfors d. $\frac{23}{10}$ 96.

D. $\frac{15}{10}$ 96 Kl. 2 FM. med Lods om Bord afgik *J.* — fra Råfsöhamn til Bremerhaven med Trælaster — men grundstødte 10m efter at Lodsens var gaaet fra Borde paa et hidtil ukendt Skær og vendte derfor tilbage for at undersøges af Dykker. Da en ubetydelig Lækage opdagedes blev 30 Standards af Dækslasten opløst, hvorefter Rejsen fortsattes.

Nr. 151. „Karen“ af Aalborg, Jagt, 27 Tons Brutto, Fører P. S. Larsen.Søforhør i Aalborg d. $\frac{19}{6}$ 96.

Den $\frac{17}{6}$ 96 Kl. $4\frac{1}{2}$ FM. omtr. 2 Mil NV. for Lysegrunden, da *K.* — fra Malmø til Aalborg med Trælaster — sejlede plat under frisk Kuling med alle Sejl til, faldt Letmatros J. C. Møller af Volling over Bord og druknede. Den Overbordfaldne, som var alene paa Vagten og formentlig blev slaaet over Bord af Bommen, saas svømmende ca. 300 Fv. agterude af Føreren, da han, vækket ved Nødraab og Larmen af Sejlene, som stod og slog, kom paa Dækket. Inden Føreren, som nu var alene om Bord og ikke turde dreje til Vinden med alle Sejlene paa, havde faaet Topsejlet ned, hvorefter *K.* fik 3 svære Søer over Dækket, var den Forulykkede forsvunden, og Redningsforsøget maatte derfor opgives.

Nr. 152. „Kasan“ af Kjøbenhavn, S. S., 1123 Tons Brutto, Kapt. H. Thomsen.Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{16}{11}$ 96 og $\frac{2}{1}$ 97.

D. $\frac{12}{11}$ 96 Kl. 3 FM. under frisk Nordlig Kuling og haard sydgaaende Strøm, da *K.* — fra London til Kjøbenhavn — havde passeret Kronborg, saas pludselig forude Rejsningen af en Ankerligger, hvis Ankerlanterne vel var set i nogen Tid, men blev skønnet at være i længere Afstand end Tilfældet var. Roret lagdes haardt B. B., Maskinen stoppedes og blev kastet fuld Kraft bak; men umiddelbart efter atter stoppet, da *K.*'s Davider og Kran om B. B. tørnede mod Ankerliggerens Forrejsning. Efter at være kommet klar af Skibet manøvreredes *K.* mellem de mange Ankerliggerere i Farvandet til Helsingborgs Red, hvor ankredes til det blev Dag. Det paasejlede Skib, som viste sig at være Bark «Libra» af Mandal, havde ved Kollisionen mistet Klyverbom, Bøvspryd og Foremærestang. *K.*, som havde faaet en Del oven Bords Skade, fortsatte derefter Rejsen uden at have haft Forbindelse med *L.*, ved hvis Side en Bugserdamper fra Helsingør saas.

Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenanførte.

Nr. 153. „Kathinka“ af Marstal, Skonnert, 99 Tons Brutto, Kapt. H. A. Olsen.Søforhør i Ærøskjøbing d. $\frac{5}{1}$ 97.

D. $\frac{26}{12}$ 96 Kl. $5\frac{1}{2}$ FM. i Skagerrak paa Styrmandens Vagt med SV.lig Storm og Regntykning tog *K.* en Sø over, hvorved Letmatros M. O. Martinsson af Röra Sogn i Båhus Län skyldedes over Bord, idet han dog et Øjeblik med det ene Ben blev hængende paa Relingen. Styrmanden, som var selv anden paa Vagten, sprang til og greb fat i Mandens Ben; men en følgende Sø tvang ham til at slippe Taget og da *K.* løb 7 à 8 Mils Fart i Vagten var den Overbordfaldne strax efter forsvunden. Redningsbøje blev ikke udkastet af Styrmanden, som i Øjeblikket ikke tænkte derpaa; men strax efter, at han af Søen var revet bort fra Matrosen, sprang ind i Ruffet og purrede ud.

Retten skønnede: «at der ikke foreligger Grund til Mistanke mod Styrmanden» og sluttede Sagen.

Nr. 155. „Kirstine“ af Marstal, Galease, 43 Tons Brutto, Kapt. E. C. Eriksen.Søforklaring i Korsør d. ¹⁸/₂ 96.

D. ¹³/₂ 96 Kl. 3 EM. med frisk NV.lig Vind og klart Vejr passeredes Æbelø, hvorefter Kursen sattes mellem Lillegrunden og Fyens Hoved. Kl. 6 EM., da Fyens Hoved mentes passeret, styredes ned med Romsø, men strax efter grundstødte *K.* — fra Vejle til Nakskov — paa et Stenrev mellem Fyens Hoved og Horse Klint. Da det ikke ved egen Hjælp lykkedes at bringe *K.* flot, modtoges d. ¹⁴/₂ Assistance af Svitzer's «B. E.», som samme Dag tog Skibet, der var tæt, af Grund og ind til Korsør. Bjærgeløn 500 Kr.

Aarsagen til Grundstødningen maa formentlig ifølge de afgivne Vidneforklaringer skyldes, at Kursen sattes ned efter Romsø forinden Sikkerhed — enten ved at bruge Lod eller ved Pejling af Fyr — havdes for, at Grunden ved Fyens Hoved var passeret.

Nr. 156. „Kronborg“ af Helsingør, S. S., 1538 Tons Brutto, Kapt. N. P. Nielsen.Søprotest i Rotterdam d. ¹⁸/₁₂ 96.Søforhør i Kjøbenhavn d. ⁶/₁ 97.

D. ¹³/₁₂ 96, da *K.* — fra Memel til Rotterdam — var i «Kaiser Wilhelm-Kanalen», nægtede Skibet at styre og kom paa Grund ud for Königsförde. Ved Hjælp af en Bugserdamper bragtes *K.* flot og Rejsen fortsattes til d. 14., da *K.* atter grundstødte i Kanalen. Skibet kom dog snart ved egen Hjælp atter flot, tilsyneladende uden anden Skade, end den Maskinen havde lidt ved at en Del Sand havde arbejdet sig ind i den.

Nr. 157. „Langeland“ af Rudkjøbing, Galease, 34 Tons Brutto, Kapt. I. C. Jørgensen.Tysk Strandings-Beretning dat. Wismar d. ¹⁶/₁₁ 96.

D. ¹²/₁₁ 96 med jævn Brise af NNØ. grundstødte *L.* — fra Wismar til Odense med Salt — under Vending ved Udsejling fra Wismar. Et Anker udførtes for at bringe Skibet flot; men da Vandet faldt, maatte Assistance fra Land antages. Efter at en Del af Ladningen var losset, bragtes *L.* flot og ind til Wismar uden at have taget Skade.

Nr. 158. „Laura“ af Fredericia, Jagt, 22 Tons Brutto, Fører P. Sørensen.Søforhør i Fredericia d. ¹³/₇ 96.

D. ¹⁰/₇ 96, da *L.* laa fortøjet ved Bolværket i Fredericia Havn, sprængtes under en voldsom Byge Fortøjningen til Skonnertbrig «Amanda» af Nystad, Kapt. C. G. Blomroos, og uagtet et Anker strax blev stukket i Bund drev *A.* med Agterskibet ned paa *L.*'s St. B.'s Bov.

Nr. 159. „Laura“ af Frederikshavn, Skonnert, 62 Tons Brutto, Kapt. N. P. Riishøj.Indb. fra det danske General-Konsulat i Stettin d. ²⁵/₇ 96. Søforhør i Næstved d. ⁵/₉ 96.

D. ²⁰/₆ 96 blev *L.*, som laa fortøjet i Stettin Havn, paasejlet af Bugserdamper «Agnete» af Stettin, hvorved *L.* fik et Par Planker knust. Skaden taxeredes af en ved det danske Konsulats Foranstaltning udnævnt Kommission til ca. 150 Kr.

Anm. Amtsretten i Stettin vægrede sig ved at modtage Søforklaring fra *L.*, da Uheldet ikke var sket «während der Reise»; men gik dog senere — efter Indstilling af en for Skibets Regning ved Medvirking af Generalkonsulatet antagen Advokat — ind paa at modtage en mundtlig, edelig Erklæring.

Nr. 160. „Laurine“ af Marstal, Galease, 92 Tons Brutto, Kapt. J. Thorsteinson.Tysk Strandings-Beretning dat. Bremen d. ¹⁸/₆ 96.

D. ⁹/₆ 96 Kl. 0t 30m EM. under Bugsering i Bremen Havn tørnede *L.* — fra Libau til Bremen med Havre — mod Havnemolen og fik Boven beskadiget. Skaden, som taxeredes til ca. 1500 Kr., erstattedes efter Overenskomst af Bugserdamper «Oldenburg» af Bremen med ca. 900 Kr.

Aarsagen til Havariet angives at være, at *L.* under de daværende Strømforhold bugseredes i for lang Slæber.

Nr. 161. „Lauritz“ af Karrebæksminde, Skonnert, 154 Tons Brutto, Kapt. R. P. L. Mortensen.«Maritime Deposition» dat. Burnt Island d. ¹³/₁₀ 96.

D. ¹³/₁₀ 96 Kl. 5½ FM. under stormende NV.lig Kuling med Regn var *L.* — fra Halmstad til Burnt Island med Pitprops — kommet for nær Nordsiden af Inch Keith og da Vending gennem Vinden mislykkedes grundstødte Skibet under Forsøget paa at vende for Vejret og blev læk. Ved Assistance af en Bugserdamper bragtes *L.* flot i Løbet af et Kvarter. Udgifterne ved Grundstødningen androg ca. 1260 Kr.

Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 163. „Libau“ af Kjøbenhavn, S. S., 586 Tons Brutto, Kapt. O. A. C. F. Clauson-Kaas.Søforklaring i Hamburg d. ¹⁵/₁ 96.

D. ²/₁ 96, da *L.* — fra Pillau til Hamburg via Kjøbenhavn med Stykgods — var i Østersøen, arbejdede Skibet meget haardt og tog særdeles meget Vand over. Fra d. 3. til den 6. lossedes og indtoges en Del Ladning i Kjøbenhavn, hvorefter Rejsen fortsattes gennem «Kaiser Wilhelm-Kanalen». I Hamburg viste det sig, at 3 Fade Sprit vare sprungne læk.

Nr. 168. „M. C. Holm“ af Kjøbenhavn, S. S., 2458 Tons Brutto, Kapt. A. F. Larsen.Søforhør i Kjøbenhavn d. 18., 19. og ²⁵/₁ 97.

D. ²/₈ 96 Kl. 8 EM., da *M. C. H.* — fra Rotterdam til Riga — var ca. 25 Kml. Vest for Hanstholm, faldt Matros R. C. Rasmussen af Assens under en svær Overhaling ud over Gelænderet og druknede. Kapt. L. stoppede strax Maskinen og udkastede en Redningsbøje; en Baad klargjordes og Maskinen sættes paa fuld Kraft bak, Omtr. 10m efter at Ulykken var sket, mente Styrmand Jensen at en mørk Genstand, som han skimtede, kunde være den Overbordfaldne, hvorfor en anden Redningsbøje udkastedes; men da iøvrigt Intet saas eller hørtes, blev Baaden under de daværende urolige Vejrforhold ikke udsat og efter ca. 1 Times Ophold fortsattes Rejsen.

Nr. 170. „Maren“ af Ærøskjøbing, Skonnert, 39 Tons Brutto, Kapt. A. Jørgensen.Søforklaring og Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁶/₅ 96.

D. ¹²/₅ 96 Kl. 3½ EM., da *M.* — fra Landskrona til Stolpmünde med ildfaste Sten — var under Letning ud for Dragør, faldt Skibet den forkerte Vej og tog Grunden, uagtet der strax blev stukket ud paa Ankerkættingen. Da Skibet ikke ved egen Hjælp kunde bringes flot, blev det af Svitser's «B. E.» taget af Grunden og indbugseredes samme Aften til Kjøbenhavn, hvor det ved Dykkerundersøgelse viste sig, at Bunden havde taget nogen Skade.

Nr. 172. „Maria“ af Dragør, Galease, 56 Tons Brutto, Kapt. H. J. Hansen.Svensk Strandings-Beretning dat. Malmø d. ²⁹/₈ 96.

D. ²⁷/₈ 96 Kl. 7 FM. under VSV.-lig Storm landsattes *M.* — fra Stettin til Gøteborg med Saltsyre — paa Landgrunden ved Smygehuk; men kom flot uden væsentlig Skade den følgende Morgen.

Som **Aarsag** til Landsætningen angives, at *M.* var sprunget læk og havde uklare Pumper.**Nr. 175. „Marie“** af Nykjøbing (F.), Galease, 37 Tons Brutto, Kapt. R. Jørgensen.Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Nykjøbing Toldkammer d. ²⁹/₁₀ 96.

D. ²⁵/₁₀ 96 grundstødte *M.* — fra Kjøbenhavn til Gaabense med Majs — ved Farø. Efter at ca. 125 Tdr. af Ladningen var losset i Lægter, kom *M.* flot og fortsatte Rejsen.

Nr. 176. „Marie“ af Odense, Jagt, 31 Tons Brutto, Kapt. J. D. Petersen.Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Vordingborg Toldkammer d. ²⁸/₈ 96.

D. ²⁷/₈ 96 Kl. 1½ FM. strandede *M.* — fra Odense til Faxe i Ballast — paa Knudskov Rev; men blev senere bragt flot.

Nr. 177. „Marie“ af Marstal, Jagt, 17 Tons Brutto, Fører N. P. Kromann.Søforhør i Ærøskjøbing d. ¹⁴/₁₂ 96 og ¹³/₁ 97, samt i Rudkjøbing d. ⁵/₁ 97.

D. ¹²/₁₂ 96, da *M.* under jævn Brise og i godt Vejr — fra Marstal til Eckernførde — var ud for Drejø, faldt Ungmand O. E. Olsen af Brejninge over Bord fra Nokken af Gafflen og druknede. Ulykken skete ved, at Hanefoden til Pigfaldet paa Gaffelen gik itu. Føreren, som var alene om Bord, kastede strax en Line og en Aare ud; men Ungmanden, som kunde svømme lidt, fik ikke fat derpaa. Fra en Jagt i Nærheden, som havde observeret Ulykken, sættes en Jolle i Vandet, men inden Hjælp kunde ydes, var den Overbordfaldne forsvunden.

Søretten skønnede: «at der ikke var Anledning til at foretage videre i Sagen».

Nr. 179. „Marie Louise“ af Esbjerg, Barkskib, 350 Tons Brutto, Kapt. L. A. Mecklenburg.Søforklaring dat. London d. ⁸/₁ 97.

36° 3' NBr.

D. ²⁴/₉ 96 under haard Storm, da *M. L.* — fra Laguna til London med Trælast — var paa 63°8' VLg., bortblæstes et Under-Mærsejl og flere Øjebolte i Dækket, hvortil Dækslasten (32 Tons) var surret, brækkedes. D. ¹⁴/₁₀ søndesblæstes Mesanen og en Del af Dækslasten skylledes over Bord af en Braadsø, hvorved tillige nogle Støtter, Storbom og Storgaffel brækkedes, St. B.'s Pumpe beskadigedes, Redningsbaaden ødelagdes og Rorgængerens kvæstedes. Senere paa Rejsen under gentagne Storme arbejdede Skibet haardt og tog meget Vand over, ligesom det for at rette Slagside blev nødvendigt at kaste over Bord af Dækslasten. D. ¹³/₁₂ efter ca. 4¼ Maanedes Rejse ankom *M. L.* til London.

Nr. 182. „Martha Maria“ af Vejle, Skonnert, 36 Tons Brutto, Kapt. J. C. Laursen.Søforhør i Skjelskør d. ²⁴/₃ 96.

D. ²⁰/₃ 96 grundstødte *M. M.* — fra Aarhus til Skjelskør med Majs — under usigtbart Vejr paa Sprogø Øst-Rev. Ved Assistance af Svitser's «B. E.» bragtes Skibet flot i ubeskadiget Stand og Rejsen fortsattes samme Dag.

Ifølge de afgivne Vidneforklaringer maa **Aarsagen** til Grundstødningen formentlig skyldes Forvexling af et Blus fra det paa Sprogø Rev strandede S. S. «Bergenhuus» med Halskov Lystønde, hvilken Fejltagelse først opklaredes saa sent, at Forsøg paa — under det næsten stille Vejr og stærk sydgaaende Strøm — at klare Grunden mislykkedes.

Nr. 183. „Medusa“ af Dragør, 3mast. Skonnert, 353 Tons Brutto, Kapt. A. P. Schmidt.«Maritime Deposition» dat. Holyhead d. ²⁷/₉ 96.

D. ²⁵/₉ 96 Kl. 8 FM. omtr. 14 Kml. SØ. for «Codling Bank» Fyrskib under NNV.-lig Storm med høj Sø fra Syd, da *M.* — fra Ardrossan til Oskarshamn med Fosfat — slingrede voldsomt, gik Fokkemasten over Bord, hvorved tillige betydelig Skade anrettedes paa den øvrige Rejsning. For at holde Skibet nogenlunde til Vinden blev en Ankerkætting stukket ud. D. ²⁶/₉ modtoges Tilbud om Bugsering fra S. S. «Theory» af Belfast, der indslæbte *M.* til Holyhead. Skibet fører nu Navnet «Fremad».

Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

Nr. 185. „Minsk“ af Kjøbenhavn, S. S., 699 Tons Brutto, Kapt. H. Olsen.«Maritime Deposition» dat. Manchester d. $21/5$ 96.

D. $20/5$ 96 Kl. 8 FM. under NV.-lig Storm opankredes en under Bugsering værende norsk Bark «Norma» ca. 200 Fod om St. B. for *M.*, som med Lods om Bord laa til Ankers paa Mersey Floden. I *M.* beordredes Maskinen «Klar» og strax efter, da *N.* saas at drive ned mod *M.*, bakkedes med fuld Kraft; men *N.* tørnede dog med Agterskibet mod *M.*'s Stævn, som beskadigedes noget.

Aarsagen til Kollisionen angives at være Storm, som satte *N.* i Drift, i Forbindelse med, at *N.*'s Ankerplads uden Nødvendighed valgtes for nær ved *M.*

Nr. 189. „Nauta“ af Kjøbenhavn, S. S., 359 Tons Brutto, Kapt. O. C. Steen.«Maritime Deposition» dat. Aberdeen d. $25/6$ 96.

D. $16/6$ 96 Kl. $6\frac{1}{2}$ EM., under Letning i «Balta Sound» (Shetlands Ø.) for at søge anden Ankerplads til Indladning af Sild, tørnede *N.* med Agterskibet mod en Del Sten, om hvilke det senere oplystes, at de uden at være afmærkede vare udkastede fra et Skib. Maskinen stoppedes strax og ved Højvande kom *N.* flot samme Aften. D. 19. overtoges *N.*'s Ladning af en anden Damper, hvorefter *N.*, hvis Bund og Skrue var blevet beskadiget, afgik til Aberdeen for Reparation. Skaden taxeredes til ca. 3600 Kr.

Aarsagen til Grundstødningen var Tilstedeværelse af de nævnte Sten, uden at deres Plads var afmærket.

Nr. 190. „Neptun“ af Kjøbenhavn, S. S., 202 Tons Brutto, Kapt. A. G. Richardt.Søforhør i Kjøbenhavn d. $11/8$ 96.

D. $7/8$ 96 Kl. $1\frac{3}{4}$ FM. med haard Strøm imod grundstødte *N.* — fra Helsingør til Bornholm i Ballast — ved Nordre Røse Fyrtaarn. Kapt. R., som var paa Broen, havde omtr. 15m forinden Grundstødningen af Hensyn til de mange Skibe, som vare i Farvandet, givet Rørgængerens Ordre til at styre lige paa Fyret og da Afstanden dertil jugeredes for stor, blev Kursen holdt saaledes, indtil Skibet pludselig tørnede mod Fyrtaarnets Fundament og blev staaende. Ved Assistance fra Svitzer's «B. E.» kom *N.*, som ikke tog synderlig Skade, flot samme Dag.

Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 191. „Neptun“ af Kjøbenhavn, S. S., 202 Tons Brutto, Kapt. A. Cl. Richardt.Søforklaring i Swinemünde d. $5/12$ 96.

D. $28/11$ 96 under NNØ.-lig Storm med høj Sø arbejdede *N.* — fra Königsberg til Neumühlen med Hvede — haardt og tog meget Vand over. Kl. 5 EM. tog Skibet en Braadsø over, hvorved det Opstaaende om St. B. beskadigedes en Del og Ruffet agter søndersloges; Maskinen blev derefter sat paa halv Kraft og Pumpeerne holdtes i Gang. Senere paa Aftenen ødelagdes det Opstaaende om B. B. og Vandet trængte ind i Kahyt og Lukafer. Da Skibet lækkede og Søen var i Tiltagende, besluttedes det d. $29/11$ at søge Swinemünde som Nødhavn. D. 30. afholdtes dersteds Besigtelse paa Skaden, som taxeredes til ca. 9000 Kr.

Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

Nr. 192. „Neptun“ af Horsens, Fiskerkvase, 10 Tons Brutto, Baadfører P. C. Dwinge.Søforklaring i Nykjøbing (Sjælland) d. $31/10$ 96.

D. $29/10$ 96 Kl. $2\frac{1}{4}$ EM. saas fra *N.* — fra Helsingborg til Horsens i Ballast — Fyrskibet «Sehultz's Grund»; men, da Vejret var stormende af ØNØ. med Regntykning, søgtes Ankerplads paa Vestsiden af «Gnibens». Omtr. 1 Kbl. fra Land paa $3\frac{1}{2}$ Fv. Vand opankredes *N.* for begge Ankre. Kl. $8\frac{1}{2}$ EM. sprang Vinden til SV. t. S. og der gjordes strax klar til Letning; 3 rebet Storsejl sattes; men under Indhivningen af det ene Anker fiskede dette det andet Ankers Kætting og da Klaring heraf i Mørket og den høje Sø viste sig umulig, blev det lettede Anker atter stukket i Bund. Strax efter grundstødte *N.* og løb hurtig fuld af Vand, hvorpaa Besætningen bjærgede sig til Land i egen Pram. Kvasen, der var assureret i «Dansk Fiskeriforsikrings-Selskab» for 1090 Kr., blev senere bragt flot og er nu hjemme-hørende i Nykjøbing p. S.

Nr. 193. „Nerma“ af Esbjerg, S. S., 732 Tons Brutto, Kapt. P. M. Degn.Indb. fra det danske Vice-Konsulat i Sunderland dat. $8/1$ 97.

D. $31/12$ 96 Kl. 2 EM. grundstødte *N.*, som samme Dag var afgaaet fra Kalundborg bestemt til Sunderland; men kom flot ved egen Hjælp og da Skibet var tæt fortsattes Rejsen. I Sunderland, da *N.* kom i Dok, viste det sig, at 3 Bundplader vare beskadigede og 1 Skrueblad afslaaet.

Nr. 194. „Nicolai II“ af Kjøbenhavn, S. S., 2467 Tons Brutto, Kapt. M. S. Jespersen.Søforhør i Kjøbenhavn d. $30/12$ 96.

D. $9/10$ 96 Kl. $3\frac{3}{4}$ EM. med Lods om Bord og efter Ordre fra Dokmesteren blev *N. II* med fuld Kraft bakket ud fra Dok i Antwerpen. Strax efter at Skibet havde faaet Fart agter over gav Dokmesteren, som saa en Damper nærme sig til Dokken, Ordre til *N. II* om at gaa frem fuld Kraft; men inden Skibet fik Fart for over, førtes Agterstævnen af Strømmen ned mod nogle Pramme, af hvilke 2 fik en Del Skade, medens *N. II* blev ubeskadiget.

De havarerede Pramme gjorde Fordring paa Skadeserstatning af henholdsvis 3500 og 4200 Kr.

Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 195. „Nordhvalen“ af Kjøbenhavn, S. S., 3297 Tons Brutto, Kapt. F. Brünnicke.Søforhør i Kjøbenhavn d. $30/5$ 96.

D. $25/4$ 96 Kl. 5 EM. med Lods om Bord blev *N.* — fra New Orleans til Kjøbenhavn — stikkende i en Mudderbanke i South Pass Kanalen (Mississippi Floden). Da Strømmen var for haard til at *N.* ved egen Hjælp kunde bringes flot, rekvireredes Assistance af Bugserdamper. En saadan — «W. G. Wilmot» af New Orleans — som ankom d. 26. om Morgenen, kolliderede med *N.*'s B.B.'s Side og beskadigede denne, men Skaden blev dog midlertidig udbedret af Arbejdere fra Land medens Skibet stod paa Grund. D. $29/4$ om EM. kom *N.* flot ved Assistance af yderligere 2 Bugserdampere; hvorefter Rejsen fortsattes, idet Besigtelse af Skibet fandtes uforuden, da Grundstødning paa det nævnte Sted ofte finder Sted ved Dannelse af Mudderbanker, uden at de paagældende Skibe tage Skade derved.

Aarsagen til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer skyldes Dannelse ved «South Pass» af en Mudderbanke, hvis Tilstedeværelse ikke var kendt af Lods eller Kanalmyndighed.

Nr. 196. „Nyborg“ af Korsør, Dampfærge, 971 Tons Brutto, Kapt. N. Jansen.Søforhør i Kjøbenhavn d. $9/6$ 96.

D. $5/6$ 96 Kl. $7\frac{3}{4}$ FM. med diset Vejr, da *N.* — fra Korsør til Kjøbenhavn — havde passeret Kirkegrunden, styredes SØ. $\frac{3}{4}$ S. til forbi Venegrunden, hvorefter Kursen efterhaanden sattes 1 Streg østligere. Kl. 9 FM., da baade Kapt. J. og Styrmanden vare paa Broen, tog *N.* Grunden uden dog at blive staaende; Roret lagdes haardt Styrbord og Farten bibeholdte. Strax efter saas Sømærket paa «Dyrefoden» omtr. i Ø. t. N. Da Forlasten trak Vand, sattes Maskinpumpen i Gang og Rejsen fortsattes til Kjøbenhavn, hvor det viste sig, at Bunden havde taget Skade.

Aarsagen til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig skyldes, at Sømærket paa «Dyrefoden» saas for sent.

Nr. 197. „Odin“ af Kjøbenhavn, S. S., 470 Tons Brutto, Kapt. J. E. Lissner.Søforklaring i Hamburg d. $22/1$ 96.

D. $9/1$ 96, da *O.* — fra Pillau til Hamburg via Kjøbenhavn gennem «Kaiser Wilhelm-Kanalen» med Hvede og Mel — var i Østersøen, fik Skibet under NØ.-lig Storm flere Søer over Dækket, hvorved 2. Kahyt fyldtes med Vand og Skalkningen ved Storlugen om St. B. bortsloges, saa at der kom en Del Vand i Lasten. D. 11. ved Losning viste det sig at ca. 200 Tdr. Hvede vare beskadigede af Vand.

Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

Nr. 198. „Olga“ af Kjøbenhavn, S. S., 777 Tons Brutto, Kapt. C. Fischer.Søforhør i Kjøbenhavn d. $26/11$ 96.

D. $19/11$ 96 Kl. $7\frac{3}{4}$ EM. i sigtbart Vejr, medens Styrmanden var om Læ for at efterse hvorledes «Sødra Udde» Fyr lyste og Kapt. F. var paa Broen, grundstødte *O.* — fra Riga til Hamburg via Kjøbenhavn med Sød og Stykgods — paa Øssby Grund (Østkysten af Øland). Omtr. 7m forinden saas ca. $\frac{1}{2}$ Streg om B. B. baade af Udkig og Kapt. F. et hvidt Lys; men da dette syntes at have et rødligt Skær forneden, antoges det for en Dampers Top- og Sidelys, medens det i Virkeligheden var «Sødra Udde» Fyr. Strax efter Grundstødningen forsøgtes det til sent paa Natten og derefter den følgende Dag forgæves at bringe *O.* flot, hvorfor Akkord d. 21. sluttedes med svensk Bjærgnings-Damper «Argo» om at tage *O.* af Grund. Medens *A.* samme Dag var afsejlet for at hente Lægtene, lykkedes det imidlertid *O.* med svensk Lods om Bord under indtrædende Højvande at komme flot ved egen Hjælp, hvorefter Skibet ankom til Kalmar. Ved en dersteds afholdt Besigtelse viste det sig, at *O.* ikke havde lidt synderlig Skade, hvorefter Rejsen fortsattes.

Søretten afgiver ingen Udtalelse om **Aarsagen** til Grundstødningen, som formentlig ifølge de afgivne Vidneforklaringer maa tilskrives den anførte Forvexling af «S. U.» Fyr med en Damper.

Nr. 199. „Omsk“ af Kjøbenhavn, S. S., 1574 Tons Brutto, Kapt. H. Rasmussen.

Indb. fra det danske Konsulat i Reval dat. Decbr. 96.

D. 6. og $7/12$ 96 i Østersøen under SØ.-lig Storm med høj Sø arbejdede *O.* — fra Kjøbenhavn til Reval — haardt og tog meget Vand over, hvorved nogle Kister med Sardiner og Blommer ødelagdes samt nogle Fustager søndersloges.

Aarsagen til Havariet paa Ladningen var haardt Vejr.

Nr. 203. „P. Berg“ af Nexø, Skonnert, 51 Tons Brutto, Kapt. H. N. Hansen.Svensk Strandings-Beretning dat. Malmø d. $2/1$ og $5/1$ 97.

D. $30/12$ 96 Kl. 6 EM. under SSV.-lig Snestorm grundstødte *P. B.* — fra Allinge til Kjøbenhavn med Granit — paa Landgrunden ca. 5 Kml. Vest for Trelleborg og blev læk. D. $3/1$ 97 kom *P. B.*, som kun tog ringe Skade, atter flot.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Snestorm.

Nr. 204. „Pallas“ af Kjøbenhavn, S. S., 1329 Tons Brutto, Kapt. J. Christiansen.Søforhør i Kjøbenhavn d. $13/6$ og $15/6$ 96.

D. $4/6$ 96 Kl. $6\frac{1}{2}$ EM. i Taage, da *P.* — fra Rotterdam til Sunderland i Ballast — med moderat Fart og stadig afgivende Taagevejs-Signaler var i Nordsøen, saas pludselig forude i kun ca. 30—40 Fods Afstand en Sejler, som senere viste sig at være Skonnert «Lord Landsdowne» af London. Maskinen stoppedes og kastedes fuld Kraft bak, en Damppipe-Tone afgaves og Roret lagdes haardt B. B.; men strax efter kolliderede *P.*, som da omtrent laa stille, forude om B. B. med *L. L.*, hvis Taagehorn formentlig ikke var brugt og ialtfald ikke hørt i *P.* En Baad sendtes fra *P.* til Skonnerten, hvis Skanseklædning var blevet beskadiget; men som forøvrigt ingen Assistance ønskede, hvorefter *P.*, som var ube-skadiget, fortsatte Rejsen.

Om **Aarsagen** til Kollisionen udtaler Søretten sig ikke, formentlig fordi Søforklaring ikke foreligger fra *L. L.*'s Side.

Nr. 208. „Pomona“ af Svendborg, Skonnert, 131 Tons Brutto, Kapt. N. C. Nielsen.Søforhør i Kjøbenhavn d. $11/11$ 96.

D. $4/11$ 96 Kl. $4\frac{1}{2}$ FM. under NNØ.-lig Storm med høj, krap Sø, da *P.* — fra Vasa til Portsmouth med Havre — laa til Ankers paa Kjøbenhavns Red med Ankerlanterne brændende klart, drev Barkskibet «Najaden» af Malmø — fra Kronstadt til Granton med Planker — som havde ligget til Ankers ca. $1\frac{1}{2}$ Kblgd. til Luvart for *P.*, ned mod dette Skib. Det forsøgtes ved at skære paa Roret at undgaa *N.*, men Forsøget mislykkedes og *P.* ramtes forude, hvorved Spryd, Klyverbom m. m. mistedes samt Stævnen tog Skade. Samme FM. indbugseredes *P.* for 355 Kr. til Kjøbenhavn for Reparation.

Om **Aarsagen** til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse, formentlig fordi Søforklaring ikke foreligger fra «Najadens» Side.

Nr. 210. „Poul“ af Mariager, Galease, 31 Tons Brutto, Kapt. C. Andersen.Indb. til Marineministeriet dat. Knudshoved Fyr d. $5/2$ 96.

D. $4/2$ 96 om Aftenen grundstødte *P.* — fra Mariager Fjord til Nyborg med Cement — ud for Knudshoved Fyr. Efter at en Del af Ladningen var losset i Lægtene kom *P.* atter flot og fortsatte Rejsen.

Nr. 211. „Professor“ af Fanø, Barkskib, 544 Tons Brutto, Kapt. H. M. Beck.Søforklaring for «Ritzebüttel Amtsgericht» dat. d. $22/1$ 96.

D. $13/1$ 96 med Lods om Bord blev *P.* — fra Hamburg til Guayaquil med Stykgods — bugseret gennem en Del Drivis til Altenbruch, hvor Skibet om EM. opankredes for Modvind i isfrit Farvand. Da *P.* efterhaanden trak mere og mere Vand, blev Skibet undersøgt og den 17. fandtes en Lækage i Ballastporten om B. B. Efter en midlertidig Tætning slæbtes *P.* til Cuxhaven, hvor det efter endt Besigtelse repareredes.

Aarsagen til Havariet maa formentlig ifølge de afgivne Vidneforklaringer tilskrives Drivisen, hvorigennem *P.* bugseredes.

Nr. 213. „Ragnheidur“ af Reykjavik, Skonnert, 80 Tons Brutto, Kapt. N. E. Bønnelycke.Søforhør i Kjøbenhavn d. 1., 4. og $8/3$ 97.

D. $17/10$ 96 Kl. $1\frac{1}{2}$ EM. i Altanterhavet under Storm af NNØ. paa Styrmandens Vagt tog *R.* — fra Reykjavik til Bilbao med Klipfisk — en Braadsø over agter fra, hvorved Styrmand Alfred J. Steen af Kjøbenhavn og Ungmand Johan O. Ekwall af Sverige skylledes over Bord og druknede. Rednings-Forsøg vare under de daværende Forhold umulige at anstille. *R.* fik samtidig en Del Havarier, bl. a. ogsaa Skade paa Roret. D. $23/10$ indkom Skibet til Crookhaven (Cork, Irland) efter at have modtaget Assistance fra Land.

Nr. 214. „Ragnheidur“ af Reykjavik, Skonnert, 80 Tons Brutto, Kapt. N. E. Bønnelycke.Søforhør i Kjøbenhavn d. 1., 4. og $8/3$ 97.

D. $4/12$ 96 Kl. Ot 30m EM. under orkanagtig Storm af VNV. tog *R.* — fra Crookhaven til Bilbao med Klipfisk — som laa underdrejet, en Braadsø over, hvorved Kok Oskar Withwerr af Schlesien skylledes over Bord og druknede, uden at det var muligt at foretage noget Redningsforsøg. Efter en stormfuld Rejse, hvorunder *R.* fik en Del Havari, ankom Skibet d. $10/12$ til Bilbao, hvor Søforklaring afgaves.

Nr. 216. „Rigmor“ af Kjerteminde, Skonnertbrig, 147 Tons Brutto, Kapt. H. Hansen.Indb. til Marineministeriet dat. «Det forenede Dampskibs-Selskab» Kjøbenhavn d. $18/1$ 96.

D. $18/1$ 96 indbjærgedes *R.*, som i havareret Stand og uden Besætning var fundet drivende ca. 30 Kml. Vest for Hirshals, til Aalborg af S. S. «Union» af Aalborg og blev senere slæbt til Kjerteminde. Dagen før var *R.*'s Besætning blevet landsat i Odense fra S. S. «Kronen» af Nykjøbing (F.).

Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.

Nr. 220. „Rønne“ af Rønne, S. S., 342 Tons Brutto, Kapt. C. Hintze.Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Rudkjøbing Toldkammer d. $2/10$ 96.

D. $1/10$ 96 grundstødte *R.* — fra St. Petersburg til Rudkjøbing med Oliekager — under Indsejling til Rudkjøbing paa Middelgrunden. Ved Assistance af Bugserdamper kom *R.* flot samme Dag uden at have taget Skade.

Nr. 222. „Salvador“ af Marstal, 3mast. Skonnert, 165 Tons Brutto, Kapt. A. Fabricius.Søforhør i Vordingborg d. $28/4$ 97.

D. $29/10$ 96 Kl. $10\frac{1}{2}$ EM. i Nordsøen under en haard ØNØ. Storm tog *S.* — fra Kotka til St. Malo med Trælast — en svær Braadsø over, hvorved Letmatros Emil C. V. Nohs af Parpart (Colberg) skylledes over Bord og druknede. En Del af Dækslasten skylledes ligeledes bort, medens Skibet kastedes paa Siden og truede med at kæntré; hvorfor det i Mørket og den oprørte Sø viste sig umuligt at foretage noget Redningsforsøg. Efter Ankomst til St. Malo d. $4/11$ afgaves for den danske Konsul fornøden Søforklaring, hvilken imidlertid ikke er fremkommen.

Nr. 225. „Sarpen“ af Stubbekjøbing, Skonnert, 22 Tons Brutto, Kapt. C. C. Andersen.Søforklaring i Stege d. ³¹/₁ 96.

D. ³⁰/₁ 96 Kl. 8 FM., da *S.* — fra Kjøbenhavn til Klintholm med Gødning m. m. — under haard vestlig Kuling sejledes ind til Klintholm Havn, tabtes Styringen i Havnemundingen, hvorved Skibet tørnede mod Havnens Brohoveder, blev læk og maatte derfor sættes paa Grund i Havnen.

Aarsagen til Havariet fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 227. „Seierskransen“ af Marstal, Skonnertbrig, 189 Tons Brutto, Kapt. E. P. Schmidt.Søforhør i Frederikshavn d. ²⁸/₁₂ 96.

D. ¹⁵/₉ 96 Kl. 2 FM. paa Styrmandens Vagt under Storm af SSV. med Regn, da *S.* — fra St. Brioux til Wiborg (Finland) — var ud for Skagen faldt Ungmand N.J. Nielsen af Løgstør over Bord fra Klyverbommen under Arbejde med at fastgøre Klyveren og druknede. Roret lagdes strax i Læ, alle Mand kaldtes op og *S.* manøvreredes gennem Vinden og mod Ulykkesstedet. Redningsbøje udkastedes i Læ, hvorfra den Overbordfaldne hørtes raabe gentagne Gange; men paa Grund af det dybe Mørke, Storm og Sø var det umuligt at se ham, som snart efter heller ikke hørtes mere. Baad kunde under de daværende Vejrforhold ikke uden yderste Livsfare udsættes og da *S.* i ca. ³/₄ Time havde manøvreret paa Stedet fortsattes Rejsen.

Nr. 228. „Sirene“ af Stege, Galease, 51 Tons Brutto, Kapt. C. Petersen.Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁵/₁ 96.

D. ¹⁵/₁ 96 Kl. 11 EM., da *S.* — fra Bandholm til Kjøbenhavn med Sukker — laa til Ankers ud for Nyord, gik Isen i Drift og satte Skibet paa Grund. D. 16. om Morgenen begyndte Isen at skruer, Roret brækkedes og Agterstævnen blev beskadiget. D. 17. blev *S.* taget af Grund af Svitzer's «B. E.» og senere bugseret til Kjøbenhavn.

Aarsagen til Grundstødningen var Isens Drift og Skruning.

Nr. 234. „Stella“ af Marstal, Skonnertbrig, 204 Tons Brutto, Kapt. R. M. Rasmussen.Indb. fra det danske Vice-Konsulat i Leith dat. ¹⁰/₃ 96.

D. ²⁰/₂ 96 under Storm i Skagerrak tog *S.* — fra Kjøbenhavn til Martinique med Ris — meget Vand over og da Skibet d. 22. trak en Del Vand, besluttedes det efter afholdt Skibsraad at søge Nødhavn i Firth of Forth, hvortil *S.* d. ²⁴/₂ ankom. Da Ladningen viste sig at være beskadiget af Vand, blev den efter Overenskomst med Ejerne oplossen i Leith.

Nr. 240. „Thetis“ af Svendborg, Skonnertbrig, 151 Tons Brutto, Kapt. C. Hansen.Søforklaring i Høllen d. ³⁰/₁ 96.

D. ²⁷/₁ 96, da *T.* — fra Nyborg til Newcastle med Byg — var i Nordsøen, tog Skibet under tiltagende Storm af SSV. meget Vand over Dækket og arbejdede sig efterhaanden læk. D. ²⁸/₁, da Pumperne vare uklare og Lækagen tiltog, besluttedes det at søge Nødhavn i Norge og d. 29. ankom Skibet til Høllen.

Ifølge de afgivne Vidneforklaringer maa **Aarsagen** til Havariet formentlig tilskrives haardt Vejr.

Nr. 253. „Zephyr“ af Rønne, Skonnert, 153 Tons Brutto, Kapt. L. B. Henriksen.«Maritime Deposition» dat. Lynn d. ²⁴/₁₂ 96.

D. ²³/₁₂ 96 Kl. Ot 30m EM. ved halv Ebbe med Lods om Bord og under Bugsering grundstødte *Z.* — fra Harburg til Lynn med Oliekager — i Nærheden af Lynn; men kom ved Højvande atter flot uden tilsyneladende at have lidt Skade.

Aarsagen til Grundstødningen angives at skyldes Bugserdamper og Lods, som forsøgte at bringe *Z.* i Havn under Ebbetid.

Afdeling III.

FREMMEDE SKIBE.

Nr. 1. „A. Libanon“ af Frederikshald, Skonnert, 127 Tons Brutto, Kapt. A. Andreasen.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Korsør Toldk. d. ¹⁴/₁₁ 96.

D. ¹³/₁₁ 96 om Aftenen under frisk sydl. Kuling grundstødte A.L. — fra Bandholm til Kristiania med Byg — paa Sprogø Øst-Rev, løb fuld af Vand og blev senere Vrag. Ca. 700 Tdr. Byg og en Del Inventar blev bjærget ved Svitzer's «B. E».

Nr. 5. „Adolphe“ af Höganäs, Barksbib, 326 Tons Brutto, Kapt. A. Swensson.

Søforklaring i Frederikshavn d. ²⁵/₁₁ 96.

D. ¹⁹/₁₁ 96 Kl. Ot 20m FM. i Nordsøen under stiv Kuling af SØ. t. S. med Regn, da A. — fra Hartlepool til Gøteborg med Kokes og Jærn — laa bidevind med Vinden Bagbord ind, saas 3 à 4 Streger i Læ det røde Lys fra en Sejler, som viste sig at være Brig «Alkor» af Arendal, 271 Tons Brutto, Kapt. C. Jørgensen. Styrmanden i «Adolphe», som havde Vagten, lagde strax Roret op, hvorved det røde Lys snart havdes 1 à 2 Streger om B. B.; men strax efter saas tillige «Alkors» grønne Lys om B.B. og derefter kun det grønne Lys umiddelbart før Kollisionen fandt Sted. «Adolphe» mistede Klyverbom og Spryd samt fik Stævnen beskadiget. Fra «Alkor» sprang Styrmanden og 4 Mand om Bord i «Adolphe»; men da det viste sig, at «Alkor» var næsten ubeskadiget, lykkedes det, uagtet Skibene vare adskilte, at faa disse 5 Mand om Bord igen i «Alkor». Efter at «Adolphe's» Forrejsning var afstøttet paa bedste Maade, fortsattes Rejsen; men om EM. brækkedes Forstangen og da denne sønderslog Rakkerne til Fokke- og Foremørse-Raa, og da Storrejsningen tillige viste sig at være los samt Mandskabet ikke vilde forblive om Bord, besluttedes det efter afholdt Skibsraad at forlade A., som tillige lækkede en Del. Nød-Signal vistes og d. ²⁰/₁₁ optoges Besætningen (8 Mand) af Skonnerten «Niels» af Svendborg, Kapt. A. M. Hansen, der beredvillig ydede al fornøden Hjælp, og hvorfra den landsattes næste Dag i Frederikshavn. D. ²³/₁₁ indbjærgedes A. til Frederikshavn af S.S. «Georg» af Kjøbenhavn.

Aarsag. Ifølge de afgivne Vidneforklaringer synes det, at «Alkor» ogsaa har lagt Roret op, hvorved «Adolphes» Manøvre, som var i Overensstemmelse med Søvejs-Reglernes § 14 (nu Art. 17), ikke kunde forhindre Kollisionen.

Nr. 7. „Aflene“ af Wildervank, Skonnert, 164 Tons Brutto, Kapt. F. Bakker.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Anholt Toldsted d. ¹¹/₉ 96.

D. ⁹/₉ 96 Kl. 6½ EM. grundstødte A. — fra Papenburg til Frederiksværk med Kokes — paa Anholt NV.-Rev. Vind ØSØ., frisk Kuling, sigtbart Vejr. Den følgende Dag bragtes A. ved Assistance af Svitzer's «B. E.» flot og bugseredes derefter til Helsingør for Reparation. Paa Vejen dertil afgik Kapt. B. ved Døden.

Nr. 14. „Amelia“ af Råå, Skonnert, 99 Tons Brutto, Kapt. I. A. Larsson.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Rødby Toldkammer d. ⁸/₉ 96.

D. ⁷/₉ 96 grundstødte A. — fra Helsingfors til Svendborg med Trælast — paa Hyllekrog (Lolland). D. ⁸/₉ ved Assistance af Svitzer's «B. E.» bragtes A. flot og bugseredes til Svendborg.

Nr. 18. „Anna“ af Karlshamn, Jagt, 20 Tons Brutto, Kapt. O. Persson.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Bornholms Toldinspekt. d. ⁵/₁₁ 96.

D. ⁴/₁₁ 96 Kl. 7½ FM. strandede A. — fra Nexø til Karlshamn i Ballast — 1 Kml. Syd for Svaneke og søndersloges. Kapt. P. var forinden Strandingen blevet skyllet over Bord af en Braadsø og druknet. Resten af Besætningen (1 Md.) og 2 Passagerer reddede sig i Land ved egen Hjælp.

Nr. 20. „Anna Elise“ af Glimsås, Skonnert, 177 Tons Brutto, Kapt. C. G. Lindh.Søforklaring i Skagen d. $\frac{4}{1}$ 96.

D. $\frac{2}{1}$ 96 Kl. $1\frac{1}{2}$ EM. under frisk VSV.lig Kuling med Regn og Taage, hørtes i A. E. — fra Alloa til Gottskär med Kul. — Taagevejr-Signalet fra Sirenen ved Højen. Roret lagdes op, men strax efter grundstødte Skibet og blev senere Vrag. Besætningen (7 Mand) bjærgedes om EM. dels af en Fiskerbaad og dels af Skagens Redningsbaad.

Aarsagen til Forliset synes ifølge de afgivne Vidneforklaringer at maaste skyldes Fejl i Bestikket i Forbindelse med usigtbart Vejr.

Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra d. $\frac{1}{4}$ 95 til d. $\frac{31}{3}$ 96 indeholder en udførligere Meddelelse om dette Skibs Stranding m. m.

Nr. 22. „Anna & Mathilde“ af Riga, 3mast. Skonnert, 378 Tons Brutto, Kapt. C. Kehse.Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Kjøbenhavns Overtoldinspekt. d. $\frac{28}{9}$ 96.

D. $\frac{25}{9}$ 96 Kl. 1 EM. grundstødte A. & K. — fra Danzig til Liverpool med Tømmer — paa Dragør Sandrev. D. $\frac{26}{9}$ ved Assistance af Svitser's «B. E.» bragtes Skibet flot og bugseredes til Kjøbenhavn.

Nr. 24. „Annie“ af Tønning, S. S., 1764 Tons Brutto, Kapt. J. C. Trost.Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Helsingør Toldkammer d. $\frac{10}{8}$ 96.

D. $\frac{9}{8}$ 96 Kl. 1 FM. blev A. — fra Luleå til London med Trælast — for ikke at synke sat paa Grund Nord for Helsingør efter ved Lappegrunden at have været i Kollision med S. S. «Carrie» af Hartlepool, 1744 Tons Brutto, Om Aftenen, efter at en Del af Dækslasten var losset i Lægtene, bragtes A. flot ved Assistance af Svitser's «B. E.» og indbugseredes d. $\frac{10}{8}$ til Helsingør. Efter Kollisionen savnedes af A.'s Besætning 1 Md., som formentes druknet.

Under $\frac{7}{7}$ 97 har Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn i den angaaende Kollisionen rejste Sag afsagt en Dom, hvoraf følgende Uddrag her gengives:

D. 8. August 1896 Kl. ca. $10\frac{1}{2}$ EM. forefaldt der lidt Nord for Lappegrundens Fyrskib et Sammenstød mellem den tyske Damper «Annie», Kapt. Trost, som kom Syd fra med Trælast og den engelske Damper «Carrie», Kapt. Clausen, der kom Nord fra med Kullast. «Carrie» tørnede med sin Stævn omtrent under en ret Vinkel mod «Annie»'s Styrbords Side, som blev skaaret igennem til en Del under Vandet, hvorfor Skibet maatte sættes paa Grund tæt NV. for Helsingør. Næste Dag bjærgedes det saa ind i Havnen. Ved Sammenstødet omkom en af Skibets Fyrbødere. «Carrie» blev ligeledes stærkt beskadiget, men gik til Kjøbenhavn. Udgifterne for «Annie» bleve ialt 81906 Kr. foruden en Beskadigelse, anslaaet til 6301 Kr., paa Ladningen. Udgifterne for «Carrie» bleve ialt 61264 Kr. foruden 3071 Kr. for Beskadigelse af Ladningen og 4064 Kr. forskellige Udgifter i England, eller i Alt 68400 Kr.

Retten bebrejdede bl. A. begge Skibe, at de i Strid med Søvejs-Reglernes § 18 ikke have mindsket Fart, da de nærmede sig hinanden. — Det lægges dernæst ubetinget C. til Last, at det, da det pludselig fik begge A.'s Sidelys at se, ikke øjeblikkelig stoppede og slog fuld Kraft bak, hvorved Sammenstødet ikke usandsynlig kunde have været undgaaet. — Det bebrejdes dernæst A., at det først saa sent gjorde sig klart, at det rimeligvis havde en Damper over for sig, og derfor først saa sent kunde tage Hensyn dertil ved sin Manøvrering, hvilket mulig ogsaa kan have bidraget til at fremkalde Sammenstødet.

Retten finder saaledes, at der er Skyld paa begge Sider, saa at Sølovens § 220, 2. Stykke, maa anvendes; men da Skylden ubetinget findes at være størst paa «Carrie»'s Side, skønner Retten, at begge Skibes Skader, der tilsammen udgør 143362 Kr., bør fordeles saaledes, at «Carrie» bærer $\frac{3}{5}$ og «Annie» $\frac{2}{5}$ deraf. Indstævnte C. K. Hansen dømtes saaledes til paa «Carrie»'s Vegne at betale Sagsøgerne paa «Annie»'s Vegne 24562 Kr. med Renter, medens Sagens Omkostninger ophævedes.

I Anledning af, at det under den mundtlige Procedure var berørt, om ikke Forskriften i Søvejs-Reglernes daværende § 21 om Sejlads i snævre Løb burde komme til Anvendelse, saa at C., saaledes som den havde, skulde have holdt sig i Farvandets vestlige Del og A. derimod over mod den svenske Kyst, bemærker Retten først, at selve Sejløbet paa det omhandlede Sted er omtrent 4000 Alen mellem Fyrskibet «Lappegrunden» og 4 Favne Kurven ved den svenske Kyst, og udtaler dernæst: «at ligesom det paagældende Farvand ikke vides hidtil enten af Domstolene eller af Administrationen at være blevet betragtet som et snævert Løb, saaledes finder Retten ikke — uden at den skal komme nærmere ind paa alle de forskellige Momenter, som i saa Henseende blive at tage i Betragtning — at det ommeldte Farvand bør karakteriseres som et snævert Løb, og § 21 i Søvejs-Reglerne vil altsaa ikke være at bringe til Anvendelse paa samme».

Nr. 25. „Anno“ af Christiania, Skonnert, 167 Tons Brutto, Kapt. H. C. Schultze.Søforklaring og Søforhør i Skjelskør d. $\frac{3}{8}$ 96.

D. $\frac{29}{7}$ 96 om EM. med stiv Nordlig Kuling grundstødte A. — fra Blyth til Skjelskør med Kul — paa Sprogø Øst-Rev. Efter at Revsnæs og Fyens Hoved samme Dag var passeret, var Pladsbestemmelse ikke foretaget paa Grund af diset Vejr. Om Aftenen bragte Svitzer's «B. E.» A., som var læk og havde mistet Roret, flot og ind til Korsør, hvorfra Skibet senere bugseredes til Skjelskør. Bjærgeløn 1000 Kr.

Aarsagen maa formentlig ifølge de afgivne Vidneforklaringer tilskrives Strømsætning i Forbindelse med Forvexling af Romsø og Sprogø.

Nr. 26. „Aoline“ af Mandal, Galease, 30 Tons Brutto, Kapt. D. Tørresen.Søforklaring i Byrum d. $\frac{16}{11}$ 96.

D. $\frac{9}{11}$ 96 passeredes Fyrskibet «Læsø Trindel» for Sydgaende af A. — fra Christianssand til Vejle med Træmasse — men da Vinden trak sig sydligere og friskede i, vendtes Nord efter, for at gaa gennem Læsø Rende. Under omløbende og tiltagende Kuling med Tykning af og til fortsattes Rejsen til d. $\frac{11}{11}$ om Aftenen, da A. grundstødte ved Jegens Odde paa Læsø. Kort forinden loddede Kapt. T. og da han fandt lægt Vand, troede han sig under Jyllands Østkyst, hvorfor han holdt Øst over; men strax efter stødte A., fyldtes og blev Vrag. Besætningen (3 Mand) reddede sig i Land ved Svømning, da Baaden var bortskullet strax ved Strandingen. Forinden Grundstødningen vare baade «Læsø Trindel» Fyr og «Nordre Rønner» Fyr synlige; men Kapt. T. synes ikke at have kunnet kende disse Fyr. A. var uassureret. En Del af Ladningen inddrev langs Kysten.

Om **Aarsagen** til Strandingen udtaler Søretten: «at denne skyldes mangelfuld Navigation derunder ogsaa en Forsømmelse af fornøden Lodning».

Nr. 27. „Arendal“ af Arendal, Brig, 275 Tons Brutto, Kapt. H. Hansen.Søforklaring i Odense d. $\frac{23}{9}$ 96.

D. $\frac{18}{9}$ 96 Kl. 10 FM. med Lods om Bord grundstødte A. — fra Boston til Odense med Kul — ud for Halsodde (Odense Fjord). Frisk SV.lig Vind med Regnbyger. Efter at en Del af Ladningen var losset i Lægtene, bragtes A. om Aftenen flot af en Bugserbaad i ubeskadiget Stand.

Aarsagen til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer søges i, at Lodsen i det usigtbare Vejr gissede Afstanden fra Land fejlagtigt.

Nr. 29. „Arvio“ af Raumo, Barkskib, 470 Tons Brutto, Kapt. Palmroos.Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Københavns Overtoldinspekt. d. $\frac{22}{9}$ og $\frac{26}{9}$ 96.

D. $\frac{20}{9}$ 96 grundstødte A. — fra Newcastle til Åbo med Kul og Kokes — paa Saltholms Vestside. D. $\frac{21}{9}$ Kl. 5 EM. kom A. ved Assistance af Svitzer's «B. E.» flot og bugseredes til Københavns Red.

Nr. 30. „Athi“ af Landskrona, Skonnert, 26 Tons Brutto, Kapt. Carlson.Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Rørvig Toldsted d. $\frac{13}{8}$ 96.

D. $\frac{12}{8}$ 96 Kl. 7 EM. under frisk Nordlig Kuling grundstødte A. — fra Halmstad til Kattinge Værk med Brænde — paa Store-Sand (Isefjord). Da Skibet huggede haardt, tilkaldtes Assistance fra Hundested, og efter at en Del af Lasten i Løbet af Natten var losset i Lægtene, bragtes A. flot.

Nr. 32. „Aurora“ af Finkenwärder, Fiskeevert, 37 Tons Brutto, Kapt. H. Lemmersmann.Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Varde Toldkammer d. $\frac{8}{10}$ 96.

D. $\frac{6}{10}$ 96 Kl. 4 FM. under haard Storm af SV. t. S. drev A. i Land $\frac{1}{2}$ Mil SØ. for Blaavands Huk Fyr. Besætningen (3 Md.) bjærgedes af Redningsbaad fra Blaavand Station. A. blev senere bragt flot og ind til Esbjerg.

Aarsagen til Strandingen angives at være haardt Vejr, Tab af Sejl samt Strømsætning.

Nr. 33. „Autocrat“ af Newcastle, S. S., 1539 Tons Brutto, Kapt. M. Manson.Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Anholt Toldsted d. $\frac{8}{12}$ 96.

D. $\frac{2}{12}$ 96 Kl. 4 FM. grundstødte A. — fra Blyth til Swinemünde med Kul — paa Anholt Øster Rev. Vind Østlig. Laber. Klart Vejr. D. $\frac{3}{12}$ efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord, kom A. ved Assistance af Svitzer's «B. E.» flot og Rejsen fortsattes.

Aarsagen til Grundstødningen var Forvexling af Anholt Fyr med Anholt-Knob Fyrskib.

Nr. 40. „Betty“ af Brantevik, Skonnert, 131 Tons Brutto, Kapt. I. Pensson.Søforklaring i Aarhus d. $\frac{8}{12}$ 96.

D. $\frac{1}{12}$ 96 Kl. 6 EM. i klart Vejr med jævn Brise af NNØ. saas Hesselø Fyr i VNV. fra Dækket i B. — fra Stockholm til Aarhus med Stangjærn — hvorefter Kursen sattes V.t.N. Lidt før Kl. 8 beordredes Kursen forandret til V. $\frac{1}{2}$ N.; men ved Uagtsomhed blev der i ca. $\frac{1}{2}$ Time styret VNV. Da dette opdagedes af Kapt. P. ændredes Kursen til V. $\frac{1}{2}$ S. Saa vel Spodsbjerg Bom Lysegrundens Fyr vare tillige i Sigte, men sidstnævnte Fyr var Kapt. P. ikke sikker paa, da det ikke fandtes i hans Kort. Kl. 9 grundstødte B. paa Hesselø SØ.-Rev og da det ikke var muligt ved egen Hjælp at bringe Skibet flot, telegraferedes over Hesselø efter Svitzer's «B. E.», som den følgende Dag, efter at en

Del af Lasten var losset, tog *B.*, som var tæt, af Grund og derefter til Aarhus. Undervejs dertil tog *B.* en Sø over, hvorved Mærseraaen brækkedes.

Aarsagen til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig skyldes, at Kursen uden Nødvendighed sattes saa tæt til Hesselø, uden at de i Sigte værende Fyr benyttedes til Stedbestemmelse.

Nr. 43. „Brutus“ af Stralsund, Galease, 45 Tons Brutto, Kapt. E. Borgwardt.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Bornholms Toldinspekt. d. $21/4$ 96.

D. $20/4$ 96 Kl. $1\frac{1}{2}$ FM. grundstødte *B.* — fra Køningsberg til Bandholm med Hvede — tæt under Land ud for Nørreremark (Bornholm). Besætningen, (3 Md.) og Kapt.'s Hustru sprang ind paa Land fra Rigningen og strax efter sank *B.* og blev Vrag.

Aarsagen til Strandingen angives at være: Paalands Strøm, Taage og Fejlvisning af Kompasset.

Nr. 44. „Calvin“ af London, S. S., 2578 Tons Brutto, Kapt. T. Hunter.

Indb. til Marineministeriet dat. Fyrskibet Drogden d. $15/10$ 96.

Natten til d. $15/10$ 96 under stormende Østl. Kuling og haard Strøm fra SV. grundstødte *C.* — fra Luleå til Rotterdam med Erts — paa Sydøstsiden af Saltholm og blev læk. Ved Assistance af Svitzer's «B. E.» bragtes *C.* d. 17. flot og ind til Kjøbenhavn.

Nr. 45. „Campbell“ af Arendal, Barkskib, 737 Tons Brutto, Kapt. Wilhelmsen.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Læsø Toldkammer d. $28/8$ 96

D. $27/8$ 96 Kl. $4\frac{1}{2}$ FM. under Regntykning grundstødte *C.* — fra Gefle til London med Trælaster — paa «Stenkuder» (Læsø). Ved Grundstødningen gik Stor- og Mesanmasten over Bord. D. $28/8$ bragtes *C.* flot, efter at Dækslasten var kastet over Bord, ved Assistance af Svitzer's «B. E.».

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Regntykning.

Nr. 49. „Catharina“ af Kalmar, Skonnert, 83 Tons Brutto, Kapt. M. Petterson.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Aalborg Toldinspekt. d. $18/11$ 96.

D. $14/11$ 96 Kl. 8 EM. under Taage grundstødte *C.* — fra Kalmar til Nørre-Sundby med Trælaster — Syd for Indløbet til Limfjorden. Med Assistance af Havnevæsenets Bugserdamper og efter at $2/3$ af Dækslasten var kastet over Bord, kom *C.* flot og indbugseredes til Nørre-Sundby.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være: Taage, Strømsætning og Forvexling af Fyr.

Nr. 51. „Chimæa“ af Stavanger, Barkskib, 451 Tons Brutto, Kapt. M. Samuelson.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Kjøbenhavns Overtoldinspekt. d. $22/10$ 96.

D. $17/10$ 96 grundstødte *C.* — fra Leith til Riga med Kul — paa Middelgrunden (Øresund); men kom ved Assistance af Svitzer's «B. E.» flot og fortsatte Rejsen.

Nr. 57. „Christine“ af Mandal, Galease, 35 Tons Brutto, Kapt. A. Pedersen.

Søforklaring i Vejle d. $28/10$ 96.

D. $24/10$ 96 ved Middagstid grundstødte *C.* — fra Frederikshavn til Vejle med Byg — paa Rosenvold Hage (Vejle Fjord). Ca. 15m forinden var Styrmanden gaet ned for sammen med Føreren at skaffe, idet han havde givet Ordre til Ungmanden at styre bidevind og varsko, hvis Vinden skrallede. Umiddelbart før Grundstødningen præjede Ungmanden, som forøvrigt ikke kendte Kompasset, at Vinden skrallede; men da Føreren og Styrmanden strax efter kom op, var det allerede for sent til at Landet kunde klares. Da *C.* ikke ved egen Hjælp kunde bringes flot og Vinden friskede i til Storm, sluttedes Akkord med Dampbaad «Munkebjerg» af Vejle om for 1600 Kr. at bjærge og indbugserere Skibet til Vejle, hvilket lykkedes den følgende Dag ved Højvande.

Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 58. „Columbus“ af Bergen, S. S., 483 Tons Brutto, Kapt. H. Grøndal.

Søforklaring i Vejle d. $25/1$ 96.

D. $21/1$ 96 Kl. $5\frac{1}{2}$ FM. pejledes Vestborg Fyr i V. t. N. $1/2$ N i gisset Afstand 1 à 2 Kml. og kort efter grundstødte *C.* — fra Grangemouth til Vejle med Kul — paa Lushagen (Samsø). Maskinen stoppedes og det forsøgtes at bakke *C.* flot, men forgæves. Varp udførtes og efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord kom *C.* Kl. 4 EM. flot, men tørnede strax efter igen. Ved fortsat Overbordkastning lykkedes det den følgende Dag atter at bringe *C.* flot; men da Skruen var beskadiget, og det friskede i samtidig med at Søen tiltog saa *C.* huggede igennem, maatte Tilbud om Bjærgning af Svitzer's «B. E.» modtages. Samme Dag bragtes *C.* flot og indbugseredes derefter til Vejle. Bjærgeløn 7000 Kr.

Ifølge de afgivne Vidneforklaringer maa **Aarsagen** til Grundstødningen formentlig søges dels i fejlagtig Afstandsgisning fra Vestborg Fyr og dels i, at Kapt. *G.* uden at bruge Loddet navigerede efter et engelsk Kort («Chart Nr. 229, the Belts & Sound»), i hvilket «Lushagen» var afsat noget for østlig.

Anm. Ifølge Kapt. *G.*'s Udsagn paahviler det norske Rederier at forsyne deres Skibe med Søkort.

Nr. 59. „Concordia“ af Danzig, Barkskib, 455 Tons Brutto, Kapt. H. Holz.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Thisted Toldk. d. $\frac{28}{12}$ 96.

Natten til d. $\frac{27}{12}$ 96 strandede ca. 3 Kml. Nord for Lodbjerg Fyr et Skib, som ifølge nogle inddrevne Søfartsbøger formenes at være «Concordia» — paa Rejse fra Liverpool med Kokes. Besætningen, som antagelig bestod af 9 Mand, druknede. Selve Strandingen blev ikke observeret fra Land. Skibet blev Vrag.

Nr. 61. „Da-Capo“ af Sandefjord, Skonnert, 132 Tons Brutto, Kapt. A. Olsen.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Københavns Overtoldinspekt. d. $\frac{9}{10}$ 96.

D. $\frac{3}{10}$ 96 grundstødte *D.* — fra Wick (Skotland) til Königsberg med Sild — paa Søndre Røse. Ved Assistance af Svitzer's «B. E.» kom *D.* d. $\frac{5}{10}$ flot og indbugseredes til København. *D.* befandtes ubeskadiget og fortsatte Rejsen.

Nr. 63. „Dagny“ af Mariehamn, Barkskib, 600 Tons Brutto, Kapt. V. C. Johansson.

Søforklaring i Frederiksværk d. 7. og 10. Novbr. 1896 og 25. Juni 1897.

D. $\frac{7}{11}$ 96 Kl. 5 FM. under Vestlig Storm med Tykning grundstødte *D.* — fra Umeå til London med Trælast — ca. $\frac{1}{2}$ Mil Øst for Liseleje (Sjælland. N.) og blev læk. Besætningen (13 Md.) bjærgede sig i Land i egne Baade. *D.*, der var uassureret, blev senere Vrag.

Aarsagen til Strandingen angives at være Strømsætning og Tykning, samt at *D.* nægtede Vending.

Nr. 68. „Dawdon“ af Sunderland, S. S., 1361 Tons Brutto, Kapt. I. B. Thompson.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Hjørring Toldkammer d. $\frac{8}{4}$ 96.

D. $\frac{8}{4}$ 96 om FM. under stærk Taage grundstødte *D.* — fra Shields til Memel med Kul — ca. 2 Kml. SV. for Hirshals Fyr og mistede Roret. D. $\frac{9}{4}$ Kl. 5 EM., efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord, kom *D.* flot ved Assistance af Svitzer's «B. E.» og afgik til København. for Reparation.

Anm. Ifølge Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed — fra d. $\frac{1}{4}$ 96 til d. $\frac{31}{3}$ 97 — bjærgedes 14 Mand af Besætningen af Redningsbaaden fra Nørre-Tornby og landsattes Kl. 7 EM 6 Mand bjærgedes af en tilstedekommet større Kystbaad.

Aarsagen til Strandingen angives at være uformodet Strømsætning og Taage.

Nr. 71. „Die Krone“ af Riga, Barkskib, 349 Tons Brutto, Kapt. E. Uedoa.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Varde Toldkammer d. $\frac{10}{3}$ 96.

Natten mellem d. 7. og $\frac{8}{3}$ 96 under NV.lig Storm strandede *D.K.* — fra Weymouth til Seaham i Ballast — ca. 3 Kml. VSV for Blaaavands Huk og blev Vrag. Besætningen (9 Md.) bjærgede sig i egen Baad.

Aarsagen til Forliset angives at være haardt Vejr og Strømsætning, samt Forskydning af Ballast.

Nr. 72. „Dunstanborough“ af North Shields, S. S., 994 Tons Brutto, Kapt. J. Rumbellow.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Københavns Overtoldinspekt. d. $\frac{26}{10}$ 96.

D. $\frac{24}{10}$ 96 grundstødte *D.* — fra Grimsby til Kronstadt med Kul — paa Middelgrunden (Øresund), Efter at en Del af Ladningen var løstet i Lægtene, kom *D.* ved Assistance af Svitzer's «B. E.» atter flot og indbugseredes til København.

Nr. 74. „Duo“ af Vestervik, Brig, 269 Tons Brutto, Kapt. I. Østerberg

Indb. til Gren. Direkt. for Skattevæsenet dat. Københavns Overtoldinspekt. d. $\frac{20}{10}$ 96.

Natten til d. $\frac{15}{10}$ 96 grundstødte *D.* — fra Vestervik til Gent med Trælast — ud for Nivaa. Ved Assistance af Svitzer's «B.E.» bragtes Skibet samme Dag flot med Tab af Ankre m. m. og ind til Helsingør.

Nr. 75. „Düsseldorf“ af Düsseldorf, Skonnert, 177 Tons Brutto, Kapt. I. Krull.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Skagen Toldkammer d. $\frac{8}{4}$ 96.

D. $\frac{7}{4}$ 96 Kl. 10 FM. strandede *D.* — fra Ruhrort til Stolpmünde med Thomasslagge — paa inderste Revle ved Raabjerg Strand. Besætningen (5 Md.) bjærgedes af Kandestedernes Redningsbaad. *D.* blev senere bragt flot af Svitzer's «B.E.» og indslæbt til Frederikshavn.

Aarsagen til Strandingen angives at være uformodet Strømsætning og Taage.

Nr. 77. „Elieser“ af Kragerø, Skonnert, 30 Tons Brutto, Kapt. K. Olsen.

Indb. til Marineministeriet dat. Anholt Fyr d. $\frac{30}{10}$ og $\frac{1}{11}$ 96.

D. $\frac{29}{10}$ 96 Kl. $11\frac{1}{2}$ EM. under Østlig Storm med Regntykning grundstødte *E.* — fra Hobro til Höganäs i Ballast — paa Anholt Øster-Rev. Besætningen (2 Md.) bjærgedes med Besvær af Redningsbaaden fra Anholt. D. $\frac{31}{10}$ Kl. 5 EM. efter Udkastning af Ballast kom *E.* flot ved Assistance af Svitzer's «B. E.» og bugseredes til Helsingør, hvorfra Rejsen, da det viste sig, at *E.* var ubeskadiget, fortsattes.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives haardt Vejr og Tab af Sejl.

Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed — $\frac{1}{4}$ 96 til $\frac{31}{3}$ 97 — indeholder en nærmere Beskrivelse af Redningsforetagendet.

Nr. 80. „Elisabeth“ af Sølvesborg, Skonnert, 119 Tons Brutto, Kapt. Assarsson.Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Bornholms Toldinspekt. d. $\frac{3}{4}$ 96.

D. $\frac{1}{4}$ 96 fandtes paa Vestsiden af Christiansø et Vrag, som antoges at være *E.* af Sølvesborg, ladet med Zink og Jærn. Besætningens Skæbne ukendt. Forliset antages sket i Slutningen af Marts Maaned under daværende Storm og Tykning.

Nr. 85. „Emil“ af Wismar, Galease, 27 Tons Brutto, Kapt. H. Lange.Indb. til Marineministeriet dat. Vejrø Fyr d. $\frac{16}{8}$ 96.

D. $\frac{15}{8}$ 96 Kl. 10 EM. i klart Vejr med jævn Brise af V. tN. grundstødte *E.* — fra Vejle til Faxe i Ballast — tæt ved Vejrø Fyr. Ved Assistance fra Land kom *E.* den følgende Morgen flot og fortsatte Rejsen.

Nr. 89. „Emma“ af Barth, Slup, 28 Tons Brutto, Kapt. J. Weber.Søforklaring i Stubbekjøbing d. $\frac{16}{10}$ 96.

D. $\frac{14}{10}$ 96 Kl. 5 FM. med tiltagende haard Østlig Kuling omtr. 6 Kml. ØSØ. for Møen tog *E.* — fra Stevns til Stettin med Flintsten — en Braadsø over, hvorved Ladningen forskød sig og Skibet, som derved krængedes over med St. B.'s Reling i Vandet, sprang læk. Da Vandet trods Pumpning steg hurtig i Lasten, maatte *E.*, for ikke at synke, landsættes, hvilket udførtes Kl. 11 FM. ved Ablevig i Grønsund. Efter at Ladningen var kastet over Bord blev *E.* d. $\frac{21}{10}$ bragt flot.

Nr. 95. „Fairfield“ af Turk's Island, Skonnert, 266 Tons Brutto, Kapt. J. Collin.Indb. til Marineministeriet fra Fyrdirektøren dat. d. $\frac{10}{6}$ 96.

D. $\frac{8}{6}$ 96 Kl. $3\frac{3}{4}$ EM. med SSØ.lig frisk Brise, klart Vejr og haard Sydlig Strøm kolliderede *F.* — fra Hernösand til Randers med Trælask — med Fyrskibet «Lappe Grund», hvis Bov beskadigedes (Skaden anslaaet til 1000 Kr.). *F.*, hvis Spryd og Forrigning havareredes, indbragtes til Helsingborg samme Dag for Reparation.

Nr. 96. „Fairfield“ af Turk's Island, Skonnert, 266 Tons Brutto, Kapt. J. Collin.Indb. til Gren. Direkt. for Skattevæsenet dat. Kjøbenhavns Overtoldinspekt. d. $\frac{4}{11}$ 96.

D. $\frac{30}{10}$ 96 grundstødte *F.* — fra Brake til Riga med Kokes — paa Dragør Sandrev. Ved Assistance af Svitzer's «B. E.» kom *F.* flot, efter at en Del af Ladningen var losset i Lægtene, og indbugseredes derefter til Kjøbenhavn.

Nr. 98. „Fernbrook“ af Frederiksværn, S. S., 1663 Tons Brutto, Kapt. O. H. Andersen.Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Lemvig Toldk. d. $\frac{18}{5}$ 96.

D. $\frac{17}{5}$ 96 Kl. $9\frac{1}{2}$ EM. under stiv Kuling af VNV. med Taage grundstødte *F.* — fra Hull til Kronstadt med Kul — ved Harboøre og blev Vrag. Besætningen (19 Md.) og Kapt.'s Hustru bjærgedes af Redningsbaad fra Liløre. Vraget blev senere med Ladning solgt for ca. 850 Kr.

Aarsagen til Strandingen angives at være fejlagtigt Bestik foranlediget ved Taage og Strømsætning.Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed — $\frac{1}{4}$ 96 til $\frac{31}{3}$ 97 — indeholder en udførlig Meddelelse om dette vanskelige Redningsforetagende.**Nr. 105. „Frithiof“** af Helsingborg, Skonnert, 91 Tons Brutto, Kapt. N. Hansson.Indb. til Marineministeriet dat. Blaavands Huk Fyr d. $\frac{13}{5}$ 96.

D. $\frac{12}{5}$ 96 under NV.lig Storm strandede *F.* — fra Kalmar til Esbjerg med Trælask — paa Horns Rev $\frac{3}{4}$ Mil fra Land og blev Vrag. Redningsbaaden fra Blaavand Station søgte forgæves at arbejde sig mod Vind og Strøm op til Vraget, hvis hele Besætning (4 Md.) druknede.

Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed — $\frac{1}{4}$ 96 til $\frac{31}{3}$ 97 — indeholder en udførlig Meddelelse om dette Skibs Stranding og om Aarsagen til, at Redningsforsøgene mislykkedes.**Nr. 106. „Garthdee“** af Aberdeen, S. S., 679 Tons Brutto, Kapt. J. Brown.indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Anholt Toldsted d. $\frac{18}{12}$ 96.

D. $\frac{29}{11}$ 96 Kl. $11\frac{1}{2}$ EM. paa Styrmandens Vagt under frisk NV.lig Brise med klart Vejr grundstødte *G.* — fra Åbo til Shoreham med Havre — paa Anholt Øster-Rev. D. 30. ved Assistance af Svitzer's «B. E.» bragtes *G.* flot, hvorefter Rejsen fortsattes.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forvexling af Anholt Fyr med Anholt Knob Fyrskib.**Nr. 107. „Georg“** af Flensburg, S. S., 938 Tons Brutto, Kapt. I Hansi.Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Kjøbenhavns Overtoldinspekt. d. $\frac{29}{12}$ 96.

D. $\frac{24}{12}$ 96 grundstødte *G.* — fra Libau til Glasgow med Rug — paa Saltholm. Efter at en Del af Ladningen var losset i Lægtene, bragtes *G.* ved Assistance af Svitzer's «B. E.» flot, hvorpaa Rejsen, efter at Ladningen atter var indtaget, fortsattes.

Nr. 108. „George Washington“ af Amsterdam, Barkslib, 1280 Tons Brutto, Kapt. R. Visser.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Københavns Overtoldinspekt. d. $10/9$ 96.

D. $17/8$ 96 grundstødte *G.W.* — fra England til Königsberg med Kokes — paa Amager Sydpynt. Samme Dag bragtes Skibet ved Assistance af Svitzer's «B. E.» atter flot og Rejsen fortsattes.

Nr. 109. „Gerda“ af Helsingborg, Barkslib, 507 Tons Brutto, Kapt. I. Hall.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Læsø Toldkammer d. $5/11$ 96.

D. $3/11$ 96 under NØ-lig Storm sprang *G.* — fra Finland til England med Staver — læk og blev den følgende Dag for ikke at synke landsat paa Læsø NV.-Rev. D. $5/11$ Kl. 4 FM., efter at en Del af Dækslasten var losset i Lægtene, bragtes *G.* ved Assistance af Svitzer's «B. E.» atter flot og indbugseredes til Frederikshavn.

Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 110. „Golfer“ af London, S. S., 377 Tons Brutto, Kapt. I. Baudain.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Rudkjøbing Toldkammer d. $26/10$ og $30/10$ 96.

D. $24/10$ 96 om EM. med Lavvande grundstødte *G.* — fra Rudkjøbing til Kings Lynn med Byg — paa Rødgrunden (St. Belt). D. $29/10$. efter at ca. 450 Tdr. Byg var losset i Lægtene, kom *G.* i ubeskadiget Stand ved Højvande flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen efter at den lossede Ladning var genindtaget.

Nr. 112. „Gottorp“ af Flensburg, S. S., 334 Tons Brutto, Kapt. Ulrichsen.

Indb. til Marineministeriet dat. Halskov-Korsør Fyr d. $17/3$ 96.

D. $16/3$ 96 Kl. 11 FM. under stærk Taage grundstødte *G.* — fra Libau til Skjelskør med Klid — paa Halskov Rev. Samme Aften bragtes *G.* ved Assistance af Svitzer's «B.E.» atter flot og indbugseredes til Korsør.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage og Strømsætning.

Nr. 114. „Grip“ af Trondhjem, S. S., 556 Tons Brutto, Kapt. Falch.

Indb. til Gren. Direkt. for Skattevæsenet dat. Kjertemind Toldkammer d. $19/9$ 96.

D. $19/9$ 96 grundstødte *G.* — fra Odense til Østersøen ledig — paa Lillegrunden (Fyen, N.). Samme Dag ved Assistance af Svitzer's «B. E.» bragtes *G.* atter flot og ind til Korsør.

Nr. 116. „Gutrune“ af Hamburg, S. S., 1385 Tons Brutto, Kapt. L. Zeriatke.

Indb. til Indenrigsministeriet dat. Han Herreds Kontor d. $8/4$ 96.

D. $2/1$ 96 Kl. 9 FM. under stærk Taage grundstødte *G.* — fra Liverpool til København med Stensalt og Stykgods — ca. 2 Mil Øst for Hanstholm Fyr. D. $7/1$, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord, bragtes *G.*, som havde taget betydelig Skade, atter flot og derefter til København ved Assistance af Svitzer's «B. E.»

Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra d. $1/4$ 95 til d. $31/3$ 96 indeholder en Meddelelse om dette Skibs Stranding.

Nr. 122. „Harrington“ af Hernösand, S. S., 1079 Tons Brutto, Kapt. I. Westerlund.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Rødby Toldkammer d. $17/5$ 96.

D. $14/5$ 96 landsattes *H.* — fra Hamburg til St. Petersburg med Stykgods — ved Hyllekrog (Lolland, S.). D. $16/5$, efter at en Del af Ladningen i beskadiget Stand var losset, kom *H.* flot ved Assistance af Svitzer's «B. E.» og indbugseredes derefter til Malmø for Reparation.

Som **Aarsag** til Havariet angives, at Skibet havde tørnet mod et formentlig Vrag paa Havbunden, hvorved det blev læk og maatte sættes paa Land.

Nr. 123. „Hedvig“ af Särdaal (Sv.), Jagt, 33 Tons Brutto, Kapt. P. Eriksen.

Søforklaring i Grenaa d. $14/11$ 96.

D. $4/11$ 96, da *H.* — fra Kjøge til Aalborg med Byg -- var ud for Nakkehoved, forskød Lasten sig, hvorfor *H.* returnerede til Sundet, hvor Slagsiden rettedes. D. $10/11$ under SSV.lig Kuling med høj Sø, efter at Hesselø var passeret, sønderblæstes Jager og Klyver, og det Opstaaende sønderloges af Søen. D. 11., efter yderligere Havari paa Rejsningen, søgtes Grenaa som Nødhavn.

Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

Nr. 124. „Hedvig Sophia“ af Skillinge, Brig, 270 Tons Brutto, Kapt. Jönsson.

Indb. til Marineministeriet dat. Nakkehoved Fyr d. $10/4$ 96.

D. $10/4$ 96, om FM. under VNV.lig frisk Brise med Taage, grundstødte *H. S.* — fra Alloa til Simrishamn med Kul — ud for Gilleleje og blev læk. D. $12/4$ bragtes *H. S.* atter flot ved Assistance af Svitzer's «B. E.» og indbugseredes til Helsingborg.

Nr. 130. „Hermine“ af Landskrona, Skonnert, 83 Tons Brutto, Kapt. A. Nilsson.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Kjøbenhavns Overtoldinspekt. d. $17/_{11}$ og $3/_{12}$ 96.

D. $14/_{11}$ 96 grundstødte *H.* — fra Lübeck til Landskrona i Ballast — paa Sydsiden af Amager og løb fuld af Vand. D. $28/_{11}$ bragtes *H.* ved Hjælp af Svitzer's «B. E.» flot og indbugseredes til Kjøbenhavn.

Nr. 131. „Hertha“ af Grimstad, Barksbib, 428 Tons Brutto, Kapt. C. Sand.

„**Rota**“ af Arendal, Barksbib, 498 Tons Brutto, Kapt. A. L. Petersen.

Søforklaring i Kjøbenhavn d. $14/_{11}$ 96.

D. $3/_{11}$ 96 om Aftenen, da *H.* — fra Luleå til Hartlepool med Trælast — laa til Ankers paa Kjøbenhavns Yderred, friskede det i til Storm af NV., under hvilken *H.*'s Kættinger bleve stukne ud til Tamp. D. $4/_{11}$ Kl. $3\frac{1}{2}$ FM. drev Barksbib «Rota» af Arendal — fra Kronstadt til Grangemouth med Planker — som ogsaa laa til Ankers, om Bord i *H.*, hvis Ankerlanterne brændte klart. Ved Kollisionen ødelagdes baade *H.*'s og *R.*'s Forrejsning. Kapt. *S.*, som d. 3. var gaaet i Land, havde paa Grund af Stormen ikke kunnet komme om Bord før op ad Dagen d. 4. Den følgende Dag indbugseredes *H.* til Kjøbenhavn for Reparation.

Med 75 Fv. Kætting paa B. B.'s og 50 Fv. paa St. B.'s Anker drev «Rota» d. $4/_{11}$ om Morgenen, medens Kapt. *P.* og 2 Mand vare i Land, om Bord i *H.* Samme Dag ved Assistance af Bugserbaadene «Dan» og «Mjølner» og efter at St. B.'s Anker med 25 Fv. Kætting, som var uklart af *H.*'s Anker, var stukket fra, bragtes *R.* til Kjøbenhavn.

Aarsagen til Kollisionen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer søges i haardt Vejr.

Nr. 135. „Hugo“ af Helsingborg, Brig, 285 Tons Brutto, Kapt. L. Westberg.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Thisted Toldkammer d. $28/_{5}$ 96.

D. $26/_{5}$ 96 Kl. 2 FM. landsattes *H.* — fra Newport til Helsingfors med Kul — i synkefærdig Stand ud for Sandnæshage og blev Vrag. Besætningen (8 Md.) kom i Land i egen Baad.

Nr. 142. „Jean Maurice“ af Kragerø, Barksbib, 244 Tons Brutto, Kapt. J. Abrahamsen.

Søforklaring i Mariager d. $3/_{9}$ 96.

D. $20/_{8}$ 96 Kl. $8\frac{1}{2}$ FM., da *J. M.* — fra Shields til Mariagerfjord med Kul — var i Skagerak og laa bidevind Syd over med Vinden B. B. ind, saas en vestgaaende Damper, som viste sig at være «Orsino» af London, 2048 Tons Brutto, Kapt. O. Evans. Da denne uden at ændre Kurs styrede lige paa *J. M.* og Kapt. A. ansaa Faren for Kollision for overhængende, lagde han Roret haardt B. B. I *O.* blev Roret lagt St. B., men strax efter kolliderede Skibene, idet *O.* med sin St. B.'s Laaring tørnede mod Barkens B. B.'s Bov og knækkede dennes Kranbjælke m. m. Ved Kollisionen, som skete i sigtbart Vejr, prajede Kapt. A. til Føreren af Damperen; men fra denne, som uden at stoppe fortsatte Rejsen, hørtes intet Svar.

Ifølge de afgivne Vidneforklaringer synes **Aarsagen** til Kollisionen ikke at kunne tilskrives Fejl fra *J. M.*'s Side; men maa formentlig skyldes, at *O.* for sent iagttog Søvejs-Reglernes § 17 (nu Art. 20).

Nr. 150. „Kaiser“ af Bremen, Fuldrigget Skib, 1247 Tons Brutto, Kapt. B. Faust.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Helsingør Toldkammer d. $6/_{11}$ 96.

D. $5/_{11}$ 96 grundstødte *K.* — fra Gefle til Hobart Town med Trælast — ud for Snekkersten (Øresund). Samme Dag ved Assistance af Svitzer's «B. E.» bragtes *K.* atter flot i ubeskadiget Stand.

Nr. 162. „Leconneld“ af Hull, S. S., 2237 Tons Brutto, Kapt. T. N. Jackson.

Søforklaring i Aarhus d. $29/_{1}$ 96.

D. $21/_{1}$ 96 Kl. 2 FM, med Lods om Bord grundstødte *L.* — fra Baltimore til Aarhus med Majs — paa Sjællands Rev. Ved Assistance af Svitzer's «B. E.» og efter at ca. 400 Tdr. Majs var kastet over Bord bragtes *L.* d. 22. om Aftenen flot og indbugseredes d. $23/_{1}$ til Aarhus.

Ifølge de afgivne Vidneforklaringer maa **Aarsagen** til Grundstødningen tilskrives Skødesløshed hos Lodsens, som, foruden ikke at kende det under $6/_{11}$ 95 tændte Gjerrild Fyr paa Knudshoved, tillige i klart Vejr forvexlede Fornæs Fyr (Blink hver $\frac{1}{2}$ Minut) med Lystønden norden for samme (Blink hver $\frac{1}{4}$ Minut); derefter antog Fyrskibet paa «Schultz's Grund» (2 Blink hver $\frac{1}{2}$ Minut) for Fornæs Fyr og endelig forvexlede Sejro Fyr (Blink hver 2. Minut) med Hjelmens Fyr (Blus hver Minut).

Uddrag af den inden Horns Herreds Søret afsagte, i December 1896 af Viborg Overret stadfæstede Dom.

Tiltalte *O.*, der siden 1864 har været Lods ved Hirtsholmens Lodseri, blev tilligemed en en anden, nylig udnævnt Lods, der med Kapt. Jacksons Tilladelse fulgte med som Tiltaltes Medhjælper, d. 20. Januar 1896 Kl. 3 EM. ud for Hirtsholmene tagen om Bord som Lods. Om Grunden til den skete Grundstødning har Tiltalte udsagt, at den skyldes en Forvexling af de passerede Fyr, hvilken Forvexling han har erkendt ingen Undskyldning at have for, idet det navnlig var smukt og klart Vejr. Han modtog Angivelserne om de Fyr, der viste sig, af den medfulgte yngre Lods; men

undersøgte ikke nærmere Angivelsernes Rigtighed, ligesom han i det Hele taget ikke skænkede Fyrene nogen Opmærksomhed, idet han, som han har udsagt, i Henseende til Kursen, han styrede, var saa sikker, at han ikke tænkte paa noget som helst. At han alligevel tog Fejl af Kursen, maa efter hans Formening skyldes Misvisning af Kompasset, og dels være en Følge af Strømforholdene; dette Anbringende har, efter hvad der er oplyst under den mod ham anlagte Sag, ikke heller kunnet forkastes; men da Strømforhold og Kompassmisvisninger om Natten kun kunne korrigeres ved Iagttagelse af de Fyr, der passerer, har Tiltalte ved sin Undladelse deraf og ved at forvekle Fyrene, hvorfor han alene, skøndt han havde Medhjælp, bærer Ansvaret, gjort sig skyldig i en saa grov Forømmelse og Skødesløshed i de ham som Lods paahvilende Pligter, at han — der bl. A. adskillige Gange tidligere er løbet paa Grund med det af ham lodsede Skib — efter Straffelovens § 144 cfr. § 143 er dømt til at have sin Bestilling som Lods forbrudt, hvorhos han er tilpligtet at udrede alle af Aktionen flydende Omkostninger.

Nr. 169. „Maia“ af Flensburg, S. S., 1203 Tons Brutto, Kapt. W. Møller.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Skagen Toldkammer d. $^{22}/_8$ 96.

D. $^{22}/_8$ 96 Kl. 1 FM. ved Skagen Fyrskib kolliderede *M.* — fra Sikeå til Grimsby med Træløst — med S. S. «Effective» af Sunderland, Kapt. W. Crosby, 1936 Tons Brutto, hvorefter *M.*, hvis Agterløst og Maskinrum fyldtes med Vand, blev landsat Syd for Skagen. D. $^{24}/_8$ bragtes *M.* flot af Svitzer's «B. E.» og indbugseredes til Frederikshavn.

Nr. 171. „Margaretha“ af Vestergarn (Gotland), Galease, 80 Tons Brutto, Kapt. G. Nymann.

Søforklaring i Nørre-Sundby d. $^2/_9$ og $^7/_9$ 96.

D. $^2/_9$ 96 Kl. 7 FM. under frisk ØNØ-lig Kuling med diset Luft, da *M.* - fra Påskallavik til N. Sundby med Træløst — styredes ind over Barren ved Hals, grundstødte Skibet paa «Korsholm» og blev læk. Efter at et Anker var stukket i Bund og Sejlene bjærgede, reddede Besætningen sig med Jollen ind til Hals. *M.* blev senere Vrag

Ifølge de afgivne Vidneforklaringer maa **Aarsagen** til Grundstødningen formentlig tilskrives det disede Vejr i Forbindelse med Ukendskab til Farvandet.

Nr. 178. „Marie“ af Hamburg, Galease, 30 Tons Brutto, Kapt. B. Fahje.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Nakskov Toldkammer d. $^6/_10$ 96.

D. $^4/_10$ 96 grundstødte *M.* — fra Hamburg til Bandholm med Majs — Syd for Albuen (Lolland). Besætningen bjærgedes; men Skibet blev Vrag.

Nr. 184. „Metal“ af Glasgow, S. S., 611 Tons Brutto, Kapt. W. Murray.

Indb. til Marineministeriet dat. Sprogø Fyr d. $^1/_1$ og $^3/_1$ 96.

Natten til d. $^1/_1$ 96 grundstødte *M.* — fra Flensburg til Halmstad i Ballast — paa Sprogø Øst-Rev. Ved Assistance af Svitzer's «B. E.» bragtes *M.* den følgende Dag flot og ind til Korsør.

Nr. 186. „Molodez“ af Helsingborg, Brig, 251 Tons Brutto, Kapt. L. P. Johansson.

Søforklaring i Aarhus d. $^{25}/_{11}$ 96.

D. $^{14}/_{11}$ 96 om EM. under haard SSØ-lig Kuling og diset Luft saas i *M.* — fra Hernøsand til Aarhus med Træløst — et Blink-Fyr i NV. t. V., som antoges at være Fyrskibet «Schultz's Grund», medens det i Virkeligheden var Fyret paa Sjællands Rev. Kl. 9t 20m EM. saas pludselig en Baake om B. B. og samtidig grundstødte *M.* og blev læk. Kort forinden havde Kapt. *J.* set det ovennævnte Fyrskib; men vidste ikke hvad det var for et Fyr. Da *M.* ikke ved egen Hjælp kunde bringes flot, fastgjordes Sejlene og Nød-Signal vist. Den følgende Dag blev *M.* efter afholdt Skibsraad forladt af Besætningen, som samme Dag optoges i Fyrskibet «Schultz's Grund». D. 16. ankom Svitzer's «B. E.» og Kontrakt afsluttedes om Bjærgning af *M.* Efter at Dækslasten var kastet over Bord bragtes Skibet d. 18. flot og bugseredes d. 20. til Aarhus.

Aarsagen til Grundstødningen skyldtes Forveksling af Fyrskibet «S. G.» med Fyret paa Sjællands Rev, hvilket Fyr, der tændtes d. $^1/_11$ 96, var ukendt for den svenske Kapt.

Nr. 187. „Nantes le Håvre“ af Nantes, S. S., 1518 Tons Brutto, Kapt. Jaffry.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Københavns Overtoldinspekt. d. $^{15}/_9$ 96.

D. $^{11}/_9$ 96 om Aftenen grundstødte *N. le H.* — fra Marseille til Stettin med Oliekager og Erts — ved Søndre Røse. D. $^{13}/_9$ ved Assistance af Svitzer's «B. E.», og efter at en Del af Ladningen var losset i Lægtene, kom Skibet flot og til København. Efter at være undersøgt af Dykker fortsattes Rejsen.

Nr. 188. „Natanea“ af Karlshamn, Jagt, 30 Tons Brutto, Kapt. Persson.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Københavns Overtoldinspekt. d. $^{20}/_{10}$ 96.

D. $^{15}/_{10}$ 96 drev *N.* — fra Kalmar med Birkebrænde — uden Besætning om Bord i Land paa Aflandshage (Amager, S.). Ifølge om Bord værende Papirer var *N.* afgaaet fra Kalmar d. $^{28}/_9$ til en dansk Havn. Besætningen (3 Md.) var bjærget og landsat i Helsingborg af en Damper. *N.*, der blev Vrag, bortsolgtes ved offentlig Auktion d. $^{31}/_{10}$ 96.

Nr. 205. „Perseverance“ af London, S. S., 227 Tons Brutto, Kapt. I. Thomson.Indb. til Indenrigsministeriet fra Ø. Agger Strandfoged dat. d. $\frac{22}{4}$ 96.

D. $\frac{20}{3}$ 96 Kl. 8 FM. under stærk Taage grundstødte *P.* – fra London til Frederiksstad, ledig — paa Øster Agger Strand. Besætningen (11 Md.) forblev om Bord til næste Nat, da den bjærgedes af Redningsbaaden fra V. Agger. *P.* blev senere, d. $\frac{11}{6}$, ved Assistance af Svitzer's «B. E.» bragt flot.

Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra d. $\frac{1}{4}$ 95 til d. $\frac{31}{3}$ 96 indeholder en Meddelelse om dette Dampskibs Stranding.

Nr. 206. „Peter“ af Twielenfleth, Evert, 55 Tons Brutto, Kapt. I. H. Gräpell.Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Mariager Toldkammer d. $\frac{22}{10}$ og $\frac{26}{10}$ 96.

D. $\frac{14}{10}$ 96 under Storm og Regntykning grundstødte *P.* – fra Königsberg til Lemvig med Klid – inden for Barren til Mariagerfjord. D. $\frac{23}{10}$, efter at en Del af Lasten var losset i Lægtene, kom *P.* af Grund uden at have taget Skade.

Nr. 209. „Porthan“ af Mariehamn, Barkskib, 527 Tons Brutto, Kapt. M. E. Mattson.Indb. til Marineministeriet dat, Lodbjerg Fyr d. $\frac{2}{3}$ 96.

D. $\frac{1}{3}$ 96 Kl. 7 EM. under Snetykning strandede *P.* – fra Torre Vieja til Göteborg med Salt – 1 Kml. Nord for Thyborøn-Kanal og blev senere Vrag. Besætningen (11 Md.) bjærgedes af Redningsbaad fra Vester-Agger.

Aarsagen til Strandingen angives at være Strømsætning og Tykning.

Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra d. $\frac{1}{4}$ 95 til d. $\frac{31}{3}$ 96 indeholder en Meddelelse om dette Skibs Stranding m. m.

Nr. 215. „Redruth“ af Cardiff, S. S., 2374 Tons Brutto, Kapt. J. H. Braddon.Indb. til Indenrigsministeriet dat. Nexø Byfoged-Kontor d. $\frac{30}{4}$ 96.

D. $\frac{20}{1}$ 96 Kl. $3\frac{1}{2}$ FM. under Taage grundstødte *R.* – fra Danzig til New-York med Sukker – ved Snogebæk (Bornholm). Samme Dags Aften, efter at ca. 1000 Sække vare lossede i Lægtene, bragtes *R.*, som var læk, af Grund ved Hjælp af Svitzer's «B.E.» og ind til Nexø.

Nr. 218. „Ryfylke“ af Stavanger, Skonnertbrig, 165 Tons Brutto, Kapt. B. M. Gildrenæs.Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Thisted Toldinspekt. d. $\frac{17}{8}$ 96.

D. $\frac{16}{8}$ 96 Kl. 8 EM. under Nordlig jævn Brise med ringe Sølandsattes *R.* – fra Ardrossan til Stockholm med Fosfat – i læk Tilstand ud for Hanstholm Redningsstation og blev Vrag. Besætningen (6 Md.) bjærgedes dels i egen Baad og dels i Redningsbaad fra Hanstholm Station.

Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed – $\frac{1}{4}$ 96 til $\frac{31}{3}$ 97 – indeholder en nærmere Meddelelse om dette Skibs Landsætning og Besætningens Bjærgning.

Nr. 224. „Sappho“ af Arendal, Barkskib, 534 Tons Brutto, Kapt. O. Nielsen.Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Rødby Toldkammer d. $\frac{21}{10}$ 96.

D. $\frac{17}{10}$ 96 om Natten grundstødte *S.* – fra Hamburg til Sundsvall i Ballast – ud for Lidsø (Lolland). Styrmanden, der fungerede som Fører, og Besætningen forblev om Bord. Ved Assistance af Svitzer's «B. E.» bragtes *S.* d. $\frac{20}{10}$ under Højvande flot og bugseredes til Korsør.

Nr. 230. „Sjöfogeln“ af Limhamn, Jagt, 31 Tons Brutto, Kapt. Pålsson.Indb. til Marineministeriet dat. Halskov-Korsør Fyr d. $\frac{18}{6}$ 96.

D. $\frac{17}{6}$ 96 Kl. 8 EM. med ØSØ.lig laber Brise og klart Vejr grundstødte *S.* – fra Limhamn til Korsør med Cement – paa Badstue Rev (Store Belt). Ved Assistance af Svitzer's «B. E.» bragtes *S.* flot og ind til Korsør.

Nr. 231. „Skjold“ af Hven, Skonnert, 24 Tons Brutto, Kapt. Christenson.Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Rørvig Toldsted d. $\frac{13}{8}$ 96.

D. $\frac{12}{8}$ 96 Kl. 7 EM. under frisk Nordlig Kuling grundstødte *S.* – fra Halmstad til Kattinge Værk med Brænde – paa Store Sand (Isefjord). For at afværge Fare for Skibet, som huggede haardt i Grunden, tilkaldtes Assistance fra Hundested, hvorved *S.*, efter at en Del af Lasten om Natten var losset i Lægtene, bragtes flot.

Nr. 235. „Sunniside“ af Sunderland, S. S., 990 Tons Brutto, Kapt. Sinclair.Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Københavns Overtoldinspekt. d. $\frac{9}{10}$ 96.

D. $\frac{1}{10}$ 96 grundstødte *S.* – fra Riga til Rotterdam med Træløst – paa «Stubben» (Øresund). Ved Assistance af Svitzer's «B. E.» bragtes *S.* flot, hvorefter Rejsen fortsattes.

Nr. 236. „Svan“ af Sarpsborg, Skonnertbrig, 139 Tons Brutto, Kapt. O. A. Larsen.Søforklaring i Grenaa d. $14/11$ 96.

D. $7/11$ 96 Kl. 12 MD. under NV.lig frisk Kuling med diset Luft pejledes Anholt NV.Pynt i Syd, giss. Afstand ca. 10 Kml., Kurs VSV. Omtr. $3/4$ Time senere huggede *S.* – fra Burnt Island til Stege med Kul – haardt i Grunden paa Anholt NV.-Rev og blev læk, uden dog at blive staaende. Da Vandet trods Pumpning steg rask i Lasten, lagdes Roret op og Kursen sattes mod Land. Kl. $1\frac{1}{4}$ EM. grundstødte *S.* ved Rønneløbet og blev senere Vrag. Besætningen (6 Md.) bjærgede sig i Land i egen Baad.

Aarsagen til Forliset maa formentlig ifølge de afgivne Vidneforklaringer tilskrives, at Loddet ikke blev brugt, da Skibet ifølge Pejling vidstes at være i Nærheden af Anholt NV.-Rev, hvis yderste Vager ikke saas fra *S.*

Nr. 243. „Triton“ af Raumo, Barkskib, 285 Tons Brutto, Kapt. M. I. Andersson.Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Kjøge Toldkammer d. $15/10$ og $24/10$ 96.

D. $15/10$ 96 Kl. 6 FM. grundstødte *T.* – fra Aalborg til Raumo i Ballast – Nord for Kjøge Havn. D. $19/10$ ved Assistance af Svitzer's «B.E.» bragtes *T.* flot og ind til Kjøge.

Aarsag. *T.* havde under en østlig Storm ligget til Ankers under Falsterbo; men da begge Ankerkættinger sprængtes, kunde Stranding ikke undgaas.

Nr. 245. „Ture“ af Figeholm, Skonnert, 183 Tons Brutto, Kapt. P. Johansson.Indb. til Marineministeriet dat. Fyrskibet «Drogden» d. $30/3$ 96.

D. $28/3$ 96 grundstødte *T.* – fra Oskarshamn til Skotland med Props – paa Aflandshage (Amager, S.). Om EM. toges *T.* ved Assistance af Svitzer's «B.E.» af Grund og bugseredes til Kjøbenhavn.

Nr. 246. „Ulriken“ af Bergen, S. S., 2377 Tons Brutto, Kapt. C. Bergh.Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Kjøbenhavns Overtoldinspekt. d. $11/11$ 96.

D. $7/11$ 96 kolliderede *U.* – fra Luleå til Dunkerque med Erts – i Øresund ud for Taarbæk med S. S. «Ancient Briton» af Cardiff, 1003 Tons Brutto, Kapt. J. Hole – fra Blyth til Stralsund med Kul. Begge Skibe land-sattes efter Kollisionen paa «Stubben». D. $10/11$ blev *U.* ved Assistance af Svitzer's «B.E.» bragt flot og ind til Kjøbenhavn.

Nr. 247. „Union“ af Kristiania, S. S., 596 Tons Brutto, Kapt. Tørresen.Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Sæby Toldkammer d. $2/1$ 97.

D. $31/12$ 96 om Morgenen under Regntykning grundstødte *U.* – fra Aarhus til Norge i Ballast – ved Stensnæs (Læsø Rende). Den følgende Dag kom *U.* ved Assistance af Bugserdamper fra Frederikshavn atter flot, hvorefter Rejsen fortsattes.

Nr. 248. „Welhaven“ af Bergen, S. S., 683 Tons Brutto, Kapt. Fermann.Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat. Nykjøbing (S.) Toldkammer d. $23/6$ og $30/6$ 96.

D. $21/6$ 96 Kl. 3 FM. under jævn vestlig Brise med Regnbyger grundstødte *W.* – fra Horsens til Østersøen i Ballast – paa Sjøllands Rev. D. $27/6$ ved Assistance af Svitzer's «B. B.» bragtes *W.* flot og indbugseredes til Helsingborg for Reparation.

Nr. 249. „Welvaart“ af Dordrecht, Tjalk, 74 Tons Brutto, Kapt. I. de Boer-Sap.Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat, Rødby Toldkammer d. $18/3$ 96.

Natten mellem d. 16 og $17/3$ 96 grundstødte *W.* – fra Geestemünde til Malmø med Petroleum – ved Lille Brandrager (Lolland, S.). Efter at en Del af Ladningen var losset i Lægtene, bragtes *W.* flot ved Assistance af Svitzer's «B. E.» og bugseredes derefter til Warneiniinde.

Nr. 251. „Victor“ af Warsingfehn, Brig, 187 Tons Brutto, Kapt. B. I. Schoon.Indb. til Marineministeriet dat, Anholt Fyr d. $12/7$ og $14/7$ 96.

D. $11/7$ 96 Kl. $2\frac{1}{2}$ FM. under stiv NV.lig Kuling med høj Sø grundstødte *V.* – fra Brügge til Helsingfors med Guano – paa Anholt Øster-Rev og fik Hul i Bunden. Kl. 4 FM. observeredes Strandingen fra dansk Orlogsskib «Krieger», Pr. -Lt. Kjølser, som snarest søgte Ankerplads i Læ af Revet i ca. 1 Kabellængdes Afstand fra *V.* og ud-satte en Baad, som, bemanded med Sek.-Lt. Aarestrup og 4 Matroser, under farefulde Omstændigheder roedes ind

over Revet op til V. Herfra udkastedes Olie og en til en lille Tønde befæstet Line ved Hjælp af hvilken naaedes Forbindelse med Briggen, hvis Besætning (8 Md.) derefter bjærgedes om Bord i K. og samme Dag landsattes i Frederikshavn med Undtagelse af Kapt. S., som landsattes paa Anholt.

D. ¹⁴/₇, efter at ca. 100 Tons af Ladningen var kastet over Bord, bragtes V. ved Assistance af Svitzer's «B. E.» flot og bugseredes til Helsingborg for Reparation.

Aarsagen til Strandingen var Forvexling af Anholt Fyr og Anholt Knob Fyrskib.

Nr. 254. „Zwei Carls“ af -Riga, Skonnert, 272 Tons Brutto, Kapt. M. Jacobsson.

Indb. til Gen. Direkt. for Skattevæsenet dat Kjøbenhavns Overtoldinspekt. d. ¹³/₁₀ 96.

D. ¹⁰/₁₀ 96 grundstødte Z. C. – fra Stettin til Newcastle med Trælast – paa Middelgrunden. D. ¹¹/₁₀ ved Assistance af Svitzer's «B. E.» kom Z. C. flot og bugseredes til Kjøbenhavn.

TABEL C. Opgørelse

af Tab af Menneskeliv ved de for **Danske Skibe** ifølge Oversigten for 1896 indtrufne
Sonlykker og Sorskader.

Ulykkestilfældets Art.	Ifølge optagne Søforhør.						Ifølge- andre officielle Kilder.						I Alt.					
	Sejl.	Omkomne.	Damp.	Omkomne.	Sejl & amp.	Omkomne.	Sejl.	Omkomne.	Damp.	Omkomne.	Sejl & amp.	Omkomne.	Sejl.	Omkomne.	Damp.	Omkomne.	Sejl & amp.	Omkomne.
Ved Skibets Stranding, Forlis eller anden Sø- skade	2	5	1	25	3	30	5	18	—	—	5	18	7	23	1	25	8	48
Ved Overbordfalden . .	16	18	3	3	19	21	—	—	—	—	—	—	16	18	3	3	19	21
Ved andre Ulykkestil- fælde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 Alt	18	23	4	28	22	51	5	18	—	—	5	18	23	41	4	28	27	69

TABEL D. Opgørelse

af Antallet, Arten og Værditabene for de ifølge Oversigten for 1896 indtrufne
Forlis af Danske Skibe.

Forlisets Art.	Antal Skibe.	Brutto Register-Tonnage.	Med Ladning.	Uden Ladning.	Skibets		Besætning.	Passagerer.	Tab af Menneskeliv.
					Værdi.	Assurance			
Dampskibe:					Kr.	Kr.			
Stranding	1	416	1	—	150000	150000	21	12	—
Bortebleven	1	505	1	—	120000	120000	20	5	25
Dampskibe i Alt	2	921	2	—	270000	270000	41	17	25
Sejlskibe:									
Stranding, Landsætning og Grundstedning	23	3284	16	7	295700	229500	117	1	5
Sprungne læk og Synken	5	573	5	—	44600	34600	24	—	—
Kollision	4	1013	3	1	61500	23400	27	2	—
Borteblevne	4	391	3	1	52000	45400	17	—	17
Søskade og Kondemnation	2	871	2	—	30000	20000	22	—	—
Sejlskibe i Alt	38	6132	29	9	483800	352900	207	3	22
Damp- og Sejlskibe i Alt	40	7053	31	9	753800	622900	248	20	47

TABEL E.

Opgørelse

af Antal m. m. af Strandinger og Grundstødninger

paa

danske Kyststrækninger og i Inderfarvande,

indtrufne i

Aaret 1896.

Kyststrækninger og Inderfarvande.	Danske Skibe.										Fremmedle Skibe.										I Alt.		Tab af Menneskeliv.		
	Strandinger m. m.								Tilsammen.		Strandinger m. m.								Tilsammen.						
	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 Hæstholm)	—	—	—	—	2	194	—	—	2	194	1	37	1	227	6	1872	1	1663	9	3799	11	3993	—	13	13
Jyllands Nordvest-Kyst (til Skagen indb.)	—	—	—	—	1	169	—	—	1	169	1	177	2	2746	1	177	—	—	4	3100	5	3269	—	—	—
Jyllands Øst-Kyst	6	221	—	—	1	8	—	—	7	229	3	173	1	1203	1	80	—	—	5	1456	12	1686	—	—	—
Læsø	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1244	1	596	1	30	—	—	4	1870	4	1870	—	—	—
Anholt	1	18	—	—	—	—	—	—	1	18	3	381	2	2218	1	139	—	—	6	2738	7	2756	—	—	—
Fyens Nord-Kyst	3	106	—	—	1	14	—	—	4	120	1	275	2	1039	—	—	—	—	3	1314	7	1434	—	—	—
Sjællands Nord-Kyst	3	104	1	732	—	—	—	—	4	836	5	702	3	4684	1	600	—	—	9	5986	13	6823	—	—	—
Fyens Ø-Kyst (med Langel.)	4	250	1	342	1	9	—	—	6	601	—	—	1	377	—	—	—	—	1	377	7	978	—	—	—
Sjællands Vest-Kyst	3	342	2	1397	—	—	—	—	5	1739	2	198	2	945	1	127	—	—	5	1270	10	3009	—	—	—
Smaalands-Farvandet (Grønsund indb.)	6	312	—	—	—	—	—	—	6	312	2	55	—	—	—	—	—	—	2	55	8	367	—	—	—
Laalands Syd-Kyst	1	193	—	—	1	30	—	—	2	223	3	707	1	1079	1	30	—	—	5	1816	7	2039	—	—	—
Møens Øst-Kyst	—	—	—	—	1	32	—	—	1	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	32	—	—	—
Sjællands Øst-Kyst (til Amager, Syd fra)	3	260	—	—	—	—	—	—	3	260	1	285	—	—	—	—	—	—	1	285	4	545	—	—	—
Amager	2	81	1	202	—	—	—	—	3	283	6	3322	1	1518	1	30	—	—	8	3870	11	4153	—	—	—
Saltholm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	470	2	3516	—	—	—	—	3	3986	3	3986	—	—	—
Middelgrunden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	723	1	994	—	—	—	—	3	1717	3	1717	—	—	—
Øresunds-Kysten (til Kjøbenhavns Frihavn, Nord fra)	2	707	—	—	—	—	—	—	2	707	2	1516	2	3367	—	—	—	—	4	4883	6	5590	—	—	—
Bornholms Vest-Kyst	—	—	—	—	1	55	—	—	1	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	55	—	—	—
Bornholms Øst-Kyst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2374	3	184	—	—	4	2558	4	2558	—	6	6
I Alt ...	34	2594	5	2673	9	511	—	—	48	5778	35	9265	23	26883	17	3269	1	1663	76	41080	124	46858	—	19	19

TABEL F.

Opgørelse

efter Skibenes Brutto Register-Tonnage og Nationalitet af Antal m. m. af de i Tabel E angivne Strandinger og Grundstødninger paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande, indtrufne i Aaret 1896.

Skibenes Nationalitet.	Strandinger m. m.										Skibenes Gennemsnits-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	1	266	11	13967	—	—	—	—	12	14233	1186
Norske	7	2194	5	4695	4	461	1	1663	17	9013	530
Tyske	7	1758	5	5624	3	530	—	—	15	7912	527
Danske	34	2594	5	2673	9	511	—	—	48	5778	120
Svenske	13	2124	1	1079	7	802	—	—	21	4005	191
Finske	2	755	—	—	2	1127	—	—	4	1882	471
Hollandske	3	1518	—	—	—	—	—	—	3	1518	516
Franske	—	—	1	1518	—	—	—	—	1	1518	1518
Russiske	2	650	—	—	1	349	—	—	3	999	333
I Alt	69	11859	28	29556	26	3780	1	1663	124	46858	

G.

Udtog af Tabellerne til Oversigterne for Tre-Aaret 1894—96.

Nr. 1.

Antal m. m. af afholdte Søforhør over Søulykker tilstødte danske Skibe (jfr. Anm. til Tabel I i Oversigten for 1895, Side 59).

Aar.	Sejlskibe.	Dampskibe.	I Alt.	Forøgelse pCt.	Heraf i Kjøbenhavn:		
					Antal.	pCt. af Antal.	pCt. Forøgelse.
1894	77	17	94	—	17	18,1	—
1895	78	25	103	9,6	24	23,3	41,2
1896	81	32	113	9,2	48	46,9	100,0

Nr. 2.

Antal m. m. af Søulykker tilstødte **danske** Skibe **uden** derover afholdte Søforhør
(jfr. Anm. til Tabel II i Oversigten for 1895, Side 59).

Aar.	Sejlskibe.	Dampskibe.	I Alt.	Forøgelse pCt.
1894	49	2	51	—
1895	38	12	50	—
1896	45	13	58	16,0

Nr. 3.

Antal af afgivne Søforklaringer angaaende Søulykker tilstødte **fremmede** Skibe
(jfr. Anm. til Tabel I i Oversigten for 1895, Side 59).

Aar.	Svenske.	Norske.	Tyske.	Engelske.	Finske.	I Alt.
1894	7	1	—	—	—	8
1895	8	4	1	1	—	14
1896	7	7	1	1	1	17

Nr. 4.

Antal m. m. af Søretternes Udtalelser om **Aarsagerne** til Søulykkerne
(jfr. Sørretslovens § 12 og Anm. til Tabel I i Oversigten for 1895, Side 59 nederst).

Aar.	Antal af:		pCt. af Søforhørene.
	Søforhør.	Udtalelser.	
1894	94	21	22,3
1895	103	22	21,4
1896	113	20	17,7

Nr. 5.

Liste over de i Oversigterne optagne Udtog af Retssager i Anledning af Overtrædelser m. m. af Søloven af 1. April 1892 og Søretsloven af 12. April 1892 (jfr. Anm. til Tabellerne I og II i Oversigten for 1895, Side 60 andet Stykke).

Retten.	Sagen.	Ifølge Oversigten for:		
		1894.	1895.	1896.
Højesteret	Grundstødning ved Pligtforsømmelse (Sølovens §§ 293 og 306)	—	—	se Nr. 39.
Lands-Over- samt Hof- og Stadsretten	Bjærgningssag	—	se Nr. 182 («Rasmine» ctr. «Mariane»).	—
Lands-Overretten for Nørrejylland	Lodssag	—	—	se Nr. 162
Sø- og Handelsretten i Kbhvn.	Grundst. Ved Pligtforsømmelse	—	—	se Nr. 149
» » » »	» » »	—	—	se Nr. 223
» » » »	Undladelse af Anmeldelse af Søulykke i første danske Havn	—	se Nr. 9.	se Nr. 91 og 140
Aalborg Søret	» » » } Sølovens	—	se Nr. 20.	—
Hasle Søret	» » » } § 40 og	—	—	se Nr. 28
Nexø Søret	» » » } Sørets-	—	se Nr. 144.	—
Randers Søret	» » » } lovens	—	se Nr. 125.	se Nr. 103
Skagen Søret	» » » } § 9.	se Nr. 28	—	—
Ærøskjøbing Søret	» » »	—	se Nr. 193.	—
Hasle Søret	Undladelse af Medførelse om Bord af et Exemplar af Søloven (§§ 27 og 40)	—	se Nr. 53.	—
Odense Søret	Undladelse af lagtagelse af et Havne-Reglement	se Nr. 82	—	—

Nr. 6.

Antal Kollisioner undersøgte ved Søforhør

(jfr. Anm. i Oversigten for 1896, Side 60 & 61).

Aar.	Antal Kollisioner mellem:				Heraf Forlis af:		Tab af Menne- skeliv.
	Sejlskibe.	Damp- og Sejlskibe.	Dampskibe.	I Alt.	Sejlskibe.	Dampskibe.	
1894	6	8	6	20	4	1	8
1895	6	13	6	25	—	2	2
1896	14	11 ¹⁾	4	29	3	—	2

¹⁾ Som Exempel paa et særligt uheldigt Dampskib skal her fremhæves: «Orsino» af London, 2048 Tons Brutto, Kapt. O. Evans, der den ²⁰/₈ 96 under sigtbare Vejrforhold oversejlede Barksibet «Jean Maurice» af Kragerø (se Nr. 142); men fortsatte Rejsen uden at stoppe op (jfr. Sølovens § 223), samt den ¹³/₁₀ 96, ligeledes i sigtbart Vejr, sejlede Barksibet «Exelsior» af Helsingør i Sænk (se Nr. 93).

Nr. 7.

Liste over de i Oversigterne optagne Udtog af Søretternes Kendelser
i Kollisions-Sager.

Søret.	I Oversigten for:		
	1894.	1895.	1896.
Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn	se Nr. 7 («Alice» ctr. «Welbury»).	se Nr. 173 («Joel» ctr. «Pallas»).	se Nr. 24 («Annie» ctr. «Carrie»).
» » » »	se Nr. 33 («Castor» ctr. «Lissabon»).	—	se Nr. 76 («Marie» ctr. «Edil»).
Søretten i Kolding	—	—	se Nr. 64 (En Fiskerbaad ctr. «Dan»).

Nr. 8.

Tab af Menneskeliv ved Søulykker
(jfr. Anm. til Tabel III i Oversigten for 1895, Side 63).

Aar.	Antal Mand forulykkede med				I Alt Omkomne.
	Danske Sejlskibe ved:		danske Dampskibe ved:		
	Forlis m. m.	Overbord- falden.	Forlis m. m.	Overbord- falden.	
1894	89	14	20	1	124
1895	56	10	2	9	77
1896	23	18	25	3	69

Nr. 9.

Sandsynlig medvirkende Aarsag til Tabet af Menneskeliv ved Overbordfalden
(jfr. Anm. til Tabel III i Oversigten for 1895, Side 63 nederst).

Aar.	Ved Unkladelse af Ud- kastning af Redningsbøje.	Antal Omkomne.	Ved Mangel paa Færdighed i Svømning.	Antal Omkomne.
1894	se Nr. 35 og 125.	2	se Nr. 125 og 144.	5
1895	se Nr. 8—12—65—107— 110 og 139.	6	se Nr. 71.	1
1896	se Nr. 15—94—118 og 153.	4	se Nr. 37.	1

Nr. 10.

Tab ved Forlis af danske Skibe
(jfr. Anm. til Tabel IV i Oversigten for 1895, Side 64).

Aar.	Sejlskibe.			Dampskibe.			I Alt.		
	Antal.	Brutto Tonnage.	Værdi.	Antal.	Brutto Tonnage.	Værdi.	Antal.	Brutto Tonnage.	Værdi.
1894 ...	63	12165	1,186890	1	1842	353000	64	14007	1,539890
1895 ...	46	7462	754630	2	1446	475000	48	8908	1,229630
1896 ...	38	6132	483800	2	921	270000	40	7053	753800

Nr. 11.

Tab ved savnede (borteblevne) danske Skibe
(jfr. Anm. til Tabel IV i Oversigten for 1895, Side 64).

Aar.	Sejlskibe.			Dampskibe.			I Alt.			Tab af Menne- skeliv.	Antal af afholdte Søforhør.
	Antal.	Brutto Tonnage.	Værdi.	Antal.	Brutto Tonnage.	Værdi.	Antal.	Brutto Tonnage.	Værdi.		
1894 ...	15	1347	140200	—	—	—	15	1347	140200	68	4
1895 ...	8	1579	306500	—	—	—	8	1579	306500	49	5
1896 ...	4	391	52000	1	505	120000	5	896	172000	42	1

Nr. 12.

Bjærgning af danske Skibsbesætninger ved fremmed Hjælp
(jfr. Anm. til Tabel IV i Oversigten for 1895, Side 64).

Aar.	Løbe-Nr. i Oversigten.	Antal Mand bjærgede.
1894	se Nr. 14—51—62—68—135 og 169.	37
1895	se Nr. 18—28—53—58 og 114.	29
1896 ¹). . . .	se Nr. 113—138 og 250.	16

¹) I samme Aar ses endvidere Toldkrydsfartøj Nr. 20, Krydstoldassistent Aasberg, ved dygtig Sømandsskab at have reddet 2 Mand fra den strandede danske Jagt «Erna» (se Nr. 92).

Ligeledes har Toldkrydsfartøj Nr. 11, Krydstoldassistent Byggere, under særdeles vanskelige Forhold reddet 4 Mand fra den kæntrøde danske Dæksbaad «Axel», samt indbjærgtet denne Baad til Frederikshavn (se Nr. 35).

Nr. 13.

Antal m. m. af Strandinger og Forlis paa danske Kyststrækninger
og i Inderfarvande
(jfr. Anm. til Tab. V i Oversigten for 1895, Side 69).

Kyststrækninger m. m.	1894.				1895.				1896.			
	Danske.		Fremmede.		Danske.		Fremmede.		Danske.		Fremmede.	
	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.
Strandinger:												
Jydske V.Kyst indtil Skagen	7	764	12	8863	1	178	12	8441	—	—	5	3187
Øvrige danske Kyster . . .	28	6019	74	43447	32	8880	60	40255	39	5267	53	32961
Tilsammen . . .	35	6783	86	52310	33	9058	72	48696	39	5267	58	36148
Forlis:												
Jydske V.-Kyst indtil Skagen	4	426	6	5653	2	86	16	4137	3	363	8	3712
Øvrige danske Kyster	4	338	7	2429	4	575	10	1068	6	148	10	1220
Tilsammen . . .	8	764	13	8082	6	661	26	5205	9	511	18	4932
Strandinger og Forlis: Tilsammen . . .	43	7547	99	60392	39	9719	98	53901	48	5778	76	41080
I Alt . . .	142 Skibe med 67939 Tons Brutto				137 Skibe med 63620 Tons Brutto				124 Skibe med 46858 Tons Brutto			

Nr. 14.

Strandinger og Forlis paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande, ordnede
 efter Skibenes Nationalitet og Brutto Register-Tonnage

(jfr. Anm. til Tabel VI i Oversigten for 1895, Side 70).

Skibenes Nationalitet.	1896.			1895.			1894.		
	Antal.	Brutto Tonnage.	Tab af Menne- skeliv.	Antal.	Brutto Tonnage.	Tab af Menne- skeliv.	Antal.	Brutto Tonnage.	Tab af Menne- skeliv.
Engelske	12	14233	—	23	28225	—	20	23664	—
Norske	17	9013	—	22	9679	—	23	14585	22
Tyske	15	7912	9	18	4911	4	17	9606	—
Danske	48	5778	—	39	9719	—	43	7547	—
Svenske	21	4005	10	20	6004	—	20	5973	2
Finske	4	1882	—	6	1870	—	9	3669	—
Hollandske	3	1518	—	2	315	—	2	597	—
Franske	1	1518	—	1	179	—	1	182	—
Russiske	3	999	—	4	760	—	5	1082	6
Østerrigsk-Ungarske	—	—	—	—	—	—	2	1034	—
Spanske	—	—	—	1	1351	—	—	—	—
Italienske	—	—	—	1	607	—	—	—	—
I Alt . . .	124	46858	19	137	63620	4	142	67939	30

A. S.