

STATISTISK OVERSIGT

OVER DE I

AARET 1897

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

INDTRUFNE

SØULYKKER.



DECEMBER, 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 København 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 København.

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 1897 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 1897 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 Fire-Aaret 1894—97.

Afde-ling I.

1 Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2	3.	4.	5.	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.	
1.	A. a. A. N. Hansen S.S. (Afd. II).							
2.	a. Abba (Afd. II).							
3.	a. Abyssinian (Afd. III).							
4.	a. Adolphine (Afd. II).							
5.	a. Agersø Sund S.S. (Afd. II).							
6.	a. Agnes (Afd. II).							
7.	a. Ahte (Afd. III).							
8.	a. Albatros (Afd. II).							
9.	a. Alberdina (Afd. II).							
10.	a. Albis S. S. (Afd. III).							
11.	a. Alf (Afd. II).							
12.	a. Alma (Afd. III).							
13.	a. Alvilda. b. Galease. c. Dragør. d. 51. c. 45.	a. Nübbel. b. 1866. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. } P. P. Juncker. b. } c. 5000 ¹⁾ . Bogø Ass. For.	a. Mursten. b. 34000 Stkr. (85 Tone). c. 2000. d. Hamburg.	a. 3. b. — c. —	a. Landskrona. b. ²⁷ / ₉ 97. c. Kiel.	a. Schönberger Strand (Hol- sten Ø.). b. ² / ₁₀ . c. Grundstødning. Forlis. d. NV. Stiv Ku- ling. Krap Sø.	Tysk Strandings-Beretning dat. Schönberg d. ² / ₁₀ 97. Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁶ / ₁₀ 97. Kl. 2 F.M. under Krydsning for fulde Sejl med Loddet gaaende grundstødte A., umiddelbart efter at Loddet havde givet ⁴ / ₂ Fv. Vand, og blev læk. D. ³ / ₁₀ bjærgede Besætningen sig i Land i egen Baad. Bugserbaad fra Kiel tilkaldtes; men inden Hjælp Kunde ydes løb A. fuld af Vand og blev Vrag. Saavel Bülk Fyr som Fyrskibet vare i Sigte; men pejledes ikke, da Føreren mente at kunne sejle alene ved Loddets Hjælp. Om Aarsagen til Forliset afgiver Søretten ingen Udtalelse; men efter de afgivne Vidneforklaringer synes den at kunne tilskrives, at Krydsningen skete paa for nær Hold af Kysten.
14	a. Amor (Afd. III).							

¹⁾ Værdierne m. m. ere over Alt angivne i Kronemønt (1 Kr. = 1 sh. 1 d. = 1 frs. 39 c. = 1 M. 12 Pf. = 35 Kopek = 0,27 Dollars).

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.	
15.	a. Anes Minde . b. Skonnert c. Vejle. d. 33. e. 29.	a. Rostock. b. Omtr. 1845. c. Eg og Fyr. d. Ingen Klasse.	a. } b. } P. Nielsen. c. 1500. d. 1500. Kolding Sø-Ass.	a. Kalksten. b. 6 Kubik Fv. c. 280. d. 300. Private Ass. Kjøbenhavn.	a. 2. b. — c. —	a. Rugaardstrand. b. ³¹ / ₈ 97. c. Vejle.	a. Ebeltoft Vig. b. ⁵ / ₉ . e. Sprungen læk. Grundstødning. d. SV. Storm.	Søforhør i Ebeltoft d. ⁷ / ₉ og ²³ / ₉ 97. D. ³¹ / ₈ maatte A. M. paa Grund af Modvind søge Nord efter til Gjerrild-Bugt. D. ² / ₉ søgtes ind til Grenaa Havn. D. ⁵ / ₉ fortsattes Rejsen Syd over og samme Aften, da Skibet arbejdede haardt, viste det sig at være læk. Trods stadig Pumpning steg Vandet i Lasten og det besluttedes at søge Ebeltoft som Nødhavn. Kl. 10 ¹ / ₂ EM. i Ebeltoft Vig havdes 3 Fod Vand i Lasten, og for ikke at synke maatte Skonnerten sættes paa Land. Under Forsøg herpaa grundstødte den, idet den ikke mere lystrede Roret, paa Grunden «Pladen», krængede over paa Siden og sank; Besætningen bjærgede sig i Land i egen Baad. Skonnerten blev senere optaget, og er nu hjemmehørende i Grenaa. Aarsagen til Søulykken fremgaar af det Ovenanførte.
16.	a. Anite (Afd. II).							
17.	a. Anna . b. Skonnert. c. Ærøskjøbing. d. 76. e. 71.	a. Ærøskjøbing. b. 1868. c. Eg. d. Registre V.	a. } J. C. Rasmus- b. } sen. c. 6300. d. 6300. Sø-Ass.-Foren. «Ærø».	a. Saltet Sild. b. 760 Tdr. c. 12000. d. 12000. Ass. i Bergen.	a. 4. b. — c. —	a. Christianssund. b. ² / ₁₁ 97. c. Rostock.	a. Haugesund. b. ¹⁴ / ₁₁ . c. Stranding. Forlis. d. NV. Haard Kuling. Regn og høj Sø.	Søforklaring i Haugesund d. ¹⁵ / ₁₁ 97. Søforhør i Ærøskjøbing d. ¹⁴ / ₁ 98. Kl. 6 ¹ / ₂ EM. grundstødte A. paa Grunden «Kvalen» i Valsøvig, fyldtes og sank, saaledes at kun Mastetoppen kunde ses over Vandet. Besætningen bjærgedes med stort Besvær ved Baad fra Land, efter at Skibets egen Baad var knust. A. blev kondemneret og solgt som Vrag. Om Aarsagen til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men den maa ifølge Vidneforklaringerne formentlig skyldes en om Bord værende norsk «Kendtmand», som viste sig at være ubekendt med Farvandet Syd for Langevaag, samt svagsynet i Mørke.
18.	a. Anna (Afd. II).							
19.	a. Anna S. S. (Afd. III).							
20.	a. Anna (Afd. III).							
21.	a. Anna Kristine (Afd. II).							
22.	a. Anna Maria Schwalbe . b. Barkskib. c. Nordby p. F. d. 646. e. 605.	a. Sunderland. b. 1864. c. Jærn. d. Lloyd.'s Reg.	a. J. N. Brinck. b. M. N. Mathiasen. c. 40000. d. 40000. Hamburg.	a. Jærnbane-Sveller. b. 900 Tons. c. — d. —	a. 12. b. — c. —	a. Port Hamelin (Vest Australien). b. ⁵ / ₁₀ 97. c. Port Natal.	a. Cape Lewis (SV.-Australien). b. ⁵ / ₁₀ . c. Grundstødning. Kondemnation. d. Storm. Høj Sø.	Søforklaring i Fremantle d. ²⁹ / ₁₁ 97. Søforhør i Nordby p. Fanø d. ²⁷ / ₅ 98. Efter ved Skibsbroen at have indtaget saa megen Ladning, at Skibet stak 16 Fod, maatte det efter Anvisning af Havnelodsen bugseres ud paa Reden til en Ankerplads, hvor der angaves ar være 5 Fv. Vand. D. 4. Oktober begyndte Skibet under en svær Bygø fra Vest pludselig at hugge i Grunden, blev derved læk og kunde ikke holdes læns alene ved Hjælp af Skibsmandskabet. Lodsens kom da atter om Bord og meddelte, at Skæret, hvorpaa Skibet huggede, hidtil havde været ukendt. Varpanker udføtes og det lykkedes at faa Skibet bragt fri af Skæbet. Hjælpemandskab fra Land antoges til at holde Skibet læns; men ved uheldige Vindforandringer dreves det atter ind over Skæret, saa at Lækagen tiltog. Dykkerundersøgelse godtgjorde, at Skibets Bund havde taget betydelig Skade, hvorfor Besigtelse afholdtes og Ladningen beordredes udlosset, hvilket skete i Lægtene under store Vanskeligheder i Tiden fra d. 18. Oktober til d. 29. November. Tømmerladningen solgtes saaledes, at Provenuet netop dækkede Bjærgnings-Omkostningerne, medens Skibet blev kondemneret som uistandsættelig og solgtes d. 7. December 1897 for ca. 4600 Kr. til et Firma i Fremantle for at benyttes som Kuldepot i Albany Havn. Hele Mandskabet fik Hyre med Undtagelse af 1ste Styrmand og 1 Lærling. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det Ovenanførte.
23.	a. Anna Olivia (Afd. III).							
24.	a. Anne Cathrine (Afd. II).							
25.	a. Anne Marie . b. Skonnert. c. Rønne. d. 56. e. 49.	a. Swinemünde. b. 1859. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. } H. P. E. Ham- b. } mer. c. 4000. d. 3000. Bornholms Sø-Ass. Selskab.	a. Lerjord. b. 1450 Centner. c. 700. d. —	a. 3. b. 2. c. —	a. Munkerup (Rønne Toldd.). b. ¹³ / ₅ 97. c. Kjøbenhavn.	a. Munkerup- (Aaker Sogn). b. ¹³ / ₅ . c. Grundstødning. Forlis. d. SV. Frisk. Paalands Sø.	Søforhør i Nexø d. ¹ / ₇ 97. Kl. 3 EM. under Letning fra Ankerpladsen ud for Munkerup nægtede Skibet at falde af og tog Grunden. Under Manøvreringen lod en Mand, der sammen med nogle Folk fra Land havde assisteret ved Letningen, uden Førerens Ordre. Ankeret atter falde og A. M. kom derefter helt paa Grund, løb hurtig fuld af Vand og blev senere Vrag. Besætningen og Hjælpemandskabet bjærgedes i Land ved Baad fra Kysten. Om Aarsagen til Forliset udtaler de søkyndige Søjrets-Medlemmer: «At det synes antageligt, at det skyldes hændelige Omstændigheder, at Skibet er kommen paa Grund, idet Forhold, som de her til Stede værende, ofte bevirke, at Skibet gaar til Vinden i Stedet for ar falde af, uden ar saadant er en Følge af fejlagtig Manøvrering». Anm. Føreren ikendtes en Bøde paa 10 Kr. til Statskassen for Undladelse af Anmeldelse i Henhold til Sølovens § 40 (jfr. Søjrets-Lovens § 11).
26.	a. Anne Marie (Afd. II).							
27.	a. Ansio (Afd. III).							
28.	a. Ansio (Afd. III).							

1.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejrforhold.	
29.	a. Apoline Cathrine. b. Jagt. c. Aalborg. d. 23. e. 19.	a. Aalborg. b. 1853. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. } J. Pedersen. b. } c. 2000. d. 2000. Nørrejyl. gens. Sø-Fors. Hirschals.	a. Foderstoffer og Trælast. b. 41000 Pd. og 200 Kubikfod (paa Dækket). c. 2200. Den Kjøbh. Sø-Ass.-Foren.	a. 2. b. — c. —	a. Aalborg. b. ⁹ / ₁₁ 97. c. Stistrup Mølle (Risgaard Bredning).	a. Stistrup (Limfjorden). b. ¹⁵ / ₁₁ . c. Stranding. Forlis. d. SV.lig Storm. Krap Sø.	Søforhør i Hobro d. ²⁰ / ₁₁ 97. Efter at Dækslasten var udlosset, drev A. C. for begge Ankere i Land som Følge af Kættingernes Sprængning, samt da Forsøg paa at sejle Jagten klar af Land mislykkedes. Besætningen (2 Md.) bjærgedes i Land ved en Fiskerbaad. Restladningen bjærgedes senere, med Undtagelse af et Parti Majs, som var under Vandet i Lastrummet; men Jagten, der stod paa 3 Fod Vand, blev Vrag. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det Ovenanførte.
30.	a. Ardrishaig S. S. (Afd. III).							
31.	a. Argo. b. Skonnertbrig. c. Marstal. d. 144. e. 129.	a. Troense. b. 1873. c. Eg. d. Registre V.	a. K. H. Knudsen. b. H. K. Eschen. c. 15500. d. 15500. Sø-Ass.-Foren. «Ærø».	a. China Clay (Porcellænsjord). b. 217 Tons. c. — d. —	a. 6. b. — c. —	a. Fowey. b. ³ / ₂ 97. c. Granton.	a. Cross Sand (udfor Yarmouth). b. ⁷ / ₂ . c. Grundstødning. Forlis. d. N.lig Storm. Haard NV. Strøm. Høj Sø.	Maritime Deposition dat. Yarmouth d. ⁸ / ₂ 97. Søforhør i Esbjerg d. ¹¹ / ₂ 97. D. ⁷ / ₂ Kl. 6 FM. paa Førerens Vagt med «Cross Sand» Fyrskib og «Corton» Fyr i Sigte, da A. styredes bidevind med Vinden B. B, ind for smaa Sejl, stødte Skibet pludselig haardt og blev læk. Nød-Signaler med Blus afgaves, hvilke besvaredes med Raketter fra Fyrskibet; men da Søen brød over Skibet gik Besætningen i den affirede Baad og holdt sig i Læ af Skibet omtrent 1 Time, da den optoges at Redningsbaaden «Mark Lane» og landsattes i Yarmouth. Om Aarsagen til Forliset afgiver Søretten ingen Udtalelse; men efter Vidneforklaringerne maa Grundstødningen antages at være foranlediget af en uventet haard NV.-Strøm.
32.	a. Ariel S. S. (Afd. III).							
33.	a. Arvid (Afd. III).							
34.	a. Asta. b. Skonnert. c. Kjøbenhavn. d. 109. e. 102.	a. Troense. b. 1878. c. Eg. d. Registre V.	a. P. H. Petersen. b. H. P. Duus. c. 15500. d. 16000. Kgl. Sø-Ass.-Komp. Kbhvn.	a. Klipfisk. b. 796 Sk.-Pd. c. 29000. d. 30600. De private Ass. Kbhvn.	a. 6. b. — c. —	a. Isafjord. b. ³⁰ / ₁₁ 97. c. England.	a. Hænuvik (Patriksfjord). b. ³ / ₁₂ . c. Grundstødning. Forlis. d. VNV. Haard Snestorm. Høj Sø.	Søforklaring for Bardarstrandssysels Politiret d. ⁸ / ₁₂ 97. Søforhør i Kjøbenhavn d. ² / ₃ 98. D. ³ / ₁₂ , da A. paa Grund af Storm og Snetykning ikke kunde holde Søen, søgtes Nødhavn i Patriksfjord, hvilket mislykkedes som Følge af de usigtbare Vejrforhold og den høje Sø; idet Skibet, efter at Brænding var opdaget ret forude, ikke lystrede Roret, grundstødte og huggede voldsomt, samt stadig tog Braadsøer over og maatte derfor forlades, da det saa ud til at ville blive sønderslaaet i Brændingen. Da Vejret den følgende Dag bedagedes noget, blev en Del Sejl, Tovværk og Proviant bjærget. Skibet, der blev Vrag, samt den bjærgede Del af Ladningen solgtes ved Auktion for 3130 Kr.
35.	a. Attila S. S. (Afd. III).							
36.	a. August S. S. (Afd. III).							
37.	a. Augusta S. S. (Afd. II).							
38.	a. Aurorita. b. Barksbib. c. Randers. d. 598. e. 560.	a. Bilbao. b. 1871. c. Eg. d. Registre V.	a. S. P. Hansen. b. C. Hassager. c. 15000. d. 15000. De private Ass. m. fl. Kbhvn.	a. Ballast. b. — c. — d. —	a. 11. b. — c. —	a. Kjøge. b. ¹⁹ / ₃ 97. c. New York.	a. Atlanterhavet. b. April og Maj 97. c. Havari. Kondemnation. d. Storm og høj Sø.	Søforklaring for Not. Publicus i New York d. ¹⁴ / ₆ 97. Indb. fra Konsulatet i New York dat. d. ¹⁹ / ₆ 97. Fra Slutningen af Marts til Begyndelsen af Maj Md. under hyppige Storme trak A. meget Vand, hvorfor Pumperne stadig maatte holdes i Gang Naaderne begave sig, enkelte Jærknæer knækkedes, en Dæksbjælke og flere Støtter i Lasten brækkedes, samt flere Sejl bortblæstes. Da Vejret bedagede sig, lykkedes det at tætte Lækagen noget. D. ²³ / ₅ opankredes ved Staten Island. Efter foretagen Besigtelse i New York blev A. erklæret usødygtig og kondemneret, samt solgt ved offentlig Auktion for ca. 1600 Kr.
39.	a. Axel (Afd. II). B.							
40.	a. Banken (Afd. III).							
41.	a. Baracaldo S. S. (Afd. III).							
42.	a. Baron Glamis S. S. (Afd. III).							

1.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	
43.	a. Bertha . b. 3m Skonnert. c. Esbjerg. d. 265. e. 243.	a. Inverkeithing. b. 1893. c. Staal. d. Lloyd's Reg.	a. J. Nørholm. b. Th. Dahl. c. — d. —	a. Stykgods. b. — c. — d. —	a. — b. — c. —	a. Hamburg. b. ²⁶ / ₁₁ 97. c. Porto Alegre (Argentina).	a. Elben ud for Cuxhaven. b. ²⁶ / ₁₁ og ³⁰ / ₁₁ . c. Grundstødning. d. VSV. Storm. Snebyger.	Søforklaring for Amtsretten i Ritzbüttel d. ⁹ / ₁₂ 97. Kl. 12 MD. grundstødte <i>B.</i> i Farvandet «Süderpiep», men kom dog snart efter flot. D. 27. Kl. 4 FM. stødte <i>B.</i> atter. Nød-signal højstes og Sejlene besloges. Kl. 2 EM. udkastedes Dækslasten. D. 28. forsøgtes det forgæves at bringe <i>B.</i> flot; Kl. 10 ¹ / ₂ FM. kom en Baad fra Büsum mel Lods, der meddelte, at Grundstødningen var sket paa «Bielshøven Sand». Kl. 2 EM. tilsattes Sejlene paany og <i>B.</i> kom da flot og ankrede ved en rød Spidstønde i 7 Fv. Vand. D. 29. Kl. 11 ¹ / ₂ FM. toges <i>B.</i> paa Slæb af Bugserbaaden «Reiher», men under den tiltagende NNØ. Storm sprængtes Slæberen. <i>B.</i> drev Kl. 8 Em. atter paa Grund og krængede stærkt over, hvorfor Skibet maatte forlades i en d. 30. Kl. 9 FM. til Stede kommen Redningsbaad fra Elbfyrskibet Nr. 2. Bjærgning af Skib og Ladning overdroges nu til «Nordischen Bergungs-Verein» i Hamburg, for hvilken det samme Dags EM., efter at en Del af Stykgods-lasten var udlosset, lykkedes at bringe <i>B.</i> flot og tilbage til Hamburg. Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt. Ifølge Indberetning fra General-Konsulatet i Hamburg har «Das Seeamt» smstds. angaaende Aarsagen til ovenanførte Grundstødning under 29. December 1897 afgivet følgende Kendelse: «Den danske Tremastskonnert «Bertha»s Stranding paa Schaarhøn d. 30. November 1897 er foraarsaget derved, at Bugserdamperen «Reiner»s Slæbetrosse sprængtes under Skonnertens Indbugsering til Elben, samt ved at det viste sig umuligt paa Grund af det stormende Vejrlig paany at faa Forbindelse med Skibet, og endelig ved at det ikke lykkedes dette, da Vinden sprang om til NØ., at sejle sig fri af Sandene. Mangler ved Farvandet eller ved de for Skibsfarten bestemte Hjælpeindretninger have ikke været medvirkende til Søulykken. Skibets Bjærgning ved «Nordischen Bergungs-Verein» fortjener fuld Anerkendelse».
44.	a. Betty (Afd. III).							
45.	a. Betty (Afd. III).							
46.	a. Blenda (Afd. III). a. Bore S. S. (se Nr. 179).							
47.	a. Brødrene (Afd. III). C.							
48.	a. Cairnross S. S. (Afd. III).							
49.	a. Camilla . b. Kuf. c. Nexø. d. 69. e. 61.	a. Fokshol. b. 1867. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. R. J. Stange. b. O. E. Sonne. c. 2500. d. Uassureret.	a. Tømmer. b. — c. —	a. 3. b. — c. 3.	a. Danzig. b. ²⁹ / ₈ 97. c. Colberg.	a. Østersøen. b. formentlig ⁹ / ₉ . c. Kæntring. Forlis. d. Storm og høj Sø.	Anmeldelse til Justitsministeriet fra Rederen dat. Nexø d. ⁴ / ₁₂ 97. Justitsministeriets Resolution af ²⁰ / ₁₂ 97 om at Søforhør i Henhold til Sørets-Loven af 12. April 1892 ikke vil være at afholde. D. ¹¹ / ₉ blev <i>C.</i> med Bunden i Vejret, uden Besætning og med brækkede Master, indslæbt til Pillau af en tysk Damp-baad. Vraget og Ladningen solgtes for ca. 2000 Kr. Aarsag. Kuffen var fra Rixhøft set kænre under en stærk Storm.
50.	a. Carl . b. 3m Skonnert. c. Rønne. d. 300. e. 281.	a. Rostock. b. 1873. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. H. Tholander. b. A. P. Ellebye. c. 18000. d. 13500. Bornholm Sø.-Ass.	a. Trælast. b. 135 Stds. Dæks-last 23 Stdr. c. Assureret.	a. 8. b. — c. —	a. Åbo. b. ²⁴ / ₅ 97. c. Rochester.	a. Nordsøen (ca. 6 Mil fra Leman & Ower Fyrskib). b. ¹⁹ / ₆ . c. Kæntring. Forlis. d. NNV. Orkan-agtig Storm.	Søforklaring for den danske Vicekonsul i Grangemouth dat. d. ²¹ / ₆ 97. Søforhør i Rønne d. 29. og 31. Juli 1897. D. ¹⁹ / ₆ Kl. ²¹ / ₂ FM., da <i>C.</i> laa underdrejet for Stormsejl, kastedes Skibet haardt over og løb fuld af Vand. Efter at have ligget kænret paa Siden eu halv Time, brækkedes Masterne, hvorefter Skroget kom paa ret Køl; men alt det Opstaaende, Kahyt, Baade, Dækslast m. m. var da skyllet over Bord eller sønderlaet. Kl. 3 EM. bar S. S. «Glasgow» af Glasgow ned efter <i>C.</i> og udsatte sin Redningsbaad, bemannet med 2den Styrmand og 4 Matroser, og bordede <i>C.</i> trods Faren ved den svære Søgang. Hele Besætningen bjærgedes uden at kunne medtage noget om Bord i <i>G.</i> , der landsatte den d. ²¹ / ₆ i Grangemouth. Vraget blev senere fundet i Søen og d. 21. indbragt til Ymuiden, hvor det solgtes ved Auktion. Om Aarsaen til Forliset udtaler Søretten «At efter dens Skøn er «Carl»s Stranding foranlediget ved, at Dækalasten har Saaet Støtterne i Læ løse, hvorved Skibet er løbet fuld af Vand». Anm. Ifølge en Meddelelse i «Bertingske Tidende» af ²⁷ / ₉ 97 har den danske Regering gennem Gesandtskabet i London oversendt en Pengebelønning til Baadsmandskabet fra den ovennævnte engelske Damp-er for udvist Sømandsdygtighed ved Bjærgningen af den danske Skonnerts Besætning.

1.	Skibets						Søulykkens
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.
51.	a. Carl (Afd. II.)						
52.	a. Carl (Afd. II.)						
53.	a. Caroline Augusta . b. Skonnert. c. Nykjøbing p. S. d. 140. e. 125.	a. Thurø. b. 1871. c. Eg. d. Registre V.	a. L. Jensen. b. E. Olsen. c. 20000. d. Uassureret.	a. Mine-Tømmer. b. 71 Stds. c. 3500. «Ocean». Gøte-borg.	a. 6. b. — c. —	a. Halmstad. b. ²⁹ / ₈ 97. c. South Alloa.	a. Skagerak ud for Skagen. b. ³⁰ / ₈ . c. Kollision. Kondemnation. d. Jævn SSØ. Sigtbart.
54.	a. Castor . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1247. e. 740.	a. Geestemünde. b. 1885. c. Jærn. d. Registre V. I. H. K. 480.	a. H. P. Sørensen. b. Det for. Dampskibs-S. Kbh. c. 150000. d. 50000. De priv. Ass. Kbhvn.	a. Egestaver. b. 705 Tons. c. — Vandballast-rummene fyldte, i Alt 227 Tons.	a. 20. b. — c. —	a. St. Petersburg. b. ¹⁴ / ₁₁ 97. c. Dette via Reval.	a. Digskår ud for Lovisa (Finske Bugt). b. ¹⁵ / ₁₁ . c. Stranding. Forlis. d. VSV. Stiv Kuling. Diset Luft. Høj Sø. Haard Strøm.
55.	a. Chr. Broberg S. S. (Afd. II.)						
56.	a. Christianssund S. S. (Afd. II.)						
57.	a. Christine . b. Skonnertbrig. c. Svendborg. d. 168. e. 161.	a. Rostock. b. 1830. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. H. Mortensen. b. C. Th. Hansen. c. 3000. d. Uassureret.	a. Fyrrestaver. b. 65 Stds. c. 10000. d. —	a. 6. b. — c. —	a. Kotka. b. ²⁴ / ₅ 97. c. London.	a. Skagerak. b. ¹⁸ / ₆ . c. Lækage. Kondemnation. d. VSV. Storm. Høj Sø.

9.
Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
Søforhør i Frederikshavn d. ³ / ₉ 97. Kl. 10 ¹ / ₂ EM. paa Styrmandens Vagt saas Skagens Fyr i V ¹ / ₂ N., hvorefter Kursen sattes NV t. V. En halv Time senere saas 4 Streger om St. B. Toplyset og derefter Sidelysene fra en modgaende Damper, som formodes at være «Santurce» af Bilbao, Kapt. J. Basteguieta. Omtrent Kl. 11 ¹ / ₂ , da dennes grønne Sidelys forsvandt, vistes fra C. A., hvis Sidelys vare klart brændende, et hvidt Lys ud over Agterskibet. Kursen holdtes uforandret Kort efter hørtes 2 Damppipe-Toner fra S., der imidlertid umiddelbart derefter med betydelig Kraft løb ind i Skonnertens St. B.'s Side agten for Storvantet, hvorved den blev meget læk, men flød paa Lasten. Styrmanden sprang om Bord i Damperen og opfordrede dens Fører til at slæbe C. A. til nærmeste Havn, hvilket blev afslaaet; hvorimod en Baad afsendtes til C. A. Medens dette foregik saas pludselig det grønne Sidelys fra en Sejler — der viste sig at være 3mastet Skonnert «Alma» af Riga — tæt agterude. Et hvidt Lys vistes igen agterud fra C. A., der dog strax efter ramtes af A., og fik en Del oven Bords Skade. Fra A. præjedes C. A.'s Besætning om at komme om Bord, men Tilbudet afsloges og kort efter tabtes A. af Sigte. Strax efter den sidste Kollision forlod den spanske Damper C. A., der saa flød paa Lasten til den følgende Dag, da den toges paa Slæb til Frederikshavn af S. S. «Norlands» af West Hartlepool. C. A. blev senere kondemneret og solgt til Ophugning ved offentlig Auktion for 560 Kr. Søretten afgiver ingen Udtalelse om Aarsagen til Kollisionerne, formentlig fordi ingen Søforklaringer foreligge for de 2 fremmede Skibes Vedkommende. Ifølge de afgivne Vidneforklaringer maa dog formentlig den danske Skonnert være uden Skyld i Kollisionen med den spanske Damper, hvis Pligt det ifølge de reviderede Søvejs-Reglers Art. 20 var at vige af Vejen for Sejleren. Søforklaring i Kotka d. ²² / ₁₁ 97. Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁴ / ₁₁ , ⁴ / ₁₂ , ²¹ / ₁₂ , 97 og ¹⁹ / ₁ 98. D. 14. Kl. 2 ¹ / ₄ EM. afgik C. fra Kronstadt. Kl. 3 ³ / ₄ EM. gik Lodsens fra Borde, og Kursen sattes til V t. N. ¹ / ₄ N. Kl. 5t 40m EM. passeredes Styrsodden Fyr i ca. 7 Kml.'s Afstd. Kl. 9 ¹ / ₂ EM. var Distancen udløben til tværs af Nerva Fyr, hvilket dog ikke saas. Kursen sattes da til V t. S. Kl. 10t 50m skulde C. efter Bestikket være tværs af Sommers Fyr, hvilket imidlertid ikke kom i Sigte. Efter i ca. 5m at have gaaet med langsomt Fart blev Vejret klarere. Kursen sattes da SV. t. V. ¹ / ₂ Va V. med fuld Fart. D. 15. Kl. 1 ³ / ₄ FM. skulde C. efter udløben Distance være tværs af Hogland Syd-Fyr Kursen sattes da VNV. for at være sikker paa at gaa klar af Rødskår. Kl. 3t 5m FM. forandredes Kursen til V t. S., hvilket skulde bringe Skibet lige tæt uden om Revalsten Fyrskib. Kl. 5t 10m FM. varskoede Udkigsmanden «Brænding forude». Anden Styrmand, der havde Vagten, satte strax Telegrafens paa «fuld Kraft bak»; Maskinen arbejdede ogsaa agter over; men C. tørnede Grunden og blev staaende. Maskinen stoppedes og alle Lastrum pejledes. Det viste sig da, at der var Vand i Storlasten og al Fortanken ikke kund pumpes læns, hvilket forsøgte for om muligt at lette Skibets Forende. Kl. 8 FM. saas finske Kyst i Nord, men uden bestemt Kending. Førte Styrmand og 3 Matroser sendtes i Land med C.'s Gig og med Telegram til Rederiet samt Anmodning om Bjærgnings-Hjælp. Styrmand kom i Land i Byen «Lovisa»; men maatte paa Tilbagevejen paa Grund af haard Storm af SV. tye ind til en Holm hvor der er Lodsstation. Kl. 2. EM. kom 3 Lodser om Bord fra Vatskår Lodsstation. Kl. 6 EM. begyndte Vandet at stige i Maskinrummet, hvorfor Fyrene bleve slukkede under de store Kedler, medens der blev fyret op under Donkey-Kedlen for at lænse fra Maskinrummet; men da Agterlasten sprang læk og fyldtes op til Mellemdækket, samt da Vind og Sø tiltog i Styrke, maatte Forsøget med Pumpning opgives. D. 16. havdes hele Dagen haard Storm af VSV. med voldsomme Byger og meget høj og urolig Sø, hvori C. arbejdede haardt i Grunden og tog svære Søer over Dækket. Kl. 9 EM. sprang Vinden til NV. med Frost, hvorved Skibet blev meget overiset. D. 17. Kl. 9 FM. kom Bjærgningsdamper «Freja» af Reval i Nærheden. Da Besætningen Intet kunde udrette, besluttedes det efter afholdt Skibsraad at forlade C. med B. B.'s Redningsbaadne; med denne blev hele Besætningen i to Hold satte om Bord i F., der indbragte den til Kotka. «Reval Bjærgningsdamper-Kompagni» blev da overdraget Bjærgningen; men denne maatte dog udsættes til Foraaret 1898. Da det imidlertid da viste sig, at Skibet havde taget saa megen Skade af Isen, at det ikke kunde bjærges, blev det opgivet som Vrag, kondemneret d. ³ / ₆ 98 og solgt ved Auktion i Kotka i August 1898 for ca. 1450 Kr. Om Aarsagen til Strandingen afgiver Søretten ingen Udtalelse. Ifølge Kapt. S.'s Forklaring var det paa Grund af det usigtbare Vejrlig ikke muligt at sige, hvilken Vej Skibet i Virkeligheden har passeret fra Styrsodden indtil Grundstødningen fandt Sted, og navnlig ikke om Sommers Fyr var passeret Norden eller Sønden om; men det antages dog nærmest, at Nerva Fyr er blevet passeret Sønden om og Sommers Fyr Norden om. Endvidere efter det Foreliggende, at Høgland, der skulde være passeret Sønden om, er blevet passeret Norden om. Iøvrigt tilskrives Aarsagen til Strandingen en stærk Strømsætning fra Sønden i Forbindelse med en betydelig større Deviation paa Kompasset end paaregnet. Lejlighed til at undersøge Deviationen havde der ikke været paa hele Rejsen paa Grund af stadigt usigtbart Vejr. Søforklaring i Christianssand d. ²² / ₆ 97. D. ¹⁸ / ₆ efter flere Dages haardt Vejr, under hvilket C. havde arbejdet sig læk, var Vandet i Lastrummet trods stadig Pumpning steget til ca. 8 Fod. Den paafølgende Nat løb C. fuld af Vand. Søen brød over Dækket, hvorved en Del af Dækslasten bortskylledes; tillige kastedes over Bord af denne Last for at lette Skibet D. 19. kom S. S. «Condoren» af Stockholm og tilbød Hjøvlp. Tilbudet modtoges og samme Dag blev C. indbugseret til Christianssand, hvor Skibet d. ¹ / ₇ blev kondemneret som ustandsættelig og solgt til Arendal for 1200 Kr. Bjærgelønnen fastsattes af Søretten til 1000 Kr. Aarsagen til Havariet fremgaar af det Ovenanførte.

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. 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.
58.	a. Cicilie. b. Skonnert. c. Ærøskjøbing. d. 123 e. 113.	a. Vejle. b. 1870. c. Eg. d. Registre V.	a. } b. } L. K. Svinding c. 10000. d. 10000. Sø-Ass.-Foren. «Ærø».	a. Klipfisk. b. 1070 Skpd. c. — d. — De priv. Ass. Kbhvn.	a. 6 b. — c. —	a. Isafjord. b. ¹ / ₉ 97. c. Barcelona.	a. Atlanterhavet, omtr. 20 Mil V. for Gibraltar. b. ⁶ / ₁₁ . c. Forladt synke-færdig. Forlis. d. Ø.lig Storm. Høj Sø.	Søforhør i Ærøskjøbing d. ³⁰ / ₁₁ 97. D. ¹⁷ / ₁₀ om FM., da C. laa underdrejet, toges en svar Braadsø over, hvorved Dæk og Luger beskadigedes stærkt. Efter at Skaden paa bedste Maade var udbedret. fortsattes Rejsen indtil d. ⁵ / ₁₁ om Morgen, da Stormast og Klyverbom gik over Bord. Nødflag hejstes og op ad Dagen kom en Damp, som passerede C. flere Gange uden at det i den høje Sø var muligt at sætte Baad ud D. ⁶ / ₁₁ under tiltagende Storm udfiredes. Kabeltov med Friholter for om muligt at holde Skibet til Vinden Kl. 3 EM. kom en Damp i Sigte, der viste sig at være S. S. «Bengar» af Liverpool, 1461 Tons Brutto, Kapt. George King. B. udsatte sin Redningsbaad, bemanded med lste Styrmand J. Beattie og 9 Mand, hvilken det lykkedes, trods den høje Sø og den haarde Storm, at borde C. og at bjærge dens Besætning om Bord i B. i Løbet af 40 Minutter. Førend C. forlodes bleve Lugerne aftagne, for at Skibet hurtigere kunde synke. Trods Tidsspilden for B. landsattes Besætningen i Gibraltar d. ⁷ / ₁₀ . Søretten skønnede: «At det var fuldt forsvarligt at tage Lugerne af for at faa Skibet til at synke; der blev nemlig forladt paa et Sted, som passerer af mange Skibe, som let kunde have taget Skade ved Paasejlingen, samt at der ellers ikke er Anledning til at gøre Ansvar gældende». Anm. Ifølge en Meddelelse i «Berlingske Tidende» af ²⁸ / ₂ 98 og i «London Shipping Gazette» af ¹⁶ / ₃ 98 er der, som en Anerkendelse for udvist Mod og Dygtighed, af den danske Regering blevet tilstillet Kapt. K. en Kikkert med Insription og Styrmand B. 3 £, samt hver af de 9 Matroser 1 £.
59.	a. Cito (Afd. III).							
60.	a. Clara (Afd. III).							
61.	a. Claus. b. Brig. c. Nordby p. F. d. 254. e. 226.	a. Varnanäs. b. 1880. c. Eg og Fyr. d. Registre V.	a. H. L. Hansen. b. H. H. Clausen. c. 25000. d. 20000. Nordby Sø Ass.-Foren	a. Mine-Tømmer. b. ca. 8000 Stk. c. — d. —	a. 8. b. — c. 8.	a. Kragerö. b. ²⁴ / ₁₁ 97. c. Port Talbot.	a. Fanø Strand. b. Natten mellem ³⁰ / ₁₁ og ¹ / ₁₂ . c. Stranding. Forlis d. SV.lig. Storm. Regnbyger.	Politiforhør i Nordby paa Fanø d. 2., 8., 10. og 15. December 1897. D. 1. December Kl. ⁷ / ₂ FM. opdagede en tilfældig paa Fanø Vest-Strand ankommen Mand, at en Brig — der viste sig at være C. — var grundstødt paa yderste Revle ca. 500 Fod fra Land. meden- Ligene af Besætningen fandtes liggende spredte i Havstokken tilligemed en beskadiget Skilbsjolle og en kærret Pram. Af Udtalelser afgivne af nogle af de afhørte, søkyndige Vidner samt efter enkelte Opteinelser i en indreven, af Søvand næsten ulæseliggjort Skibsdagbog, synes det nogenlunde godtgjort, at de nærmere Omstændigheder ved C.'s Forlis have været følgende: Efter at C., formentlig paa Højden af Ringkjøbing, d. ²⁹ / ₁₁ Kl 6 FM. under en SØ. Storm med orkanagtige Byger var blevet kastet saa meget paa Siden, at Vandet naaede op til midtskibs, var det blevet besluttet at kappe Rigningen til Stormasten, som derved er gaaet over Bord. Skibet har dog først 4 Timer senere rejst sig igen, hvorefter det lykkedes at faa Rigningen klaret fra Skibet. Kl. 12 MD. ses Pladsen at være angivet til 56 ⁰ 50' N. Br. og 5 ⁰ 35' Ø. Lg. Senere findes intet tilført Skibsdagbogen; men d. 30. omtr Kl. 12 MD. er dog fra «Vyl» Fyrskib iagttaget en Brig, som utvivlsomt har været C., passere for Indgaaende til Esbjerg. Ifølge Iagttagelser fra Land har der til Søs d.30. fra Kl. 4 og i alt Fald til Kl. 8 EM. hersket et heftigt Bygebejr med Regn og Storm mellem SV og V Det maa herefter antages at C., der paa Grund af Tabet af sin Storrigning, har været mondre manøvre dygtig, ved Strøm og Sø er drevet af mod Syd og sandsynligvis grundstødt ved Højvande samme Dags Nat i Tiden mellem Kl. 11 og 2. Af inddrevne Rester af Hylstre til Raketter og Blaalys, hvormed C. vides at have været forsynet, maa det antages, at der fra C. er afgivet forskellige Lys-Nødsignaler, hvilke imidlertid ere forblevne ubemærkede, da ingen effektiv Nat-Strandvagt paa den Tid fandtes langs Fanø Vest-Strand. Det lader sig da formod, at Besætningen har anset en Landgang med egen Baad for ufarlig, maaske fordi Brændingen paa Revlerne ikke fra Søsiden ser saa betdelig ud som fra Kysten, og at den derfor har forsøgt Landgang med Skibsjollen. Da nemlig Redningsbaaden fra Nordby næste FM. uden Vanskelighed bordede Skibet, hvor Storbaaden fandtes i uskadte Stand paa Dækket og fastsorret paa sædvanlig Maade, tør formentlig heraf sluttes, at hvis Besætningen var forblevet om Bord, vilde den være blevet reddet. Næsten hele Trælast-Ladningen bjærgedes; medens Vraget blev solgt ved offentlig Auktion for 1000 Kr. Rigning, Inventar samt Proviant for 3000 Kr. Navnene paa de Omkomne ere følgende: Skibets Fører H. L. Hansen af Nordby, Styrmand N. P. Madsen af Nordby, Baadsmænd V. Majbohm af Tandrup, Kok O. V. Nielsen af Rønne, Matros J. V. Larsen af Brenderup, Letmatros K. V. Hinding af Nykjøbing paa Mors, Ungmand C. S. Sechultz af Norre Sundby og Lærling F. J. Rasmussen af Thistrup.
62.	a. Concurrent (Afd. III).							
63.	a. Confidence (Afd. II). D.							
61.	a. Dagmar. b. Jagt. c. Middelfart. d. 33. e. 25.	a. Kiel. b. 1855. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. } b. } N. Grøn. c. 5000. d. 4000. Kolding gens. F. S. f. mindre Skibe.	a. Foderstoffer og Stykgods. b. — c. — d. — Kgl. oktr. Sø-Ass. Komp.	a. 2 b. — c. —	a. Kjøbenhavn. b. ¹⁴ / ₃ 97. c. Mullerup.	a. Lappe-Grund Fyrkib b. ¹⁴ / ₃ . c. Kollision. Forlis. d. ØNØ. Laber. Haard nordl. Strøm.	Søforhør i Helsingør d. ¹⁶ / ₃ 97. Kl. 12 MN., under Forsøg paa at gaa til Luvart af Fyrskibet «Lappe-Grund» førtes D. af Strømmen ned paa L.'s Stævn og blev læk. Besætningen bjærgede sig i Jollen om Bord i L., hvorfra Rigningen paa D., som var uklar af L.'s Spryd blev kappet los. Herved blev D. klar og forsvandt i Mørket, uden at det ved Eftersøgning med en Lodsbaad var muligt at genfinde Jagten. Senere viste del sig, at D. rar sunket ea. 1 Kml. NNV. for L. paa ca. 15 Fv. Vand. Fyrskibet tog ingen Skade. Om Aarsagen til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse. Ifølge Vidneforklaringerne maa Forliset formentlig skyldes den haarde N.lige Strøm i Forbindelse med, at Vinden skrallede, da D. var tæt ved L.
65.	a. Dana S. S. (Afd. II).							

1.	Skibets						Søulykkens
	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.
66.	a. Dana S. S. (Afd. II).						
67.	a. Danmark S. S. (Afd. II).						
68.	a. Dannebrog. b. Jagt. c. Aalborg. d. 20. e. 15.	a. Skrillinge. b. 1852. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. N.P.Nielsen. b. J. Larsen. c. 1400. d. Uassureret.	a. Kul. b. 270 Tdr. (heraf 50 Tdr. paa Dækket). c. 520. d. 600.	a. 2 b. — c. —	a. Aalborg. b. ¹⁷ / ₈ 97. c. Thisted.	a. Livø Bredning. b. ²¹ / ₈ . c. Sprungen læk. Forlis. d. S.lig Kuling. Haarde Byger. Høj Sø.
69.	a. Dannebrog (Afd. II).						
70.	a. Debora (Afd. II).						
71.	a. De fire Brødre (Afd. II).						
72.	a. Delphin (Afd. III).						
73.	a. De otte Søds-kende. b. Jagt. c. Nykjøbing p. M. d. 13. e. 10.	a. .Marstal. b. 1850. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. } O. C. Lauridsen. b. } c. 1000. d. Uassureret.	a. Mursten. b. 13500 Stkr. c. 275. d. Uassureret.	a. 2. b. — c. —	a. Hostrup Tegl-værk (Salling). b. — c. Ejerslev.	a. Livø Bredning. b. ¹¹ / ₁₁ 97. c. Grundstødning. Forlis. d. SSØ. Striv Kuling.
74.	a. Deus Nobiscum. b. Skonnert. c. Rudkjøbing. d. 30. e. 25.	a. Faaborg. b. 1865. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. } N. Willarsen. b. } c. 4000. d. 4000. Bogø gens Sø-Fors.-Selsk.	a. Majs. b. 1000 Ctnr. c. 4000. d. —	a. 2. b. — c. —	a. Kjøbenhavn. b. ⁸ / ₈ 97. c. Kalundborg.	a. Stevns (Sierslev Strand). b. ¹⁹ / ₈ . c. Sprungen læk. Landsætning. Forlis. d. SSØ. Stiv Kuling.
75.	a. Diana (Afd. II).						
76.	a. Dora. b. Barkskib. c. Nordby p. F. d. 380. e. 361.	a. Varananäs (Sv.) b. 1876. c. Eg. d. Registre V.	a. O. J. Nørholm. b. J. N. Hansen. c. 25000. d. 20000.	a. Bygnings-tømmer og Kul (200 Tons). b. — c. — d. Hamburg.	a. 10. b. — c. —	a. Hamburg. b. ²¹ / ₁₁ 97. c. Zwartkop Mouth paa 22° 35' S. Br.	a. Hollam's Bird Island (Afrikas SV. Kyst). b. ³⁰ / ₁ 97. c. Stranding. Forlis. d. Stiv Kuling Taage.
77.	a. Dorthea (Afd. II).						
78.	a. Dovre S. S. (Afd. III).						
79.	a. Dünaborg (Afd. III).						

9.
Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
Indberetning fra Løgstør Toldkammer dat. d. ²⁸ / ₈ 97. Kl. 12 MD. sprang <i>D.</i> læk og sank ud for løgstør Grunde. Besætningen bjærgede sig i egen Baad om Bord i det forbi-passerende Dampskib «Aalborg». Vraget blev senere bortsprængt af Marinens Vagerdamper. Aarsagen til Forliset angives at være haardt Vejr og Overlapning.
Søforhør i Nykjøbing paa Mors d. ¹⁵ / ₁₁ 97. Om Natten strandede <i>D. o. S.</i> paa Ejerslev Rønne og blev Vrag. Om Aarsagen til Forliset fandt Sørettens Medlemmer Anledning til at udtale: «At Grundstødningen ikke kan antages at skyldes nogen af de i Søretslovens § 9 litr.a—d, nævnte Omstændigheder, naar undtages, at det vel var en Mangel, ar Skipperen ikke havde Kompas eller Søkort; men at han paa den anden Side, selv om han havde haft disse Redskaber, næppe vilde have været i Stand til at bruge dem paa rigtig Maade, eftersom han manglede tilstrækkelig Erfaring som Sømand. Søretten maa vel antage, at det var ret naturligt, at Skipperen søgte en Ankerplads i Læ af Ejerelev Rønne; men hans Mangel paa Kundskab saavel til Navigation som til Farvandet, kunde let medføre, at Skibet stødte paa Grund. Iøvrigt fandt Søretten det mere naturligt, om Skipperen var gaaet til Fæggesund».
Søforhør dat. Stevns Herred d. 19. og 20. August 1897. Kl. 3 EM. under Krydsning i høj Sø sprang <i>D. N.</i> læk og, da Vandet steg hurtig i Lastrummet, maatte Skibet for ikke at synke landsættes. Kursen sattes ind mod Stevns of Kl. 4 gundstødte <i>D. N.</i> ea. 25 Fv. fra Land ud for «Mandehoved» og blev senere Vrag. Besætningen bjærgede sig i Land i egen Baad. En Del af Ladningen of af Rigningen bjærgedes af Svitzer's «B. E.». Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
Indb. fra del Danske Konsulat i Cape Town dat. d. ³ / ₃ 97. Søforhør i Nordby p. F. d. ²⁹ / ₃ 97. Efter MD. under taaget Vejr aaas Land forude, hvorpaa Kursen for smaa Sejl under tiltagende Kuling sattes Nord efter langs Kysten; Brænding saas kort efter forude om St. B. og da denne gissedes at være paa Hollam's Bird Island, ændredes Kursen til NV. t. N. Kl. 6 EM saas atter Bræding om St. B., Roret lagdes haardt St. B.; men kort efter grondstødte <i>D.</i> Søen brød saa stærkt over, at Masterne gik over Bord og alt det Opstaaende, Baade, Luger m. m. i Løbet af 1 Time bortskyldes, saaledes at Last-rummet fyldtes med Vand. Ved Hjælp af en Trosse, som fastgjort til Mesan-Bommen flød ind paa Kysten, lykkedes det Besætningen om Aftenen med stor Fare at bjærge sig i Land. Den følgende Dag ved Lavvande kunde Besætningen gaa ud til Vraget, hvorfra en Del Proviant og Tømmer bjænredes. Tømmeret benyttedes da til at danne en Flaade. hvorpaa Besætningen 3 Dage senere, stadig overskyttet af Søen. naaede over til Fastlandet og efter 2 ¹ / ₂ Døgns yderst møjrsommelig Vandring til «Walfish Bay», hvor Søforklaring afgaves d. 13. Febr. for «The Resident .Magistrat». Om Aarsagen til Forliset afgiver Søretten ingen Udtalelse; men ifølge de afgivne Vidneforklaringer maa dette formentlig tilskrives en 4 Døgns Taage, hvilken forhindrede, at Sted-Bestemmelse kunde foretages i rette Tid.

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. Værdis. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdis. 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.	
80.	E. a. Eberstein S. S. (Afd. III).							
81.	a. Ebro S. S. (Afd. III).							
82.	a. Edda H. D. (Afd. II).							
83.	a. Elida. b. Fiskekutter. c. Struer. d. 27. e. 15.	a. Thisted. b. 1888. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. T. C. Pedersen. b. P. M. Andersen. c. — d. 8435. Forsik. af d. Sejl-Fartøjer til Fiskeribrug. Kbhvn.	a. Fisk. b. 143 Snese Rød-spætter. c. — d. —	a. 5. b. — c. —	a. Grenaa. b. $\frac{18}{5}$ c. Kjøbenhavn.	a. Kattegat. b. $\frac{23}{5}$. c. Ildsvaade. d. NØ. Bygevejr.	Søforhør i Grenna d. 2. og 9. Jun 1897. Kl. 1 FM. bemærkedes Ildløs om Bord i <i>E.</i> — paa Fiskeri til Ankers under Anholt. — Henad Morgenen lykkedes det Besætningen under store Vanskeligheder at faa slukket Ilden, der havde grebet stærkt om sig og bl. A. opbrændt Mesanmasten, Bom og Gaffel med Sejl; hvorefter <i>E.</i> søgte Grenaa som Nødhavn, hvor Brandskaden blev taxeret til 2800 Kr. Føreren ikendtes Bøder paa henholdsvis 5 og 10 Kr. for Undladelse af Iagttagelse af Sølovens § 27 (Medførelse af et Expl. af Søloven m. m.) og §40 Anmeldelse af Ildsvaaden). Ifølge de afgivne Vidneforklaringer maa Aarsagen til, at Branden, der antages udbrudt i det for Dampkedel og Kabys fælles Rum Agter i Skibet, fik saa stor Magt, formentlig skyldes den Omstændighed, at Vagtmanden var falden i Søvn fra Kl. 10 $\frac{1}{2}$ EM. indtil Ildløsen bemærkedes.
84.	a. Elin (Afd. III).							
85.	a. Elise Marie (Afd. II).							
86.	a. Elise Vilhelmine (Afd. III).							
87.	a. Ella. b. Skonnert c. Nexø. d. 154. e. 140.	a. Perth. b. 1867. c. Eg og Fyr. d. Germ. Lloyd.	a. P. N. Folkmann b. P. Berg. c. — d. Bornh. Sø-Ass.-Foren.	a. Kul. b. 231 Tons. c. — d. —	a. 6. b. — c. —	a. Grimsby. b. $\frac{23}{11}$ 97 c. Nexø.	a. Ud for Drogdendens Fyrskib. b. $\frac{30}{11}$. c. Kollision. Grundstødning. d. SV. Stiv. Høj Sø. Nordlig Strøm.	Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{11}{12}$ 97. Kl. 5 $\frac{1}{2}$ EM. saas fra <i>E.</i> , der med Vinden B. B. ind styrede bidevind VNV. $\frac{1}{2}$ V. over, omtrent 2 Streger foran for tværs det grønne Sidelys af en Sejler — der viste sig at være Skonnerten «Vasa» af Figeholm 236 Tons Brutto, Kapt. P. Ingvarsson, med Træløst til Methil — og nogle Minutter efter, da Skibene vare tæt ved hinanden, præjedes <i>E.</i> fra <i>V.</i> om at lægge Roret op. Dette udførtes; men strax efter ramtes <i>E.</i> forude om B. B. af <i>V.</i> Ved Kollisionen mistede <i>E.</i> hele Rejsningen og, medens Skibene laa Side om Side. sprang <i>E.</i> 's Besætning om Board i <i>V.</i> Senere gjordes et Par Forsøg i Løbet af Natten paa fra <i>V.</i> at komme om Bord i <i>E.</i> ; men disse mislykkedes paa Grund af høj Sø og Mørke. D. $\frac{1}{12}$ fandtes <i>E.</i> grundstødt paa Holmetungen (Saltholm), hvorfra Skibet af Svitzer's «B. E.», efter at en Del af Ladningen var losset in Lægter d. $\frac{2}{12}$ bragtes flot og til Kjøbenhavn for Reparation. Efter Besigtelse blev <i>E.</i> i beskadiget Stand vurderet til 2500 Kr. <i>V.</i> gik til Ankers ud for Dragør og blev d. $\frac{2}{12}$ bugseret til Malmø. Om Aarsagen til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men da <i>V.</i> ifølge de afgivne Vidneforklaringer styrede rumskøds N. t. Ø., var det som Følge heraf formentlig dette Skibs Pligt at vige af Vejen for <i>E.</i> (jfr. Søvejs-Reglernes Art. 17)
88.	a. Ellen. b. Fiskekutter. c. Esbjerg. d. 21. e. 12.	a. { Vejle. Ob. Nyk. p. M. b. { 1889. 1897. c. Eg. d. —	a. } J. Jensen. b. } c. 6650. d. 4650. Forsik. af d. Sejl-Fartøjer til Fiskeribrug. Kbhvn.	a. Ballast. b. — c. — d. —	a. 3. b. — c. —	a. Nykjøb. p. M. b. $\frac{13}{3}$ 97. c. Nordsøen.	a. Blaavands-Huk. b. $\frac{23}{3}$. c. Grundstødning. Forlis. d. VNV. Storm. Tykning. Høj Sø.	Søforhør i Varde d. $\frac{26}{3}$ og i Esbjerg d. $\frac{6}{5}$ 97. Kl. 9 EM. under Krydsning Syd efter grundstødte <i>E.</i> Nord for Blaavands-Huk og blev senere Vrag. Besætningen bjærgede sig i Land i egen Jolle. Om Aarsagen til Forliset afgiver Søretten i de ovennævnte 2 Byer ingen Udtalelse; men ifølge de afgivne Vidneforklaringer maa det formentlig skyldes haardt Vejr i Forbindelse med Forvexling af Blaavands-Huk Fyr med Vyl Fyrskib og af Ringebjerger Baakes Fyr med Blaavands-Huk Fyr; idel Tykning forhindrede nøjagtig at skelne Blinkene i Fyrene og Fyret paa Ringebjerger Baake ikke kemdes af Føreren.
89.	a. Ellen (Afd. II).							
90.	a. Ellen Lloyd (Afd. III).							
91.	a. Elida (se Nr. 232).							
92.	a. Elna (Afd. III).							
93.	a. Elwine (Afd. III).							
93.	a. Emanuel (Afd. II).							

		Skibets					Søulykkens	
1.	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. Omkomme.	Rdise: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	
94.	a. Emanuel (Afd. III).							
95.	a. Emilie Franziska (Afd. II).							
96.	a. Emma (Afd. II).							
97.	a. Erna. b. Skruedamper. c. Nexø. d. 202. e. 90.	a. Malmø. b. 1877. c. Jærn. d. Ingen Klasse. I. H. K.: 350.	a. A. C. V. Ibsen. b. Det østbornh. Dpsks.-S. c. 125000. d. 80000. Kgl. Sø-Ass.- Ko. Kbhvn.	a. Stykgods og 30 Kreaturer. b. 100 Tons. c. — d. —	a. 13. b. 9. c. —	a. Hasle. b. ¹⁴ / ₁₂ 97 Kl. 9 EM. c. Kjøbenhavn.	a. Falsterbo Rev. b. ¹⁵ / ₁₂ Kl. 3 ¹ / ₂ FM. c. Grundstødning. Forlis. d. SSØ. Stiv Kul. Svdl. Strøm og høj 8ø.	
98.	a. Ernst. b. Skonnert. c. Rønne. d. 76. e. 67.	a. Stettin. b. 1879. c. Eg og Fyr. d. Registre V.	a. M. V. Jensen. b. J. H. Lyngberg. c. 7000. d. 6000. Bornh. Sø-Ass.- Selak.	a. Oliekager. b. 2300 Centn. c. 13800. d. 13800. Manh. For.-S.	a. 4 b. — c. —	a. Danzig. b. ²⁵ / ₁₁ 97. c. Skjelskør.	a. Mellneraggen (N. for Indlobet til Memel). b. ²⁸ / ₁₁ . c. Stranding. Forlis. d. VSV. Storm. Stærk udg. Strøm. Høj Sø.	
99.	a. Evelina (se Nr. 235). a. Express (Afd. III) F.							
100.	a. Faders Minde (Afd. II).							
101.	a. Familie (Afd. III).							
102.	a. Familiens Haab. b. Dæksbaad. c. Aarhus. d. 7. e. 6.	a. Kjerteminde. b. 1857. c. Eg og Fyr. d. Ingen Klasse.	a. } b. } C. W. Jensen. c. 300. d. Uassureret.	a. Ballast. b. — c. — d. —	a. 2. b. — c. —	a. Aarhus. b. ³⁰ / ₁₁ 97. c. Helgenæs.	a. Helgenæs Str. b. ¹ / ₁₂ . c. Stranding. Forlis. d. SØ. lig Sne- storm.	
103.	a. Fanø S. S. (Afd. II).							
104.	a. Finland S. S. (Afd. II).							

		9	
		Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.	
		Søforklaring for Raadsueretten i Trelleborg d. ²² / ₁₁ 97. Søforher i Kjøbenhavn d. 12. og 14. Febr. 1898.	
		<p>Af denne Forklaring i Forbindelse med Forhøret fremgaar, at Kl. 1t 50m FM. paa Kapt. <i>I.</i>'s Vagt havdes Smygehuks Fyr tværs om St. B. i 6 Kml.'s Afst. Kursen fortsattes uforandret med fuld Kraft indtil Kl. 3t 25m. Efter den forløbne Tid og den efter Loggen udløbne Distance skulde <i>E.</i> da være i ØSØ. for Falsterbo Fyrskib i 5¹/₂ Kml.'s Afstand. Da mærkedes et Stød, hvorefter Maskinen sattes paa «Langsomt»; men da flere Stød bemærkedes i Maskinrummet, lagdes Roret haardt St. B. <i>E.</i> drejede derefter med langsom Fart gennem SV., S. og om til SØ.; men huggede flere Gange. Strax efter observeredes Vand i Forlasten og, da Vandet hurtig steg, sattes begge Baadene i Vandet i Løbet af 2 Minutter. Maskinpersonalet forlod da Maskinen, efter at Sikkerheds- Ventilen var bleven aabnet. I Redningsbaaden optoges 13 Personer (heraf vare 9 Passagerer, 3 af Skibets Matroser og en Styrmand, der var med som Passager). I den anden Baad optoges 9 Personer (bestaaende af Restaurations-Personalet, i Alt 4, 2 Matroser, 1 Fyrbøder samt Kaptajn og Styrmand). Baadene forbleve ved Skibet, der drev Nord over, indtil det Kl. 4 FM. sank paa 18 Fod Vand, saaledes at Kommandobroen var over Vandet, i ca. 2¹/₂ Kml.'s Afstd. fra Falsterbo Landfyr med dette i N. t. V. Kl. 5 FM. besluttedes det efter afholdt Skibsraad at søge Land. Baadene holdtes da i nordlig Retning efter nævnte Fyr for Vind og Sø. Kl. 8¹/₂ FM. bakkedes den mindre Baad ind gennem Brændingerne. 5 Personer herfra vadede i Land, medens Styrmanden og 2 Mand gik tilbage med denne Baad til Redningsbaaden for at indtage dennes Besætning. Kl. 9 FM. vare Alle heldig bjærgede.</p> <p>Ifølge Kapt. <i>I.</i>'s Forklaring plejede han paa Vejen til Kjøbenhavn at gaa tæt Norden om Falsterbo Fyrskib, naar der i Farvandet i sammes Nærhed var mange Sejlere; men ellers tæt Sonden om Fyrskibet, dog sjældent om Natten ved Vintertid. Fyrskibet var imidlertid ikke kommet i Sigte Kl. 3¹/₂ FM. og der var derfor ikke taget taget Bestemmelse om det skulde passeres inden eller uden om. Fyrskinbet saas overhovedet først efter at Baadene havde forladt «Erna». Loddet var ikke blevet brugt, hvilket i Reglen ikke skete, naar der var Fyr, der kunde pejles.</p> <p>Om Aarsagen til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men efter Vidneforklaringerne synes den at maatte skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med en ualmindelig stærk mod Nordvest sættende Strøm.</p>	
		Søforhør i Rønne d. ³ / ₂ 98.	
		<p>Under 3 Dages V. lige Storme med høj Sø laa <i>E.</i> underdrejet for klosrebede Sejl, drivende i Nordlig og Nordøstlig Retning, indtil Memel Havnefyr observeredes, da det besluttedes at søge Havnen. Signaler med Lanterner og Blus vistes efter Lods; men Vejret var saa haardt, at Ingen kunde gaa ud. I Indløbet fik <i>E.</i> en Braadsø agter ind, som beskadigede Styrekættingerne m. m. og slog Kapt. <i>J.</i> bort fra Roret; herved mistedes Styret og <i>E.</i> drev da tværs ind over, kom dog klar af den nordre Mole; men grundstødte strax efter paa Stranden inden for Molerne Kl. 8¹/₄ EM. Fra Redningsstationen blev der Kl. 9¹/₂ udkastet 2 Raketter, hvoraf den ene traf Skibet; men Linen kunde i Mørket ikke ses. Kl. 11 naaede Mellneraggen Redningsbaad efter store Anstrængelser ud til <i>E.</i>, tog Besætningen om Bord og bjærgede den i Land. 2 Dage senere sønderloges Skibet og hele Ladningen gik tabt.</p> <p>Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.</p>	
		Søforher i Ebeltoft d. ²⁰ / ₅ og ²³ / ₈ 98.	
		<p>Kl. 11 FM. afsejlede Dæksbaaden fra Aarhus; men overfaldtes senere af en Snestorm, under hvilken Kending af Land mistedes. Som Følge heraf strandede Baaden næste Morgen Kl. 7 paa et Stenrev ud for Vængesø og blev Vrag. Besætningen bjærgede sig i Land i egen Pram.</p> <p>Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.</p> <p>Søretten ikendte Føreren en Bøde af 5 Kr. til Statskassen for Undladelse af Anmeldelse af Søulykken (jfr. Sølovens § 40 og Søretslovens § 11).</p>	

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 Heg. 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.	
105.	a. Fiona S. S. (Afd. II).							
106.	a. Flora (Afd. III)							
107.	a. Flower of the Valley (Afd. II).							
108.	a. Folda S. S. (Afd. III).							
109.	a. Fortuna . b. Skonnert. c. Ærøskjøbing. d. 85. e. 80.	a. Thurø. b. 1870. c. Eg. d. Registre V.	a. C. H. Dreijø. b. A. Rixen. c. 7500. d. 7500. Sø-Ass.-Foren. «Ærø».	a. Stykgods. b. 60 Tons. c. 17000. d. 17000. Fjerde Sø-For.- S. Kbhavn.	a. 5. b. 3. c. —	a. Reykjavik. b. 19/7 97. c. Grindavik.	a. Grindavik (Is- lands SV. Kyst). b. 29/7 c. Stranding. Forlis. d. SV Storm. Høj Sø.	Søforklaring i Grindavik d. 5/8 97. Søforhør i København d. 25/8 97. Kl. 2 1/2 FM. gik <i>F.</i> , som laa til Ankers for begge Ankere ud for Grindavik, i Drift og ca. 20 Minutter senere huggede Skibet i Grunden Begge Ankere blev stukne ud og Klyveren tilsattes, for at Skibet kunde komme saa langt ind paa Grunden som muligt. Kl. 3 grundstødte <i>F.</i> og blev snart staaende paa et Rev, hvorefter Dækslasten skyldes over Bord. Ved Hjælp af Folk fra Land bjærgedes Størsteparten af Ladningen m. m.; men Skibet blev Vrag. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
110.	a. Fredrique (Afd. III).							
111.	a. Freia (Afd. II).							
112.	a. Frida (Afd. III).							
113.	a. Fylla . h. Skonnert. c. Marstal. d 115. e. 104.	a. Marstal. b. 1873. c. Eg. d. Registre V.	a. J. H. Christensen. b. N. Petersen. c. 10700. Sø-Ass.-Foren. «Ærø».	a. Oliekager. b. 166 Tøne. c. 20000. d. —	a. 5. b. — c. —	a. Antwerpen b. 10/11 97. c. Aarhus.	a. Agger (Thy- beren-Kanal). b. 17/11. c. Stranding. Forlis. d. SV. Kaling. Tykning. Haard Strøm. Høj Sø.	Søforhør i Vestervig d. 19/11 97. Under dette Søforhør, der danner Grundlaget for den neden anførte Dom, fandt Sørets-Medlemmerne Anledning til at udtale: «At de maatte anse det for uforsvarligt, at Loddet ikke var blevet brugt paa Skibets Rejse, særlig efter at der om Bord var Bemærket en Lyd, som af en Brænding». Lands-Overretten i Viborg. Dom afsagt d. 9. Maj 1898. Af denne Dom gives der her følgende Uddrag: Efter at Pladsen for <i>F.</i> d. 17/11 Kl. 12 MD. Efter Bestikket havde vist sig at være paa Bredde af Bovbjerg og paa 6° 16' Ø. lig Længde, styredes Kursen ØNØ, under stadig tiltagende Kuling og Regntykning, hvorfor Sejlføringen efterhaanden mindskedes. Kl. 8 3/4 EM. hørtes en brusede Lyd, som først formodedes at hidrøre fra en Damper, idet hverken Fyr eller Andet kunde ses; men da Lyden tiltog i Styrke antages den at hidrøre fra Brænding i Land, hvorfor Kursen strx forandredes til NØ. og derefter til Nord. En halv Time senere grundstødte <i>F.</i> desuagtet og blev læk, kom dog atter flot; men strandode kort efter og blev staaende, huggende haardt. Søen skyllede nu stadig over Skibet; der efterhaanden fyldes, hvorfor Nødsignal afgaves med Blus. Næste Morgen Kl. 3 1/2 ankom Redningsbaasen fra Agger Station, men da det viste sig umuligt, at Baaden kunde komme paa Siden af <i>F.</i> , maatte Besætningen med en Line om Livet springe over Bord og blev derefter halet ind i Redningsbaaden, der heldig naaede Land Kl. 5 FM. Skibet blev hurtig sønderlaet og hele Ladningen gik tabt. Ved Undersøgelsen af denne Stranding blev det oplyst, at Kapt. C. hverken iøvrigt paa Skibets paa, eller særligt efter at der om Bord var bemærket en Lyd som af en Brænding, har brugt Loddet — hvortil der havde været saa meget mere Grund som man, som anført, den føregaaende Dag hverken havde haft Landkending eller Fyr i Sigte — og da det maa antages, at Strandingen kunde være undgast om Lodskud behørigt vare tagne, stadfæstede Overretten den af Hassing-Refs-Herreders Søret under 21/3 98 afsagte Dom, hvorefter Kapt. C. var ikendt en Bøde til Statskassen paa 50 Kr. og 30 Kr. i Sags-Omkostninger for Overtrædelse af Sølovens § 293 ¹⁾ . Anm. ¹⁾ «Har Skipperen ved slet Sømandsskab, Drukkenskab eller anden Pligtforsømmelse forvoldt Søskade, straffes han, for saa vidt hans Forhold ikke efter sin Beskaffenhed maatte medføre større Straf, med Fængsel eller Bøder».
114.	a Fylla (Afd. II). G.							
115.	a. Galea S. S. (Afd. III).							
116.	a. Garnet S. S. (Afd. III).							
117.	a. Geir (Afd. III).							

1.	Skibets						Søulykkens
	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.
118.	a. Geir (Afd. III).						
119.	a. Gordonia S. S. (Afd. III).						
120.	a. Gorm S. S. (Afd. II.)						
121.	a. Grethe (Afd. II).						
	a. Guldborg (se Nr. 123).						
122.	a. Gylfe. b. Skonnertbrig. c. Svendborg. d. 165. e. 148.	a. Vindeby. b. 1876. c. Eg. d. Registre V.	a. K. L. Rasmus- sen. b. R. S. Hansen. c. 17600. d. 13800. Sø-Ass. Foren. Syendborg.	a. Støbesand. b. 240 Tons. c. 1660. d. —	a. 6. b. — c. —	a. Grays (Them- sen). b. ¹² / ₁₁ 97. c. Kjøbenhavn.	a. Nordsøen, 5 Mil SV. f. Bovbjerg. b. ¹⁶ / ₁₁ . c. Forladt synke- færdig. c. NNV. Storm. Høj Sø.
	H.						
123.	a. H. P. Prior. b. Hjuldamper. c. Aalborg. d. 544. e. 295.	a. Kjøbenhavn. b. 1878. c. Jærn. d. —	a. A. G. C. Olsen. b. Det Forenede Dpsks.-Selsk. c. — d. —	a. Passagerer og Stykgods. b. — c. — d. —	a. — b. — c. —	a. Kjøbenhavn. b. ⁹ / ₈ 97 Kl. 6 EM. c. Aalborg.	a. Aalborg- Bugten. b. ¹⁰ / ₈ . c. Kollision. d. Ø.lig Ustadig. Graa Luft; men sigtbart.
124.	a. Hans. b. Skonnert. c. Thisted. d. 143. e. 128.	a. Elsfleth. b. 1856 c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. N. P. Petersen. b. S. F. Nielsen. c. 10000. d. 5000. De priv. Ass. Kbhvn.	a. Minetømmer. b. 36 Stds. c. — d. —	a. 5. b. — c. —	a. Limfjorden. b. — c. Falkenberg.	a. Falkenberg Red. b. ³⁰ / ₃ 97. c. Stranding. Forlis. d. Haard VSV. Storm. Sne- byger. Høj Sø.
125.	a. Hans (Afd. II).						
126.	a. Harald Klit- gaard S. S. (Afd. II).						
127.	a. Harriet. b. Barkskib. c. Kjøbenhavn. d. 406. e. 356.	a. Dunkerque. b. 1871. c. Eg og Fyr. d. Registre V.	a. } b. } C. L. Thorup. c. 20000. d. 9000. De priv. Ass. Kbhvn.	a. Tømmer (Greenheart). b. — c. — d. —	a. 10 b. — c. —	a. Barbadoes. b. — c. England.	a. Essequibo-Flo- den (Britisk Guayana). b. ²⁰ / ₄ 97. c. Forlis ved Ildsvaade. d. Stille.
128.	a. Harry (Afd. III).						
129.	a. Heinrich (Afd. III).						

9.
Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
Søforhør i Frederikshavn d. ¹⁸ / ₁₁ 97.
D ¹⁵ / ₁₁ Kl. FM under haard Storm med Braadsøer mistede G. Forrejsningen og Storstangen, samt tog saa megen Skade paa Luger og Dæk, at Vandet strømmede ned i Lastrummet. Da Baadene vare skyllede bort hejstes Nødfalg; men det lykkedes dog at holde Skibet paa Pumperne indtil næste Dags Morgen, da det maatte forlades i en fra Fiskedamperen «Minister Jansen» af Bremen, 158 Tons Brutto, udsendt Baad. D. ¹⁷ / ₁₁ om Morgnen landsatte denne Damper den bjægede Besætning i Frederikshavn. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte. Anm. Ifølge en Meddelelse i «Berlingske Tidende» af ¹³ / ₄ 98 har den danske Regering tildelt Føreren af den ovennævnte Fiskedamper, H. H. Grüssing, en Kikkert med Indskrift som Anerkendelse af hans for- tjenstlige Færd ved Bjærgningen af Skonnert briggens Besætning.
Søforklaring i Aalhorg d. 10. og 17. August 1897. Kl. 1 FM. paa 2den Styrmands Vagt fandt en Kollision Sted mellem H. P. P. og Skonnerten «Guldborg» af Svendborg, 139 Tons Brutto, Kapt. L. A. Rasmussen — fra Middlesbrough til Finland med Fosfat — hvorved Hjuldampskibet fik en Del oven Bords Skade paa Rækværk, Nathus m. m., samt St. B.'s Hjulskasse knust; medens Skonnerten mistede Sprydet og fik Forstævn og Bov beskadiget, G. blev derfor taget paa Slæb af H. P. P. og indbugseret til Aalborg. Ifølge den vagthavende Styrmands Forklaring saas pludselig et rødt Lys forude om St. B.; men i saa ringe Afstand, at det ikke lod sig gøre at gaa agten om Sejleren, der førte dette Lys. Roret blev lagt haardt Styrbord for at gaa foran om samme, idet Farten holdtes for hurtigere at dreje klar, hvilken Manøvre imidlertid mislykkesdes. Efter at Kollisionen var sket, kom Kapt. O. strax paa Dækket og munøvrerede sit Skib tilbage til Skonnerten, hvorefter en Baad afsendtes for at yde Hjælp. Om Aarsagen til Kollision afgiver Søretten ingen Udtalelse og, da Søforklarin fra den oversejlede Skonnerts Side ikke er fremkommen, kan der heller ikke her udtales noget Skøn over, hvorvidt, alene Damperen, eller muligt ogsaa Sejleren delvis, maa tilskrives Skylden (jfr. dog Søvejs-Reglernes Art. 20, 21, 22 og 23). Søforklaring for Raadstueretten i Falkenberg d. ⁵ / ₄ 97. Søforhør i Aalborg d. ¹¹ / ₆ 97. Kl. ¹ / ₄ FM. under Indladning paa Falkenberg Red sprængtes St. B.'s Kætting og H. gik i Drift med B. B.'s Kætting paa Tamp. Det forsøgte da ved at sætte et Stagejil at bjærge Skibet i Havn; men strax efter mistedes Roret ved at hugge i Stenene. H. drev derefter ind paa Havnemolens Sydside og sønderlages. Kl. 5 EM. bjærgedes Besætningen i Land af Lodsbaaden fra Falkenberg. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
Søprotest dat. Georgetown Demerara) d. ³ / ₅ 97. Søforhør i Kjøbenhavn d. ²³ / ₆ 97. Kl. 11 EM. da H. laa til Ankers under Indlading med «greenheart» Tømmer opstod Ild i Sejlkøjen paa uopklaret Maade. Forskellige Omstændigheder tyde dog paa, at Aarsagen hertil kan have været Uforsigtighed fra en af de 9 om Bord værende indfødte «Steveadore». Branden greb saa hurtig om sig, at den — trods hurtig om virksom Hjælp fra er nærliggende Barkskib «Ruth» af Tønsberg, Kapt. Rasmussen — i Løbet af nogle faa Timer fortærede saavel Skib søm Ladning. Der fandtes ikke Nattevagt paa Dækket, hvilket angives ikke at være Sædvane paa nævnte Flod. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.

1.	Skibets						Soulykkens	9.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. e. 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.	Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Soulykkens Aarsag m. m.
130.	a. Hekla . b. Skruedamper. e. Kjøbenhavn. d. 3225. e. 2088.	a. Greenock. b. 1884. c. Jærn d. Registre V. I.H.K.: 2000.	a. S.J.H.Laub. b. Dampskib-S. «Thingvalla». c. — d. —	a. Passagerer og Stykgods. b. — c. — d. —	a. — b. — c. —	a. New York. b. ²² / ₅ 97. c. Kjøbenhavn.	a. Atlanterhavet. b. ²⁷ / ₅ . c. Kollision. d. V.lig. Labert. Stærk Taage.	Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹² / ₈ 97. Kl. 5 ¹ / ₂ EM. paa 2den Styrmands Vagt, under mindsket Fart (omtr. 8 Mil) og stadig afgivende Taagevejr-Signaler, hørtes i <i>H.</i> en Dampers Taagesignal svagt omtr. 3 Streger forude om St. B. Maskinen stoppedes og Kapt. L., som strax kom paa Broen, saa kort efter den B. B.'s Bov af <i>M.</i> i 2 à 3 Kabellængders Afstand, samtidig med at dennes Damp-Sirene atter hørtes. Maskinen kastedes «fuld Kraft bak», medens Roret forblev urørt, og Farten skønnedes da at være ca. 3 Mil, hvorhos 3 korte Damppipe-Toner afgaves; men kort efter rantes <i>H.</i> 's Bov af <i>M.</i> 's B. B.'s Laaring, hvorved <i>H.</i> fik betydelig Skade i Boven over Vandlinien foran for Kollisions-Skoddet, Da <i>M.</i> ogsaa havde faaet sit Havari over Vandlinien skiltes Skibene ad og <i>H.</i> fortsatte Rejsten, efter at Kollisions-Skoddet, som var ubeskadiget, var blevet afstivet paa bedste Maade af Mandskabet og 6 norske Tømmermænd, der vare med som Passagerer. Ifølge Kapt. L.'s og Maskinmestrenes Forklaring vare 7 Fyrbøden rømmede i New York. Af 12 ny Antagne, viste sig kun 2 at være øvede Folk, hvorfor Farten kun var 9 Mil i Vagten mod 12 Mil under normale Forhold. Forinden Kollisionen var <i>H.</i> 's Fart 8 à 9 Mil; hvorimod <i>M.</i> 's Fart maa antages at have været betydelig større. Om Aarsagen til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse; formentlig fordi Søforklaring for <i>M.</i> ikke forelaa.
131.	a. Helene (Afd. II).	a. Belfast. b. 1890. c. Staal. d. Lloyd's Reg.	a. E. G. Cannons. b. Atlantic Transport Co.			a. London. b. — c. New York.		
132.	a. Helga . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1182. e. 725.	a. West Hartlepool. b. 1897. c. Staal. d. Lloyd's Reg. I. H. K.: 480.	a. H. C. Lagesen. b. Martin Carl. Dpsks.-Selsk. «Heimdals». c. — d. —	a. Trælast. b. 630 Stds. c. — d. —	a. 17. b. — c. —	a. Sandviken (Umeå). b. ¹⁸ / ₉ 97. c. Rouen.	a. Ølands NØ.-Kyst. b. ²⁰ / ₉ . c. Grundstødning. d. SØ. Stiv Kuling. Regntykning. Høj Sø.	Søforklaring for Raadstueretten i Oskarshamn d. ⁴ / ₁₀ 97. Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹² / ₅ 98. Kl. 12 ³ / ₄ MD. grundstødte <i>H.</i> paa et Rev ud for Föra. Efter afholdt Skibsraad kastedes over Bord af Dækslasten (ca. 200 Stds.), men uden Resultat, Dagen efter sendtes Fartøj i Land efter Høj og Nødflyg hejstes. <i>H.</i> der huggede stærkt, blev læk og fyldtes efterhaanden, saa at Maskinen blev ubrugelig. D. 22. Kl. 11 FM. ankom Bjærgningsdamperne «Helios» af Stockholm og «Argo» af Oskarshamn, som, efter at Dækslasten og senere henvend 80 Stds. af Rumlasten var kastet over Bord, d. 24. Kl. 4 ¹ / ₂ FM. bragte <i>H.</i> flot og næste Dag ind til Oskarshamn for Reparation i d Dok, hvor Skibet befandtes saa beskadiget i Bunden og paa Roret, at samtlige Omkostninger ved Havariet efter Overenskomst blev ansat til 175,000 Kr. Reparationen varede fra ¹⁷ / ₁₀ til ¹⁸ / ₁₂ . Om Aarsagen til, at der ikke var blevet loddet før Grundstødningen, forklarede Kapt. L., at han, efter den styrede Kurs, troede sig saa langt fra Land, at Lodning var ufornøden, samt at en ufornødet stærk Strøm fra Øst formentlig har sat <i>H.</i> vestligere i Farvandet end antaget. Om Aarsagen til Grundstødningen foreligger der ingen Udtalelse fra Søretten's Side.
133.	a. Helge S. S. (Afd. II).							
134.	a. Helge (Afd. II).							
135.	a. Hermann . b. Skonnert. c. Marstal. d. 107. e. 98.	a. Thurø. b. 1872. c. Eg. d. Registre V.	a. H. Østermann. b. M.C. Bøye, sen. c. 9500. d. 9500. Sø-Ass.-Foren. «Erø».	a. Saltet Fisk. b. 320 Sk.-Pd. c. — d. —	a. 5. b. — c. —	a. Akranes. b. — c. Stornoway.	a. Akranes (Islands V.-Kvst). b. ¹⁵ / ₉ 97. c. Stranding. Forlis. d. S.lig. Haard Storm. Høj Sø.	Søforklaring i Akranes d. ¹⁵ / ₉ 97. Søforhør i Ærøskjøbing d. ¹² / ₉ 98. Til Ankers paa aaben Kyst i Krossvik Bugt med Paalands-Storm, under Indladning, sprængtes Kættingerne, hvorefter Skibet sejledes paa Land og blev Vrag. Besætningen bjærgede sig i Land ved Hjælp af en Trosse. Vraget blev solgt ved Auktion for 2000 Kr. og Ladningen for 8000 Kr.
136.	a. Hill (Afd. III).							
137.	a. Hoffnung (Afd. III).							
138.	a. Holland . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1067. e. 673.	a. Kjøbenhavn. b. 1892. c. Staal. d. Lloyd's Reg. I. H. K.: 650.	a. S.N. Pii. b. Alfr. Christensen. Dpsks.-S. «Nordsøen». c. — d. —	a. Trælast og Havre. b. — c. — d. —	a. 14. b. — c. —	a. Reval. b. ³ / ₄ 97. c. London.	a. Finske Bugt. b. ⁴ / ₄ . c. Grundstødning. Lækage. d. NØ.-lig. Kuling. Snebyger. Is.	Søforhør i Kjøbenhavn d. 24. og 28. April 1897. Kl. 2 ¹ / ₂ EM. under Manøvrering i Drivis, grundstødte <i>H.</i> paa Nygrund Vest for Reval og blev læk. Da det, uagtet Dækslasten blev kastet over Bord, ikke lykkedes ved egen Hjælp at komme flot, besluttedes det, efter atholdt Skibsraad, at kaste over Bord af Rumlasten D. 5. antoges Bjærgningshjælp fra Reval og efter at en Del Havre var lossat i Lægtene og 1300 Stkr. Sleepers kastede over Bord, blev <i>H.</i> d. 7. bragt flot af 3 Bjærgningsdampere og ind til Baltish Port, hvor det ved Dykkerundersøgelse viste sig, at Skibshunden var beskadiget. D. 8. ankom <i>H.</i> til Reval for Reparation, afgik derfra d. 18. og ankom derefter d. 21. til Kjøbenhavn, hvor Ladningen maatte udlosses for Skibets yderligere Eftersyn og Istandsættelse. Aarsagen til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives Drivisen og Strøm-Sætning.
139.	a. Holland S. S. (Afd. II).							
140.	a. Hortensia . b. Skonnertribrig. c. Aalborg. d. 148. e. 131.	a. Venersborg. b. 1860. c. Eg og Fyr. d. Ingen Klasse.	a. C. Pedersen. b. 13 Stds. c. 7000. d. 7000. Den kjøbenh. Sø-Ass.-Foren.	a. Minetømmer. b. 13 Stds. c. — d. —	a. 6. b. — c. —	a. Nørre-Sundby. b. ²⁵ / ₃ 97. c. Falkenberg.	a. Falkenberg Red. b. ³⁰ / ₃ . c. Stranding. Forlis. d. VSV. Storm. Snebyger.	Søforklaring for Raadstueretten i Falkenberg d. ⁵ / ₄ 97. Søforhør i Aalborg d. ²⁶ / ₅ 97. Kl. 5 ¹ / ₂ FM. gik <i>H.</i> , som under Indladning laa for begge Ankere med Kættingerne ude paa Tamp, i Drift og huggede kort efter i Grunden. Kl. 8 ¹ / ₂ sprængtes B. B.'s Kætting, hvorpaa St. B.'s Anker blev stukket ud og Skibet landsat, D. 31. Kl. 8 FM. blev Skibet, der da var fuldt af Vand og til Dels sønderlaaet, forladt af Besætningen, som indbjærgedes til Falkenberg af en Lodsbaad. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenførte.

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens
	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.
141.	I. a. Ida (Afd. III).						
142.	a. Ihana (Afd. III).						
143.	a. Immanuel (Afd. II).						
144.	a. Ingeborg Elisabeth. b. Galease. c. Marstal. d. 31. e. 26.	a. Kiel. b. 1853. c. Fg. d. Ingen Klasse.	a. { H. C. Albert- b. { sen. c. 2500. d. 2100. Sø-Ass.-Foren. «Marstal».	a. Mursten. b. 28000 Stkr. c. 600. d. Uassureret.	a. — b. — c. —	a. Ekensund. b. ¹¹ / ₆ 97. c. Fredericia.	a. Fredericia Havn. b. ¹² / ₆ . c. Kollision. Forlis. d. V. lig. labert. Haard sønden Strøm.
	a. Sønderjylland. b. Skruedamper. c. Kolding. d. 463. e. 238.	a. Kjøbenhavn. b. 1887. c. Staal. d. Registre V. I. H. K.: 490.	a. P. C. Iversen. b. Det Forenede Dpsks.-Selsk. c. — d. —	a. Passagerer og Stykgods. b. — c. — d. —		a. Fredericia. b. ¹² / ₆ 97. c. Kjøbenhavn	a. Fredericia Havn. b. ¹² / ₆ . c. Kollision
145 a og b.	a. Innesmoor S. S. (Afd. III).						
146.	J. a. J. N. Madvig. b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1764. e. 1103.	a. Helsingør. b. 1884. c. Jærn. d. Registre V. I. H. K.: 765.	a. H. S. A. Olsen. b. Dpsks.-Selsk. «Danmark». c. — d. —	a. H. S. A. Olsen. b. — c. — d. —	a. — b. — c. —	a. St. Peters- bourg. b. ¹¹ / ₇ 97. c. Kanalen ved St. Peters- bourg.	a. St. Petersbourg- Kanalen. b. ¹⁴ / ₇ . c. Kollision. d. —
	a. Jarl (Afd. III).						
148.	a. Jason S. S. (Afd. III).						
149.	a. Jenny S.S. (Afd. III).						
150.	a. Johanna (Afd. III).						
151.	a. Johanne. b. Jagt. c. Gilleleje. d. 16. e. 13.	a. Viken. b. 1874. c. Eg or Fyr. d. Ingen Klasse	a. { L. Thomsen. b. { c. 1200. d. Uassureret.	a. Cement. b. 140 Tdr. c. — d. —	a. 2. b. — c. —	a. Mariager. b. ²⁴ / ₃ 97. c. Gilleleje.	a. Stavns-Hoved. b. ²⁸ / ₃ . c. Stranding. Forlis. d. ØSØ. Storm Høj Sø. Regn- tykning.
152.	a. Johanne (Afd. II).						
153.	a. Johanne (Afd. II).						
154.	a. Johanne (Afd. III).						

9.	
Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.	
	Søforhør i Fredericia d. ¹⁴ / ₆ 97. Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁷ / ₆ 97.
	Kl. 6 EM., da <i>I. E.</i> var under Krydsning for fulde Sejl ved Indløbet til Fredericia Havn og umiddelbart forinden Lodsen bjærgede sig i egen Baad; dog var Bedstemanden ved at komme i Klemme blevet saaret, medens Lodsen faldt over Bord og kun med Besvær blev bjærget om Bord i <i>S.</i> ved en derfra udkastet Line. Vraget blev senere uskadeliggjort af Svitzer's «B. E.».
	Efter at <i>S.</i> havde afgivet det sædvanlige Afgang-Signal ved 3 Damppipe-Toner og efter at have passeret Havnehovedet for Udgaende under Bakning, saas Galeasen styrende NV. Over for at gaa ind i Havnen. Maskinen stoppedes da; men sattes kort efter «Fuld Kraft frem» for at undgaa Kollision. I den haarde Strøm mislykkedes dog dette, idet <i>S.</i> 's Laaring ramte og knuste <i>I. E.</i> 's Styrbords Side omtrent ved Stormasten.
	Om Aarsagen til Kollisionen afgive Søretterne ingen Udtalelse.
	Søforklaring for Amtsretten i Hamburg d. ³⁰ / ₇ 97. Søforhør i Kjøbenhavn d. ⁶ / ₁₁ 97.
	Kl. 4 EM. Afgik <i>J. N. M.</i> med Lods om Bord paa Slæb af en Bugserdamper til Elevatoren paa Petroleumus-Kajen i Kanalen for at komplettere Ladningen. Under Svajning, da Skibet laa tværs i Kanalen, saas <i>S. S.</i> «Pera» af Hull kommende rask ned mod det. Maskinen kastedes «Fuld Kraft bak» indtill Skibet tog Grunden med Agterenden; men kort efter ramtes det af <i>P.</i> 's B. B.'s Bov, hvorved flere Plader i <i>J. N. M.</i> 's Bov sønderbrødes og Stævmem brækkedes 6 Fod over Vandlinien. Ved Kollisionen krængede Skibet helt over paa Siden og dets Bugserdamper fik alle sine Pullerter revne ud of Dækket. Kort forinden lod <i>P.</i> sit ene Anker falde; men Kollisionen kunde ikke forhindres derved. <i>P.</i> fik Skade i 2 Plader i B. B.'s Bov. Af en Bugserdamper bragtes <i>J. N. M.</i> flot og fortøjedes ved Kajen. Efter afholdt Besigtelse blev Skaden foreløbig repareret, hvorefter Rejsen fortsattes via «Kaiser Wilhelm-Kanalen» til Hamburg.
	Om Aarsagen til Kollisionen afgiver Sørettem omgem Udtalelse, formentlig fordi Søforklaring for <i>P.</i> 's Vedkomende ikke forelaa.
	Søforhør i Grenaa d. ¹ / ₄ 97.
	Ved Midnatstid, da <i>J.</i> laa til Ankers ud for Knudshøj, sprængtes Ankerkættingen, hvorefter det forsøgte at staa til Søs for smaa Sejl; men da Vind og Sø titlog, maatte Jagten søge Læ under Land. Under Regntykning, med Loddet gaende, grundstødte Fartøjet paa Stavns-Hoved Flak, blev læk og fyldtes med Vand. D. 29. bjærgedes Besætningen af en Fiskerbaad; men Jagten blev Vrag.
	Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.

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.	
155.	a. Johanne (Afd. III).							
156.	a. Johannes (Afd. II).							
157.	a. Jonathan (Afd. II).							
158.	a. Julie. b. Skonnert. c. Nibe. d. 113. e. 99.	a. Carentan. b. 1844. c. Eg og Fyr. d. Ingen Klasse.	a. N. P. Petersen. b. J. Petersen. c. 10000. d. 5000. Fjerde Sø-Fors. Selsk. Kbhvn.	a. Kul. b. 160 Tons. c. 2000. d. —	a. 5. b. — c. —	a. Alloa. b. ⁵ / ₁₁ 97. c. Hadsund.	a. Knudshoved (Gjerrild). b. ²⁰ / ₁₁ c. Grundstødning. Forlis. d. NV.lig. Storm. Høj Sø. Diset Luft.	Søforhør i Grenaa d. ²⁴ / ₁₁ 97. D. 19. Novbr. Kl. 11 EM. under Vending i Læsø-Rende saas et Fyr, som antoges at være fra Lysbøjen paa «Tangen»; men som senere viste sig at have været Udbyhøj Fvr. Efter Vendingen styredes bidevind Nord over; men ¹ / ₂ Time senere huggede Skibet paa «Tangen», uden dog at blive staaende. Næste Morgen begyndte Skibet at trække en Del Vand, saa at Pumperne stadig maatte holdes gaaende og, da alle Mand havde været paa Dækket i henved 18 Timer under haardt Arbejde ved Pumpning m. m. og vare gennemvaaede, afholdtes Skibsraad, hvorefter det besluttedes at landsætte Skibet for at redde Livet, hvilket udførtes om EM. Kl. 4 ud for Gjerrild Fyr. Kl. 8 KM. kom Raketapparatet fra Hammelev til Stede. 3 Raketter bleve affyrede; men Raketlinerne forbleve ubenyttede, idet Besætningen havde søgt Ly i Kahytten og ønskede at forblive der til det blev Dag og derfor undlod at gøre Forsøg paa at faa fat i Raketlinen og befæste denne for at blive bjærgede ved Redningsstolen. Kl. 9 EM. ankom Redningsbaaden fra Grenaa Havn og under store Vanskeligheder bjærgedes Besætningen i Land Kl. 12 MN. i forkommen Tilstand af Kulde og Udmattelse. Skibet blev Vrag og solgtes med indehavende Ladning for 720 Kr. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
159.	a. Julie (Afd. II). K.							
160.	a. Karin (Afd. III).							
161.	a. Karolina (Afd. III).							
162.	a. Katinka. b. Jagt. c. Svendborg. d. 16. e. 11.	a. Sønderborg. b. 1850. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. } P. A. E. An- b. } dersen. c. 1000. d. 1600. Sø-Ass.-Foren. i Rudkjøbing.	a. Ballast. b. 2 Tons. c. — d. —	a. 2. b. — c. —	a. Svendborg. b. ¹³ / ₁₁ 97. c. Nakskov.	a. Franke-Klint (Langelands N.Kyst). b. ¹⁵ / ₁₁ c. Stranding. d. NV. Storm. Høj Sø.	Søforhør i Rudkjøbing d. ¹¹ / ₁₂ 97. Medens K. laa til Ankers ud for Franke-Klint med begge Ankere ude, sprang Vinden pludselig om til NV.lig Storm, saa at Letning ikke kunde udføres. Begge Kættingene bleve udstukne til Tamp; men op ad Dagen sprang B. B.'s Kætting og et Par Timer senere den St. B.'s. Sejl sattes; men kort efter. Kl. 1 KM., stødte Skibet og drev ind paa Landgrunden, hvorpaa Besætningen bjærgede sig i Land i egen Jolle. Den følgende Dag forsøgtes, det forgæves ved Hjælp fra Land at bringe K., som var blevet læk, af Grund; men Skibet sønderlages efterhaanden og blev Vrag. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
163.	a. Kiew. b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1115. e. 690.	a. Kjøbenhavn. b. 1881. c. Staal. d. Registre V. I. H. K.: 750.	a. J. Rabe. b. Det Forenede Dpsks.-Selsk. c. 150000. d. 150000.	a. Stykgods. b. — c. — d. —	a. — b. 2. c. —	a. Liverpool. b. ²⁷ / ₁₁ 97. c. Kjøbenhavn.	a. Nordsøen. 57° 40' N. B. 5° 21' Ø. Lgd. b. ³¹ / ₁₁ . c. Bjærgning af forladt Skib. d. ØSØ. Dønning. Stærk Frost.	Søforhør i Kjøbenhavn d. 5., 9. og 12. Februar, samt 2. Marts 1897. Kl. 7 FM. observeredes et Barkskib med Nødsignalet «NC» vajende. Første Styrmand, C. F. Møller, med 2 Mand af Besætningen, samt 2 som Passagerer medværende Søfolk. der meldte sig frivillig mod Eftergivelse af Passagerprisen, sendtes om Bord i Barkskibet, hvis Navn viste sig at være «Moja», hjemmehørende i Oskarshamn. 335 Tons Brutto, Kapt C. I. Isaksson der, lastet med Kul, befandtes at være uden Skibspapirer, forladt af Besætningen og med 6 Fod Vand i Lastrummet. Da Vandet imidlertid efter en Times Pumpning begyndte at svinde, besluttedes det, efter afholdt Skibsraad, at tage M. paa Slæb og at holde Pumperne gaaende. Kursen sattes da efter Kristianssand; Slæberen sprængtes en Gang, men blev erstattet med en ny. Samme Dags Aften fik K. Lods om Bord og efter 22 Timers Bugsering indkom K. næste Dags Morgen Kl. 4 ¹ / ₂ til Kristianssand, hvor M. overgaves til Øvrigheden. Søforklaring blev ikke aflagt for Samme af Hensyn til Risikoen ved at opholde Skibet sammesteds, under den daværende Kulde (fra 3 ⁰ til 10 ⁰ Frost), der hurtigt kunde islægge Farvandet til Sundet. Tidstabet ved Deviationen ansloges til omtr. 30 Timer.
164.	a. Kirstine (Afd. II).							
165.	a. Kjøbenhavn H.D. (Afd. II).							
166.	a. Knut Åkerhjelm (Afd. III).							
167.	a. Knut Bonde (Afd. III).							
168.	a. Koldinghuus H.D. (Afd. II)							
169.	a. Korsør H. D. (Afd. II).							

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens
	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 Vejrforhold.
186.	a. Luna S. S. (Afd. III).						
187.	a. Læsø S. S. (Afd. II).						
188.	M. a. M.Christiansen (Afd. II).						
189.	a. Maagen. b. 3m. Skonnert. c. Esbjerg. d. 491. e. 458.	a. Gøteborg. b. 1877. c. Eg og Fyr. d. Ingen Klasse.	a. H. F. Hansen. b. C. Drost. c. 18000. d. 18000.	a. Ildfaste Sten. b. — c. — d. —	a. 10. b. — c. —	a. Swansea. b. $\frac{26}{6}$ 97. c. St. Petersbourg.	a. Østersøen. b. $\frac{12}{7}$. c. Sprungen læk. Kondemnation. d. Stiv Kuling. Høj Sø.
190.	a. Magnus. b. Skrudedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1658. e. 1042.	a. Renfrew. b. 1884. c. Jærn. d. Registre V. I. H. K.: 650.	a. M. Franzen. b. L. H. Carl (Dpsk.-Selsk. «Carl»).	a. Kul. b. 2000 Tons. c. — d. —	a. 21. b. — c. —	a. Blyth. b. $\frac{28}{4}$ 97. c. Kjøbenhavn.	a. Nordsøen. b. $\frac{29}{4}$. c. Kollision. d. V.lig Brise. Taage.
191.	a. Magnus. b. — c. — d. — e. —	a. — b. — c. — d. —	a. N.P. Jørgensen. b. L. H. Carl (Dpsk.-Selsk. «Carl»).			a. Riga. b. $\frac{18}{12}$ 97. c. Dunkerque.	a. Dunkerque Red. b. $\frac{23}{12}$. c. Kollision. Grundstødning.
192.	a. Magretha. b. Fiskekvasse. c. Esbjerg. d. 10. e. 10.	a. Nykjøbing (F). b. 1859. c. Eg. d. —	a. } N. P. Peder- b. } sen. c. 1500. d. 1450. Ass.-Foren. for Sejl-Fartøjer til Fiskeribrug.	a. — b. — c. — d. —	a. 5. b. — c. —	a. Esbjerg. b. $\frac{22}{4}$ 97. c. Nordsøen.	a. Graadyb. b. $\frac{23}{4}$. c. Kæntring Forlis. d. Ø.lig. Byget. Urolig Sø.
193.	a. Magrethe (Afd. II).						
194.	a. Maja (Afd. II).						
195.	a. Maja (Afd. II).						
196.	a. Maren. b. Barkskib. c. Fanø (Nordby). d. 602. e. 540.	a. Harburg. b. 1873. c. Jærn. d. Registre V.	a. M. A. Pedersen. b. C. H. Nielsen. c. 50000. d. 40000. Fanø Sø-Fors.- Selsk. og i Ham- burg.	a. Coprah. b. 676 Tons. c. — d. —	a. 11. b. — c. —	a. Ponape (Carolinerne). b. $\frac{30}{6}$ 97. c. Ponta Delgada (Azorerne).	a. Falklands- Øerne. b. $\frac{3}{10}$. c. Lækage. Landsætning. Forlis. d. S.lig Storm. Svær Sø.
197.	a. Maren (Afd. II.)						

9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.	
	Indb. fra det danske Konsulat i Danzig dat. d. $\frac{10}{8}$ 97. Søforhør i Esbjerg d. $\frac{9}{9}$ 97. Kort efter Afrejsen fra Swansea begyndte <i>M.</i> at trække en Del Vand; men kunde dog holdes læns indtil den 12. Juli, da det viste sig, at Vandet steg i Lastrummet trods stadig Brug af Vindmølle-Pumpen og Skibets Pumper. Da Mandskabet var udmattet afholdtes Skibsraad og det besluttedes at søge Danzig som Nødhavn. Næste Dag ankom <i>M.</i> til Neufahrwasser med 5 Fod Vand i Lastrummet. Ved Besigtelse taxeredes Skibet til omtr. 4400 Kr., medens dets Reparation ansloges til ca. 7500 Kr.; som Følge heraf blev det kondemneret og d. 21. August solgt ved Auktion til Finland for ca. 4000 Kr. Aarsagen til Kondemnationen fremgaar af det Ovenanførte.
	Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{6}{5}$ 97. Kl. $6\frac{1}{2}$ FM. hørtes om Bord i <i>M.</i> som, med langsom Fart, stadig afgivende Taagesignaler med Damppipen, styredes Ø $\frac{1}{2}$ S. over, omtr. 3 à 4 Streger om St. B. Taagehorn-Signaler (2 Toner) fra en Sejler, der senere viste sig at være Skonnert «Gertrud» af Kalmar til Shields med Minetømmer. Maskinen stoppedes. kastedes «fuld Kraft bak»: men kort efter saas Skonnerten styrende for fulde Sejl næsten bidevind med Vinden B. B. ind. Da Afstanden mellem Skibene imidlertid var for ringe til, at <i>M.</i> kunde vige agten om <i>G.</i> , sattes Maskinen paa «langsomt frem» og Roret lagdes St. B. for om muligt at dreje langs med <i>G.</i> ; men dette naaedes ikke, idet <i>G.</i> tømmede med sin Bov mod <i>M.</i> 's St. B.'s Side omtr. Midtskibs. Ved Kollisionen fik <i>M.</i> forskellig Skade paa det Opstaaende, medens <i>G.</i> mistede Sprydet og fik Stævnen beskadiget. Baad udsattes og det tilbødes at tage <i>G.</i> paa Slæb, men Tilbudet afsloges. Ifølge Skibs-Efterretninger ankom <i>G.</i> til Shields nogle Dage senere. Om Aarsagen til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse; formenting fordi Søforklaring ikke foreligger for <i>G.</i> 's Vedkommende.
	Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{12}{2}$ 97. Kl. $3\frac{1}{2}$ Em. stoppedes <i>M.</i> op ud for Dunkerque «Breakwater» for at observere Vandstands-Signalerne. Da der signaleredes tilstrækkelig Vand for at løbe ind, gik <i>M.</i> an og styrede ind efter Lødsen Anvisning. Tæt ved Indløbet indhentedes <i>M.</i> af en Damper, der viste sig at være engelsk S. S. «Sunlight», som til Trods for Advarsels-Signaler med Damppipen, forceredes forbi; men kom derved gentagne Gange i Kollision med sin Bov mod <i>M.</i> 's St. B.'s Side. Ved Tørningen mod <i>S.</i> dreves <i>M.</i> paa Grund paa B. B.'s Siden af Indløbet og maatte afvente stigende Vande. <i>M.</i> Kom derfor først flot Kl. 9 EM.; blev ikke læk, men tog forøvrigt forskellig oven Bords Skade. Kollisions-Sagen angives at være afgjort i Mindelighed, idet den engelske Dampers Rederi erkendte, at <i>S.</i> bar Skylden.
	Indb. fra Ringkjøbing Toldkammer dat. d. $\frac{5}{5}$ 97. Ved Midnatstid kuldsejlede <i>M.</i> under Fiskeri i Graadyb, $\frac{1}{4}$ Mil fra Klokketonden. Besætningen bjærgedes af et andet dansk Fiskerfartøj. Vraget drev ind paa Holmslands-Klit d. $\frac{25}{4}$ og solgtes ved Auktion d. $\frac{8}{6}$ for ca. 140 Kr. Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.
	Søforhør i Nordby paa Fanø d. $\frac{27}{1}$ 98. D. $\frac{2}{10}$ opdagedes Lækage ved at der pejledes 7 Fod i Pumperne; da Vandet stadig steg, besluttedes det efter afholdt Skibsraad at søge ind til Falklands-Øerne som Nødhavn. D. $\frac{3}{10}$ Kl. 1 EM. kom disse Øer i Sigte; men da <i>M.</i> stadig sank dybere, besluttedes det at landsætte Skibet, hvilket Kl. 4 EM. udførtes paa Motley Øen og, da Skibet huggede stærkt, maatte det kort efter forlades i egen Baad. Næste Dag lykkedes det at bjærge en Del Proviant m. m., hvorefter Besætningen afsejlede med Baaden til Port Stanley. Herfra vendtes tilbage til <i>M.</i> med Assurandørernes Agent og Besigtelse foretoges; men d. $\frac{10}{10}$ drev <i>M.</i> til Sø for en Fralands-Storm Og saas ikke mere. Skibet maa derfor antages at være sunket. Aarsagen til Forliset var Lækagen, hvilken formenes forarsaget af en ud for Cap Horn mødt haard og langvarig NV. Storm.

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. 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.
198.	a. Marga (Afd. III).							
199.	a. Maria (Afd. III).							
200.	a. Maria (Afd. III).							
201.	a. Maria (Afd. III).							
202.	a. Marie . b. Skonnertbrig. c. Horsens. d. 148. e. 131.	a. Faaborg. b. 1875. c. Eg. d. Registre V.	a. R. Jørgensen. b. R. Petersen. c. 20000. d. Uassureret.	a. Locust Beans. b. — c. — d. —	a. 5. b. — c. —	a. Tavira (Portugal). b. ³¹ / ₁ 97. c. Hull.	a. Engelske Kanal 11 Kml. ØSØ. for Owers Fyrskib. b. ¹¹ / ₂ c. Kollision. Forlis. d. V.lig Brise. Taage.	Indb. fra General- Konsulatet i London dat. d. ¹⁰ / ₅ 97. Søforhør i Horsens d. ⁶ / ₄ og ¹⁰ / ₅ 97. Kl. ¹ / ₂ FM. paa Styrmandens Vagt saas ¹ / ₂ Streg forude om B. B. fra <i>M.</i> , som med klart brændende Sidelys og stadig afgivende Taagesignaler styredes Ø. t. <i>S.</i> , først Topleysed, dernæ det røde og noget senere det grønne Sidelys fra en Damper, der senere viste sig at være <i>S. S.</i> «Pearl» af Glasgow, 691 Tons Brutto, Kapt. J. Mc. Nicol. Kapt. J. kaldtes op og Taagesignal afgaves; men 1 Minut efter ramets <i>M.</i> forude om B. B. af <i>P.</i> 's Stævn. <i>M.</i> 's Besætning sprang strax om Bord i <i>P.</i> , uden at faa Tid til at BJærge noget, og kort efter sank <i>M.</i> , hvis Besætning Kl. 4 EM. s. D. landsattes i Weymouth. Dampers Rederi betalte i Mindelighed til <i>M.</i> 's Rederi en Skadeserstatning paa 15300 Kr., hvoraf formentlig fremgaar, at Aarsagen til Kollisionen ikke kan skyldes <i>M.</i>
203.	a. Marie . b. Jagt. c. Samsø. d. 12. e. 11.	a. Rudkjøbing. b. 1853. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. } N. Jørgensen. b. } c. 1200. d. Uassureret.	a. Oliekager. b. 36000 Pd. c. 2000. d. 2100. Berlin.	a. 1. b. 1. c. —	a. Aarhus. b. ²⁸ / ₁₁ 97. c. Ballen (Samsø).	a. Syd for Ballen Havn. b. ²⁹ / ₁₁ . c. Stranding. Forlis. d. NØ. Storm. Høj Sø.	Søforklaring i Tranebjerg d. ³⁰ / ₁₁ 97. Kl. 3 EM. indstra ndede Jagten, der ikke var assureret, og blev Vrag. Ladningen gik tabt. Føreren og hans Hustru reddedes med Besvær ved en Baad fra Ballen, ført af Fisker R. Nielsen. Efter at have passeret Besser Rev blæste det op til en Storm af NØ. Storsejlet nedfiredes og rebedes; men det lykkedes ikke at faa Sejlet hejst helt op igen. Under Lænsning sattes Kursen mod Indløbet til Ballen Havn; men Søen kastede Fartøjet mod det søndre Havnehoved. En Trosse kastedes ind til en Del Folk paa Havnehovedet; men Trossen sprængtes og Søen slyngede Fartøjet forbi Havnemolen og ind paa Stenmolen, hvor det sank. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
204.	a. Marie (Afd. II).							
205.	a. Marie (Afd. II).							
206.	a. Marie (Afd. II).							
207.	a. Marie (Afd. II).							
208.	a. Marie (Afd. II).							
209.	a. Marie (Afd. III).							
210.	a. Marie Louise . b. 3m Skonnert. c. Esbjerg. d. 350. e. 323.	a. Inverkeithing. b. 1893. c. Staal. d. Lloyd's Reg.	a. H. T. Sørensen. b. Th. Dahl. c. 85000. d. 65000. Hamburg.	a. Farvetræ. b. 300 Tons. c. — d. —	a. 9. b. — c. —	a. Maracaïbo. b. ²⁹ / ₆ 97. c. Danzig.	a. Aux- Cayes (Haiti NV. Kyst). b. ¹⁰ / ₇ . c. Stranding. Forlis. d. ØSØ. Byget. Høj Sø. Haard Strøm.	Anmeldelse fra Rederiet dat. Esbjerg d. ¹¹ / ₉ 97. Aarsagen til Strandingen angives være uformodet Strømsætning. Skibet blev Vrag og Ladningen gik tabt. Besætningen bjærgede sig ind til Kysten i Skibets Baade. Anm. Søforklaring skal være aflagt d. ¹³ / ₇ 97 for den danske Vicekonsul i Aux-Cayes; men er ikke fremkommen. Søforhør ses ikke at være afholdt her i Landet.
211.	a. Marna S. S. (Afd. III).							

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. Værdis. 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.	
212.	a. Marselisborg . b. Skruedamper. c. Aarhus. d. 40. e. 22.	a. Eriksberg (Sv.). b. 1897. c. Staal. d. — I.H.K.: 50.	a. J. R. Nicolaisen. b. L. Hammerich. c. 30000. d. 30000. Bayr. Lloyd.	a. Passagerer. b. 50. c.— d.—	a. 5. b. — c. —	a. Aarhus. b. ¹⁵ / ₇ 97. c. Varna (Marselis Skov).	a. Aarhus Havn. b. ¹⁵ / ₇ . c. Kollision. d. NØ. Frisk Kuling.	Søforhør i Aarhus d. ²⁰ / ₇ 97. Kl. 5 EM., da <i>M.</i> med Maskinen paa halv Kraft var for Udgaende fra Aarhus Havn, saas Dampbaaden «Dykkeren» af Aarhus tæt ved Molehovedet for Indgaaende til Havnen. I <i>M.</i> lagdes Roret St. B samtidig med, at 2 Damppipe-Toner afgaves; men da det strax efter saas, at «Dykkeren» bugserede en Galease — «Maren» af Ommel, 82 Tons Brutto, Kapt. R. S. Christensen — kastedes <i>M.</i> 's Maskine «fuld Kraft bak», samtidig med, at 3 Damppipe-Toner afgaves. I «Dykkeren», som gik langsomt, lagdes Roret St. B. og Shæberen til «Maren» kastedes los, samtidig med at dette Skibs Anker blev stukket ud; men strax efter kolliderede <i>M.</i> med «Maren». Ved Kollisionen tik «Maren» kun ringe Skade — taxeret til 100 Kr. — medens <i>M.</i> fik en Del Skade paa det Opstaaende ved B. B.'s Bov. Søretten bemærkede: «At Føreren af «Marselisborg» efter dens Skøn ikke havde udvist tilstrækkelig Forsigtighed efter de forhaandenværende Forhold, naar han har ladet Baaden gaa med halv Kraft». Søprotest i St. Petersbourg dat. d. ¹⁹ / ₁₀ 97. Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁴ / ₁₂ 97. Kl. 6 FM. paa Neva-Floden med Tvangslods om Bord kolliderede <i>M.</i> — under Vejs fra en Losseplads umiddelbart neden for Nicolaj-Broen til en anden Losseplads længere nede paa Floden med en Restladning — med Skruedamper «Caesar» af Stettin, der var under Slæbning af en Bugserbaad op ad Floden mod Strømmen. <i>C.</i> burde efter Flod-Reglementet have holdt sig paa Flodens Sydside: <i>M.</i> afgav derfor 2 korte Damppipe-Toner og Roret lagdes Styrbord. <i>C.</i> svarede med 1 lang Damppipe-Tone; men saas nu at svaje ud efter Flodens Midtløb, hvorved Kollision blev uundgaaelig. <i>M.</i> ramtes paa St. B.'s Bov, blev læk og sank efter 2 à 3 Minutters Forløb; men Besætningen bjærgedes ved Baade fra <i>C.</i> Bjærgnings-Forsøg Maatte paa Grund af den indtrædende Vinter opsættes til næste Foraar; men først efter henvend 10 Maaneders Forløb lykkedes det d. ¹⁰ / ₈ 98 at optage <i>M.</i> , der tidligere var blevet solgt til en russisk Ingeniør. Om Aarsagen til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men den fremgaar formentlig af det Ovenanførte.
213.	a. Marstrand . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 344. e. 173.	a. Kiel. b. 1888. c. Staal. d. Germ. Lloyd. I. H. K.: 350.	a. C. A. Lund. b. D. Torm. c. 75000. d. 75000. Mannheimer Versicherung- Gesellsch. M. fl.	a. Feldspath. b. 350 Tons. c. — d. —	a. 12. b. — c. —	a. Stockholm. b. ¹⁴ / ₁₀ 97. c. St.Petersbourg.	a. Neva-Floden. b. ¹⁹ / ₁₀ . c. Kollision. Sunken. d. —	Søforklaring i Rouen dat. d. ³⁰ / ₉ 97. Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹¹ / ₁₂ 97. Under Farten fra Håvre med Lods om Bord ad Kanalen til Seine-Floden blev Vejret, efter at «Berville» Fyret var passeret, pludselig saa regntykt, at de følgende Fyr ikke kunde ses. Farten mindskedes strax til «langsomt»; men Kl. ⁷ / ₂ EM. Grundstødte Skibet ved Syddiget, uden dog at blive læk. Omtr. 55 Stds. Af Dækslasten kastedes over Bord ved Hjælp af Mandskab fra Land, uden at det derved lykkedes at bringe <i>M.</i> flot. Situationen viste sig imidlertid under Ebben saa farlig, at det befrygtedes at Skibet vilde brække over. Nødsignaler med Raketter afgaves; men først Dagen efter Kl. 6 EM. Ankom en mindre Slæbedamper, som dog Intet kunde udrette; hvilket heller ikke lykkedes for en engelsk Damp «Inver» af Glasgow, idet dennes Staaltraads-Slæber gentagne Gange sprængtes. Kl. 10 FM. Ankom en store Bugserbaad «Abeille» fra Håvre og denne lykkedes det, i Forening med den først ankomne Baad og ved at <i>M.</i> 's Maskine bakkedes med fuld Kraft, at bringe Skibet at Grunden, hvorefter Rejsen fortsattes op ad Floden til Rouen, hvortil <i>M.</i> ankom Kl. ⁸ / ₂ EM. Skroget viste sig at have begivet sig en Del, ligesom Maskinen havde taget forskellig Skade ved den forcerede Manøvrering; men som dog foreløbig kunde repareres af Maskinpersonalet. <i>M.</i> 's Grundstødning ses at have givet Anledning til en Bjærgnings-Sag for Håvre Handelsret, af hvis Kendelse her gives følgende Uddrag: Da der ikke var opnaaet nogen Overenskomst om Bjærgeløn, gjorde Bugserdamperens Rederi Krav først paa 12000 fres., der senere forøgedes til 22000 fres., for den ydede Tjeneste. Fra Kapt. K.'s Side blev gjort gældende, dels at Sagen burde afgøres af Retten i Rouen, dels selvfølgelig at den dordrede Bjærgeløn var for stor. Med Hensyn til det første punkt støttede han sig til, at Lovgivningen ingen Bestemmelse havde for, hvor Sager mod en Udlænding skulle afgøres, et Spørsmaal, der ofte havde været Genstand for Retsafgørelser med afvexlende Resultater. Retten hævdede herimod, at Håvre Tribunal var rette Domstol; det kunde ikke anerkendes, at en udenlandsk Kaptajn havde Domicil i en fransk Havn, som han tilfældig kommer til og selv ikke, hvis den er Skibets Bestemmelsessted. Ej heller var Rouen Betalingsstedet, da her ikke var Tale om Betaling af Fragt paa Bestemmelsesstedet; men om Betaling for en tilfældig Assistance, hvorfor den maatte erlægges paa det Sted, hvor Søulykken indtraf. I Praxis var det almindeligt at fastsætte Betalingsstedet ved Overenskomst; men hvor ingen saaden forelaa, var der ingen fast Regel. Kapt. K. havde ved de almindelige Signaler underrettet «Abeilles» Rederi om, at han behøvede Hjælp; Rederiet havde uden Betingelser fulgt Opfordringen, forbeholdende sig sine Rettigheder, hvilket ofte sker i slige Tilfælde, og Bugserdamperens Tjeneste maatte derfor anses for at være begyndt i det Øjeblik, da Damperen forlod Havn for at assistere «Martha». Det var saaledes i Håvre, at Kontrakten var sluttet og maatte afgøres. Da Art. 14 i den civile Lovbog desuden ikke bestemmer, for hvilken fransk Domstol en Sag skal anlægges mod en Udlænding, maa man anvende den for slige Sager gældende almindelige Retsregel, som er den, at Sagen skal anlægges i Indstævntes Domicil, hvis han har noget saadant i Frankrig, eller ved den Domstol, som efter Sagens Natur har særlig Competence til at optage den; men hvor saadanne Betingelser mangle, for Domstolen i Klagerens Domicil. Håvre Tribunal var saaledes kompetent til at paadømme denne Sag. Ved Sagens Paadømmelse fremdrog Retten derpaa de ovenfor anførte Omstændigheder ved Bjærgningen og fortsatte saaledes: Kl. 10 kom «Abeilles» Bugserdamper til Stede og tog «Martha» af Grunden, hvorefter sidst nævnte Skib fortsatte Rejsen og naaede Rouen Kl. ⁸ / ₂ om Aftenen. Damperen med Ladning repræsenterede en Værdi af fra 300,000 til 400,000 fres.; den befandt sig i en højst farlig Stilling, da den var udsat for at blive sprængt i Kølen, ligesom ogsaa Flodens tilbagevenden vakte alvorlig Frygt. Sandsynligheden var fro, at hvis Skibet ikke havde faaet Hjælp af «Abeille», vilde det være blevet totalt Vrag. Paa den anden Side var det lys Dag og stille Vejr, da Hjælpen blev ydet, saa at Bugserdamperen ikke løb nogen Fare; men dens Skrog og Maskiner maa have lidt en Del ved den Overanstrengelse, som er en uundgaaelig Følge af slige Arbejder. Det var dertil af Vigtighed for Skibsfarten, at der var en saaden kraftig Bugserdamper til Disposition for at yde Assistance i slige Tilfælde; dens Rederi var derfor ogsaa berettiget til at faa en god Betaling i Forhold til den ved opnaaede Resultat, naar Bugserbaadens Bistand var forlangt. Idet Retten tog alle disse Omstændigheder i Betragtning, fastsatte den Bjærgelønnen til 10,000 fres. med Renter og Sagens Omkostninger. Søforklaring i Riga dat. d. ¹⁸ / ₁₁ 97. Søforhør i Kjøbenhavn d. ⁴ / ₁₂ og ³⁰ / ₁₂ 97. D. ¹³ / ₁₁ efter 5 Døgns Krydsning under haard Kuling af Sv. blæste det op til en NV.lig Snekstorm; Braadsøer skyllede Størstedelen af Dækslasten over Bord, Mærsejlene sønderblæstes af <i>M.</i> arbejdede sig læk. Pumpen holdtes uafbrudt i Gang indtil Mandskabet erklærede ikke at kunne arbejde længere paa Grund af Udmattelse. Skibsraad afholdtes, hvorefter Kursen sattes efter Riga som Nødhavn. D. ¹⁶ / ₁₁ Kl. 6 EM. under Indsejlingen til Riga-Bugten grundstødte <i>M.</i> paa Svalferørt Rev og fyldtes. Et Par Timer senere drev Skibet af Grund flydende paa Lasten. D. 17. hejstes Nødsignal og s.D. bjærgedes Besætningen ved en Redningsbaad fra S. S. «Nordjylland» af Kjøbenhavn, 942 Tons Brutto, Kapt. S. H. Hansen, under meget vanskelige Forhold i den høje Sø og det stormfulde Vejr. Skibet drev senere i Land ved Silkragen (Kurland) og blev Vrag. Om Aarsagen til Forliset afgiver Søretten ingen Udtalelse.
214.	a. Marstrand S. S. (Afd. II).							
215.	a. Martha . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1182. e. 724.	a. West Hartlepool. b. 1897. c. Staal. d. Lloyd.'s Reg. I. H. K.: 480.	a. A. V. Knudsen. b. Martin Carl. Dpsks.-Selsk. «Heimdal». c. — d. —	a. Trælast. b. 400 Stds. i Lasten, 200 Stds. Dækslast. c. — d. —	a. — b. — c. —	a. Skutskär. b. ³¹ / ₈ 97. c. Rouen.	a. Seine-Floden. b. ⁸ / ₉ . c. Grundstødning. d. Stærk Taage med Regn.	
216.	a. Martin . b. 3m Skonnert. c. Nykjøbing (S.). d. 340. e. 325.	a. Danzig. b. 1847. c. Eg og Fyr. d. Ingen Klasse.	a. L. P. Jensen. b. N. W. Thomsen. c. 5000.	a. Trælast. b. 152 Stds. c. — d. —	a. 7. b. — c. —	a. Storfors (piteå). b. ⁵ / ₁₁ 97. c. London.	a. Riga Bugten. b. ¹⁷ / ₁₁ . c. Grundstødning. Forlis. d. NNV. Storm. Høj Sø.	

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.	
217.	a. Mascot S. S. (Afd. III).							
218.	a. Mentor (Afd. III).							
219.	a. Mercur (Afd. II).							
220.	a. Minsk S. S. (Afd. II).							
221.	a. Mississippi S.S. (se Nr. 130).							
	a. Morsø S. S. (Afd. II).							
	a. Mount Park S.S (se Nr. 231).							
222.	a. Moya (se Nr. 163)							
	N.							
223.	a. Nautik S. S. (Afd. II).							
224.	a. Niels Juel (Afd. II).							
225.	a. Nishnij Novgorod S. S. (Afd. II).							
	a. Nishnij Novgorod S. S. (se Nr. 145).							
226.	a. Nohrborg (Afd. III).							
227.	a. Nora (Afd. II).							
228.	a. Nordboen S. S (Afd. II).							
	a. Nordjylland (se Nr. 216 og 245).							
229.	a. Nordstjernan (Afd. III).							
230.	a. Nordstjernen (Afd. III).							
230.	a. Nordvest S. S (Afd. II).							

1.	Skibets						Søulykkens	9. Søforlørets eller Søforklaringens Optagdses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aanag 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. Forer. 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-ogVejr-forhold.	
234	a. Olaf SS. (Afd. II).							
235	a. Olga. b. Galease. c. Korsør. d. 54. e. 44.	a. Sverige. b. 1871. c. Fyr og Eg. d. Ingen Klasse.	a. } b. } N.P.Hansen c. 4000. d. Uassurerct.	a. Trælast. b. 27 Stds. c. — d. —	a. 3. b. — c. —	a. Laurvig. b. ¹⁴ / ₁₁ 97 c. Nørre-Sundby.	a. Skagerak. b. 15/11. c. Kæntring. Forlis. d. NNV. Sne-storm. Høj Sø.	Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁰ / ₁₁ 97. Kl. 7 FM., da <i>O.</i> var tæt under Landet ved Langesund. sprang Vinden til NØ.; som Følge heraf sattes Kursen SSØ. efter Skagen. Under tiltagende Sø og Kuling arbejdede arbejdede <i>O.</i> haardt of om EM. fandtes 16" ved Pumperne. Besætningen gik strax i Gang med Pumpning; men Vandet steg stading. Kl 5 EM. kastedes Dækslasten over Bord for at lette Skibet, som da havde 3 Fod Vand i Lasten. Under Arbejdet med Dækslasten kæntrade <i>O.</i> og Kl 8 EM. brækkedes Masterne; men efter at Dækslasten var skyllet bort rettedes Skibet noget. Hele Natten maatte Besætningen, stadig overskyldet af Søerne, klynge sig fast paa bedste Maade. D. ¹⁶ / ₁₁ Kl. 6 FM. bjærgedes Besætningen i forkommen Tilstand med stort Besvær ved Baad fra 3mast. Skonnert «Evelina» af Mariehamn, 300 Tons Brutto, Kapt. K. Ekbom, og efter at have nydt omhyggelig Pleje om Bord i <i>E.</i> , landsattes Besætningen derfra d. ¹⁷ / ₁₁ i Kjøbenhavn. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanforte.
236.	a. Olivia S. S. (Afd. III).							
237	a. Orrik. b. Skruedamper. c. Aarhus. d. 409. e. 249	a. Helsingør. b. 1885. c. Jærn. d. Registre V. I. H. K.: 220.	a. A. P. W. Erichsen. b. Det jydak- engelske Dpsks- Selskab. c. 100000. d. 80000.	a. Stvgods. b. 308 Tons. c. — d. —	a. 13. b. — c. —	a. Hamburg. b. ³⁰ / ₁₀ 97. c. Aarhus.	a. «Kaiser Wilhelm»-Kanalen. b. ³¹ / ₁₀ . c. Kollision. d. NØ. Flovt. Diset men sigt-bart.	Søforklaring i Aarhus d. ² / ₁₁ 97. Efter at have ligget fortøjet Natten over for Taage fortsattes Rejsen efter Kanal-Lodsens Anvisning. Omtr. Kl. 6 EM. saas Toplyset og derefter det røt Sidelys fra en modgaaende Damper, som senere viste sig at være S. S. «Carmen» at Rostock, 976 Tons Brutto, Kapt. F. Lass. Farten fortsattes med Maskinen paa «Langsom frem». Nogle MINutter senere saas ogsaa C.'s grønne Sidelys. Maskinen stoppedes og kastedes «Fuld Kraft bak» samtidig med at 3 korte Damppile-Toner afgaves. Strax efter ramtes <i>O.</i> paa St. B.'s Bov af C.'s St. B.'s Bov, hvorved <i>O.</i> fik en Plade beskadiget og St. B.'s Kætting sprængtes. Om Aarsagen til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse, formentlig fordigger for C.'s Vedkommande.
238	a. Oskar den II (Afd. III).							
239	a. Otto (Afd. II). P.							
240	a. Patria S. S- (Afd. II).							
241	a. Penelope S. S. (Afd. III).							
242	a. Peru (Afd. III).							
243	a. Phønix. b. Barkskib. c. Sønderho p. F. d. 721. e. 684.	a. Flensburg. b. 1878. c. Jærn. d. Registre V.	a. A. Øhle. b. N. J Outzen. c. 105000. d. 75000. Ass. i Ham- burg.	a. Mais. b 1030 Tons. c. — d. —	a. 13. b. — c. 13.	a. New York. b. ¹⁴ / ₁₂ 96 c. Port Natal.	a. Atlanterhavet. b. Formentlig Decbr. 96 eller Jan. 97. c. Bortebleven. d. —	Anmeldelse Fra Rederiet dat Sønderho d. ⁷ / ₉ 97. Justitsministeriets Skrivelse af ¹¹ / ₁₁ 97. Aarsagen til Forliset ubekendt, da ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning efter d. ¹⁴ / ₁₂ 96.
244	a. Pilen (Afd. II).							
245	a. Pointer. b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 75. e. 38.	a. May bole. b. 1885 c. Jærn. d. Ingen Klasse. I. U. K.: 80.	a. T. C. Jepsen. b. H. Jørgensen. c. 26000. d. 17250. Deutsche transport V. G.	a. Majs. b. 92 Tons. c. 6850. d. —	a. 4 b. — c. —	a. Kjøbenhavn. b. ¹² / ₁₁ 97. c. Colberg.	a. Østersøen. b. ¹⁵ / ₁₁ . c. Lækage. Forlis. d. S.-lig Kuling. Høj Sø	Søforklaring i Riga d. ¹⁸ / ₁₁ 97. Søforhør i Kjøbenhavn d. ³⁰ / ₁₁ og ³⁰ / ₁₂ 97. D. ¹³ / ₁₁ Kl. 9 FM. onder tiltagende Kuling med høj Sø. efter at «Adler» Fyrskib var paswret, besluttedes det at søge ind til Rønne for at supplere Kullielmdningen. Kl. 5 KM. indkom <i>P.</i> til Rønne og næste Dag Kl.5 EM., efter at ea. 10 Tdr. Kul var indtaget, fortsattes Rejsen. Kl. 10 EM. nægtede Maskinen at arbejde og Skibet trak meget Vand. <i>P.</i> faldt tværs i Søen og det Opstaaende om St. B. sønderløses. Kursen sattes tor Vejret efter Ystad; men etter nogle limers Forløb var Vandet steget saa højt, at Fyrene slukkedes. Nødsignal med Raketter vist og kort efter toges <i>P.</i> paa Slæb af S. S. «Nordjylland» af Kjøbenhavn, 942 Tons Brutto, Kapt. S. H. Hansen, og med <i>N.</i> 's Redningsbaad paa Siden, Efter 2 Timers Slæbning, da Søen gik ret over Skibet og da dette truede med at synke ved at Vandet stading steg, maatte <i>P.</i> forlades i <i>N.</i> 's Redningsbaad og kort efter saas <i>P.</i> at synke ved Kæntring. D. ¹⁸ / ₁₁ landsattes <i>P.</i> 's Besætning i Riga. Om Aarsagen til Forliset afgiver Søretten ingen Udtalelse: men dette maa formendling efter det Oplyste nærmest skyldes, at <i>P.</i> havde arbejdet sig læk i den høje Sø.
246	a. Pride of Essex (Afd. II).							
247	a. Pride of Essex (Afd. II).							
248	a. Prince of Wales (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. Værdis. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdis. 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.	
249.	a. Professor (Afd. II).							
250.	a. Prøven S. S. (Afd. II).							
251.	a. Prøven (Afd. III). R.							
252.	a. Raketten (Afd. III). a. Rapid S. S. (se Nr. 165) a. Rauma S. S. (se Nr. 241).							
253.	a. Riberhuus. b. Skruedamper. c. Esbjerg. d. 627. e. 340.	a. Dundee. b 1875. c. Jærn. d. — I. H. K.: 580.	a. J. E. Andersen. b. Det Forenede Dpsks.-Selsk. c. — d. —	a. Kreaturer. b. 131 Stkr. c. — d. —	a. 17. b. — c. —	a. Esbjerg. b. — c. Hamburg.	a. Indløbet til Elben. b. ¹¹ / ₁₁ 97. c. Kollision. d. SØ. Stiv Kuling.	Søforklaring for Amtsretten i Hamburg d. ¹⁸ / ₁₁ 97. Søforhør i Esbjerg d. ²² / ₁₁ 97. Kl. 5 FM. ud for Brunshüttel, med Lods om Bord, kom R. i Kollision med S. S. «Gefle» af Hamburg, 619 Tons Brutto, Kapt. J. Blohm, der manøvrerede for Indgaaende til «Kaiser Wilhelm-Kanalen». Pludselig saas nemlig G. at bakke ned mod R., uden at noget Signal med Damppebølgen høretes. R., der laa stille, afgav da en lang Damppebølge-Tone som Advarsels-Signal og slog «Fuld Kraft bak»; men desuagtet tørnede G. med Agterskibet mod den B. B.'s Side af R., hvorved denne bibragtes en Revne paa 6 Fods Længde i en Flade og fik 3 Spanter knækkede. Med Revier-Lods om Bord fortsatte R. Rejsen til Altona, hvor Kreaturerne udlossedes, og afgik derfra til Hamburg for Reparation. Skaden ansloges til ca. 1800 Kr.
254.	a. Russland S. S. (Afd. III).							
255.	a. Ryvingen S. S. (Afd. III).							
256.	a. Rønne S. S. (Afd. II). S.							
257.	a. Sandal S. S. (Afd. III).							
258.	a. Scotia. b. Skruedamper. c. Kjøbenbavn. d. 1326. e. 833.	a. Sunderland. b. 1887. c. Jærn. d. Lloyd's Reg. I. H. K.: 560.	a. H. A. Nielsen. b. Dpsks.-Selsk. «Union». c. 168000. d. 168000. Den kjøbenh. Sø-Ass.-Foren	a. Træløst. b. 550 Stds. (inkl. Dækalast). c. — b. —	a. 18 b. — c. —	a. Riga. b. ²⁰ / ₁₁ 97. c. Ghent.	a. 7 Kml. ud for Ystad. b. ²³ / ₁₁ . c. Grundstødning. d. VNV. Storm. Høj Sø. — a. 8 Kml. fra Falsterbo Fyrskib ud for Käseberga. b. ²⁸ / ₁₁ . c. Sunken. Forlis. d. V.lig. Sne-storm.	Søforhør i Kjøbenhavn d. 1., 7. og 15. December 1897. Efter Kl. 9 ¹ / ₂ FM. at have passeret «Sandhammar» i en Afstand af et Par Kvartmil stvredes S. i 6 à 7 Favnes Dybde med Kendinger af Land og Sømærker langs den svenske Syd-Kyst for at undgaa len stærkere Søgang længere ude. Ved Middags-Tid havdes den yderste Prik paa de afmalmærkede Grunde ud for Ystad i Sigte, men ³ / ₄ Time senere i Omter 1 ¹ / ₂ Kml.'s Afstd. fra Prikken, stødte S. Ganske let gentagne Gange. Roret lagdes haardt St. B.; men strax efter stødte S. haardt og blev læk. Loddet viste da 5 à 6 Fv. Dybde. Vandet steg hurtigt i Forglasten og samtidig med, at Forskibet sank dybere, fik Skibet en betydelig slagside. Da Lænsning var umulig, maatte Kursen sættes efter ystad. Lodsflag tilsattes og Maskinen foreeredes; men kort efter grundstødte Skibet paa et Stenrev med ca. 20 Fod Vand. Om Aftenen, da Skibet stadig huggede og Stormen vedblev, maatte det forlades af Besætningen, der indbragtes til Ystad af en Lodsbaad. Bjærgning af Skib og Ladning overdroges til det svenske Bjærgnings-Selskab «Neptun», hvis Damper «Helios» paabegyndte Bjærgningen d. 25. om Morgen. Først kastedes ca. 100 Stds. af Dækslasten over Bord, Hullerne tætnedes og Vandet udpumpedes, hvorpaa S. Kl. 1 EM. Bragtes flot. D 26. Kl. 11 ¹ / ₂ FM. sattes Skibets egen Maskine i Gang; Slæberen fra H. Kastedes los og Rejsen fortsattes med H. gaaende en Kobellængde forude. Kl. 6 ³ / ₄ EM. ud for Trelleborg overfaldtes S. Pludselig af en blindende Snestorm og, da Søen stadig brød over Skibet, gjorde dette ingen Fremgang. I Snetykning tabtes H. af Sigte og Kl. 10 ¹ / ₂ var Vandet i Maskinrummet steget saa højt, at Fyrene under Kedlerne slukkedes. Da Skibet nu truede med at synke, blev Raketter opsendte og Blalys afbrændte som Nød-Signaler; men, da disse Signalerings-Midler vare opbrugte, blev et Baal, dannet af Dækslasten, antændt paa Agterdækket. For om muligt at holde Skibet til Vinden op mod Søen lod man B. B.'s Anker falde; men hele Kættingen løde ud og sprængtes. Ved dette Arbejde kom Kapt. N. og 1ste Styrmand H. Isaksen alvorlig til skade. B. B.'s Redningsbaad udsattes; men i Mørket drev den af med 4 Mand, hvoraf 2, der henhørte til Bjærgningsdamperens Mandskab, i Løbet af Natten døde af Kulde og Udmatelse, medens de andre 2 Mand næste Dag bjærgedes af et engelsk Dampskib «Princess Alexandra» D. 27 Kl. 4 Fm. kom S. S. «Ymer» af Stockholm, 3456 Tons Brutto, Kapt. H. Edgren — fra Norrland til Alexandria med Træløst — i Nærheden of udsatte Kl. 6 FM. sin Redningsbaad, der med stor Dygtighed manøvreredes af Y.'s 1ste Styrmand, og trods de stedfindende livsfarlige Forhold lykkedes det denne Baad ved dens Mandsskabs opoffrende og udholdende Arbejde at bjærge hele S.'s Besætning i 4 Hold om i Bord i Y., hvorfra den landsattes i Helsingborg Kl. 6 E.M. s. D. Da S. tabtes af Sigte fra Y., saas dens Agterskib at staa i Flamme, og den 28, blev S. genfundet 3 ¹ / ₂ Mil ud for «Sandhammar» paa 12 Fv. Vand med ikkun Mastetoppene synlige over Vandet. Om Aarsagen til Grundstødningen eller til Forliset afgiver Søretten ingen Udtalelse; dog maa ifølge Vidneforklaringerne Grundstødningen nærmest antages at skyldes en opstaaet Stensamling uden for Sømærkerne ud for Ystad; medens Forliset maa synes at være foranlediget, dels ved at Slæberen fra H. for tidlig blev kastet los, dels ved at H. stadig holdt sig forud for S., i Stedet for at følge efter. Hvis nemlig S. var blevet bugseret, synes det antageligt, at begge Skibe havde naaet saa langt frem, at de kunde være komne i Læ inden for Sundet, inden Snestormen brød løs. Anm. Ifølge en Meddelelse i «National-Tidende» af ¹⁶ / ₆ 98 har den danske Regering, som Anerkendelse for den oven omtalt Bjærgning af S.'s Besætning, tilstiller Kapt. H. Edgren en Kikkert med Inskription; 1ste Styrmand Axel Rosborg den danske Rednings-Medaille og Redningsbaadens Mandskab — Olaf Lundberg, Carl Andersson, Algot Josson og Alfred Andersson — hver en Pengebelønning.

1	Skibets						Søulykkens	9. Søforhøret eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato sam Oplysninger om Søulykkens Aarsag m.m.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Beg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Forer. b. Beder. c. Værdi. d. Assaranoë.	Ladning a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assaranoë.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rajse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind og Vejr-forhold	
259.	a. Scotia B.S. (Aid. III).							
260.	a. Sela (Afd. III).							
201	a. Sigrid (Afd. III).							
268.	a. Sjælland S. S. (Afd. II).							
263.	a. Skjold . b. Skonnert. c. Thisted. d. 82. e. 70.	a. Thisted. b. 1859. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. J. K. Jensen. b. J.P. Kløvborgs Enke. c. 8000. d. 4000. De private Ass. Kbhvn.	a. Kul. b. 112 Tons. c. 1560. d. 1560. De private Ass. Kbhvn.	a. 4. b. — c. —	a. Alloa. b. ¹¹ / ₄ 97. c. Thisted.	a. Thyborøn-Kanal. b. ¹⁶ / ₄ c. Stranding. Forlis. d. S.lig Kuling med Byger.	Søforhør afholdt paa Thyborøn Nordre Strand d. ¹⁷ / ₄ 97. Efter ointr. Kl. 7 EM. at have passeret Revlen ud for Thyborøn-Kanal, under Brug af Olie, styredes S. med frisk SV.lig Kuling ind i Kanalen, for at gaa til Ankers i «Krogen»; men en voldsom Stormbyge. under hvilken Vinden Sprang til Syd, nød-vendigjorde, at det ene Anker maatte sættes i Bund for ikke at drive ind paa Grunden. Sejlene bjærgedes og det andet Anker blev stukket ud; men begge Kættinger sprængtes kort efter. Skibet drev da paa Urund, huggede voldsomt og blev læk. Nød-Signal med lilus vistes og Kl. 10 Alten bjærgedes Besætningen under farlige forliold af Lodsbaalen fra Thyborøn. I Løbet af Natten faldt Vinden vestlig, hvorpaa Skibet blev Vrag. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
264.	a. Skodsborg SS. (Afd. II).							
265.	a. Sleipner S. S. (Afd. III).							
266.	a. Sophus Danne-skjold Samsøe H.D. (Afd. II). a. Sparta S. S. (se Nr.297).							
267.	a. Spind (Afd. III).							
268	a. Sport (Afd. III).							
269	a. Storebelt S. S. (Afd. II).							
270	a. Sunniside S. S. (Afd. III).							
271	a. Suomi (Afd. III).							
272	a. Svea (Afd. HI).							
27?	a. Svend . b. Skruedamper. c. Kjobenhavn. d. 1835. e. 820.	a. Renfrew. b. 1872. c. Jærn. d. Lloyd's Beg. I. H. K.: 490.	a. L. P. C. Holst. b. L. H. Carl. Dpsks.-Selsk. «Skiuld». c. — d. —	a. Ballast. b. — c. — d. —	a. — b. — c. —	a. Rotterdam. b. ²¹ / ₁₂ 97 c. Blyth.	a. Nordsøen. b. ²¹ / ₁₂ c. Kollision.	Søforhør i Kjolienliavn d. 5. og 21. Januar 1898. Kl. 6 EM., da S. med Lods om liord havde paveret de røde Ledefvr ved «Hook of Holland», saas en Bugserdamper kommende ud tor al afhente Lodsens, visende grønt Lys mod S.'s grønne Lys S. mindskede Parten og Stoppedes sin Maskine; men i Stedet for at løbe langs Siden løb Bugserhaaden — «Leonard» af Maassluis — saa langt frem, at den kom for Hoven af S., der strax kastede Kuld Krafl bak for al formindske Sammenstødets Kraft, og senere for at forhindre, at Bugserbaaden skulde drive af. inden de Ombordværende vare reddede, «Langsomt frem». Ved Hjælp af Liner udkastede over Boven lykkedes det at bjærge Baadens Besætning (4 Mand), saml 5 Lodser, om Bord i S., med Undtagelse af 1 Mand, der faldt i Vandet. En Redningsbøje tilkastedes denne Mand, der greb den og derved holdt sig oppe indtil en fra S. udsat Baad optog ham; men kort efter sank Bugserbaader. S. led nogen Beskadigelse i Boven og maatte returnere til Maassluis. Aarsagen til Kollisionen skyldtes ifølgede bjærgede Lodsers Udsagn udelukkende, at Bugserbaadens Maskine nægtede al bakke.
274	a. Svend S. S. (Afd. II).							
275	a. Swarland S. S. (Afd. II).							

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens
	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.
275	a. Sønderjylland S.S. (se Nr. 23).						
276.	a. Sønderjylland S.S. (se Nr. 144).						
277.	a. Sørensens Minde (Afd. II). b. Søridderen. c. Horsens. d. 13. e. 9.	a. Assens. b. 1874. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. H. Mathisen. b. J. Andreasen. c. 1500. d. 1500. Forsikr. af d. Sejl-Fartøjer til Fiskeribrug.	a. Levende Fisk. b. 7000 Pd. c. 600. d. Uassureret.	a. 3. b. — c. —	a. Horsens. b. ¹⁸ / ₃ 97. c. Kjøbenhavn.	a. Sjællands- Rev. b. ¹⁹ / ₃ . c. Grundstødning. Forlis. d. Taage. Haard
278.	T. a. Taikun. b. 3m Skonnert. c. Vejle. d. 330. e. 296.	a. Øvelgønne (Altona). b. 1868. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. N. L. Lauridsen. b. C. Holm. c. 7000. d. 7000. Fjerde Sø-Fors.- Selsk. Kbhvn.	a. Kul. b. 421 Tons. c. 3000. d. 3500. Fjerde Sø-Fors.- Selsk. Kbhvn.	a. 8. b. — c. 8.	a. Grange- mouth. b. ²⁸ / ₁₁ 97. c. Vejle.	a. Nordsøen. b. Decbr. 1897. c. Bortebleven. d. Ubekendt.
279.	a. Tana (Afd. III).						
280.	a. Tellus. b. Barkskib. c. Fredericia. d. 445. e. 417.	a. Ayr (Skotl.). b. 1865. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. R. H. Andersen. b. K. J. G. Mortensen. c. 9000. d. Uassureret.	a. Minetømmer. b. 408 Tons. c. — d. —	a. 11 b. — c. —	a. Rochefort. b. ³⁰ / ₁ 97. c. Swansea.	a. Isle d' Aix. b. ³¹ / ₁ . c. Kollision. Forlis. d. NV Orkan- agtig Storm.
281.	a. Thea. b. Skonnertbrig. c. Kjøbenhavn. d. 252. e. 240.	a. Helsingborg. b. 1877. c. Kg og Fyr. d. Registre V.	a. C. Jensen. b. Moses & Søn G. Melchior. c. 30000. d. Uassureret.	a. Sukker. b. 310 Tons. c. 68000. d. 68200. De private Ass. Kbhvn.	a. 9. b. 1. c. 9.	a. St. Croix. b. ¹⁶ / ₂ . 97. c. Liverpool.	a. Irske Kanal ud for Holyhead. b. ⁴ / ₄ . c. Kollision. Forlis. d. Ølig Vind. Labert. Mørkt. men fyrklart.
281.	a. Tryg. b. Skruedamper. c. Bergen. d. 775. e. 478.	a. Sunderland. b. 1885. c. Jærn. d. Lloyd's Reg. I. H. K.: 500.	a. N. O. Olsen. b. R. E. Olsen. c. — d. —	a. Tjære. b. — c. — d. —	a. 114. b. — c. —	a. Manchester b. ⁴ / ₄ 97. c. Cette.	a. Irske Kanal. b. ⁴ / ₄ . c. Kollision.

9.	
Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.	
	Indb. fra Nykjøbing p. S. Toldkammer, dat. d. 24. og 27. Marts 1897. Natten til d. ¹⁹ / ₃ strandede S. paa Sjællands NV. Rev., sank og blev senere Vrag. Besætningen bjærgede sig i egen Jolle ind til Rednings-Baaken paa Revet, hvorfra den optoges af Dampfærgen «Nyborg» af Korsør og landsattes i Kjøbenhavn. Ladningen gik tabt. Aarsagen til Strandingen angives at være Taage.
	Søforhør i Vejle d. ¹⁴ / ₄ 98. Kort efter Afsejlingen fra Grangemouth indtraf heftige Storme af NV. og, da der senere savnes enhver Efterretning om Skib og Besætning, maa det anses for utvivlsomt, at disse Storme have foraarsaget Skibets Forlis. Den forulykkede Besætning var følgende: Kapt. N. L. Lauridsen af Vindingland, Styrmand M. C. Christensen af Vejle, Letmatros H. V. Eriksen af Odense, Letmatros O. L. Andreasen af Kjøbenhavn, Ungmand H. C. P. Henriksen af Engom, Ungmand A. Panduro af Jerlev, Ungmand P. C. Frandsen af Kornum og Kok F. Nielsen af Sønderho. Rettens søkyndige Medlemmer ses at have skønnet: «At Skibet har været tilstrækkelig bemanded og ikke kan antages at have været overlastet.»
	Søforklaring i La Rochelle d. ³ / ₂ 97. Søforhør i Fredericia d. ³ / ₃ 97. Kl. 1 EM. under tiltagende Storm, med begge Ankere ude, gik T. i Drift og kom derved for Boven af S S «Aquitaine» af La Rochelle. som ligeledes laa til Ankers. Efter først at have stukket noget Kætting ud for at komme fri af T., forsøgte A., ved at hive ind paa sin Kætting og gaa an med Maskinen, at passere forbi Siden af T.; men derved stødte Skibene sammen, og T.'s Besætning sprang da om Bord i A. Kort efter kolliderede Skibene paa ny, hvorved T., hvis Kættingor sprængtes, tog betydelig Skade. Besætningen gik dog atter om Bord i T.; men det lykkedes ikke at forhindre Skibets Stranding; idet T. drev ind paa et Stenrev ved Fort Pilamont, fyldtes med Vand og blev senere Vrag. Besætningen bjærgede sig i Skibets Baade og optoges af en fransk Damper. Søretten skønnede: «At den stedfundne Ulykke ikke kunde siges at hidrøre fra nogen Forseelse eller Forsømmelse vedrørende Barken «Tellus», eller sammes Fører eller Mandskab».
	Søforhør i Kjøbenhavn d. 21., 22. og 26. April, samt d. 11., 20. og 26. Maj 1897. Kl. 9 ¹ / ₂ EM. saas fra T., der laa bidevind med Vinden Styrbord ind styrende N. t. Ø., Topleysed af en Damper omtr. 2 Streger foran for tværs om St. B. Kort efter saas tillige det røde Sidelys fra Damperen, som nærmede sig hurtig, styrende ret ned paa T., hvis Sidelys da brændte klart. Anden Styrmand paa T., som, medens Kapt. J., omtr. en Time forinden var gaaet ned i Kahytten for at hvile sig, havde Vagten, holdt Kursen uforandret; men i omtr. 1 ¹ / ₂ Skibslængdes Afstand saas Damperen at dreje Bagbord over, og i samme Øjeblik som dennes grønne Sidelys saas rantes T. agterude af Damperens Bov og sank saa hurtig, at Baad ikke kunde udsættes. Ikkun 1 Mand af T.'s. Besætning — Matros Johannes Carl Siegel af Kjøbenhavn — bjærgedes i den omhyggeligste pleje og Pleje og Venlighed. Samme Dag indbragtes til Langness (I. of M.) et Vragstykke (en del af Styrbordssiden) af T.'s Skrog. Af T.'s Besætning omkom Følgende: Kapt. C. Jensen af Bogø, 1ste Styrmand Peter Holte, 2den Styrmand Niels Peter Anton Nielsen, Kok og Steward Carl Elius Christensen, Matros Carl Diderik Jensen, Letmatros Valdemar R. Dinesen, Ungmand Ove Gerding, Ungmand Holger Wold. Heiberg, samt en ikke betalende Passager (Negerdreng) Charles Baudwin.
	Søforklaring aflagt af den norske Dampers Besætning for den Kgl. Svenske og Norske Vice-Konsul i Cette d. ¹⁶ / ₄ 97. Kl. omtr. 9 ¹ / ₂ 20 ^m EM., da «Tryg» var omtrent ³ / ₄ Mil V. t. S. for Holyhead, styrende SV., gik Kapt. O., efterat at have forvisset sig om, at ngen sejler var i Sigte, ned i Kahytten, medens 2den Styrmand var paa Broen. Omtr. 10m senere bemærkede Kapt. O. et Sammenstød med en eller anden Genstan og ilede strax op paa Broen; men da havde Kollisionen alt fundet Sted. Maskinen kastedes starx «Fuld Kraft bak» og «Tryg» drejedes rundt til modsat Kurs. Nogen Tid efter hørtes Nødraab, Baad udsattes og det lykkedes at bjærge 1 Mand af Sejlere Besætning. Efter henvend 3 Timers omhyggelig, men forgæves Eftersøgning paa Ulykkesstedet fortsattes Rejsen. Damperens Fart angives at have været omtr. 9 ¹ / ₂ Mil, Sejlskibets 2 à 3 Mil; men da intet af dettes Sidelys vare sete forinden Kollisionen, blev det gjort gældende fra «Tryg»s Side, at disse Lys ikke havde været tændte, eller i alt Fald ikke have været anbragte paa den i Søvejs-Reglerne foreskrevne Maade.

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. 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.
281.								<p>Om Aarsagen til «Thea»'s Forlis afgiver den danske Søret ingen Udtalelse; men det synes at fremgaa af den klare og bestemte Forklaring, der blev afgiven af den reddede Matros Siegel, at dette Skibes Sidelys-Føring har været anordningsmæssig. Dette Vidne forklarer saaledes bl. A., at han, der Kl. 9 EM. var bleven afløst ved Roret, derpaa overtog Udkigs-Posten og strax forvissede sig om, at Sidelysene brændte klart. Af Sagkyndige, der have haft med Skibets Udrustning at gøre, blev det derhos bekræftet, at Lanterne til Sidelysene, som vare 1ste Klasse engelske Lanterne, vare anbragte hver paa sin David eller Septer lige agten for Storvantet.</p> <p>Ovennævnte Kollision ses at have givet Anledning til en af «Thea»'s Rederi mod «Tryg»'s Rederi rejst Søretssag for Admiralitets-Retten i London.</p> <p>Efter et Referat herom i «London Shipping Gazette» af 2. Juni 1897 gives der her følgende Udtog af den af «High Court of Justice, Admiralty Division» under 1. s. M. afsagte Dom.</p> <p>Angaaende «Thea»'s Lysføring og «Tryg»'s Navigering udtaler Præsidenten Sir Francis Jeune sig som følger:</p> <p>«Denne Sag drejer sig om et Spørgsmaal angaaende Fakta, og det er min Pligt at komme til en Afgørelse mellem den ene Part, som gør gældende, at Sidelysene vistest paa rette Maade og den anden Part, som hævder, at de ikke kunne være viste paa rette Maade, eftersom de i Virkeligheden ikke bleve sete. «Thea», det Skib som sank, er ulykkeligvis i det Tilfælde ikkun at kunne fremstille et Vidne, nemlig den eneste Mand, der blev frelst; men jeg maa sige, at jeg samstemmer i, at Klagerne have været heldige i at have et saa godt Vidne. Utvivlsomt har han afgivet sin Beretning overordentlig godt og fortalt den fra først til sidst ganske som han nu fortæller den. Hans Beretning er, at han saa det grønne Sidelys brænde klart umiddelbart forinden Kollisionen. Hvad kan der nu siges imod denne Fremstilling. For det Første gaar Kritikken ud paa at godtgøre, at den Maade, hvorpaa dette Lys vistest, ikke var forsvarlig. De søkyndige Medlemmer (Trinity Masters) mene ogsaa, at det ikke var nogen god Maade, der var bleven anvendt; men hvad det her kommer an paa, er at gøre sig klar, hvilken den praktiske Virkning af den anvendte Maade har været i dette særlige Tilfælde. Hvad der er paastaet er, at dersom Sidestræberne svigtede, eller hvis Daviderne svingede rundt eller endog kun hældede fremad eller tilbage, kunde det ske, at Side-Skærmene eller Skærmene fornedern vilde skjule Lyset nogle Strenger for et sig nærmende Skib. Det er forsøgt at give denne Paastand Vægt ved at fremhæve, at ifølge Udsagn fra den Mand, der blev reddet, havde den ene David ved en tidligere Lejlighed arbejdet sig los, dog ikke den Styrbords; men den Bagbords. Dette er selvfølgelig muligt; skøndt det herefter kun formodes, at det andet Lys kan have lidt af den samme Fejl, og at det grønne Lys derfor til Dels kan have været skjult for det andet Skib, som nærmede sig. Man paa den anden Side maa det erindres, at Vidnesbyrdene til Gunst for de Anklagede gaa betydeligt videre end til at lægge Skylden alene paa Skærmenes fejlagtige Stilling, hvilket da heller ikke er tilstrækkeligt; thi, selv om Skærmene vare i hvilken som helst Stilling man kan tænke sig, er det næsten ufatteligt, at medens Skibene nærmede sig hinanden, det grønne Lys ikke i et eller andet Øjeblik var blevet synligt, hvis der havde været holdt godt Udkig. Derfor har de Anklagedes Sag maatte udvides til, at det ikke er Skærmen eller Daviden, som bærer Skylden; men at det maa have været Lyset, som i Virkeligheder er gaaet ud» . — — — — —</p> <p>«Hvad er der nu gjort gældende med Hensyn til Damperen. Her er Spørgsmaalet et Udkigs-Spørgsmaal. Er man nu her klar over, at der ikke var holdt godt Udkig, er man berettiget til at lægge Vægt paa det bestemte Vidnesbyrd fra anden Side om at Lysene brændte og burde have været sete. Det første Faktum, og dette er efter min Mening et meget vigtigt, er, at der herved strax opstaar Tvivl om Udkiggen navnlig naar man erfarer, at Damperens Vagtmandskab aldeles ikke havde bemærket Sejleren før efter Kollisionen. Hvor mørk end Natten kan have været, er det umuligt at tro paa, at Skraallingen af Sejlene ikke havde været synlig, hvis der havde været holdt godt Udkig.» — — — — —</p> <p>«Hvad Kaptajnen angaar, da er det i sin Orden, at han holdes udenfor Sagen. Han var ikke paa Broen i det givne Øjeblik og efter min Mening er det fuldstændig klart, at han var nede længe nok til at være forhindret i at bemærke Lysene. Nu kommer vi til Styrmandens Forklaringer, hvilke ere de vigtigste, da han havde Vagten. Kaptajnen siger, at han gav Styrmanden bestemt Ordre til at holde skarpt Udkig, samt til at tilkald ham, hvis der hændte Noget. Styrmanden erkender dog ikke at have modtaget saadan Ordre; men jeg kan ikke fæste Lid til hans Forklaringer. Jeg kan ikke bringe mig selv til at tro paa, at han har holdt godt Udkig, og at Tingene hændtes, som han siger. Han tog ikke nogen som helst Forholdsregel. Han kastede ikke Maskinen bak. Han præjede ikke til Nogen. Han tilkaldte ikke Kaptajnen; han foretog sig overhovedet Intet. Dette er hans egen Historie. Endvidere saa Kaptajnen ham ikke, da han kom op. Alt i Alt er jeg tilbøjelig til at tro, at han slet ikke var paa Broen i Kollisions-Øjeblikket, og at dette er Grunden til, at han ikke kan forklare, hvad der skete paa Broen. Hvorfor Udkigsmanden befandt sig paa den underste Bro, kan jeg heller ikke forstaa. Det er klart, at det rette Sted til at holde Vagt er paa den øverste Bro. Alvorlig Tvivl maa da rejses, om ikke Bakken til Dels har forhindret Udsigten i enkelte Retninger. Rørgængerens siges i sidste Øjeblik at have lagt Roret Styrbord. Han siger, at han har faaet en saadan Ordre; men hverken Kaptajnen eller Styrmanden har givet ham nogen saadan Ordre».</p> <p>«Under disse Omstændigheder kan des Slutning, jeg er kommen til, kun være den, at der er holdt slet Udkig om Bord i Damperen og at det skyldes denne Mangel paa Udkig, og ikke Fraværelsen af det grønne Lys i Sejleren, at Kollisionen fandt Sted».</p> <p>Dampskibet «Tryg» maa derfor dømmes som det alene skyldige Skib.</p>
282	a. Thora (Afd. II).							
283	a. Thornaby S. S. (Afd. III).							
284	a. Trio (Afd. III).							
285	a. Trust (Afd. III).							
	a. Tryg S. S. (se Nr. 281).							
	U.							
286	a. Urda (Afd. II).							

1.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m.m.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs Tid. c. Bestemmelses-Sted	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr-forhold.	
287.	V. a. Valkyrien. b. Skonnertbrig. c. Svendborg. d. 162. e. 146.	a. Troense. b. 1868. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. P. A. Dam. b. J. Nielsen. c. 11000. d. 9500. Svendb. gens. Ass. Forening.	a. Kul. b. 247 Tons. c. 2700. d. 2700. «Ocean» (Gøte-borg).	a. 6. b. — c. 1.	a. Blyth. b. ⁴ / ₅ 97. c. Abo.	a. Østersøen. b. ¹⁵ / ₅ . c. Kollision. Forlis. d. NNØ. Stiv Kuling. Høj Sø. Stærk Taage.	Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁰ / ₅ 97. Kl. 4½ EM., da V. var Øst for Gotland, hørtes paa Kapt. D.'s Vagt en Damppebe-Tone forude. Signalet besvaredes strax fra V., som med ringe Fart, for smaa Sejl og stadig afgivende Taagehorns-Signaler, styredes Ø. t. N. bidevind med Vinden B. B. ind. Kort efter saas en modgaaende Damper, styrende VSV. og holdende ned mod V.'s St. B.'s Bov. Kapt. D. greb da selv Roret uden dog, som det synes, at forandre Kursen; men strax efter ramtes V. af Damperens Stævn, som gik omtrent 3 Fod ind i Skibet, der hurtig fyldtes og sank. Besætningen entrede om Bord i Damperen, med Undtagelse af kapt. D., som sidst saas at have faaet Tag i dennes Ræling ved Bakken om B. B.; men som maa have mistet Taget og være faldet over Bord, uden at dette dog blev bemærket af Nogen. Efter Vidneforklaringerne forholdt Besætningen i Damperen — der viste sig at være S. S. «White Head» af Belfast, 1145 Tons Brutto, Kapt. J. Brennan, fra Pernau til Belfast med Hør — med en enkelt Undtagelse sig passiv ved Bjærgningen af V.'s Besætning, der landsattes i Kjøbenhavn d. ¹⁶ / ₄ Kl. 9½ EM. Om. Aarsagen til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men efter det Oplyste synes det danske Sejlskib ikke at kunne tillægges nogen som helst Skyld.
288.	a. Vallø (Afd. II).							
289.	a. Vedina (Afd. III).							
290.	a. Vendsyssel S. S. (Afd. II).							
291.	a. Venus. b. Barkskib. c. Nordby p. F. d. 499. e. 448.	a. Hamburg. b. 1877 c. Jærn. d. Registre V.	a. N. J. Pedersen. b. J. P. Holm. c. 55000. d. 45000. NordbyAss.-For.	a. Coprah. b. 605 Tons. c. — d. —	a. 11. b. — c. 11.	a. Nukualofa (Tonga-Øerne). b. ²⁹ / ₁ 97. c. Ponta Delgada (Azorerne).	a. Sydhavet. b. Ubekendt. c. Bortbeleven.	Anmeldelse fra den bestyrende Reder dat. Høllernp d. ¹⁹ / ₁₂ 97. Aarsagen til Forliset kan ikke oplyset, da ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning efter d. ²⁹ / ₁ 97. Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.
292.	a. Vesuv S. S. (Afd. II).							
293.	a. Vigilant (Afd. II).							
294.	a. Vimeira (Afd. III).							
	W.							
295.	a. W. W. Lloyd (Afd. III).							
296.	a. Waterfox (Afd. II). a. Waterqueen. b. Barkskib. c. Kjøbenhavn. d. 337. e. 307.	a. Hobart Town (Tasmania). b. 1871. c. Gummitræ. d. Registre V.	a. R. Dreyer. b. M. Nissen. c. 30000. d. 2500. Fjerde Sø-Fors.-Selsk. Kbhvn.	a. Saltede Huder. b. 500 Tons. c. — d. ca. 200000. Hamburg.	a. 9. b. — c. 4.	a. Riode Janeiro. b. ³ / ₈ 97. c. Hamburg.	a. Elbmundingen. b. ⁸ / ₁₀ . c. Kollision. Forlis. d. SV. Frisk Kuling. Skyet, men Sigbart.	Indberetninger fra det Danske Generalkonsulat i Hamburg dat d. 27. Oktober og 5. November 1897. Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁹ / ₁ 98. Kl. 0t 15m FM., da W. med Elblods om Bord under sigtbare Fyrforhold styrede ØSØ. bidevind over B. B., saas lidt før Elbfyrskib Nr. 1 var passeret en Dampers røde Sidelys. Pludselig lagde denne Damper — der senere viste sig at være S. S. «Sparta» af Königsberg — Roret Styrbord og viste sit grønne Sidelys, hvorved Kollision blev uundgaaelig. W. ramtes paa B. B.'s Bov lidt foran for Fokkevantet med saa stor Kraft, at Skibet sank i Løbet af faa Minutter. Som Følge heraf druknede Kapt. R. Dreyer af Bogø, Letmatros Peter Mortensen af Hasle og Ungmand Christian Hansen af Bogø, samt Matros Heinrich Bargmann af Oldenburg. Derimod lykkedes det Styrn<?>anden og. de øvrige 4 Mand af Besætningen at holde sig flydende paa Redningsbøjer og Vragstykker i ca. ½ Time, hvorfra det bjærgedes af Redningsbaaedn fra Elbfyrskib Nr. 1, samt af Lodsdamper «Kapitän Karp-fanger» der ogsaa reddede den tyske Lods. Angaaende den ovenanførte Kollision ses «Reichskommissar» Kontre-Admiral z. D. Szewisinski i Henhold til det af «Das Seeamt zu Hamburg» d. 21. Oktober 1897 optagne Søforhør, under 4. November 1897 at have afgivet følgende Kendelse (Spruch): «Kollisionen d. 8. Oktober 1897 ved det 1ste Elbfyrskib mellem den tyske Damppe «Sparta» og det danske Barkskib « Waterqueen» — hvilken havde Undergangen af Sejlskibet og 4 Mand af dets Besætning til Følge — stammer oprindeligt fra, at Skibene allerede vare komne hinanden nærmere end man formodede i Damperen ved Isigtekomsten af Sejleren, hvis Sidelys man i Begyndelsen ikke saa, samt fra, at Styrmand M. H. Rottschalck paa «Sparta» lod sig forlede til ved Tilsynkomsten af Sejlerens grønne Sidelys at forandre den paabegyndte Afgang-Manøvre under Bagbords Ror til den modsatte Styrbords-Rormanøvre; idet «Sparta» derved kom til at krydse Kurslinien af det andet Skib, som man havde anset for at være en for rum Vind indkommende Sejler. Styrmand R. undlod tillige at tilkendegive den forandrede Kursretning ved tilsvarende Signaler. Styrmand R.'s Fremfærd maa derfor dadles. Den Omstændighed, at Barkskibets Sidelys først sent kom i Sigte, har i alt Fald bidraget til Situationens Forviklinger. Den hurtige Hjælp ved Redningsbaaden fra Elbfyrskibet Nr. I og fra Lodsdamperen fortjener rosende Anerkendelse. Om end hurtig Hjælp blev ydet fra disse Skibe, burde «Sparta» ikke have undladt Afsendelsen af en Baad til yderligere Hjælp. Endvidere maa det misbilliges, at Maskinjournalen ingen nøjagtige Angivelser indeholder om Maskin-Manøvrerne i Tidsrummet for Kollisionen.»
297.	a. Sparta. b. Skruedamper. c. Königsberg. d. 1236. e. 778.	a. W. Hartlepool. b. 1873. c. Jærn. d. Registre V. I. H. K.: 609.	a. E. J. Harnack. b. M. Cohn & Sohn. c. — d. —	a. Stykgods. b. — c. — d. —	a. — b. — c. —	a. Königsberg. b. ⁵ / ₁₀ 97. c. Rotterdam via Kaiser Wilhelm- Kanalen.	a. Elbmundingen. b. ⁸ / ₁₀ . c. Kollision.	

1	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelse Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr-forhold.	
298.	a. Whickham S. S. (Afd. III). a. White Head S. S. (se Nr. 287).							
899.	a. Wilhelmine Sophie. b. Evertgalease. c. Nykjøbing p. M. d. 98. e. 88.	a. Bremen. b. 1863. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. } b. } H. P. Thomsen. c. 4000. d. Uassureret.	a. Brædder. b. 50½ Stds. (herunder 12 Stds. som Dækslast). c. — d. —	a. 4 b. — c. —	a. Christiania. b. 17/8 97 c. Bremen.	a. Nordsøen. b. 8/9. c. Forladt synkefærdig. Forlis. d. NV. Storm. Høj Sø.	Søforklaring i Bremerhaven d. 10/9 97. Søforhør i Vestervig d. 30/10 97. Kl. 3 FM. omtr. 20 Kml. SV. for Bovbjerg arbejdede <i>W. S.</i> sig læk under en haard Storm og fyldtes efterhaanden, trods stadig Pumpning. Nødflag hejstes og Kl. 6 FM. maatte Skibet forlades i egen Baad, hvorfra Besætningen kort efter optoges af Fiske-damper «Friedrich» af Geestemünde, 155 Tons Brutto, Kapt. Hilker, der landsatte Besætningen d. 9/9 i Geestemünde. Samme Dag inddrev Skibet paa Haurvig Strand og sønderloges. En Del af Ladningen bjærgedes og solgtes ved Auktion for omtr. 2900 Kr. De søkyndige Medlemmer fandt ikke Anledning til at rette særlige Spørgsmaal til Skibets Fører og bekræftede, at Vinden i Dagene før den Tid Skibet strandede var kontrær og stærk og Søen høj. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
300.	a. Willemina (Afd. III).							
301.	a. Wopke (Afd. III).							
	Y.							
302.	a. Ydun (Afd. II).							
	Z.							
303.	a. Zara. b. Skonnertbrig. c. Sønderho p. F. d. 273. e. 244.	a. St. Johns (Pr. Edw. Isl.). b. 1882. c. Fyr. d. Lloyd's Reg.	a. N. Hansen. b. P. Brinch. c. 40000. d. 30000. De private Ass. Kbhvn.	a. Ballast. b. 100 Tons. c. — d. —	a. 8. b. — c. —	a. St. Thomas. b. 21/2 97. c. Maracaïbo.	a. Goajira (Venezuela). b. 25/2. c. Stranding. Forlis. d. SSV. Storm. Høj Sø.	Indberetning fra det danske Konsulat i Maracaïbo dat. 27/3 97. Søforhør i Maracaïbo d. 24/3 97. Søforhør i Kjøbenhavn d. 16/10 97. D. 24/2 Kl. 4 EM. saas Fyrtaarnet paa Zapara Halvø og, da det blæste op til en Storm af SSV., samt da der ikke var Udsigt til at faa Lods eller komme i Havn, vendtes ud efter; men det lykkedes ikke at klare Landet, idet Z. d. 25/2 Kl. 7½ FM. drev ind paa Goajira Kysten, omtr. 15 Kml. fra Zapara i Staten «Zulia». Af den voldsomme Storm og Sø kastedes Z. højere og højere op paa Land og efter afholdt Skibsraad forlodes Z. i Baadene med lidt Proviant og Folkenes Tøj; men ved Landingen modtoges Besætningen af henved 30 bevæbnede, halvvilde Indianere, der turede med Plyndring. En tilridende Venezuelaner ved Navn Manuel Reverol fra en Plads kaldet «Sinamaica» søgte at afholde Indianerne fra Plyndring, hvilket dog kun tildels lykkedes. For at opnaa Øvrighedens Beskyttelse red Kapt. H. til Maracaïbo, som med Besvær naaedes 2 Dage efter og meldte sig i Konsulatet, der sørgede for, at Toldmyndighederne afgav Assistance. Ved Tilbagekomsten d. 1. Marts fandtes vel Mandskabet i Behold; men Skibet var da saa fuldstændig udplyndret, at kun Skrog og Master vare tilbage. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
304	a. Zelotais (Afd. III).							

Nr. 24. „Anne Cathrine“ af Kraghø, Jagt, 37 Tons Brutto, Kapt. H. Andersen.
Søforhør i Ærøskjøbing d. $\frac{4}{5}$ 97.

D. $\frac{29}{4}$ 97 Kl. 1 FM., da A. C. — fra Ekensund til Kiel med Mursten — var ud for Bülk, friskede Vinden pludselig i, hvorfor Føreren gav Matros Christian Carl Christensen af Kraghø Ordre til at bjærge Gaffeltopsejlet. Under dette Arbejde maa Matrosen være faldet over Bord; thi kort efter hørte Føreren, som paa Matrosens Anmodning havde luffet til Vinden, denne raabe om Hjælp et Stykke agten for Skibet; men i Mørket kunde han ikke ses og Føreren, som nu var alene om Bord, kunde Intet udrette for at bjærge den Overbordfaldne, der dog mentes at kunne svømme. Hverken Redningsbøje eller andet belv udstøt.

Søretten skønnede: «At der ikke kan foretages videre i Sagen» og sluttede Forhøret.

Nr. 26. „Anne Marie“ af Rudkjøbing, Jagt, 26 Tons Brutto, Kapt. R. Rasmussen.
Søforklaring i Bogense d. $\frac{6}{4}$ og $\frac{7}{4}$ 97.

D. $\frac{30}{3}$ 97 Kl. 10 FM., da A. M. — fra Aarhus til Bogense med Majs og Oliekager — under VNV.lig Storm for begge Ankerne laa til Ankers Nord for Endelave, sprængtes den St. B.'s Kætting. Det 3die Anker med ca. 50 Favne Tov blev strax stukket ud; men da A. M. under Bygerne gik i Drift, hejstes Nødsignal. Kl. 12 MD. grundstødte A. M. paa Landgrunden og da Søen brød over Skibet, som arbejdede haardt i Grunden, gik Besætningen i Baaden og kom i Land. Om Aftenen gik Føreren atter om Bord med Folk fra Land; men nødtes til igen at forlade A. M. D. $\frac{31}{3}$ bedagedes Vejret og Akkord sluttedes med Bjærgere fra Endelave om for 250 Kr. at bringe Skibet flot. D. $\frac{1}{4}$, efter at en Del af Lasten var losset, lykkedes dette og da Skibet var tæt indtoges Ladningen paany, hvorefter Rejsen fortsattes.

Søretten skønnede: «At Grundstødningen ikke har været en Følge af nogen Fejl eller Mangel ved Skibet, dets Udrustning eller Bemanding, af Overlastning eller urigtig Stuvning, af nogen Forseelse eller Forsømmelse af Skipper eller Mandskab eller af Mangel ved Søkort, Fyr eller Sømærker».

Nr. 37. „Augusta“ af Thisted, S. S., 181 Tons Brutto, Kapt. P. Kløvborg.
Søforklaring i Thisted d. $\frac{13}{7}$ 97.

D. $\frac{3}{7}$ 97 Kl. 8 FM., da A. — fra Workworth til Thisted med Kul — befandt sig omtrent midt i Nordsøen, bemærkedes, at Ild var udbrudt foran for Kedlen. Sprøjten sattes i Gang; men uden Virkning, hvorfor Maskinen stoppedes, Kedlen blæstes ud og fyldtes med koldt Vand; det lykkedes da at faa slukket Ilden, som viste sig at være opstaaet i en Træklods, der forefandtes henliggende klos op ad Kedlen, uden at det kan oplyses, hvorlædeds den kan være kommen der. Da Maskinen atter sattes i Gang, viste det sig, at Dampen ikke kunde holdes og der maatte derfor gaas med ringe Fart, hvortil de tilsatte Sejl hjalp godt. Under disse Omstændigheder turde Thyborøn-Kanal ikke anduves, hvorfor Kursen sattes efter Hanstholm, der passeredes d. $\frac{5}{7}$. D. $\frac{7}{7}$ kom A. rundt Skagen; men da Maskinen næsten ingen Fart kunde give, ankredes op for at søge Hjælp af en Bugserdamper, hvilket imidlertid ikke opnaedes paa Grund af formentlig for store Fordringer paa Bjærgeløn. Da Vejret bedagedes, lykkedes det derimod A. ved egen Hjælp at naa ind til Frederikshavn, hvor Kedlen blev underøgt og hvorved det befandtes, at Skaden bestod i Lækage paa Kederørene. Efter foreløbig Reparation fortsattes Rejsen, indtil A. d. $\frac{10}{7}$ ankom til Thisted.

Aarsagen til Skaden paa Rørene maa ifølge Vidneforklaringerne antages at hidrøre fra Kedlens pludselige Afkøling ved, at den maatte fyldes med koldt Vand for at Ilden kunde blive slukket.

Nr. 39. „Axel“ af Holbæk, Skonnert, 124 Tons Brutto, Kapt. M. Olsen.
Indb. fra Frederikshavn Toldkammer dat. d. $\frac{9}{3}$ 98.

D. $\frac{26}{11}$ 97 Kl. $5\frac{1}{2}$ FM., da A. — fra Methil til Nykjøbing (Sjælland) med Kul — var ca. 6 Mil V. for Hanstholm, styrende Ø.lig Kurs med N.lig Vind, laber Kuling og klar Luft, saas et hvidt Lys ca. 2 Streger paa B. B.'s Bov fra et Skib, der viste sig at være Trawldamperen «Spiekeroog» af Bremerhaven, 131 Tons Brutto, Kapt. J. F. Mulathaupt. S., der ingen Sidelys førte, forandrede i omtr. 3 Kabellængders Afstand pludselig Kurs for al gaa foran om A.; men løb derved mod A.'s Bøvspryd, som knækkedes ved Stævnen, af hvilken en Del bortrev tilligemed Fontangen, Fokkestaget og samtlige Forsejl. S. tog derpaa A. paa Slæb og indkom til Frederikshavn d. $\frac{27}{11}$ om FM.

Anm. Søforhør blev ikke afholdt, da Kapt. M. erklærede sig som bærende Skylden for Kollisionen og derfor i Mindelighed affandt sig med A.'s Fører.

Nr. 51. „Carl“ af Marstal, Skonnert, 54 Tons Brutto, Kapt. G. Rasmussen.
Søforhør i Randers d. $\frac{12}{4}$ 97.

D. $\frac{30}{3}$ 97 Kl. 3 Fm. Under haard V.lig Snestorm grundstødte C. — fra Tvedalen (Norge) til Warnemünde med 33 Stkr. Granitblokke — paa Skovgaardes Strand. Besætningen (3 Md.) forblev om Bord. Da Vejret bedagedes og Vandet var faldet, stod C. ved Lavvande paa ca. $1\frac{1}{2}$ Fod Vand. Forsøg paa ved Damper fra Svitzer's «B. E.» at bringe C. flot mislykkedes. Ladningen maatte derfor losses; men da den bestod af store Stenblokke paa fra 7—10 Tone Vægt, maatte Blokkene først kløves og kastedes derefter over Bord som værdiløse. Først d. $\frac{22}{4}$ bragtes C. flot uden at have taget Skade.

Aarsagen til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives Snestormen og haard Strøm fra Nord.

Nr. 52. „Carl“ af Aalborg, Brig, 289 Tons Brutto, Kapt. L. D. Larsen.Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{8}{9}$ 97.

D. $\frac{2}{9}$ 97 Kl. $9\frac{1}{4}$ EM. under Vending i stiv SV.lig Kuling, omtr. $\frac{1}{2}$ Time efter at Dragør Fyrskib var passeret, grundstødte *C.* — fra Newcastle til Helsingfors med Kul — paa Dragør Sandrev. Sejlens brastes bak og *C.* kom derved flot; men stødte atter strax efter. D. $\frac{4}{9}$, efter at en Del af Ladningen var losset i Lægter, bragtes *C.* flot af Svitzer's «B. E.» og ind til Kjøbenhavn. Da *C.* ved Besigtelse befandtes ubeskadiget, fortsattes Rejsen.

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

Nr. 55. „Chr. Broberg“ af Kjøbenhavn, S. S., 1225 Tons Brutto, Kapt. A. E. Harder.Indb. fra Generalkonsulatet i Helsingfors dat. d. $\frac{20}{9}$ 97.

D. $\frac{9}{9}$ 97 grundstødte *C. B.* — fra Wartsala Damp-Savværk til Alicante med Trælast — paa Granholmens Grund i Holmønsund i Nærheden af Purgus Lods-Station; men kom flot ved egen Hjælp. For Besigtelse af den ved Grundstødningen foraarsagede Skade, blev Åbo anløbet, hvor Ladningen blev beordret opløst. Efter at dette var sket afgik *C. B.* d. $\frac{23}{9}$ til Stockholm for i Dok at underkastes Reparation og efter dennes Fuldendelse ankom Skibet d. $\frac{3}{10}$ til Åbo, hvor Ladningen genindtoges.

Aarsagn til Grundstødningen angives at være, at Skibet nægtede at lystre Roret.

Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.

Nr. 56. „Christianssund“ af Kjøbenhavn, S. S., 580 Tons Brutto, Kapt. J. P. B. Schmith.Søforklaring for Amtsretten i Stettin d. $\frac{20}{1}$ 97.

D. $\frac{17}{1}$ 97 Kl. 12 MD., da *C.* — fra Throndhjem til Stettin med Sild og Stykgodes — var ankommet til Stettin, opdagedes det, at Skibet var læk. Assistance til Pumpning og Losning af Lasten antoges hurtigst og, da Forrummet var losset, viste det sig, at en Plade om B. B. i Boven var gennembrudt under Vandlinien.

Aarsagen til Lækagen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig skyldes Sejladsen i Is mellem Swinemünde og Stettin.

Nr. 63. „Confidence“ af Thurø, Skonnertbrig, 151 Tons Brutto, Kapt. S. R. Mouritzen.Søforklaring for Raadstueretten i Visby d. $\frac{17}{12}$ 97.

D. $\frac{8}{12}$ 97 Kl. $9\frac{1}{2}$ EM under SV.lig Storm med høj Sø tog *C.* — fra Reval til Randers med Foderstoffer — en Braadsø over, hvorved en Del af det Opstaaende søndersloges og Dækket begav sig. D. $\frac{10}{12}$ efter afholdt Skibsraad besluttedes det at søge Nødhavn og Dagen efter ankom *C.* til Slite paa Gotland Østkyst.

Aarsagen til Havariet fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 65. „Dana“ af Helsingør, S. S., 1024 Tons Brutto, Kapt. C. T. Westergaard.Søforhør i Helsingør d. $\frac{13}{2}$ 97.

D. $\frac{6}{2}$ 97 i Ørsund under S.lig Storm og Snefog med Lods om Bord kom *D.* — fra Libau til London med Havre — i Besæt i Isen, som flere Gange skruede haardt. D. 9. Kl. 10 Fm. sluttedes Akkord med Bugs. B. «Bien» af Helsingør, 64 Tons Brutto, om at bjærge *D.* ind til Helsingør. Kort efter under en Skruning af Isen begav *D.*'s Agterdæk sig en Del, samtidig med at Roret fik Skade. Da ogsaa *B.* tog Skade, kunde samme Dag Intet yderligere udrettes. D. 10. gik Isen i Drifl og, efter at *B.* havde arbejdet Rende hen til *D.*, ankom Isbryderen «Sleipner» af Kjøbenhavn og skar *D.* fri; hvorefter Skibet assisteret af *B.* samme Dag indkom til Helsingør.

Aarsagen til Havariet fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 66. „Dana“ af Helesingør, S. S., 1024 Tons Brutto, Kapt. C. T. Westergaard.Tysk Strandings-Beretning dat. Brunsbüttel d. $\frac{11}{9}$ 97.

D. $\frac{11}{9}$ 97 under Taage, da *D.* — fra St. Peterbourg til Gent med Korn og Hør — var i «Kaiser Wilhelm»-Kanalen, saas en modgaaende Damper, som senere riste sig at være S. S. «H. A. Nolze» af Bremen, 740 Tons Brutto. 2 Damppipe-Toner afgaves for al tilkendegive, at *D.* drejede til B. B.; men da *H. A. N.* drejede til St. B. kolliderede Skibene, hvorved *D.* fik en Del Skade paa det Opstaaende, en Baad knustes o. s. v., og maatte søge Havn i Kiel for at repareres.

Nr. 67. „Danmark“ af Kjøbenhavn, S. S., 2050 Tons Brutto, Kapt. Th. Heintzelmann.Indberetning fra Konsulatet i Hull dat. d. $\frac{8}{7}$ 97.

D. $\frac{3}{6}$ 97 med Lods om Bord, da *D.* — fra Jakobstad til Rouen med Træmasse — var for Udgaende, tørnede Skibet pludselig mod en Lods ukendt Stengrund midt i Farvandet. Maskinen kastedes «fuld Kraft bak», og da Farten kun var ringe, standsedes *D.* hurtigt. *D.* 4. kom *D.* Ved egen Hjælp flot og Rejsen fortsattes til Rouen og derefter til Sunderland. I Dok paa sidstnævnte Sted viste det sig, at 11 Plader i Bunden vare bulede, hvilke maatte udtages og rettes.

Aarsagen til Beskadigelsen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 69. „Dannebrog“ af Struer, Fiskekutter, 17 Tons Brutto, Fører A. Brink.
Søforhør i Grenaa d. $24/2$ 97.

D. $19/2$ 97 EM. i Magsvej med rask N.gaaende Strøm, da *D.* var paa Fiskeri ca. 1 Mil Øst for Grenaa, druknede Fiskerne Anders Andersen og Marthinus Berthelsen, begge af Grenaa Havn, under Arbejde i *D.*'s Jolle med at klare et Vaad, som hang fast i Grunden ca. 350 Fv. fra *D.* Ulykken bemærkedes ikke i *D.*, som var under Letning for at komme Folkene til Hjælp ved Indhivningen af Vaadet, førend Jollen var kæntræt og de 2 Mand vare forsvundne. Raab om Hjælp hørtes ikke. De Forulykkede vare begge tungt paaklædte med Olietøj og Træskostøvler.

Aarsagen til Ulykken maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives, at Strøm og Vind i Forening have kæntræt Jollen, hvis Storskøde var fastgjort, og at Strømmen har forhindret Folkene i at faa fat paa og holde sig ved Jollen.

Nr. 70. „Deborā“ af Nymindegab, Fiskerfartøj, 7 Tons Brutto, Fører N. C. Nielsen.
Søforklaring i Hull d. $23/1$ 97. Søforhør i Esbjerg d. $10/5$ og i Varde d. $13/8$ og $23/9$ 97.

D. $16/1$ 97 Kl. 6 EM., da *D.* var paa Fiskeri i Nordsøen, blæste det op til en Storm af NØ. med høj Sø. Efter forgæves at have forsøgt at naa Land, lagdes *D.* for Tov og Kætting for om muligt at holdes læns for Søerne. D. 17. Kl. 4 EM. observeredes en Dampner — Trawler «Mantis» af Hull. Nødsignal vistes og kort efter bjærgedes *D.*'s Besætning (4 Md.) om Bord i *M.*, hvorfra den 4 Dage senere landsattes i Hull. *D.*, som var synkefærdig, maatte forlades i Søen. Fartøjet, der var uassureret, angives til en Værdi af 1200 Kr.

Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.

Anm. Det fremgaar ikke af noget af de afholdte 4 Søforhør, om og da hvilken Erstatning den engelske Fiskerdampers Besætning modtog for Bjærgningen af det danske Fiskerfartøjs Besætning, samt for dennes Forplejning i 4 Dage.

Nr. 71. „De fire Brødre“ af Bagenkop, Jagt, 21 Tons Brutto, Fører A. Larsen.
Søforhør i Nyborg d. $12/4$ 97.

D. $27/3$ 97 Kl. 11 FM. under Regntykning med SV. Vind og stærk N.gaaende Strøm grundstødte Jagten — fra Nakskov til Kolding med 280 Sække Flormel — paa en Stenpullo ved «Vresen» og blev læk. Ved Hjælp af 2 Mand fra Vresen bragtes Skibet atter flot og indkom samme Dag til Nyborg.

Aarsagen til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig skyldes usigtbart Vejr og Strømsætning.

Nr. 75. „Diana“ af Svendborg, Skonnert, 139 Tons Brutto, Kapt. A. L. Falentin.
Søforklaring i Kragerø d. $14/12$ 97.

D. $29/11$ 97 Kl. 2 EM. tog *D.* — fra Shields til Stege med 204 Tons Kul — som under haard Storm laa underdrejet med Oliveposer ude, en svær Braadsø over midtskibs, hvorved flere Støtter knækkedes og Skibet blev læk. Efter flere Dages haardt Vejr søgtes Nødhavn i Kragerø for Reparation.

Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

Nr. 77. „Dorthea“ af Marstal, Skonnertbrig, 215 Tons Brutto, Kapt. H. C. Christensen.
Søforklaring i Odense d. $18/8$ 97.

D. $28/2$ 97 Kl. 4 EM. under frisk S.lig Kuling, da *D.* — fra Teignmouth til Leith med Lerjord — var i Firth of Forth, faldt Letmatros Christian Wulf Christensen af Marstal over Bord under Arbejde uden Bords ved Sprydbardunerne og druknede. Kapt. C., som hørte den Overbordfaldnes Raab og saae denne nogle faa Favne agter ude, kastede strax en Redningsbøje over Bord og lagde Skibet bak. Baad udsattes strax og roedes mod den Overbordfaldne; men denne saas ikke mere og efter $3/4$ Times forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

Søretten udtaler: «At der efter det fremkomne ikke skønnedes at være udvist nogen saadan Forsømmelse fra Skibsførerens eller Skibsmandskabets Side med Hensyn til Redningsforanstaltningens Iværksættelse, at der kunde begrundes noget Ansvar mod nogen af disse.»

Nr. 82. „Edda“ af Kjøbenhavn, H. D., 562 Tons Brutto, Kapt. C. A. Bang.
Søforklaring i Nykjøbing paa Falster d. $5/2$ 97.

D. $1/2$ 97 Kl. 6t 20m EM. under tæt Taage hørtes i *E.* — fra Warnemünde til Gjedser med Post og Passagerer — Taagesignal-Skud fra Gjedser-Fyr. Kursen sattes med langsom Fart efter Fyret gennem mer eller mindre tyk Is, af og til loddende, indtil *E.* omtr. Kl. 7 grundstødte. Maskinen kastedes «Fuld Kraft bak»; men *E.* blev staaende. Da Taagen lettede, viste det sig, at *E.* stod paa Gjedser Sandrev. Post og Passagerer landsattes over Isen og flere frugtesløse Forsøg gjordes paa bringe *E.* flot. Først d. $2/2$ Kl. $7\frac{1}{2}$ EM. lykkedes det den tilkaldte Bjærgningsdamper «Rügen» at tage *E.* af Grunden. *E.*, der viste sig at være ubeskadiget, gik da ved egen Hjælp ind i Gjedser Havn.

Aarsagen til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig skyldes Isforholdene (Fyrskibet og Klokkebøjen vare inddragne) samt den tætte Taage.

Nr. 85. „Elise Marie“ af Marstal, Skonnert, 87 Tons Brutto, Kapt. H. Hermansen.
Politiforhør i Faxe d. $\frac{29}{3}$ 97.

D. $\frac{26}{3}$ 97 Kl. 3 E. M. søgte *E. M.* — fra Faxe til Skien med Kalksten — efter at have indtaget en Del af Ladningen i Havnen og efter at være lagt ud paa Reden for at indtage Restladningen, Ankerplads i Læ af «Sandene» paa Grund af en opstaaet SØlig Kuling. D. 27. Kl. 1 FM. sprængtes Ankerkættingen, hvorpaa Skibet holdtes under Sejl til Kl. $\frac{23}{4}$ FM., da Storbommen knækkedes og sønderslog Rattet, saa at Styringen mistedes og Skibet drev ind paa Vemmetofte Strand kort efter, og huggede en Del uden dog at blive læk. I Løbet af Dagen udførtes et Varpanker og kastedes over Bord en Del af Ladningen. D. 28. Kl. 4 EM. bragtes Skibet flot af Svitzer's «B. E.» uden tilsyneladende at have taget Skade.

Aarsagen til Strandingen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 89. „Ellen“ af Marstal, Skonnert, 51 Tons Brutto, Kapt. L. F. Jørgensen.
Indb. fra Nysted Toldkammer dat. d. $\frac{5}{3}$ 98.

D. $\frac{6}{10}$ 97 grundstødte *E.* — fra Königsberg til Apenrade med Oliiekager — paa Rødsand (Lolland), blev lidt læk; men bragtes samme Dag flot af Svitzer's «B. E.» og bugseredes til Korsør.

Nr. 93. „Emanuel“ af Lemvig, Fiskekvase, 17 Tons Brutto, Fører C. A. Petersen.
Politiforhør i Hals d. 11. og 21. December 1897.

D. $\frac{9}{12}$ 97 Kl. 6 FM. med klart Vejr, frisk Kuling og stærkt Højvande grundstødte *E.* — fra Grenaa til Nykjøbing p. Mors i Ballast — paa «Korsholmen» ud for Hals Besætningen (2 Md.) bjærgede sig i Land i egen Baad. D. $\frac{31}{12}$ blev *E.*, som ved daglig Vande omtrent laa paa tørt Land, atter bragt flot.

Aarsagen til Grundstødningen maa ifølge de afgangne Vidneforklaringer formenting skyldes Førerens Ukendskab til Forholdene ved Indsejlingen til Hals, samt til Benyttelsen af de derværende Fyr.

Nr. 95. „Emilie Franziska“ af Frederikshavn, Fiskekutter, 65 Tons Brutto, Kapt. Amondson.
Indb. fra Frederikshavn Toldkammer dat. d. $\frac{9}{3}$ 98.

I August Md. 1897 stødte Kutteren under Udkrydsning fra Lonafjord paa et Undervandsskær, kom dog flot, Men I saa læk Tilstand, at den under stadig Pumpningkun med Besvær naaede ind til Seydisfjord, hvor den maatte landsættes, hvorefter den blev kondemneret. Da Assurandørerne i Kjøbenhavn imidlertid ikke vilde anerkende, at den var uistandsættelig, blev den efter en foreløbig Tætning bugseret til Frederikshavn af S. S. «Vaagen» af Stavanger. Denne ualmindelig lange Bugsering lykkedes, idet begge Skibe efter 6 Dages Forløb indkom til norsk Havn, hvor de henlaa i benved 2 Uger paa Grand af ugunstige Vejrforhold og derefter ankom til Frederikshavn d. $\frac{26}{2}$ 98. Bugserlønnen angives til 6000 Kr. Den bjærgede Ladning, 87 Tønder saltede Rødspætter til Værdi 1400 Kr., hjembragtes af Fiskekutteren «Nordvest».

Nr. 96. „Emma“ af Rudkjøbing, Skonnertbrig, 193 Tons Brutto, Kapt. C. J. Jørgensen.
Indb. fra det danske Generalkonsolat i Christiania dat. d. $\frac{4}{2}$ 97.

D. $\frac{2}{1}$ 97 indkom *E.* — fra Gjedser til Kings Lynn med Byg — med stærk Slagside paa Grund af forskudt Ladning og uklare Pumper til Christianssand. Efter dersteds d. $\frac{4}{2}$ aflagt Søforklaring — som ikke er fremkommen — udlossedes Ladningen og Skibet repareredes. Efter Genindtagelse af Ladningen fortsattes Rejsen d. $\frac{27}{1}$ 97.

Nr. 100. „Faders Minde“ af Lohals, Skonnert, 40 Tons Brutto, Kapt. N. C. A. Frandsen.
Søforhør i Kjøbenhavn d. 11. og 12. Maj 1897.

D. $\frac{24}{4}$ 97 Kl. 9 FM. med NØlig Brise under Krydsning Nord efter langs Møens Østkyst grundstødte. *F. M.* — fra Mullerup til Kjøbennavn med Mursten — haardt paa «Danneskjolds» Grund. Roret lagdes i Læ og Skibet vendtes; men strax efter huggede det igen og blev læk. Da Vandet trods stadig Pumpning steg i Lastrummet, søgtes Klintholm Havn, hvor Skibet sattes paa Grund og Hjælp til Pumpning antoges. Efter at der var pumpet læns, lossedes Ladningen og Skibet kølhaltes samt tænedes. D. 4. Maj fortsattes Rejsen.

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

Nr. 103. „Fanø“ af Kjøbenhavn, S. S., 845 Tons Brutto, Kapt. V. A. Jørgensen.
Søforhør i Kjøbenhavn d. 1. og 23 Marts 1897.

D. $\frac{22}{2}$ 97 Kl. 0t 15m F. M. under Taage fik *F.* — fra Neufahrwasser til Kjøbenhavn med Stykgods — under Forberedelse til Ankring en betydelig Mængde Drivis for Boven og under Manøvrering for at komme klar af Isen grundstødte Skibet paa Sydspidsen af Aflandshage (Amager). Dad et ikke ved egen Hjælp lykkedes at dome flot, søgtes Dampskibs-Assistance og samme Dag blev *F.* tilsyneladende i ubeskadiget Stand bragt flot af S. S. «Hveen» af Kjøbenhavn.

Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenanførte.

Nr. 104. „Finland“ af Kjøbenhavn, S. S., 1494 Tons Brutto, Kapt. S. N. Pii.

Søforklaring i Honfleur d. $\frac{26}{6}$ 97.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{14}{7}$ 97.

D. $\frac{17}{6}$ 97 Kl. $5\frac{1}{4}$ EM. under VSV.lig Storm med Regnbyger og høj Sø, paa første Styrmands Vagt, da *F.* — fra Søderhamn til Honfleur med Trælaster — var i Nordsøen, faldt Matros Johannes Friderich Lange af Kiel over Bord under Arbejde ved den paa Kommando-Broen inden for Daviderne staaende Redningsbaad og druknede. Ingen bemærkede, hvorledes Ulykken skete; men det formodes, at Træ-Dækslet over Baaden ved en Overhaling er gaaet over Bord og har revet Matrosen, der var flink og almindelig afholdt, med sig. Maskinen stoppedes strax; Redningsbøje og en Line udkastedes til ham, der et Øjeblik saas ubevægelig 6 à 7 Fv. agterude, men strax efter forsvandt. Alle Mand kaldtes op og Redningsbaaden klargjordes; men da det under de daværende Vejrforhold var forbundet med stor Fare at udsætte denne, og da den Overbordfaldne ikke kunde opdages, blev Baaden ikke sat i Vandet og efter ca. 1 Times Ophold paa Stedet fortsattes Rejsen.

Nr. 105. „Fiona“ af Svendborg, S. S., 367 Tons Brutto, Kapt. C. J. M. Hahn.

Søforhør i Nykjøbing p. Sjælland d. 28. og 30. Novbr. 1897.

D. $\frac{23}{11}$ 97 Kl. 2 EM. ved Højvande under VNV.lig Storm og haard indgaaende Strøm grundstødte *F.* — fra Kjøbenhavn til Nykjøbing med Stykgods — i den smalle Rende til Rørvig (Issefjorden). Da det ikke ved egen Hjælp lykkedes at faa *F.* bragt flot, søgtes Dampskibs-Hjælp og den næste Dag ankom Damperne «Issefjorden», «Kureren» og «Falster». Efter at en Del af Ladningen var overført til sidstnævnte Damper, blev *F.* d. 28. Kl. 1 FM. bragt flot i ubeskadiget Stand.

Aarsagen til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig skyldes de ovennævnte Vejrforhold i Forbindelse med, at Sømærket ved Grunden «Knæet» ikke var paa Plads.

Nr. 107. „Flower of the Valley“ af Thorshavn, 2mastet Fiskerslup, 96 Tons Brutto, Kapt. H. Hansen.

Søforhør i Thorshavn d. $\frac{20}{9}$ 97.

D. $\frac{17}{9}$ 97 Kl. $2\frac{1}{2}$ FM. under NNØ.lig Storm og høj Sø, tog Sluppen — fra Island til Færøerne med Fisk og 80 Tdr. Salt — som laa underdrejet, en Braadsø over, hvorved Storsejlet skøredes, Storgaffelen knækkedes, Ror og Mast beskadigedes, alt Inventar bortskylledes og Skibet krængedes helt over paa Siden, saa at Lasten forskød sig og der kom 6 Fod Vand i Lastrummet. Under Forsøg paa at faa Skibet til at falde af for Vejret, samtidig med at lænse væk paa det indtagne Vand, brød en Sø agter fra atter over Skibet, hvorved Fisker Jacob Eliassen af Helleerne skylledes over Bord og druknede, uden at det under det stedfindende Mørke, Storm og oprørt Sø, var muligt at yde den Overbordfaldne, der ikke kunde svømme, nogen Hjælp.

Nr. 111. „Freia“ af Nykjøbing p. Falster, Galease, 47 Tons Brutto, Kapt. H. C. Andersen.

Søforklaring for Amtsretten i Stettin d. $\frac{8}{4}$ 97.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{17}{5}$ 97.

D. $\frac{2}{4}$ 97 Kl. 8 FM., da *F.* — fra Arendal til Stettin med Feldspath — var under Indsejling til Swineimünde Havn, kom en Damper — «Kurland» af Stettin — pludselig ud fra Bolværket styrende ud efter. Da *K.* holdt sin Kursnødsagedes *F.* til i sidste Øjeblik at luve op; men kom derved i Kollision med Damperen. *F.* fik Bovsprydet brækket og Forskibet betydelig beskadiget og maatte tage Bugserdamper til Stettin. Skaden androg ca. 350 Kr.

Søretten tildelte Føreren en Advarsel om i Fremtiden nøje at iagttage Sølovens § 40 (Anmeldelse om Søulykken).

Nr. 114. „Fylla“ af Ristinge, Dæksbaad, 5 Tons Brutto, Fører H. C. Andersen.

Søforhør i Rudkjøbing d. $\frac{15}{10}$ 97.

D. $\frac{12}{10}$ 97 Kl. 4 EM. grundstødte *F.* — fra Svendborg til Ristinge med Stykgods — under stiv VNV.lig Kuling med Byger paa Siøhage og løb fuld af Vand. Næste Dag bjærgedes *F.* ved Hjælp fra Land i stærkt beskadiget Tilstand ind til Rudkjøbing.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen foreligger følgende Udtalelse: «Søretsmedlemmerne maatte anse det utvivlsomt, at Grunden til Forliset¹⁾ er den, at Christensen²⁾ forvexlede Sømærkerne; men det taler efter deres Mening til Undskyldning for ham, at Afmærkningen er forandret saaledes, at den yderste Prik nu betegnes paa samme Maade som de andre».

Anm. { ¹⁾ Baaden forliste ikke; men sattes efter endt Reparation atter i Fart.
²⁾ Baadførerens Medhjælper.

Nr. 120. „Gorm“ af Kjøbenhavn, S. S., 1760 Tons Brutto, Kapt. A. W. Schmidt.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{26}{1}$ 97.

D. $\frac{17}{1}$ 97 Kl. 7 EM. under Taage, da *G.* — fra Reval til Rotterdam med Hør og Hamp — med Lods om Bord og med langsom Fart var for Udgaende fra Reval, med Loddet gaaende, stødte Skibet pludselig i 4 à Fv. Vand paa nogle undervands Pæle, hvorpaa et af Isen bortført Sømærke havde været fastgjort, og blev læk. Samme Aften kom *G.* ved egen Hjælp atter flot og den følgende Dag fortsattes Rejsen under stadig Pumpning til Kjøbenhavn, hvortil Skibet ankom d. 20. Ladningen opløstes, Reparation foretoges og efter Genindtagelse af Ladningen fortsattes Rejsen d. $\frac{11}{3}$.

Aarsagen til Lækagen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 121. „Grethe“ af Svendborg, Skonnert, 147 Tons Brutto, Kapt. J. M. Hansen.Søforklaring for Raadstueretten i Hudiksvall d. ²⁶/₇ 97.

D. ¹⁹/₇ 97 Kl. 4³/₄ EM. grundstødte *G.* — fra Stettin til Hudiksvall med Gødningstof og Salt — paa «Finngrundet». Omtr. ¹/₂ Time forinden saas et Sømærke forude og kort efter tillige Fyrskibet paa «Westra Finngrundet» i SV. ¹/₂ V. Da Kapt. H. ikke var sikker paa, hvad det var for et Sømærke han saa, besluttedes det at vende og styre ØSØ. over; men kort efter stødte Skibet. Efter at en Del af Ladningeu (ca. 9 Tons) var kastet over Bord, kom *G.* Kl. 8 EM. ved egen Hjælp atter flot og Rejsen fortsattes.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen udtaler Hudiksvall Søret: «At Kapt. H. burde have kendt Skibets Plads, da han var ved Sømærket, og at Grundstødningen vilde være undgaaet, hvis *G.*'s Kurs paa dette Tidspunkt var bleven bibeholdt.»

Nr. 125. „Hans“ af Marstal, Skonnert, 39 Tons Brutto, Kapt. F. K. Hansen.Søforklaring i Stralsund d. ¹⁴/₅ 97.Søforhør i Aalborg d. ²⁷/₇ 97.

D. ⁹/₅ 97 Kl. 11¹/₂ FM., da *H.* — fra Stettin til Kolding med Cement — søgte Læ Øst for Dornbuseh paa Grund af N.lig Storm med Regnbyger, krængede Skibet under en svær Hagelbyge pludselig saa meget over, at det mistede Styring og grundstødte paa et Stenrev ved Hiddensee, hvor det huggede haardt paa Stenene og led betydelig Skade paa Køl og Bund, uden dog at blive læk. Nødflag hejstes; Redningsbaaden «Heinrich von Bötticher» fra Station «Kloster» ankom og ved Hjælp af dens Mandskab blev Varpanker udsat. Efter at 183 Sække Cement vare kastede over Bord, blev *H.* bragt flot Kl. 5 EM. og d. 10. indbugseret til Stralsund for Reparation. Bjærgnings-Omkostningerne beløb sig til 380 Kr. og Bugseringen til 80 Kr. Hele Skaden androg 1400 Kr.

Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det Ovenanførte.

Anm. Kapt. H. vedtog i Mindelighed at betale en Bøde paa 10 Kr. for ikke at have iagttaget Sølovens § 40 (jfr. § 288), om Anmeldelse af Søulykken i første danske Havn.

Nr. 126. „Harald Klitgaard“ af Kjøbenhavn, S. S., 1799 Tons Brutto, Kapt. J. Rasmussen.Søforklaring i London d. ²⁴/₁₁ 97.Indb. fra General-Konsulatet i London dat. d. ⁴/₁₂ 97.

D. ¹⁷/₁₁ 97 og paafølgende 2 dage i Nordsøen under haard SV.lig Storm og tiltagende SØ tog *H. K.* — fra Kronstadt til London med Trællast — stadig svære Søer over, som bortskyllede en Del af Dækslasten, hvorhos Maskinen fik forskellig mindre Skade. D.20. ankredes op ved Gravesend og paa Grund af Taage fortsattes først Rejsen d. 22. med «bekendt» Mand om Bord; men Kl. 3¹/₂ EM. kom Skibet, under Manøvrering for at undgaa Kollision med nogle Lægttere, paa Grund og kom først atter flot Kl. 8¹/₂ KM., hvorefter Skibet bragtes i Dok for Udlosning og Besigtelse.

Aarsagen til Havarierne fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 131. „Helene“ af Ærøskjøbing, Galease, 76 Tons Brutto, Kapt. L. P. Lauritsen.Søforklaring i Christiansaand d. ²⁴/₈ 97.

D. ²¹/₈ 97, da *H.* — fra Gøteborg til London med tomme Flasker — under S.lig Storm med høj SØ arbejdede haaardt. sprang Skibet læk, og, da Vandet steg i Lastrummet trods stadig Pumpning, sattes Kursen efter Oxø, D. 22. omtr. 2.Mil fra Oxø Fyr kom Lods om Bord; men efter at Fyret var passeret, blev det Stille og *H.* drev ind mod nogle Skær, medens Vandet stadig steg i Lasten. Ved en Bugserdampers Hjælp blev *H.* s. D. Kl. 3 EM. indslæbt til Christianssand i synkefærdig Stand, hvorfor Skibet maatte sættes paa Grund og, da Mandskabet var udmattet efter 1¹/₂ Døgns stadig Pumpning, antoges Folk fra Land til Hjælp dermed. Efter Udlosning af Ladningeu gik *H.* i Dok for Reparation og efter Ladningens Genindtagelse fortsattes Rejsen d. ¹⁶/₉. Skibet var ikke assureret.

Aarsagen til Havarierne fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 133. „Helge“ af Ejøbenhavn, S. S., 2005 Tons Brutto, Kapt. D. G. Matthiessen.Søforklaring i London d. ⁶/₁₂ 97.Indb. fra General-Konsulatet i London dat. d. ¹⁸/₁₂ 97

D. ¹/₁₂ 97 i Østersøen under haard V.lig Storm med høj SØ tog *H.* — fra Muhlgaben (Riga) til London med Trællast — en SØ over, hvorved en Del af Dækslasten skylledes over Bord. Skibet blev da drejet under; men efter nogle Timers Forløb fortsattes Rejsen indtil samme Dags EM., da en ny Braadsø atter skyllede en Del af Dækslasten over Bord. Samme Dags Aften bedagedes Vejret og Rejsen fortsattes.

Aarsagen til Havariet fremgaar af del Ovenanførte.

Nr. 134. „Helge“ af Troense, 3mastet Skonnert, 161 Tons Brutto, Kapt. H. Hansen.Søforklaring i Christianssaad d. ²⁹/₁₁ 97.

D. ²¹/₁₁ 97 under frisk NV.lig Kuling med høj SØ maatte *H.* — fra Frederiksstad til Newcastle med Granitsten — søge Ankerplads under «Eløen». D. 24. forlodes Ankerpladsen og «Færder» passeredes om MD. Kl. 4 EM. viste del sig, at *H.* var læk; men kunde holdes læns ved Pumpning. Rejsen fortsattes til d. 25., da *H.*, som under tiltagende V.lig Kuling med høj SØ arbejdede haardt, efterhaanden trak mere og mere Vand. Skibsraad afholdtes, hvorefter det besluttedes at søge Nødhavn i Christianssand, hvortil *H.* ankom d. 27. og blev underkastet Reparation.

Aarsagen til Lækages fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 139. „Holland“ af Kjøbenhavn, S. S., 1067 Tons Brutto, Kapt. J. C. Petersen.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{24}{3}$ og $\frac{6}{4}$ 97.

D. $\frac{5}{3}$ 97 Kl. 7 EM., med Lods om Bord, da *H.* — fra Hamburg til Methil i Ballast — stod ud af Elben, nægtede Styreapparatet at virke, og *H.* kolliderede derved med et paa Floden til Ankers liggende Fiskerfartøj «H. F. 5.» af Finkenwärder, hvorved dette mistede Sprydet og blev læk. *H.*, som ingen Skade tog ved Kollisionen, fortsatte Rejsen efter at have forvissat sig om, at Hjælp til Fiskerfartøjet ikke var fornøden.

Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 143. „Immanuel“ af Rønne, Skonnert, 38 Tons Brutto, Kapt. M. Mortensen.
Strandings-Beretning dat. Amager d. $\frac{1}{4}$ 97.

D. $\frac{18}{3}$ 97 om EM. med SV.lig Brise og klart Vejr grundstødte *I.* — fra Kjøbenhavn til Rønne med Majs — ud for Maglebylille-Hage (Amager); men bragtes s. D. flot af Svitzer's «B. E.».

Nr. 152. „Johanne“ af Rørvig, Jagt, 19 Tons Brutto, Fører C. V. Jensen.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{26}{1}$ 97.

D. $\frac{22}{1}$ 97 Kl. 3 FM. under NNØ.lig Storm med Snetykning, da *J.* — fra Rørvig til Kjøbenhavn med Søsten — var i Færd med at ankre paa Kjøbenhavns Red, gik Jagten i Drift og huggede i Grunden ved Lynetten. Det forsøgtes ved Lemping af Lasten og ved Letning at sejle Jagten flot; men dette mislykkedes og, da Søen brød over Fartøjet, roede Besætningen (2 Md.) i Land. Nogle Timer senere drev Jagten ind i Lynette-Havnen, hvor den sank; men blev efter nogen Tids Forløb optaget og istandsat.

Aarsagen til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer skyldes Storm og Snetykning.

Nr. 153. „Johanne“ af Frederikshavn, Skonnert, 35 Tons Brutto, Kapt. S. Christensen.
Søforhør i Helsingør d. $\frac{6}{4}$ 97.

D. $\frac{29}{3}$ 97 Kl. 9 EM., da *J.* — fra Aalborg til Helsingør med Cement — under haard SV.lig Storm med Snebyger havde passeret Nakkehoved, saas pludseligt et hvidt Lys, som antoges at være Toplyset af en Damp. Under Hensyn til at holde klar af flere modgaaende Skibe, luffedes til Vinden og strax efter saas Land til Luvart; Roret lagdes op og Storskødet affiredes; men kort efter grundstødte *J.* ud for Villingebæk og blev læk. Jollen, som nu gjordes klar, mistedes kort efter, og først d. 30. om Morgen blev Besætningen (3 Md.) bjærget af en Baad fra Land. D. $\frac{3}{4}$ lykkedes det Svitzer's «B. E.», efter at Ladningen var kastet over Bord, at bringe Skonnerten flot og ind til Helsingør. Saavel Skib som Ladning vare assurede.

Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 156. „Johannes“ af Rudkjøbing, Brig, 169 Tons Brutto, Kapt. J. R. Egeberg.
Søforhør i Rudkjøbing d. $\frac{2}{12}$ 97.

D. $\frac{3}{6}$ 97 Kl. 3 EM., da *J.* under rolige Vejrforhold befandt sig i Botniske Bugt, faldt Ungmand Carl Emil Egeberg af Strynø over Bord og druknede. Kapt. E. udkastede strax Loglinen; men denne faldt ca. 2 Fod fra dan Overbordfaldne og blev ikke grebet af ham, der, raabende om Hjælp, saas agterude bevægende Armene en kor Tid, indtil han forsvandt. Baad udsattes hurtigst; muligt; men den forulykkede saas ikke mere, og efter 1 Times forgaæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

Aarsagen til Ulykken maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer skyldes, at den Forulykkede, som var falden over Bord fra Gallionen, formodes at have været ude af stand til at svømme, eller ogsaa at han faaet Krampe i det iskolde Vand.

Nr. 157. „Jonathan“ af Marstal, Jagt, 27 Tons Brutto, Fører C. T. Jensen.
Søforhør i Faaborg d. $\frac{29}{3}$ 97.

D. $\frac{26}{3}$ 97 Kl. 11 EM. under SV.lig Storm grundstødte *J.* — fra Ekensund til Nysted med Tagsten og Mursten — paa Lyø Sydende. Kl. 7 om Morgen druknede Føreren Christian Thomas Jensen under Forsøg paa med Jollen, der kæntrade, at udføre et Varpanker. Kokken, der nu var alene om Bord, udkastede en Line og derefter nogle Brædder til Føreren; men denne blev strax efter ført bort af en Søl og forsvandt. Redningsbøje fandtes ikke om Bord. Om EM. bjærgedes Kokken ved en Baad fra Land. D. 28. bragtes *J.*, der var læk, flot af Dampbaaden «Skjoldnæs» af Faaborg og bugseredes til Faaborg for en Bjærgeløn af 300 Kr.

Nr. 159. „Julie“ af Nysted, Skonnert, 38 Tons Brutto, Kapt. J. Olsen.
Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{20}{9}$ 97.

D. $\frac{14}{9}$ 97 om Aftenen med SV.lig Brise grundstødte *J.* — fra Odense til Frederikshavn med Gødningsstoffer — ved Silderønnen (Læsø). D. $\frac{15}{9}$ gik Føreren i Land ved Byrum og telegraferede efter Bugscrdamp fra Frederikshavn; em ved dennes Ankomst var Skonnerten kommen flot af sig selv. D. $\frac{16}{9}$ slæbtes den, der var ubevadiget, til Frederikshavn.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen udtalte Søretten: «At Strandingen maa antages hidført ved Strømsætning under Vindstille og ved Forvexling af Landkending». Endvidere paatalte Søretten, at Føreren d. 14. om Natten, da *J.* laa grundstødt, havde hejst 1 Lanterne med rødt Lys, hvilket var stridende mod Søvejs-Reglernes Art. 11, sidste Stykke.

Nr. 164. „Kirstine“ af Rudkjøbing, Jagtbaad, 6 Tons Brutto, Fører S. Hansen.Anmeldelse fra Ejeren dat. Rudkjøbing d. ²³/₇ 97.

D. ⁹/₅ 97 under Bygevejr kuldsejlede *K.* — fra Lohals til Ristinge med Bødkerstaver — ud for Dagebølle (Langelands V. Kyst), drev derefter i Land og blev Vrag. Føreren bjærgedes i bevidstløs Tilstand af 3 langelandske Fiskere. *K.*, hvis Værdi var 350 Kr., var ikke assureret. En Del af Ladningen inddrev paa Kysten.

Nr. 165. „Kjøbenhavn“ af Kjøbenhavn, Hjul-Dampfærge, 1091 Tons Brutto, Kapt. J. A. Jørgensen.Søforhør i Kjøbenhavn, d. ³/₁₁ 97.

D. ²⁶/₁₀ 97 Kl. 3t 55m. EM. under tæt Taage og N.lig Vind, da *K.* — fra Kjøbenhavn til Malmø i Postfart — med mindsket Fart (ca. 9 Mil) og med 1ste Styrmand og 1 Matros paa Udkig forude, Kapt. J. og Reserveføreren paa Kommandobroen, stadig afgivende Damppebe-Taagesignaler, hvert ¹/₂ Minut, havde passeret Trekroner, hørtes forude Klokkeringning fra en Ankerligger. Maskinen kastedes strax «Fuld Kraft bak», begge Færgens Ror lagdes i Borde til Drejning St. B. over; men strax efter kolliderede *K.* med Ankerliggeren, der viste sig at være S. S. «Rapid» af Haugesund, 298 Tons Brutto, Kapt. O. Waage. *R.* fik en Del Skade paa St. B.'s Bov og det Opstaaende; hvorimod Færgen ikke led synderlig Skade. Da *R.* ingen Hjælp ønskede, fortsatte *K.* Rejsen.

Om **Aarsagen** til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse, formentlig fordi Søforklaring fra *R.* ikke har foreligget.

Nr. 168. „Koldinghuus“ af Esbjerg, Hjuldamper, 1169 Tons Brutto, Kapt. L. F. Mechlenburg.Søforhør i Esbjerg d. ²³/₈ 97.

D. ¹⁶/₈ 97, da *K.* — fra Esbjerg til Parkeston med Passagerer og Stykgods — ankom til Parkeston, savnedes en dansk Passager ved Navn F. V. Andersen, bosiddende i London. Den Savnede var samme Dags Morgen, senest Kl. ⁶/₂ FM., set paa Dækket agterude; men formentlig kort efter at være faldet eller sprunget over Bord, uden at dette dog er bemærket af Nogen fra Skibet.

Nr. 169. „Korsør“ af Korsør, Hjul-Dampfærge, 971 Tons Brutto, Kapt. N. F. J. Jansen.Søforhør i Nyborg d. ¹⁰/₁₁ 97.

D. ²⁹/₁₀ 97 Kl. 9¹/₂ EM. under sigtbare Vejrforhold, da *K.* — fra Korsør til Nyborg i Postfart — var under Indsejling til Nyborg, saas pludselig tæt forude, lidt om St. B., en Fiskerjolle. Maskinen kastedes «Fuld Kraft bak» og Roret lagdes. St. B.; men strax efter tørnede Færgen mod Baaden. Den i Jollen værende Fisker, saa vel som selve Jollen, bjærgedes af Færgen.

Aarsagen til Kollisionen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer skyldes Uagtsomhed hos den i Jollen værende Fisker, navnlig ved ikke i Tide at have vist den i Søvejs-Reglernes Art. 7, Punkt 4, foreskrevne Lanterne med hvidt Lys.

Nr. 172. „Kruse“ af Thurø, Skonnert, 144 Tons Brutto, Kapt. H. F. Larsen.Søforklaring i Stettin d. ¹²/₄ 97.

D. ⁶/₄ 97 Kl. 1¹/₄ EM., da *K.* — fra Stettin til Königsberg med Mursten — med Lods om Bord var gaaet til Ankers tor at afvente Bugserdamper, blev Skonnerten paasejlet af S. S. «Guy Collin» af London, 2237 Tons Brutto, Kapt. H. Orchard, der var paa Slæb af en Bugserbaad. *K.*, der led betydelig Skade og blev læk, maatte bugseres tilbage til Stettin for at repareres.

Nr. 175. „Laura“ af Vaag (Færøerne), 2mastet Kutter, 77 Tons Brutto, Kapt. A. O. Olsen.Søforklaring i Tveraa (Suderø) d. ⁷/₇ 97.

D. ⁵/₇ 97 Kl. 8 FM. under Regntykning med frisk S.lig Kuling, da *L.* — fra Bergen til Suderø med Salt — var Vest for Shetlands-Øerne, faldt Letmatros Daniel Jacob Danielsen af Sumbø over Bord under Arbejde med Bjærgning af Mesan-Topsejlet og druknede. *L.*, der sejlede for Vinden, bragtes strax til Vinden, og Kapt. O., der øjeblikkelig kom paa Dækket, kastede en Redningsbøje ud, som dog ikke kom i Nærheden af den Overbordfaldne, der imidlertid havde faaet fat i Loglinen Kapt. O. halte da ind paa denne Line; men omtr. 15 Favne fra Skibet slap Manden sit Tag og forsvandt strax efter. Baad sattes ud hurtigst muligt; men den Overbordfaldne saas ikke mere, hvorpaa Rejsen efter omtr. ³/₄ Times. Ophold paa Stedet fortsattes.

Aarsagen til Ulykken maa ifølge de foreliggende Vidneforklaringer søges i, at den Forulykkede, som stod paa Mesanbommen, blev slaaet over Bord af Mesangaflen.

Nr. 183. „Lovise“ af Svendborg, Skonnert, 67 Tons Brutto, Kapt. N. P. Gammelgaard.Søforhør i Lemvig d. ⁶/₉ 97.

D. ¹/₉ 97 under Passeringen af Thyborøn-Kanal huggede *L.* — fra Wemyss til Lemvig med Kul — saa haardt i Grunden, at Skibet blev stærkt læk og kun med megen Besvær kunde holdes paa Pumperne. Ved Hjælp af Dampene «Thyborøn» og «Prøven» lykkedes det dog *L.* at naa Lemvig Havn, hvor den sank. Efter at være pumpet læns blev Lækagen tætnet, saaledes at Skibet kunde bringes til Nykjøbing (M.) for at underkastes Reparation paa Bedding.

Angaaende **Aarsagen** til Grundstødningen bemærker Søretten: «At medens ingen af de Omstændigheder, som nævnes i § 9 af Loven af 12. April 1892 om Oprettelsen af Søretter, kunne siges at have været medvirkende ved den passerede Grundstødning, mener Retten derimod, at Aarsagen maa søges i den haarde Strøm, der forhindrede Lodsernes Ombordstigning i rette Tid; en Strøm der mulig, selv om Lodserne havde været ombord strax inden for Revlen, alligevel vilde have forhindret dem i at føre Skibet igennem uden at tørne paa Lægrunden, hvor den stive Kuling og haarde Strøm (6 à 7 Mil) faldt tværs i det meget snævre Farvand.»

Nr. 187. „Læsø“ af Læsø, S. S., 65 Tons Brutto, Kapt. C. Heintzelmann.
Søforklaring i Byrum d. ³¹/₃ 97.

D. ²⁹/₃ 97 Kl. 2¹/₄ EM. under stiv SV.lig Kuling med høj Sø saas i *L.* — fra Frederikshavn til Læsø i Postfart — om B. B. en Sydgaende Damper, som senere viste sig at være «Tana» af Leith, 1169 Tons Brutto, Kapt. F. Quicke. I denne blev Kursen tilsyneladende holdt uforandret, skøndt den havde *L.* paa sin Styrbords Side. I *L.* holdtes Kursen ligeledes støt; men da en Kollision forekom Kapt. H. umiddelbart forestaaende, blev *L.*'s Maskine kastet «Fuld Kraft bak»; desuagtet tørnede kort efter *L.*'s Stævn mod *T.*'s St. B.'s Laaring, hvorved *L.*'s Forskib tog Skade over Vandlinien, medens *T.* tilsyneladende forblev ubeskadiget. Signalering ved Damppipen undlodtes af begge Skibe.

Søretten udtalte som sit Skøn efter det Oplyste: «At Sammenstødet er foranlediget ved, af der fra *T.*'s Side ikke er manøvreret i Overensstemmelse med Søvejs-Reglernes Forskrifters» (jfr. Art. 19).

Nr. 188. „M. Christiansen“ af Rønne, Barkskib, 353 Tons Brutto, Kapt. H. C. Bager.
«Maritime Deposition» dat. Blyth d. ²²/₅ 97.

D. ²¹/₅ 97 om Aftenen omtr. 18 Kml. fra Blyth blev *M. C.* — fra Little Hampton til Blyth i Ballast — taget paa Slæb af Bugserdamperen «Skylark» af North Shields. Strax efter blev Vejret taaget; men Bugseringen fortsatte til d. 22 Kl. 1 FM., da Skibet, omtr. 1 Kml. Nord for Blyth, grundstødte og huggede haardt. Efter at ca. 10 Tons Ballast var kastet over Bord, lykkedes det *S.* Kl. 3 EM. ved Højvande at bringe Skibet flot og ind til Blyth, hvor det kom i Dok paa Grund af Lækage.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr i Forbindelse med, at Bugserbaaden havde undladt at bruge Loddet.

Nr. 193. „Magrethe“ af Ærøskjøbing, Skonnert, 40 Tons Brutto, Kapt. M. H. Christensen.
Indb. fra Kjøbenhavns Overtoldinspektorat dat. d. ¹⁹/₁ 97.

D. ¹¹/₁ 97 Kl. 11 FM. under haard Ø.lig Storm grundstødte *M.* — fra Nivaa til Kjøbenhavn med Mursten — ud for Slettens Havn. Besætningen (3 Md.) bjærgedes i Land af en Fiskerbaad. D. ¹³/₁, efter at en Del af Ladningen var losset i Lægter, indbjærgedes *M.* af Fiskere fra Sletten i Havnen.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Paalands-Storm og lav Vandstand.

Nr. 194. „Maja“ af Ærøskjøbing, Skonnert, 113 Tons Brutto, Kapt. R. C. Dreiøe.
Søforklaring i Stettin d. ¹⁴/₆ 97.

D. ¹¹/₅ 97 i Kanalen, da *M.* — fra Nantes til Stettin med Skifer — under NØ.lig Storm og høj Sø havde arbejdet sig læk og stadig overskylledes af Søen, besluttedes det efter afholdt Skibsraad at kaste over Bord af Ladningen for at lette Skibet. D. 12. bedagedes Vejret og, da Lækagen ikke tiltog, kunde Skibet senere holdes læns som sædvanlig.

Aarsagen til Havariet fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 195. „Maja“ af Ærøskjøbing, Skonnert, 113 Tons Brutto, Kapt. R. C. Dreiøe.
«Maritime Deposition» dat. Dysart d. ¹⁸/₉ 97.

D. ¹⁵/₉ 97 Kl. 1¹/₄ FM. under tæt Taage og flov V.lig Brise, da *M.* — fra Fort William til West Wemyss i Ballast — var mellem Buchaness og Aberdeen, saas pludselig en Damp-Trawler tæt forude om B. B. Umiddelbart derefter kolliderede Skibene, hvorved *M.*'s Klyverbom knækkedes og det Opstaaende paa B. B.'s Side beskadigedes. En ¹/₂ Time efter kom Damperen, hvis Navn ikke erfarede, i Sigte igen og tilbød Hjælp; men da dette ikke behøvedes, skiltes Skibene. *M.*'s Skade androg ca. 180 Kr.

Aarsagen til Kollisionen angives at skyldes Taage, samt at Trawleren gik med for stor Fart.

Nr. 197. „Maren“ af Ommel, Galease, 82 Tons Brutto, Kapt. R. S. Christensen.
Søforhør i Nakskov d. 18., 20. og 21. Decbr. 1897, samt 7. Jan. 1898.

D. ¹³/₁₂ 97 Kl. 3 EM., da *M.* — fra Königsberg til Nakskov med Rug — fik «Albuen» i Sigte, hejstes Signal for Lods; men nogen saadan kom dog, formentlig paa Grund af Mørket, ikke om Bord. Med Loddet gaaende og Albuen-Fyr i Sigte rundedes om Alba-Triller, styrende efter Albu-Rende; men omtr. Kl. 6 EM. grundstødte *M.* D. 14. om Morgenen blev Skibet bragt flot af Svitzer's «B. E.» for en Bjærgeløn af 1500 Kr. og indbugseredes s. D. til Nakskov, uden tilsyneladende at have taget Skade.

Da det af de afgivne Vidneforklaringer fremgik, at Kapt. C. havde været beruset, forinden Grundstødningen fandt Sted, indstilledes han af Søretten til i Mindelighed at erlægge en Bøde af 100 Kr. og som Motivering heraf udtaler Retten, at den: «maa nemlig vel formene, at Skibsfører R. S. C. har gjort sig skyldig i grov Pligtforsømmelse ved under Indsejlingen af Fjorden at have været beruset; men ligesom Graden af hans Beruselse ikke tilstrækkelig afgørende har kunnet oplyses gennem de afholdte Forhør, saaledes turde det navnlig efter de oplyste Omstændigheder anses for tvivlsomt, hvorvidt Grundstødningen skyldes Førerens Drukkenskab, eller om denne, der foregik paa et Sted, vilde være undgaaet, selv om Føreren havde været fuldkommen ædru.»

Nr. 204. „Marie“ af Kjøge, Skonnert, 71 Tons Brutto, Kapt. J. P. C. Sørensen.
Søforhør i Helsingør d. ²³/₁₁ 97.

D. ¹⁷/₁₁ 97 Kl. 11¹/₄ EM., da *M.* — fra Kjøge til Helsingør med Salt — under frisk SSØ. Kuling var for Nord-gaaende i Drogden, saas pludselig klos under læ Bov en Ankerligger, uden at der paa denne var noget Lys synligt. Roret lagdes haardt St.B.; men Kollisionen skete strax efter med Ankerliggeren, som viste sig at være Brig «Delling» af Kalmar, 251 Tons Brutto, Kapt. P. A. Anderson. Kort efter svajede Skibene klar af hinanden og *M.* blev, saa snart Ankergrejerne knude benyttes, opankret. Ved Kollisionen mistede *M.* Forrejsningen og fik en Del af det Opstaaende beskadiget; medens i *D.* Fokkeraaen knækkedes og forskellig Havari skete paa Rejsningen.

Aarsagen til Kollisionen man efter det Oplyste antages at skyldes, at den svenske Brig ikke viste det ved Søvejs-Reglernes Art. 11 foreskrevne hvid Lys i Ankerlanteren.

Nr. 205. „Marie“ af Dragør, Galease, 46 Tons Brutto, Kapt. S. P. Pouls.
Søforhør i Kjøbenhavn d. ⁸/₉ 97.

D. ³/₉ 97 Kl. 9¹/₂ FM. under haard Kuling af SV. med Byger huggede *M.* — fra Frihavnen til Stolpemünde med Majs — paa Kalk-Grunden (Stevns) og blev læk. Da Skibet ikke kunde holdes paa Pumpen, landsattes det under Stevns omtr. 1 Time efter; men bragtes s. D. flot af Svitzer's «B. E.» og derefter til Kjøbenhavn.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men ifølge det Oplyste synes den at skyldes lav Vandstand i Forbindelse med, at Føreren af Hensyn til den haarde modgaaende Strøm søgte inden om det paa Kalk-Grunden udlagte Sømærke, uagtet der inden for samme ikkun ved daglig Vande er 8 à 9 Fod, medens *M.*'s Dybgaaende var 7 Fod.

Nr. 206. „Marie“ af Aalborg, Galease, 20 Tons Brutto, Fører K. M. Poulsen.
Søforklaring i Nykjøbing p. M. d. ¹⁰/₄ 97.

D. ³⁰/₃ 97 om Morgenens, da *M.* — fra Aalborg til Vildsund med Majs — under haard NV.lig Storm laa til Ankers med begge Kættinger paa Tamp ud for Hauerslev, gik Skibet i Drift og grundstødte paa «Fæggerøn». Da der var Fare for, at *M.*, som blev læk, skulde skilles ad ved at hugge i Grunden, gik Besætningen (2 Md.) i Baaden og søgte Ly paa Fæggerøn, hvorfra den efter henved 12 Timers Ophold bjærgedes af Fiskere fra Land Ladningen blev bjærget i havareret Tilstand; ligeledes blev Fartøjet, der var uassureret, senere bjærget.

Sørettens Medlemmer bekræfte Rigtigheden af, at der d. 30. Marts 1897 i nævnte Farvande herskede en orkanagtig Storm af VNV.

Nr. 207. „Marie“ af Aarhus, Jagt, 17 Tons Brutto, Fører J. C. Johnsen.
Søforhør i Mariager d. ¹⁶/₁₂ 97.

D. ⁸/₁₂ 97 Kl. 1 FM. under SØ.lig Storm med Regntykning grundstødte *M.* — fra Aarhus til Sæby med Byg — paa Sødring Forstrand (Boels Rev) og blev kort efter læk. Besætningen (2 Md.) bjærgede sig med Skibsjollen i Land. En Del af Ladningen indbjærgedes og Jagten, der var uassureret, blev senere bragt flot.

Aarsagen til Grundstødningen maa ifølge det Oplyste formentlig skyldes stormfuldt Vejr og Skade paa Roret.

Nr. 208. „Marie“ af Svendborg, 3mastet Skonnert, 167 Tons Brutto, Kapt. C. Petersen.
«Maritime Deposition» dat. Inverness d. ¹⁶/₂ 97.

D. ¹⁶/₂ 97, da *M.* — fra Inverness til Invergordon med Havre — med Lods om Bord var for Indgaaende til Invergordon Havn, tog haard udgaaende Strøm Styret fra Skibet, hvorved dette tørnede mod Pieren og led betydelig Skade paa Stævn og Forrejsning. Havariet ansloges til 2000 Kr.

Aarsagen til Kollisionen var haard Strøm.

Nr. 214. „Marstrand“ af Kjøbenhavn, S. S., 344 Tons Brutto, Kapt. C. A. Lund.
Søforhør i Helsingør d. ¹¹/₂ 97.

D. ⁸/₂ 97 for Indgaaende til Helsingør som Nødhavn under vanskelige Isforhold gik *M.* — fra Libau til Kolding med Oliekager — med fuld Kraft, for at forcere Isen, indtil ud for Molehovedet, hvor Maskinen stoppedes. For at dreje op i Havnen lagdes Roret B. B. og da Skibet nægtede at styre i Isen, kastedes Maskinen «Fuld Kraft bak»; men inden Farten standsedes kolliderede *M.*, der ikke havde taget Lods, med den ved Bolværket fortøjede Skruedamper «Chr. Broberg» af Kjøbenhavn, der led betydelig Skade, medens *M.* forblev ubeskadiget.

Om **Aarsagen** til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men efter det Oplyste synes den nærmest at skyldes Vanskeligheden ved at manøvrere under de daværende Isforhold.

Nr. 219. „Mereur“ af Svendborg, Skonnert, 178 Tons Brutto, Kapt. P. Rasmussen.
«Maritime Deposition» dat. Grangemouth d. ²²/₄ 97.

D. ²⁶/₃ 97 Kl. 2 FM. i Kanalen under Taage med V.lig Kuling, da *M.* — fra Methil til Cherbourg med Kul — laa bidevind med Vinden St. B. ind, med klart brændende Sidelys og stadig afgivende Signaler med Taagehornet, saas pludselig et Barkskib over den anden Bov klos i Læ. *M.*, der holdt sin Kurs, ramtes kort efter paa B. B.'s Laaring af Barken og fik en Del oven Bords Skade; men Barken fortsatte sin Rejse uden at erkyndige sig om, hvorvidt *M.* behøvede Hjælp (jfr. Sølovens § 223). Skaden paa *M.* ansloges til ca. 900 Kr.

Aarsagen til Kollisionen maa formentlig skyldes Taage i Forbindelse med, at det ubekendte Skib, hvis Pligt det var at vige af Vejen, ikke i Tide lagde Roret op (jfr. Søvejs-Reglernes Art. 17, b.).

Nr. 220. „Minsk“ af Aalborg, S. S., 699 Tons Brutto, Kapt. W. Jørgensen.«Maritime Deposition» dat. Manchester d. $\frac{23}{8}$ 97.

D. $\frac{23}{8}$ 97, da *M.* laa forføjet i Eastham Sluse (Manchester-Kanalen) paa Siden af norsk Damper «Ragni», blev ifølge Slusemesterens Ordre *M.*'s Fortøjninger kastede los og Maskinen sat paa «Langsomt frem» for at gaa ud af Slusen. Samtidigt hermed lod Føreren af *R.* ogsaa dette Skib gaa ud for «Fuld Kraft frem», trods Slusemesterens Ordre om at afvente *M.*'s Udpassage, og uagtet han af Lodsens gjordes ansvarlig for eventuel Kollision. Strax efter blev *M.* af *R.*'s Skruevand ført ned mod norsk Barkskip «Anna», som var forføjet paa St. B.'s Side af Kanalen. Maskinen sattes først paa «Fuld Kraft frem», samtidig med at Roret lagdes haardt St. B.; men, da Kollisionen blev uundgaaelig, kastedes Maskinen «Fuld Kraft bak» og strax efter rantes Barkskipet paa B. B.'s Laaring og bibragtes en Del oven Bords Skade, hvorimod *M.* kun fik ringe Skade.

Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 221. „Morsø“ af Kjøbenhavn, S. S., 677 Tons Brutto, Kapt. A. E. Lind.Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{2}{3}$ 97.

D. $\frac{21}{1}$ 97 Kl. $7\frac{1}{2}$ EM. under Snebyger passerede *M.* — fra Kjøbenhavn til Hamburg via «K. W.» Kanalen med Stykgods — Nordre Røse Fyr i $\frac{1}{2}$ Kvartmils Afstand. Kursen forandredes til SV. $\frac{1}{4}$ S. for at holde Fyret i misv. Nord; men 8m senere grundstødte *M.* paa «Maglebylille Hage» og blev læk. Da Vandet, trods Pumpning, steg saa meget i Maskinrummet, at Fyrene slukkedes, blev Bjærgnings-Hjælp tilkaldt; men først d. $\frac{26}{1}$ Kl. 2 EM. lykkedes det Svitzer's «B. E.» at bringe *M.* flot. Paa Grund af Isdrift maatte *M.* søge Sundet ud; Dagen efter naaede dog *M.* tilbage til Kjøbenhavn og blev taget paa Bedding for Reparation.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse. Efter det Oplyste synes den dog at skyldes, at *M.* — under de vanskelige Vejrforhold, hvor Drogdens Fyrskib kun saas et Øjeblik — under Drejning Vest over for at bringe Nordre Røse Fyr i misvisende Nord kom lidt for vestlig i Farvandet og derved paa Grund.

Nr. 222. „Nautik“ af Esbjerg, S. S., 1081 Tons Brutto, Kapt. P. N. Meinertz.Søforhør i Kallundborg d. $\frac{18}{8}$ 97.

D. $\frac{12}{7}$ 97 Kl. 9 EM., da *N.* — fra Riga til Preston med Korn — med Lods om Bord og ringe Fart var for Udgaende fra Riga, faldt Matros Mikkel Hansen af Manø, som var i Færd med at flytte Skibsjollen fra B.B.'s til St. B.'s Side, hvor den skulde hejses op, over Bord fra Jollen, idet denne kændrede. Maskinen stoppedes strax og 2 Mand sprang i Lodsens Jolle, som slæbte agterude; men den Overbordfaldne, som ikke kunde svømme, saas kun et Øjeblik og forsvandt saa fuldstændig. Efter omtrent 20 Minutters forgæves Eftersøgning, hvori en Baad fra en Ankerligger deltog, fortsattes Rejsen.

Aarsagen til Ulykken fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 223. „Niels Juel“ af Faaborg, Skonnerbrig, 156 Tons Brutto, Kapt. H. J. Rasmussen.Indb. fra Læsø Toldkammer dat. d. $\frac{14}{3}$ 97.

D. $\frac{13}{3}$ 97 grundstødte *N. J.* — fra Odense til Leith i Ballast — ved «Nordre Rønner»; men bragtes samme Dag flot i ubeskadiget Tilstand af Svitzer's «B. E.» og ind til Frederikshavn.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives Tykning.

Nr. 224. „Nishnij Novgorod“ af Kjøbenhavn, S. S., 1039 Tons Brutto, Kapt. J. C. Harder.Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{1}{3}$ 97.

D. $\frac{8}{2}$ 97 Kl. 8 FM., da *N. N.* — bestemt til Antwerpen med Korn — laa under Indladning i Libau, paa-sejledes Skibet af Bugserdamper «Vorwärts» af Libau, som var i Arbejde med at sønderbryde Isen i Havnen. *N. N.* fik et Par Plader beskadigede og flere Spanter brækkedes. Indladningen stoppedes og ved Læmpning af Lasten bragtes det beskadigede Sted over Vandet. Reparationen af Beskadigelserne foretoges i Løbet af en Uge.

Skylden for Kollisionen kom under de foreliggende Omstændigheder alene til at paahvile nævnte Isbryder.

Nr. 226. „Nora“ af Frederikshavn, Fiskekutter, 29 Tons Brutto, Fører J. M. Jensen (Røntved).Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{9}{11}$ 97.

Natten til d. $\frac{6}{11}$ 97 under rolige Vejrforhold, da *N.* — fra Nordsøen til Frederikshavn med Fisk — var omtrent $\frac{1}{2}$ Mil N. for Skagen, faldt Fisker Jens Lauritz Jensen (Kjøbsted) af Skagen over Bord og druknede. Den anden Mand paa Vagten, som var til Rors, hørte pludselig Raab om Hjælp fra den Overbordfaldne, som saas i Vandet agter ude. Roret lagdes i Læ; den øvrige Besætning kaldtes op og 3 Mand sprang i Jollen; men den Overbordfaldne saas ikke mere. Redningsbøjen blev ikke udkastet, da den ikke havdes klar paa Dækket, og Forsøg paa at kaste Aarer ud mislykkedes, da disse vare surrede sammen.

Aarsagen til Ulykken synes efter det Oplyste at maatte skyldes, at den Forulykkede er gledet ud paa det vaade Dæk og faldet ud over den kun henved 2 Fod høje Lønning forude paa Skibet.

Et af de søkyndige Medlemmer af Retten ses at have udtalt: «At det var utilbørligt at have Redningsbøjen hængende paa et utilgængeligt Sted».

Nr. 227. „Nordboen“ af Kjøbenhavn, S. S., 2417 Tons Brutto, Kapt. H. P. Olsen.Søforklaring for Amtsretten i Stettin dat. d. $21/5$ 97.

D. $13/5$ 97 Kl. $11\frac{1}{4}$ FM., da *N.* — fra Baltimore til Stettin med Majs — med Lods om Bord og med Assistance af en Bugserdamper befandt sig paa Oder-Floden mellem Swinemünde og Stettin, mistede *N.* Styringen og kom derved paa Grund; men bragtes dog kort efter flot ved Hjælp af Bugserdamperen, hvorpaa Rejsen fortsattes.

Nr. 230. „Nordvest“ af Kjøbenhavn, S. S., 1765 Tons Brutto, Kapt. J. C. Hansen.Søretsdom afsagt af «London Admiralty Court» d. $10/11$ 97.

D. $4/10$ 97 Kl. 3 EM. havde *N.* — fra Skellefteå til Marseille med Trælast — paa Grund af, at Skrueaxlen var brækket, hejst Nødsignalet N C tilligemed 2 sorte Kugler som Signal for, at Skibet ikke var under Kommando (se Søvejs-Regl. Art. 31 og 4a). *N.* befandt sig da i Kanalen ca. 70 Kml. Syd for Plymouth. Vinden var N.lig med svær NV. Dønning. Efter at disse Signaler vare blevne iagttagne af S. S. «Morna» af Leith, 1533 Tons Brutto, Kapt. W. Dawson — fra Bo'ness til Gibraltar med Kul — blev Aftale truffen om, at *M.* skulde tage *N.* paa Slæb ind til Plymouth. Med Baad fra *N.* bragtes en Slæbetrosse om Bord i *M.* og fra *M.* en Staaltrøse om Bord i *N.* Efter en besværlig Bugsering og efter at have faaet Lods om Bord ud for «Eddystone», bragtes *N.* d. $5/10$ Kl. $7\frac{1}{2}$ EM. i Sikkerhed til Ankers i Plymouth Havn. *N.*'s Værdi ansloges til ca. 200000 Kr.; Ladningen til 90000 Kr. og Fragten til 13000 Kr., altsaa i Alt til ca. 303000 Kr. *M.*'s Værdi med Ladning og Fragt udgjorde ca. 360000 Kr.

Dommeren bemærkede bl. A.: «At skøndt der ikke var nogen Fare var det dog muligt, at *N.* kunde drive ind paa den franske Kyst, samt at, hvis daarligt Vejr indtraf, kunde den mindre Lækage, som havde vist sig i Tunnellen, blive uheldig nok for *N.*». Da Bugseringen havde strakt sig over 70 Kml. og havde medtaget en hel Dag, samt foraarsaget *N.* forskellig Skade til Beløb ca. 600 Kr., blev Bjærgelønnen ansat til ca. 13000 Kr., eller henved 5 pCt. af Værdien.

Nr. 234. „Olaf“ af Kjøbenhavn, S. S., 1890 Tons Brutto, Kapt. C. A. Jørgensen.Indb. fra Konsulatet i Reval dat. d. $18/11$ 97.

D. $16/11$ 97 Kl. 8 FM., da *O.* laa til Ankers paa Narva's Red for henholdsvis 100 og 90 Favne Kætting, blæste det op til en SV. Storm med Sne og Regnbyger med tiltagende Sø. Dampen sattes op; men netop som Alt var klar til Letning, knækkedes Spillet og B. B.'s Kætting slækkedes derved ud til Tamp og sprængtes. St. B.'s Kætting blev stukket ud med Bøje paa, og med Maskinen paa «Fund Kraft», lykkedes det at avancere lidt op mod den høje Sø og at klare Landet. D. $17/11$ besluttedes det, efter afholdt Skibsraad i Henhold til Sølovens § 195, at søge Reval, hvortil *O.* ankom d. 18. Kl. 1 EM.

Aarsagen til Havariet fremgaar af det Ovenanførte.**Nr. 239. „Otto“** af Rudkjøbing, Skonnert, 123 Tons Brutto, Kapt. H. J. Baagøe.Søforklaring i Præstø d. $1/12$ 97.

D. $25/11$ 97 med Faxelods om Bord under Letning i Løbet ind til Præstø grundstødte *O.* — fra South Alloa til Præstø med Kul — ved «Pullers» Vager. Sejlene bjærgedes og et Anker udførtes; men *O.* kunde ikke ved egen Hjælp bringes flot. Akkord afsluttedes med en Baadfører fra Præstø om for 800 Kr. at bringe *O.* af Grunden og ind til Præstø. D. $29/11$, efter at ca. 500 Tdr. Kul var losset i Lægtene lykkedes det at bringe Skonnerten flot i ubeskadiget Stand, hvorpaa den indslæbtes til Præstø Havn.

Aarsagen til Grundstødningen synes efter det Oplyste nærmest at skyldes Farvandets Vanskelighed i Forbindelse med, at Trossen paa et Varpanker, der skulde tjene til at svinge *O.* ret for Løbet, under Manøvren maatte kastes los, hvorved Skibet tog Grunden.

Nr. 240. „Patria“ af Kjøbenhavn, S. S., 1882 Tons Brutto, Kapt. C. Andersen.Søforklaring for Amtsretten i Stettin d. $16/3$ 97.

D. $14/2$ 97 Kl. 3 EM., da *P.* — fra Philadelphia til Stettin med Majs — var i Atlanterhavet, opdagedes en Lækage i Stævnen. Skaden repareredes saa vidt muligt og under hele Rejsen blev Fortanken, som trak ca. 8" Vand i Vagten(?) stadig holdt læns. D. 17., 19. og 26. Februar under haardt Vejr tog *P.* flere Søer over og fik forskellige mindre Havarier. D. $9/3$ ankom *P.* til Stettin.

Aarsagen til havariet fremgaar af det Ovenanførte.**Nr. 244. „Pilen“** af Kjøbenhavn, Jagt (Stenfiskerfartøj), 16 Tons Brutto, Fører L. P. Christiansen af Espegerde.

Indb. til Marineministeriet fra Lodsinspektøren i Helsingør dat. d. 30. Marts 1897.

D. $29/3$ 97 Kl. 10 FM. under stærk VSV. Storm, da *P.* — fra Issefjord til Kjøbenhavn med Søsten — var ankrud op Nord for Kronborg, forsøgtes det at sætte Sejl for at klare Landet og Nødflag hejstes; men inden en Bugserdamper naaede ud til *P.* saas den at kæntré og synke paa Sydenden af Grunden «Disken». Jagtens Fører og hans Medhjælper formodes omkomne. Fartøjet blev senere optaget og istandsat.

Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.

Nr. 246. „Pride of Essex“ af Thorshavn, 2mastet Fiske-Slup, 74 Tons Brutto, Kapt. N. Andreasen.Søforhør i Thorshavn d. $21/4$ 97.

D. $3/4$ 97 Kl. 2 FM., da Sluppen — fra Thorshavn til Grimsby med Fisk — under Krydsning var ud for Aberdeen, saas Toplyset fra en Dampner noget i Læ. Sluppen luffedes omtrent en Streg op; men kort efter rantes den af Damperen, fik en Del Skade paa det Opstaaende og blev lidt læk. Skøndt præjet fortsatte Damperen, der formodes at være en engelsk Damp-Trawler, sin Kurs uden at opgive Navn m. v. (jfr. Sølovens § 223). Skaden androg ca. 200 Kr.

Aarsagen til Kollisionen maa formentlig skyldes Damperen, der ifølge Søvejs-Reglernes Art. 20 burde have været af Vejen.

Nr. 247. „Pride of Essex“ af Thorshavn, 2mastet Fiske-Slup, 74 Tons Brutto, Kapt. N. Andreasen.Søforhør i Thorshavn d. $18/9$ 97.

D. $16/4$ 97 Kl. 1 FM., da Sluppen var omtrent midtvejs mellem Island og Færøerne og under haard V.lig Kuling med høj Sø løb med ca. 8 Mils Fart for fulde Sejl, toges en svær Braadsø over, hvorved Fisker Magnus Simonsen af Sand skylledes over Bord og druknede. Roret lagdes op og Sluppen drejedes til Vinden med bak Fok omtr. op mod Ulykkesstedet; men den Overbordfaldne, der ikke kunde svømme, hverken saas eller hørtes mere. Da Baaden var bleven beskadiget af Braadsøen, kunde den ikke udsættes i den høje Sø, hvorfor Rejsen fortsattes efter et Par Timers Ophold.

Nr. 248. „Prince of Wales“ af Thorshavn, 2mast. Fiske-Slup, 47 Tons Brutto, Kapt. D. Davidsen.Søforklaring i Thorshavn d. $17/4$ og $20/4$ 97.

D. $11/4$ 97 Kl. 12 MD., da Sluppen — paa Fiskeri under Island — laa underdrejet for klosrebede Sejl, opdagedes Ild i Proviantrummet, der stødte op til et særskilt Rum af Kahytten, hvori en Kakkellovn var anbragt. Alle Mand kaldtes op og i Løbet af omtr. 1 Time lykkedes det at slukke Ilden uden at denne havde foraarsaget synderlig Skade.

Om **Aarsagen** til Ildsvaaden udtalte Søretten som sit Skøn: «At den maa antages at være opstaaet gennem en Revne i Murværket, som omgav Kakkellovnen, hvilket ved Skibets Bevægelser i Søen let vil kunne slaa Revner.

Endvidere udtalte Søretten: «At det maa anses for uforsvarligt at benytte Lys uden Lygte til at gaa omkring med i Skibet, særlig i Proviantrum og Last».

Nr. 249. „Professor“ af Nordby p. F., Barkskib, 544 Tons Brutto, Kapt. H. M. Beck.Søforhør i Nordby d. $24/6$ 98.

D. $7/10$ 97 under stærk tiltagende Kuling og høj Sø, da *P.* — fra Delagoa Bay til Nakety (Caledonia) i Ballast — befandt sig i det indiske Ocean, faldt Ungmand Henrik Henriksen over Bord og druknede. H. H., der var i Færd med at beslaa Jageren, saas et Øjeblik i Skibets Kølvand; men forsvandt strax efter. Ethvert Redningsforsøg var umuligt, da Skibet ikke kunde stavgende paa Grund af den høje Sø og da Kovending ikke vilde være til nogen Nytte, idet saadan Manøvre vilde bringe Skibet bort fra Ulykkesstedet.

Nr. 250. „Prøven“ af Kjøbenhavn, S. S., 101 Tons Brutto, Kapt. H. With.Søforklaring i Stubbekjøbing d. $9/7$ 97.

D. $6/7$ 97 Kl. $3\frac{1}{2}$ EM. under S.lig Bygevejr med krap Sø, da *P.* — fra Faxe til Wismar med Kalksten — havde passeret Møens Fyr, fandtes 13" Vand ved Pumperne. Disse sattes strax i Gang og Kursen forandredes efter Hesnæs Havn. Kl. 5 EM. ankredes der ud for; men efter afholdt Skibsraad besluttedes det at søge Stubbekjøbing som Nødhavn. Kursen sattes efter Grønsund, Lods tilkaldtes og samme Dags Aften indkom *P.* til Stubbekjøbing.

Om **Aarsagen** til Lækagen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men efter det Oplyste maa den antages at være opstaaet ved, at Skibet, der er bygget Aar 1863 af Træ, har arbejdet sig læk ud for Møen.

Nr. 256. „Rønne“ af Rønne, S. S., 342 Tons Brutto, Kapt. C. Hintze.Søforklaring i Florø d. $22/10$ 97.Søforhør i Aalborg d. $5/1$ 98.

D. $19/10$ 97 Kl. $5\frac{1}{2}$ FM. med Lods om Bord, under Regntykning, grundstødte *R.* — fra Bodø til Stettin med Sild — ved Florø, Nord for Bergen. Maskinen stoppedes strax og *R.* kom da flot; men da Vandet strømmede ind i Kul-kasserne om B. B. og Skibet fik stærk Slagside, sattes Kursen ind mod Land, medens Baadene klargjordes og 20m senere landsattes *R.*, der imidlertid var løbet fuld af Vand, paa en Grund med 12 til 16 Fod Vand. Først d. $24/10$ lykkedes det en Bjærgningsdampner at bringe *R.* flot og ind til Bergen for Reparation.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men efter det Oplyste synes Skylden for denne ikke at kunne tillægges nogen af *R.*'s Besætning.

Anm. For Undladelse af Anmeldelse i første danske Havn ikendte Søretten Kapt. H. en Bøde paa 10 Kr. (jfr. Sørretsloven af 12. April 1892 § 9, sidste Stykke).

Nr. 262. „Sjælland“ af Kjøbenhavn, S. S., 1414 Tons Brutto, Kapt. J. A. Sønnichsen.Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{3}{12}$ 97.

D. $\frac{22}{11}$ 97 under haard Kuling og høj Sø, da *S.* — fra Reval til London med Korn — var i Kattegat, forskød Lasten sig, saa at det blev nødvendigt at returnere til Helsingørs Red, hvor der antoges Mandskab til Lempning af Lasten. D. $\frac{24}{11}$, efter at have indtaget Kul, fortsattes Rejsen, D. $\frac{25}{11}$ i Skagerak under VSV. Storm arbejdede Skibet haardt og B. B.'s Barduner slingredes los fra Skorstenen, hvorved denne beskadigedes. D. $\frac{29}{11}$ i Nordsøen under orkanagtig V.lig Storm maatte Maskinen stoppes, da det ikke var muligt at faa Kul ud af Bunkerne, i hvilke der var indtrængt meget Vand. D. $\frac{30}{11}$ om Morgenen maatte Mesanmasten kappes for at hjælpe paa Styringen og rette paa Slagsiden, der stadig forøgedes. Senere s. D., da Vejret havde bedaget sig noget, modtoges Hjælp fra et belgisk Fiskerfartøj til Lempning af Lasten og til at øse Vand fra Bunkerne. Kl. 1 EM. havdes Damp oppe og Kurs sattes efter Rotterdam som Nødhavn. Kl. 9 EM. vare Kullene opbrugte. *S.* maatte derfor gaa til Ankers; men i den høje Sø sprængtes Kættingen og St. B.'s Anker mistedes. D. $\frac{1}{12}$ om Morgenen, da Scheveningen Fyr havdes i ØSØ., ankredes atter op og Raket-Nødsignaler opsendtes. Om EM. kom Slæbedamperen «Wodan» langs Siden og Kontrakt afsluttedes om Indbringning af *S.* til Rotterdam.

Aarsagen til Søskaderne fremgaar af det Ovenanførte.**Nr. 264. „Skodsborg“** af Kjøbenhavn, S. S., 1903 Tons Brutto, Kapt. K. Schmidt.Søforhør i Helsingør d. $\frac{9}{1}$ 97.

D. $\frac{5}{1}$ 97 Kl. $9\frac{1}{2}$ EM. under frisk SSØ.lig Kuling med Lods om Bord passeredes Nordre Røse Fyr af *S.* — fra Kjøbenhavn til Memel i Ballast — og kort efter præjedes en Lodsbaad, som laa paa Siden af en Ankerligger, om at tage Lodsens fra Borde. Under Manøvrering for at afvente Lodsbaaden, maa *S.* være kommet for vestlig i Farvandet; thi medens Lodsens var i Færd med at forlade Skibet og dette blev manøvreret efter den af Lodsens given Anvisning, nemlig ved for St. B.'s Ror at gaa frem med Maskinen indtil Drogdens Fyrskib stævnedes, grundstødte *S.* paa «Ravnegrunden» N. for Dragør. Maskinen kastedes «Fuld Kraft bak»; men Skibet kunde ikke bringes flot ved egen Hjælp og, da Kulingen tiltog, besluttedes det den følgende Dag at antage Svitzer's «B. E.». D. $\frac{6}{1}$ Kl. $11\frac{1}{2}$ FM. bragtes *S.* atter flot og, da det ved Dykkerundersøgelse viste sig, at Bunden var beskadiget, afgik Skibet til Helsingør for Reparation.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men ifølge de afgivne Vidneforklaringer synes den nærmest at skyldes, dels den Omstændighed, at Lodsens gik fra Borde paa et Tidspunkt, hvor Lodsningen ikke var fuldbragt og dels, at den fornødne Pejling af de i Sigte værende Fyr ikke blev taget.

Nr. 266. „Sophus Dannekjold Samsø“ af Korsør, Hjuldamp, 538 Tons Brutto, Kapt. E. v. Jessen.Søforhør i Korsør d. $\frac{28}{4}$ 97.

Natten mellem d. 24. og 25. Marts 1897 fandtes paa Agterdækket i *S. D. S.* — fra Kiel til Korsør i Post- og Passager-Fart — en Hat m. m. og da det ved Eftersøgning om Bord viste sig, at der savnedes en Passager, som det senere oplystes var Købmand Amandus Dethlefsen af Hamburg, formenes denne at være sprunget over Bord og druknet.

Søretten bemærkede efter at have gjort sig bekendt med det Fremlagte: «At der ikke fra Skibets Side fornuftigvis kunde være foretaget noget som helst Bjærgningsforsøg, da Personen først savnedes adskillig Tid efter at han var sprunget over Bord, og det var stormende Kuling, Mørke og høj Sø.

Nr. 269. „Storebelt“ af Nakskov, S. S., 599 Tons Brutto, Kapt. A. V. Güllich.Søforklaring i Aalborg d. $\frac{5}{3}$ 97.

D. $\frac{5}{2}$ 97 Kl. $5\frac{1}{2}$ FM. under tæt Taage, da *S.* — fra Esbjerg til Parkeston — gik med langsom Fart paa Loddet og Sirenen fra Cork Fyrskib ikke hørtes, gjordes klar til Ankring; men forinden Ankrer faldt, grundstødte Skibet ud for Woodbridgehaven. Forsøg paa at bringe *S.* flot ved Baking af Maskinen mislykkedes og, da Situationen forværrede sig, modtoges Hjælp af Mandskab fra Land. 3 Varpankre udførtes og Kl. $11\frac{1}{2}$ FM. kom Skibet flot uden tilsyneladende at have taget videre Skade. Bjærgnings-Omkostningerne udgjorde ca. 2700 Kr.

Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det Ovenanførte.**Nr. 274. „Svend“** af Kjøbenhavn, S. S., 1335 Tons Brutto, Kapt. A. S. Hveysel.Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{1}{2}$ 97.

D. $\frac{30}{1}$ 97 Kl. 6t 38m FM. under Snefygning passeredes Nordre Røse Fyr om B. B. af *S.* — fra Libau til Dundee med Hør og Hamp. Kursen sattes retv. N. t. Ø. indtil Kl. 6t 50m FM., da den forandrede til 1 Streg Ø.ligere, Maskinen sattes paa «Langsom frem» og Loddet holdtes gaaende i 6 à 8 Favne Vand. Kl. 7 sloges «Fuld Kraft bak» paa Maskin-telegraf og Skibet drejede rundt til det stævnede SSØ. 20m senere saas omtr. 1 Kabellængde om B. B. en Vagerstang, som antoges at være Vageren paa Middelgrundens Sydside, hvorfor Roret lagdes St. B. og Maskinen sattes først paa «Langsom frem» og derefter paa «Fuld Kraft frem», saaledes at Vageren passeredes Øst om i ca. 1 Kabellængdes Afstand. Tværs af Vageren loddedes 6 Fv. og strax efter 4 Fv., Maskinen stoppedes og kastedes «Fuld Kraft bak»; men i det samme grundstødte Skibet. Forsøg paa at bringe det flot ved at udføre Anker og ved Baking mislykkedes, hvorfor Tilbud fra Svitzer's «B. E.» modtoges. Efter at en Del af Ladningen var lossat i Lægter, bragtes *S.* flot Kl. 9 EM. og til Kjøbenhavn, hvorfra efter foretagen Besigtelse Rejsen fortsattes.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men ifølge de afgivne Vidneforklaringer maa den formentlig nærmest skyldes, at Kapt. H. under de vanskelige Is- og Vejrforhold antog den observerede Vagerstang for at være Sømærket paa Middelgrundens Sydende, medens den i Virkeligheden var Sømærket ved Kronborg-Vrag paa Østsiden af Hollænderdybet.

Nr. 275. „Swarland“ af Kjøbenhavn, S. S., 829 Tons Brutto, Kapt. H. O. Andresen.«Maritime Deposition» dat. Amble d. $18/_{12}$ 97.

D. $17/_{12}$ 97 Kl. 5 EM. med Lods om Bord, da S. — fra Newcastle til Amble i Ballast — med Top- og Side-Lys klart brændende, laa under Svajning i Newcastle, paasejledes S. af S. S. «Faraday» af Newcastle. Forinden Kollisionen bakkedes i S. samtidig med, at 3 korte Damppipe-Toner afgaves. S. tog en Del Skade paa det Opstaaende agter.

«Maritime Deposition» dat. Amble d. $18/_{12}$ 97.

Omr. 1 Time senere, da S. med Lods om Bord var for Udgaaende, mistedes Styringen og S. kolliderede derved med «Tyne Commissioners Hopper Nr. 6». Herved fik S. et Hul i Boven under Klydset.

Aarsagen til disse Kollisioner angives at være det stedfindende haarde Flod-Tidevande.**Nr. 276. „Sørensens Minde“** af Frederiksværk, Dæksbaad, 12 Tons Brutto, Fører J. Sørensen.Indb. fra Maribo Toldkammer dat. d. $20/_{11}$ 97.

D. $15/_{11}$ 97 Kl. 1 EM. under Snetykning med VNV. Vind og høj Sø grundstødte S. M. — fra Svendborg til Kjøbenhavn med Kartofler — paa Vejrø SV. Pynt ud for Indsejlingen til Bandholm, blev læk og sank. Besætningen (2 Md.) bjærgede sig i egen Baad i Land paa Vejrø. Fartøjet blev senere optaget og fører nu, efter Ombygning til Fiskekvasse, Navnet «Skalø» af Bandholm.

Nr. 282. „Thora“ af Stubbekjøbing, Jagt, 28 Tons Brutto, Kapt. P. N. Illum.Søforhør i Kjøbenhavn d. $6/_{4}$ 97.

D. $4/_{4}$ 97 Kl. $1\frac{1}{2}$ FM., da T. — fra Faaborg til Kjøbenhavn med Metal og Tovværk — var ud for Dragør, styrende Nord efter, saas en Dampers Toplys og røde Sidelys ret forude. Da denne styrede ret ned paa T., præjedes fra denne til Damperen samtidig med, at Advarsels-Signal afgaves med Taagehorn; men kort efter ramtes T. forude af Damperens Stævn og tog en Del Skade. Besætningen i T. sprang i Jollen; men da T. ikke sank, gik den atter om Bord uden at have faaet Forbindelse med Damperen, som, da Kommandoraabene afgaves i det engelske Sprog, maa antages at være af engelsk Nationalitet. Samme Dag blev T. ved Hjælp af Galease «Rovang» af Stege slæbt ind til Kjøbenhavn.

Om **Aarsagen** til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men efter det Oplyste har den ubekendte Damper i alt Fald overtraadt den internationale Søvejs-Regel om ikke at forlade det kolliderede Skib uden først at have meddelt Navn og Hjemstedshavn m. m. (jfr. f. Ex. «Merchant Shipping Act, 1894, Sect. 432» og Sølovens § 223).

Nr. 286. „Urda“ af Troense, Skonnert, 143 Tons Brutto, Kapt. M. Nielsen.Søforhør i Svendborg d. $20/_{11}$ 97.

D. $14/_{11}$ 97 Kl. $9\frac{1}{2}$ EM. under haard NV.lig Kuling, da U. — fra Dysart til Svendborg med Kul — var i Nord-søen, faldt Letmatros Johannes Petersen af Svendborg over Bord fra Overtopsejls-Raaen under Rebning og druknede. Skibet blev strax vendt; men i Mørket og den høje Sø saas Intet til den Overbordfaldne, hvorfor Rejsen, efter omtr. $\frac{1}{2}$ Times Ophold paa Ulykkesstedet, fortsattes.

Nr. 288. „Vallø“ af Kallundborg, Skonnert, 61 Tons Brutto, Kapt. J. S. Hansen.

Søforklaring paa Hevringholm Strand d. 26. og 29. Januar, samt 18. Februar 1897.

D. $22/_{1}$ 97 Kl. $2\frac{1}{2}$ EM. med ØNØ.lig Storm og Snetykning og efter et Par Dages haardt Vejr, under hvilket V. — fra Kjøbenhavn til Aalborg med Majs — var blevet helt overiset, besluttedes det efter afholdt Skibsraad, for om muligt at bjærge Skib og Ladning, at søge ind i Randers Fjord. Kursen sattes efter Udbyhøj og Kl. 5 EM. saas Landet i en Klaring; men strax efter grundstødte V. paa yderste Revle ud for Udbyhøj. Efterhaanden drev Skibet ind over Revlen og blev derefter staaende inden for denne. Besætningen (3 Md.) forblev om Bord; men 2 Dage efter var Farvandet belagt med Is, hvorved Forbindelse opnaaedes med Land. Ladningen udlossedes paa Strandingsstedet; men V. kom senere flot i ubeskadiget Stand.

Aarsagen til Strandingen fremgaar af det Ovenanførte.**Nr. 290. „Vendsyssel“** af Kjøbenhavn, S. S., 734 Tons Brutto, Kapt. H. P. Sørensen.Søforklaring for Amtsretten i Hamburg d. $18/_{2}$ 97.

D. $14/_{2}$ 97 omtr. Kl. 3 FM. med Lods om Bord opankredes V. — fra Hamburg til Danzig med Stykgods — paa Elben, dels for Taage dels for Drivis. Op ad Dagen fortsattes Rejsen indtil det opdagedes, at en Plade i Boven om St. B. var beskadiget og at der var 6 Fod Vand i Kabelrummet. Det forsøgtes at tætte Lækagen og at pumpe Rummet læns; men da Vandet stadig steg, besluttedes det at returnere til Hamburg. Ved Middagstid antoges en Slæbedamper til Hjælp, saavel til Pumpning som til Styring, da denne vanskeliggjordes ved, at Forskibet efterhaanden laa henvend 4 Fod dybere end Agterskibet. Kl. $1\frac{1}{2}$ EM. fortøjedes V. ved Værft i Hamburg og Losning paabegyndtes.

Aarsagen til Lækagen var Isdrift.**Nr. 292. „Vesuv“** af Kjøbenhavn, S. S., 912 Tons Brutto, Kapt. A. S. Norden.«Maritime Deposition» dat. Southampton d. $17/_{2}$ 97.

D. $17/_{2}$ 97 Kl. 6 FM., da V. — fra Kjøbenhavn til Middelhavet med Stykgods — under stærk Taage laa til Ankers ved Calshot Fyrskib med Lods om Bord og med klart brændende Ankerlys, samt stadig afgivende Taagesignaler, hørtes Damppipen fra en Damper, som viste sig at være S. S. «Columbia» af Southampton, 1145 Tons Brutto. Strax efter kolliderede C. med Bredsidens mod V.'s Stævn, som blev sønderbrudt og tillige fik Skibet et Hul i Boven over Vandgangen. C. stoppede op og tilbød Hjælp, som dog ikke modtoges og, da Taagen lettede, fortsatte V. sin Rejse til Southampton.

Aarsagen til Kollisionen var Taage.

Nr. 293. „Vigilant“ af Klaksvig, Dæksbaad, 19 Tons Brutto, Fører Johan Lyster.

Søforhør i Klaksvig d. $\frac{24}{4}$ 97.

D. $\frac{23}{4}$ 97 om EM. druknede Føreren af V. — fra Haldersvig til Klaksvig i Ballast — ved at falde over Bord fra Skibsjollen, som slæbtes i en Fangeline. Den Forulykkede var i Arbejde med at øse Jollen læns, da denne skar under og Kæntrede. Den i Dæksbaaden tilbageværende Mand løb den i Vinden og forsøgte at hale Jollen op; men dette mislykkedes og den Overbordfaldne saas ikke mere. Jollen blev senere funden med Bunden i Vejret.

Nr. 296. „Waterfox“ af Kjøbenhavn, Barkskib, 366 Tons Brutto, Kapt. M. Nissen.

«Maritime Deposition» dat. Liverpool d. $\frac{6}{5}$ 97.

D. $\frac{5}{5}$ 97 Kl. 0t 40m FM. under Bygevejr med Regn, da W. — fra Belize til Liverpool med Rødtræ — med Lods om Bord og med klart brændende Ankerlys laa til Ankers paa Mersey-Floden, blev Skibet paasejlet af S. S. «Gulf of Venice» af Greenock, 3022 Tons Brutto. W. ramtes om St. B. af Damperens B. B.'s Bov, mistede Klyverbommen og fik en Del Skade i Boven, samt paa Rejsningen. Ved Hjælp af en Bugserdamper bragtes Damperen klar af W., hvis Skade ansloges til omtr. 1800 Kr.

Som **Aarsag** til Kollisionen angives, at Damperens Styreapparater vare uklare.

Nr. 302. „Ydun“ af Stege, Skonnertbrig, 153 Tons Brutto, Kapt. H. Larsen.

Svensk Strandings-Beretning dat. Sundsvall d. $\frac{13}{8}$ 97.

D. $\frac{11}{8}$ 97 Kl. 12 MD. under ØNØ. Storm, høj Sø og Regndis grundstødte Y. — fra Sundsvall til Pontrioux med Papirmasse — med Lords om Bord paa Westeråsens Grund ved Sundsvall. Skibet blev kort efter bragt flot og, da Dykker-Undersøgelsen udviste, at det kun havde taget ringe Skade, fortsattes Rejsen. Ved skriftlig Attest ses Kapt. L. at have fritaget Lodsens for Ansvar for Grundstødningen, der skyldtes de usædvanlig vanskelige Vejrforhold.

Afdeling III.

FREMMEDE SKIBE.

Nr. 3. „Abysinian“ af Frederiksstad, Barkskib, 1314 Tons Brutto, Kapt. K. H. Evensen.
„Provencal“ af Middlesborough, S. S., 1244 Tons Brutto, Kapt. Rees Lewis.
 Søretsdom «Admiralty Court», London d. $\frac{8}{2}$ 98 og Appel-Dom for «Court of Appeal»,
 London d. $\frac{6}{7}$ 98¹).

D. $\frac{30}{9}$ 97 Kl. 8 EM. fandt en Kollision Sted ca. 1 Kml. S. t. Ø. for Drogdens Fyrskib mellem A. — fra Sundsvall til London med Tømmer — og P. — fra Middlesborough til Stettin med Rujærn. Vinden var SØ. med klart Vejr, Strøm N.lig ca. 2 Kml. Fra A., der netop havde faaet Lods om Bord og havde Sidelysene brændende klart, styrende SSV. med 4 à 5 Mils Fart, observeredes P.'s Toplys og røde Sidelys lidt agten for tværs om St. B. i en Afstand af ca. $1\frac{1}{2}$ Kml. Fra P., der styredes S. t. V. og løb $7\frac{1}{2}$ Mils Fart med Top- og Sidelysene brændende klart, saas 2 Streger om B. B. i en Afstand af ca. 1 Kml. A.'s grønne Sidelys. A. lagde Roret haardt B. B. for at komme til Kurs Drogden ind, hvorved den faldt af, fik Vinden St. B. ind og saa nu P.'s grønne Lys paa B. B.'s Bov. I P. lagdes Roret strax haardt St. B. samtidig med, at der blev afgivet 2 korte Toner med Damppipen; men da A. havdes ret forude, viste den rødt i Stedet for grønt Lys. P.'s Maskine blev derfor kastet «Fuld Kraft bak», og samtidig afgaves 3 korte Toner med Damppipen; men da A., der havde faaet noget mere Fart, stadig holdt Roret haardt B. B., blev Kollision uundgaaelig og P. løb ind i A.'s B. B.'s Side. A. blev læk, fyldtes og flød paa Lasten, blev derefter indbragt til Frihavnen af Svitser's «B. E.» og kondemneret; hvorefter Skib og Ladning solgtes ved offentlig Auktion. I Juni 1898 blev det afmastede Skrog landsat ved Harbøre for der at ophuges af Søen. P., der ogsaa havde taget forskellig Skade, fortsatte Rejsen efter at have tilbudt Hjælp, som imidlertid ikke modtoges.

Anm. ¹) Ifølge den af «Admiralty Court» afsagte Dom blev Skylden for Kollisionen alene tilskrevet Sejleren, nemlig fordi denne vedblev at falde af, efter at have faaet Lods om Bord, for at staa op gennem Drogden, uden at tage noget Hensyn til den sydgaaende Dampers Manøvre for at vige af Vejen, eller til dennes Damppipe-Signaler (jfr. Søvejs-Reglernes Art. 27, 28 og 29).

[Ifølge den af «Court of Appeal» afsagte Dom blev Resultatet derimod, at begge Skibe kom til at bære Skylden, idet Damperen ogsaa kendtes at have fejlet. Dennes Manøvre ved at lægge Roret haardt St. B. for at gaa agten om Sejleren var vel rigtig (se Art. 22); men da det viste sig, at denne vedblev at falde af og det derved maatte blive klart, at Fare for Sammenstød kunde befrygtes, burde Damperen tidligere have stoppet og kastet sin Maskine bak (se Art. 23).

Nr. 7. „Ahte“ af Landskrona, Skonnert, 26 Tons Brutto, Kapt. Carlsson.
 Dansk Strandings-Beretning dat. Odden d. $\frac{19}{3}$ 97.

D. $\frac{18}{3}$ 97 Kl. $1\frac{1}{2}$ FM. under stærk Taage grundstødte A. — fra Odense til Landskrona i Ballast — paa Sjællands Rev. Ved Hjælp af Svitser's «B. E.» bragtes A. flot samme Dags Aften og bugseredes til Helsingborg for Reparation.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Tykning.

Nr. 10. „Albis“ af Kristiania, S. S., 895 Tons Brutto, Kapt. C. Langlie.
 Indb. fra Skagen Toldkammer dat. d. $\frac{18}{10}$ 97.

D. $\frac{17}{10}$ 97 Kl. $5\frac{1}{2}$ FM. grundstødte A. — fra Shields til Kjøbenhavn med Kul — $\frac{1}{2}$ Mil V. for Højen Fyr. Efter at have kastet ca. 100 Tons Kul over Bord bragtes A. samme Dags Aften flot af Svitser's «B. E.» og bugseredes til Kjøbenhavn.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage og uformodet Strømsætning.

Nr. 12. „Alma“ af Häfverö, Skonnert, 136 Tons Brutto, Kapt. E. Haglund.Søforklaring i Helsingør d. $13/10$ 97.

D. $3/10$ 97 Kl. 11 EM. med mørk og diset Luft grundstødte A. — fra Hernösand til Randers med Trælast — paa NØ. Revet af Lysegrunden. D. 4. om Morgenen kastedes en Del af Agter-Dækslasten over Bord for at lette Skibet, men uden Resultat. Da Sø og Vind var tiltagende og A. huggede voldsomt i Grunden, saa at store Stykker af Fartøjets Bund flød op, besluttedes det efter afholdt Skibsraad at forlade Skibet i en til Stede kommen dansk Fiskerbaad fra Lynæs, hvortil Besætningen indbragtes Kl. 4 EM. Først d. $11/10$ om Morgenen lykkedes det Svitzer's «B. E.» at bringe A. flot og ind til Helsingør, hvor den solgtes ved offentlig Auktion og bugseredes til Helsingborg.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen oplyser Kapt. H., der var gaaet til Køjs, at den skyldes Strøm og Tykning, samt at det svenske Kort, han havde om Bord, viste sejlbart Farvand næsten ind til Fyret.

Nr. 14. „Amor“ af Nyhamn (Sv.), Skonnertbrig, 167 Tons Brutto, Kapt. N. Pettersson.Dansk Strandings-Beretning dat. Rørvig d. $1/4$ 97.

D. $28/3$ 97 om FM. under frisk NNV. Brise med Lods om Bord grundstødte A. — fra Middlesborough til Nykjøbing (S.) med Jærnbaneskiner — paa «Tolken» i Isefjorden. Ved Hjælp fra Land bragtes A. flot.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives Strømsætning og faldende Vande.

Nr. 19. „Anna“ af Stavanger, S. S., 279 Tons Brutto, Kapt. C. Clausen.Indb. fra Frederikshavn Toldkammer dat. d. $30/9$ 97.

D. $29/9$ 97 Kl. $9\frac{1}{2}$ FM. grundstødte A. — fra Stornoway til Stettin med saltede Sild — paa Marens Rev mellem Hirsholmene og Frederikshavn. Efter at en Del af Lasten var losset i Lægter, bragtes A. flot af Svitzer's «B. E.» og ind til Frederikshavn. A. befandtes noget beskadiget i Bunden; men kunde dog d. $2/10$ fortsætte Rejsen.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives, at A., der søgte Havn paa Grund af Kulmangel, kun var forsynet med et forældet Kort og ikke havde taget Lods.

Nr. 20. „Anna“ af Laboe (Holst.), Galease, 40 Tons Brutto, Kapt. H. Lübking.Indb. fra Gjedser Toldkammer dat. d. $22/9$ 97.

D. $21/9$ 97 MD. under haard V.lig Storm med svære Regnbyger grundstødte A. — fra Ekensund til København med Mursten — paa Gjedserrodde, blev læk og sank. Besætningen (3 M.) bjærgedes ved Baad fra Land af Fyrmesteren og Lodsens. D. $28/9$ blev A., efter at en Del af Lasten var kastet over Bord, indbjærget til Gjedser Havn af Svitzer's «B. E.».

Aarsagen til Grundstødningen var, at Paalands-Stormen drev A. i Land for begge Ankerne.

Nr. 23. „Anna Olivia“ af Köpstadsö, Skonnert, 55 Tons Brutto, Kapt. E. Nilsson.**„Sønderjylland“** af Kolding, S. S., 458 Tons Brutto, Kapt. P. C. Iversen.Søforhør i København d. $22/2$ og $2/3$ 97.

D. $18/2$ 97 Kl. $2\frac{1}{2}$ FM. passerede S.— fra Fredericia til København med Passagerer og Stykgods — Kronborg og kursen sattes Syd efter gennem Sundet med Maskinen paa $\frac{1}{2}$ Kraft ($\frac{1}{2}$ Krafts Fart, 7 à 8 Mil, fuld Krafts Fart, 11 Mil) og stadig afgivende Taagesignaler med Dampriben, da Vejret efterhaanden var blevet stærkt taaget og Natten meget mørk. Kl. $4\frac{1}{2}$ FM. paa Kapt. I.'s Vagt og med 2 Mand paa Udkig, hørtes Menneskeraab om B. B.; Roret lagdes strax B. B., Maskinen stoppedes og kastedes bak med fuld Kraft; men kort efter kolliderede S. med et Skib, som viste sig at være ovennævnte Skonnert — fra København til Landskrona med Korn — liggende til Ankers NØ. for Skovshoved Bro, i ca. 1 Kml.'s Afstd., uden at have Ankerlanterne hejst og uden at afgive Taagesignal med Skibsklokken. A. O. sank $\frac{1}{4}$ Time senere paa ca. 3 Fv. Vand; men Besætningen (3 Md.) bjærgede sig om Bord i S., der var holdt klos op til Skonnerten, og derpaa opaaakredes nogle Timer, hvor efter Rejsen fortsattes. A. O. blev senere optaget af Svitzer's «B. E.» og indbragt til København.

Om **Aarsagen** til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men ifølge de afgivne Vidneforklaringer maa den formentlig skyldes, at den svenske Skonnert hverken førte Ankerlanterne eller afgav Taagesignal.

Nr. 27. „Ansio“ af Nystad, Barkskib, 437 Tons Brutto, Kapt. D. R. Pihlmann.Indb. fra Skagen Toldkammer dat. d. $16/11$ 97.

D. $15/11$ 97 Kl. $6\frac{1}{2}$ EM. under Paalands Storm med Snebyger strandede A. — fra Caen til Kotka i Ballast — $\frac{1}{2}$ Mil V. for Højen og blev Vrag. Besætningen (10 Md.) bjærgedes i Land af Redningsbaaden «Gl. Skagen» Kl. 10 EM.

Aarsagen til Strandingen angives at være Snestorm af Nord og uformodet Strømsætning.

Nr. 28. „Ansio“ af Raumo, Barkskib, 436 Tons Brutto, Kapt. Ahlqvist.Indb. fra Københavns Overtoldinspektorat dat. d. $26/5$ 97.

D. $23/5$ 97 om Morgenen med flov NNØ.lig Kuling og N.gaaende Strøm grundstødte A. — fra Helsingfors til Grangemouth med Planker — pas Dragør Sandrev. Ved Hjælp af Svitzer's «B. E.» bragtes A. flot og til København samme Dags EM.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives, at A. nægtede at vende.

Nr. 30. „Ardrishaig“ af London, S. S., 2757 Tons Brutto, Kapt. J. S. Burns.Indb. fra Drogden Fyrskib dat. d. $\frac{4}{8}$ 97.

D. $\frac{4}{8}$ 97 Kl. 1 EM. med N.lig Vind og klart Vejr grundstødte A. — fra St. Petersbourg til Rotterdam med Korn — paa Lille-Grund (Flinterenden) og blev læk. D. $\frac{8}{8}$ EM., efter at en stor Del af Ladningen var losset og prammet til Kjøbenhavn, bragtes A. flot af Svitzer's «B. E.» og ind til Frihavnen for Reparation.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives Fejltagelse af Sømærkerne.

Nr. 32. „Ariel“ af Amsterdam, S. S., 689 Tons Brutto, Kapt. J. Bakema.Indb. fra Lemvig Toldkammer dat. d. $\frac{1}{3}$ 97.Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra $\frac{1}{4}$ 96 til $\frac{31}{3}$ 97.

D. $\frac{26}{2}$ 97 Kl. 8 EM. under SV.lig Storm og Taage grundstødte A. — fra Amsterdam til Kjøbenhavn og Danzig med Stykgods — paa yderste Revle ud for Tranholmen (Jyllands V. Kyst) og fyldtes; men blev først opgivet som Vrag d. $\frac{31}{8}$ 97. Af Besætningen reddede 4 Mand sig i Land i egen Baad. Resten (10 Md.) bjærgedes d. $\frac{27}{2}$ af Redningsbaaden fra Thorsminde.

Som **Aarsag** til Strandingen angives uformodet Strømsætning i Forbindelse med stormende og usigtbart Vejr, saa at Bovbjerg Fyr ikke observeredes.

Nr. 33. „Arvid“ af Kalmar, Brig, 257 Tons Brutto, Kapt. C. M. Lidman.Indb. fra Varde Toldkammer dat. d. $\frac{24}{9}$ 97.

D. $\frac{23}{9}$ 97 om Morgenen under V.lig Storm med høj Sø grundstødte A. — fra Goole til Gefle med Kul — ud for Bjerregaard (Jyllands V. Kyst) og blev kort efter fuldstændig Vrag. Kapt. L. og 4 Mand druknede, hvorimod begge Styrmandene reddede sig i Land ved Svømming.

Som **Aarsag** til Forliset angives, at Briggen, der var over 30 Aar gammel og i daarlig Stand, var bleven læk under Stormene og ikke kunde holdes paa Pumperne, hvorfor den maatte landsættes; men brækkede strax midt over.

Nr. 35. „Attila“ af Middlesborough, Tankdamper, 2141 Tons Brutto, Kapt. J. Hughes.Indb. fra Læsø Toldkammer dat. d. $\frac{26}{8}$ og $\frac{20}{9}$ 97.

D. $\frac{25}{8}$ 97 Kl. $11\frac{3}{4}$ EM. under klart Vejr og rolit Sø grundstødte A. — fra Philadelphia til Aarhus med 3000 Tons Petroleum — tæt SØ. for Nordre Rønner Fyr. Ved Grundstødningen blev den agterste Petroleums-Tank læk, hvorved dens Indhold flød ind Maskinrummet og antændtes. Ilden greb strax saa voldsomt om sig, at Besætningen (24 Mand) øjeblikkelig maatte flygte i Baadene om Bord i en til Stede kommen Fiskekutter, som landsatte den i Frederikshavn. Af Bjærgerne blev der slaaet Hul i Skibssiden for at lede Vand ind i Tanken, men dennes brændende Indhold strømmede da ud i Søen, hvorpaa A. snart blev omgivet af et Flammehav, der bredte sig ca. 600 Fod omkring Skibet. Flammerne og den mægtige Røgsøjle slog jevnligt op i Luften i omtr. 3 Gange Stormastens Højde. Først efter 19 Dages Forløb lykkedes det Svitzer's «B. E.» og ca. 50 Læsø-Bjærgere at blive Herre over Ilden ved at pumpe Agtertanken fuld af Vand og d. $\frac{19}{9}$, efter at ca. 800 Tønder Petroleum var blevet udpumpet i en Tankpram, at bringe A. flot, som derefter bugseredes først til Frederikshavn for nærmere Undersøgelse og derefter til Kjøbenhavn, hvortil A. ankom d. $\frac{22}{9}$. Efter at Restladningen var udlosset, solgtes A. til Udlandet; men blev i Juli 1898, efter at være istandsat i Middlesborough, købt af et Rederi i København og fører nu Navnet «Borneo».

Anm. Ifølge et i «London Shipping Gazette» af $\frac{27}{9}$ 97 optaget Referat af en ifølge Ordre fra «Board of Trade» i Middlesborough d. $\frac{25}{9}$ 97 afholdt «Official Inquiry» over den fornævnte Stranding, har Kapt. H. faaet sit Skibsfører-Certifikat suspenderet for et Tidsrum af 6 Maaneder paa Grund af, at Skibet efter være passeret Hirsholm Fyr ikke var blevet navigeret med sømandsmæssig Agtsomhed, idet Pejlinger af Fyrene ikke vare blevne iagttagne med tilstrækkelig Opmærksomhed, saa at en urigtig Kurs efter Læsø Rende var blevet styret.

Nr. 36. „August“ af Bremen, S. S., 692 Tons Brutto, Kapt. W. Bahls.Indb. fra Rødby Toldkammer dat. d. $\frac{30}{10}$ 97.

D. $\frac{28}{10}$ 97 Kl. 4 FM. under Taage grundstødte A. — fra Bremen til Reval via «Kaiser Wilhelm-Kanalen» med Bomuld og Kaffe — ved Hyllekrog og fik Lækage i Maskinrummet. Efter at en Del af Lasten var omladet i 2 af Svitzer's «B. E.»s Dampere, blev A. d. $\frac{30}{10}$ bragt flot og bugseret til Kjøbenhavn for Reparation.

Nr. 40. „Banken“ af Oskarshamn, Skonnert, 93 Tons Brutto, Kapt. N. Henriksson.Søforklaring i Aarhus d. $\frac{1}{5}$ 97.

D. $\frac{26}{4}$ 97 Kl. $1\frac{1}{2}$ FM. under Stille og haard Strømsætning grundstødte B. — fra Timmernabben til Aarhus med Bikebrænde — paa Sjællands Rev. Saavel Schultz's Grunds Fyrskib som Hjelms Fyr vare i Sigt forinden Grundstødningen; men Kapt. H. undlod at ankre af Hensyn til Vanskeligheden ved at ankre paa saa dybt Vand, som fandtes forinden Grundstødningen. Det forsøgtes forgæves ved at kaste Dæklast over Bord at bringe B. flot og, da en svensk Damper nærmede sig, vistes Nødsignal. For en Bjærgeløn af 1000 Kr. bragtes B. flot af denne Damper, hvorefter Rejsen fortsattes.

Søretten udtalte: «At Grundstødningen maatte siges at være en Følge af den stærke Strømsætning i Forbindelse med stille Vejr, og at den ikke kunde billige, at Føreren havde undladt at forsøge at ankre for at hindre Grundstødningen.

Nr. 41. „Baracaldo“ af Bilbao, S. S., 1093 Tons Brutto, Kapt. G. de San Vicente.Indb. fra Skagen Toldkammer dat. d. $25/4$ 97.

D. $24/4$ 97 Kl. 2 EM. grundstødte *B.* — fra Newcastle til Stockholm med Kul — paa Skagens Forstrand lidt Øst for Højen Fyr. Henimod Midnat, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord, bragtes *B.* atter flot af Svitzer's «B. E.» og ind til Frederikshavn. Vind NNØ. Klart Vejr. Stærk Ø.lig Strøm.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives, at Ratlinen var blevet uklar, saa at Skibet ikke kunde styres; men blev sat paa Land af Strømmen.

Nr. 42. „Baron Glamis“ af Ardrossan, S. S., 2432 Tons Brutto, Kapt. J. Peat.Dansk Strandings-Beretning dat. Dragør d. $1/10$ 98.

D. $5/9$ 97 under V.lig Storm grundstødte *B. G.* — fra Blyth til Kronstadt med Kul — paa «Sjollen» i Flinterenden; men bragtes senere flot af Svitzer's «B. E.» og en svensk Bjærgningsdamper samt Mandskab fra Dragør.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives Forvexling af et Lods fartøj med Fyrskibet.

Nr. 44. „Betty“ af Engelholm, Skonnert, 256 Tons Brutto, Kapt. E. Jönsson.

Søforklaring i Esbjerg d. 3., 7. og 21. April og 19. Maj 1897.

D. $29/3$ 97 Kl. 2 EM. under haard V.lig Storm med høj Sø, efter at *B.* — fra Halmstad til Bremen med Trælast — havde passeret Horns-Rev Fyrskib, besluttedes det efter afholdt Skibsraad at kaste Dækslasten over Bord for at lette Skibet, der efterhaanden havde arbejdet sig læk. Trods stadig Pumpning fyldtes *B.* i Løbet af nogle Timer og lagde sig helt om paa Siden, hvorefter Nødsignal tilsattes. Det lykkedes Besætningen til Dels i Vandet at kappe Rigningen bort og herved bragtes *B.* paa ret Køl; men ved Kæntringen mistedes Proviant, Vand, begge Baade m. m., hvorhos Kahyt og Lukaf fyldtes med Vand. Besætningen (8 Md.) søgte Tilflugt for Kulde og Sø i et Malerskab paa Dækket — det eneste Sted paa Skibet, som kunde give Ly — men dette var for lille til at huse alle 8 i Løbet af Natten døde 3 Mand, uden at det var muligt for de Overlevende at hjælpe dem. Omtr. 2 Døgn tilbragte Resten af Besætningen paa Vraget og i denne Tid fik den kun en Ubetydelighed af Proviant, som fandtes paa Dækket. Efter at flere Skibe vare passerede uden at bemærke *B.*, kom d. $31/3$ Kl. $2\frac{1}{2}$ EM. S.S. «Riberhuus» af Esbjerg. Kapt. J. Andersen — fra Esbjerg til Hamburg med Kreaturer — i Nærheden, satte Baad ud og tog 3 af *B.*'s Besætning i meget lidende Tilstand om Bord, medens Kapt. J. Og Styrmanden, efter at have faaet Proviant og 2 Mand fra *R.* til Assistance, forblev i *B.*, som derpaa bugseredes til Graadybs-Barren, hvor Vraget bragtes til Ankers Kl. $6\frac{1}{2}$ EM. Senere ankom Fiskeriinspektions-Damperen «Grønsund» og bragte de 3 syge Mand ind til Esbjerg. D. $1/4$ indslæbtes Vraget af Bugserbaaden «Vildanden» til Esbjerg, hvor Restladningen opløstes og Vraget ophuggedes. *B.*'s Værdi var 9000 Kr.; Assurancen 6000 Kr.

Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 45. „Betty“ af Oskarshamn, Skonnert, 132 Tons Brutto, Kapt. S. Ohlsson.Indb. fra Læsø Toldkammer dat. d. $16/4$ 97.

D. $14/4$ 97 Kl. $10\frac{1}{2}$ EM. grundstødte *B.* — fra Oskarshamn til Skotland med Props — paa «Kobbergrunden» ca. $1\frac{1}{2}$ Mil Øst for Læsø. D. 15 Kl. 4 EM. bragtes *B.* atter flot af Læsø Bjærgere og ind til Frederikshavn.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives Forvexling af Fyrskibene «Kobbergrund» og «Læsø-Trindel».

Nr. 46. „Blenda“ af Fiskebäckskil, Skonnert, 25 Tons Brutto, Kapt. B. Wahlberg.Søforhør i Ebeltoft d. $20/4$ 97.

D. $18/4$ 97 Kl. 10 FM. under Taage opankredes *B.* — fra Middelfart til Lysekil i Ballast — for begge Ankerne inden for Alhagen (Ebeltoft Vig). En Time efter sprang Vinden til SV. og det blæste op til en haard Storm<?> under hvilken *B.* gik i Drift. Da Forholdene ikke tillod Letning og Ankerne ikke kunde holde i Bunden, som var fyldt med Tang, drev *B.* i Løbet af nogle Timer ind paa Land og kæntrades. Besætningen (2 Md.) bjærgede sig i Land i egen Baad. *B.*, som var uassureret og hvis Værdi angives til ca. 5500 Kr., solgtes paa Strandingsstedet for 500 Kr.; men blev senere bragt flot og ind til Aarhus, hvor Skonnerten under Navnet «Sophie» først blev hjemmehørende; men nu under Navnet «Marie» er overført til Nexø Skibsregister.

Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 47. „Brødrene“ af Porsgrund, Jagt, 30 Tons Brutto, Kapt. O. Vraalsen.Søforklaring i Frederikshavn d. $4/5$ 97.

D. $28/4$ 97 Kl. 6 EM. under Taage og flov V.lig Brise saas i *B.* — fra Porsgrund til Thisted med Trælast — under en kortvarig Klaring Land forude, Som antoges for Kysten mellem Hirshals og Skagen. Kursen sattes ØNØ. hen indtil Kl. 8 EM., da et Taagesignal hørtes samtidig med, at et Blink saas. Da dette antoges at være fra Skagens Fyrskib, forandrede Kursen til SSØ. og denne holdtes indtil Kl. 10, da *B.* pludselig grundstødte haardt paa Butterhagen ud for Højen Fyr. Dækslasten kastedes over Bord og Sejlene bakkedes; men, da Vind og Sø tiltog i Løbet af Natten, bjærgede Besætningen (3 Md.) sig i Land i egen Baad D. 29. Kl. $7\frac{1}{2}$ EM. bragtes *B.*, efter at en Del af Lasten var løst af Skagen Bjærgnings-Korporation, flot af Bugserbaaden «Express» og ind til Frederikshavn.

Søretten udtalte: «At Grunden til Strandingen maatte antages at være dels Taagen, dels Forvexling af Taagehornene i Højen og Skagen Fyrskib, hvilken Forvexling tidligere har givet Anledning til Strandinger.

Nr. 48. „Cairnross“ af Newcastle, S. S., 1509 Tons Brutto, Kapt. E. W. Hamond.Indb. fra Overtoldinspektoratet for Kjøbenhavn dat. d. $\frac{3}{8}$ 97.

D. $\frac{28}{7}$ 97 MN. under Tykning grundstødte C. — fra Huelva til Stettin med Kobbererts — paa Saltholm; men bragtes flot i ubeskadiget Stand af Svitzer's «B. E.» efter at en Del af Ladningen var losset i Lægter, hvorefter Rejsen fortsattes.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives Tykning.**Nr. 59. „Cito“** af Pahlhude, Kuf, 32 Tons Brutto, Kapt. J. Hartmann.

Indb. fra Rudkjøbing Toldkammer dat. d. 21. og 27. Marts 1897.

D. $\frac{20}{3}$ 97 Kl. 5 EM. under Snetykning og V.lig Kuling landsattes C. — fra Ekensund til Præstø med 29000 Stkr. Mursten — i synkefærdig Tilstand tæt under Gulstav Klint. Besætningen (2 Md.) bjærgede sig ved at springe i Land fra C., som stod i Havstokken, og som senere blev kondemneret som Vrag og solgtes tilligemed Ledningen ved offentlig Auktion. C. angives at være assureret for 4500 Kr.

Som **Aarsag** til Forliset angives, at C. sprang læk og maatte landsættes for ikke at synke.**Nr. 60. „Clara“** af Skudesnæs, Skonnert, 162 Tons Brutto, Kapt. E. O. Frederiksen.Søforklaring i Byrum (Læsø) d. $\frac{18}{6}$ 97.

D. $\frac{15}{6}$ 97 Kl. 11 FM., da C. — fra Burnt Island til Frederikssund med 233 Tons Kul — under V.lig Storm med diset Luft var ca. $1\frac{3}{4}$ Mil NNØ. for Nordre Rønner Fyr, Styredes SV. t. S. efter «Læsø-Rende» Fyrskib. Kl. 12 MD. opdagedes det, at C. var inde paa grundt Vand, Roret lagdes da i Læ; men Skibet nægtede at vende. Det forsøgtes da at vende for Vejret; men inden dette naaedes, grundstødte C. paa Læsø NV. Rev og drev efterhaanden længere ind paa Revet, blev læk og fyldtes trods stadig Pumpning. Loddet var ikke blevet benyttet. Sejlene bjærgedes og et Anker blev stukket ud, hvorpaa Besætningen (7 Md.) landsattes Kl. 5 EM. ved en Dæksbaad fra Vesterø Havn. C., hvis Værdi angives til 7000 Kr., hvoraf Halvdelen var assureret, blev senere Vrag og bortsolgtes tillige med Ladningen ved offentlig Auktion.

Søretten udtaler som sit Skøn: «At Strandingen maa tilskrives Storm, diset Luft og muligvis Strømsætning. Den tilføjer, at Strandingen har været forbunden med Livsfare for Besætningen.»

Nr. 62. „Concurrent“ af Wildervank, Tjalk, 64 Tons Brutto, Kapt. J. de Groot.Indb. fra Skjelskør Toldkammer dat. d. $\frac{15}{4}$ 97.

D. $\frac{13}{4}$ 97 Kl. 11 EM. under Tykning grundstødte C. — fra Königsberg til Vejle med Byg — i Agersø Sund og blev læk. D. $\frac{15}{4}$ FM. ved Hjælp af Svitzer's «B. E.» bragtes C. atter flot og indbugseredes til Korsør.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives Tykning.**Nr. 72. „Delphin“** af Hønø (Sv.), Fiskekvasse, 13 Tons Brutto, Fører E. Olaus.Indb. fra Sæby Toldkammer dat. d. $\frac{30}{11}$ 97.

D. $\frac{29}{11}$ 97 Kl. 4 EM. under haard NØ.lig Storm sank D. ud for Sæby Havn. Besætningen (5 Md.) bjærgede sig i Land i egen Baad. D., hvis Værdi angives til 4000 Kr., var ikke assureret.

Nr. 78. „Dovre“ af Bergen, S. S., 975 Tons Brutto, Kapt. N. B. Saltved.

Søforklaring i Nyborg d. 24. og 28. April samt 3. Maj 1897.

D. $\frac{21}{4}$ 97 Kl. 8 EM. under frisk NV.lig Kuling, da D. — fra Cardiff til Nyborg med 1165 Tons Kul — under langsom Gang afventede Lods fra Slipshavn, grundstødte Skibet ud for Knudshoved Fyr. Strax efter kom Lods om Bord; men først ved Højvande d. 22. Kl. 4 FM. forsøgtes det, dog forgæves, ved egen Hjælp at bringe D. flot. Kl. $10\frac{1}{2}$ FM. modtoges Hjælp fra Svitzer's «B. E.» og Kl. 2 EM. bragtes D. flot, hvorpaa Rejsen fortsattes med Lods om Bord. Ved Indløbet til Nyborg Havn grundstødte imidlertid D. atter som Følge af, at Skibet nægtede Styring og under Bakning slog B. B. ud i Modsætning til, hvad det plejede og forventedes at gøre. D. 23. Kl. 4 FM. bragtes D. flot ved fornyet Hjælp af Svitzer's «B. E.» uden tilsyneladende at have taget Skade.

Aarsagen til Grundstødningen ved Knudshoved maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig skyldes, at D. blev navigeret efter et engelsk Søkort, hvori der paa Grundstødnings-Stedet var anført Tallet 18 uden nærmere Betegnelse og at dette antoges at betyde 18 Favne, medens det skulde betyde 18 Fod.

Søretten bemærkede i Anledning af det forelagte Kort, at det har været uheldigt for Kapt. S., at Kogsbølle Høj holdt over Et med Nordkanten af Kajberg Skov, ikke er vist som Landkending ved Indsejlingen til Fjorden.

Nr. 79. „Dünaborg“ af Tvedestrand, Skonnert, 194 Tons Brutto, Kapt. W. J. Jobson.Indb. fra Varde Toldkammer dat. d. $\frac{10}{9}$ 97.

D. $\frac{9}{9}$ 97 Kl. 9 FM. under NV. Storm og høj Sø landsattes D. — fra Tvedestrand til Terneuzen-Kanal med Planker — paa Henne Strand efter i Søen at være sprungen læk og blev senere Vrag. Besætningen (7 Md.) bjærgedes dels ved egen Baad dels ved Kystbeboernes Hjælp med Undtagelse af 1 Mand, som druknede. Skibet, hvis Værdi er angivet til 6000 Kr., var assureret.

Som **Aarsag** til Forliset angives haardt Vejr, høj Sø og Lækage, hvorved Skibet fik 6 à 7 Fod Vand i Last-rummet trods stadig Pumpning.

Nr. 80. „Eberstein“ af Bremen, S. S., 1059 Tons Brutto, Kapt. F. Løding.
Indb. fra Kjøbenhavns Overtoldinspekt. dat. d. $\frac{26}{5}$ 97.

D. $\frac{20}{5}$ 97 Kl. 6 FM. grundstødte *E.* — fra Hernøsand til Bona med Trælast — paa Saltholm; men blev at Svitzer's «B. E.» atter bragt flot i ubeskadiget Stand.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forvexling af Sømærkerne.

Nr. 81. „Ebro“ af Sunderland, S. S., 1072 Tons Brutto, Kapt. F. Brandt.
Indb. fra Hjørring Toldkammer dat. d. 10. og 16. December 1897.

D. $\frac{7}{12}$ 97 Kl. 4 FM. under Snetykning med SV. Kuling strandede *E.* — fra Shields til Libau med Kul — ud for Lønstrup. Først d. $\frac{15}{12}$ blev *E.*, efter forskellige forgæves Forsøg paa ved egen Hjælp at komme flot og efter at Størstedelen af Ladningen var kastet over Bord, bragt flot af Svitzer's «B. E.» og bugseret til Frederikshavn for at undersøges af Dykker.

Anm. Over *E.*'s Stranding afholdtes d. $\frac{28}{1}$ 98 i Newcastle et «Official Inquiry», hvor følgende Kendelse afgaves om **Aarsagen** til Strandingen: «At denne skyldtes, at Kapt. B. med fuld Kraft styrede en urigtig Kurs of under Snetykningen forsømte at bruge Loddet efter at have passeret Hanstholm Fyr. Da Kapt. B. alene bar Skylden, blev hans Certifikat som Skibsfører sat ud af Kraft for et Tidsrum af 6 Maaneder».

Nr. 84. „Elin“ af Helsingborg, Skonnert, 194 Tons Brutto, Kapt. J. W. Cederquist.
Politiforhør i Rødvig d. 4. og 5. Novbr. 1897.

D. $\frac{4}{11}$ 97 Kl. 3 EM. med Lods om Bord grundstødte *E.* — fra Wiborg (Finl.) til Rødvig med Trælast — under Indsejlingen til Rødvig ud for Havnemundingen. Et Anker udførtes og en Trosse bragtes i Land; ved Hjælp heraf blev *E.*, efter at Størstedelen af Dækslasten var kastet over Bord, Kl. 5 EM. halet flot og i tilsyneladende uskadt Tilstand bragt i Havn.

Aarsagen til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives, at Vandstander i Løbet af den halve Time, der forløb fra Lodsens forlod Havnen for at gaa om Bord i Skibet og til dette var ved Havnen, var forringet omtr. $\frac{1}{2}$ Fod.

Nr. 86. „Elise Vilhelmine“ af Arildsläge, Galease, 95 Tons Brutto, Kapt. N. P. Svensson.
Indb. fra Ærøskjøbing Toldkammer dat. d. 29. Marts og 1. April 1897.

D. $\frac{29}{3}$ 97 grundstødte *E. V.* — fra Ommel til Tyskland i Ballast — ud for Ourehoved. D. $\frac{1}{4}$ bragtes Skibet flot af en Dampet og ind til Ærøskjøbing i læk Tilstand.

Nr. 90. „Ellen Lloyd“ af Carnarvon, 3mastet Skonnert, 207 Tons Brutto, Kapt. E. Morris.
Indb. fra Rødby Toldkammer dat. d. $\frac{24}{8}$ 97.

D. $\frac{22}{8}$ 97 under S.lig Kuling grundstødte *E. L.* — fra England via «Kaiser Wilhelm-Kanal» til Stettin med Skifer — paa Strandholm (Lolland S.). Først d. $\frac{24}{8}$ om EM. lykkedes det Svitzer's «B. E.» at bringe Skibet flot og ind til Nakskov.

Nr. 91. „Elna“ af Raumo, 3mastet Skonnert, 206 Tons Brutto, Kapt. J. Hellstrøm.
Indb. fra Skagen Toldkammer dat. d. $\frac{25}{3}$ 97.

D. $\frac{25}{3}$ 97 Kl. $7\frac{3}{4}$ EM. under V.lig stiv Kuling og Taage strandede *E.* — fra Ivitza til Raumo med Salt — paa Skagens Rev og blev Vrag. Besætningen (9 Md.) bjærgedes under vanskelige Forhold ved Redningsbaaden fra «Skagens Gren».

Som **Aarsag** til Forliset angives Taage samt Forvexling af Sirenerne ved Højens Fyr og paa Skagens Fyrskib.

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

Nr. 92. „Elvine“ af Wolgast, Slup, 33 Tons Brutto, Kapt. J. Pust.
Søforklaring i Maribo d. $\frac{3}{12}$ 97.

D. $\frac{29}{11}$ 97 Kl. $3\frac{1}{2}$ EM. under Krydsning grundstødte *E.* — fra Halmstad til Itzehoe med Brosten — SØ. for Femø. Om Aftenen blæste det op, og *E.* huggede Røret itu og blev læk; men drev efterhaanden ud paa dybere Vand, hvor Skibet opankredes. Efter at have faaet Lods om Bord indbragted *E.* d. $\frac{1}{2}$ af Bugserbaaden «Polyxene» til Bandholm.

Aarsagen til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer skyldes, at Føreren havde utilstrækkeligt Kendskab til Afmærkningen af Farvandet.

Nr. 94. „Emanuel“ af Brantevik, 3mastet Skonnert, 314 Tons Brutto, Kapt. J. Larsson.
Indb. fra Kjøbenhavns Overtoldinspekt. dat. d. 21. og 23. Decbr. 1897.

D. $\frac{18}{12}$ 97 Kl. 7 EM. grundstødte *E.* — fra Shields til Ystad med Kul — paa Middelgrunden; men blev næste Dag, efter at en Del af Ladningen var losset i Lægtene, bragt flot af Svitzer's «B. E.» uden at have taget Skade.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Fejltagelse af Ledefyrene.

Nr. 99. „Express“ af Cimrishann, Skonnert, 55 Tons Brutto, Kapt, L. O. Nord.
Indb. fra Korsør Toldkammer dat. d. $\frac{4}{10}$ 97.

D. $\frac{3}{10}$ 97 om Aftenen grundstødte *E.* — fra Mønsterås til Horsens med Trælast — paa Sprogø Øst-Rev og blev læk.

D. $\frac{4}{10}$ efter at en Del af Dækslasten var kastet over Bord, bragtes *E.* flot af Svitzer's «B. E.» og indbugseredes til Korsør.

Nr. 101. „Familie“ af Riga, Skonnert, 172 Tons Brutto, Kapt, J. Apsche.
Indb. fra Læsø Toldkammer dat. d. $\frac{24}{6}$ 97.

D. $\frac{23}{6}$ 97 Kl. 3 FM. under usigtbare Vejrforhold grundstødte *F.* — fra Riga til Grangemouth med Planker — paa Læsø-Kobbergrund. Næste Dag bragtes *F.* flot af Svitzer's «B.E.» og bugseredes til Frederikshavn.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives Forvexling af Kobbergrundens med Trindelens Fyr.

Nr. 106. „Flora“ af Kristiania, Barksbib, 840 Tons Brutto, Kapt, J. P. Jørgensen.
Søforklaring ved Stevns-Faxe Herreder d. $\frac{24}{10}$ 97.

D. $\frac{24}{10}$ 97 Kl. 9 FM., under stærk Taage med N.lig laber Vind, grundstødte *F.* — fra Kotka til Antwerpen med 405 Stds. Tøndestaver — $\frac{1}{4}$ Mil N. for Stevns fyr. Efter at have kantet en Del af Dækslasten over Bord kom *F.* flot ved egen Hjælp Kl. 4 EM. s. D. og fortsatte Rejsen.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være tæt Taage.

Nr. 108. „Folda“ af Leith, S. S., 1300 Tons Brutto, Kapt, J. A. Jones.
Indb. fra Rudkjøbing Toldkammer dat. d. $\frac{27}{12}$ 97.

D. $\frac{25}{12}$ 97 Kl. 7 EM. med N.lig Vind og Strøm grundstødte *F.* — fra Leith til Kiel med Kul — ud for Hjortholm (Langelands Ø. Kyst); men kom flot ved egen Hjælp d. $\frac{27}{12}$ og fortsatte Rejsen.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være diset Luft og Strømsætning.

Nr. 110. „Fredrique“ af Horten, Skonnert, 141 Tons Brutto, Kapt, A. Olsen.
Strandings-Beretning dat. Kastrup d. $\frac{1}{6}$ 97.

D. $\frac{1}{6}$ 97 Kl. 10 EM. grundstødte *F.* — fra Sundsvall till Isle of Man med Trælast — paa Saltholm, men bragtes atter flot i uskadt Tilstand af Svitzer's «B.E.» samme Dag.

Som **Aarsag** till Grundstødningen angiven, at denne skete under Manøvrering for at komme klar af en Sejler.

Nr. 112. „Frida“ af Sølvborg, Skonnert, 192 Tons Brutto, Kapt, S. Larsson.
Søforklaring i Fredericia d. $\frac{14}{6}$ 97.

D. $\frac{5}{6}$ 97 efter at *F.* — fra Sundsvall til Fredericia med Trælast — havde passeret Romsø, blev paa Grund af Vindstille og Strøm et Varpanker udsat. En Time efter at dette Anker var blevet lettet, grundstødte *F.*, og, for at komme flot igen, maatte 6 Stds. af Dækslasten kastes over Bord. Skibet tog ingen Skade.

Aarsag. Søretten udtalte som sin Formening: «At Uheldet er hidført ved de ugunstige Strømforhold, og at der ikke synes at kunne lægges Skibsføreren eller Besætningen noget til Last for det passerede».

Nr. 115. „Galea“ af Bilbao, S. S., 1100 Tons Brutto, Kapt, J. Larrea.
Indb. fra Gjedser Toldkammer dat. d. $\frac{17}{6}$ 97.

D. $\frac{16}{6}$ 97 Kl. 12 MD. med laber SSV. Vind og sigtbart Vejr grundstødte *G.* — fra Sundsvall til Spanien med Trælast — ca. $\frac{1}{2}$ Mil ud for Gjedser Havn; men bragtes samme Dags EM. Kl. $9\frac{1}{2}$ atter flot af Postdampskibet «Kaiser Wilhelm» af Warnemünde uden at have taget Skade.

Nr. 116. „Garnet“ af Dundee, S. S., 1608 Tons Brutto, Kapt, W. Webster.
Indb. fra Helsingør Toldkammer dat. d. $\frac{27}{10}$ 97.

D. $\frac{23}{10}$ 97 Kl. 1 FM. grundstødte *G.* — fra Shields til Swinemünde med Kul — ud for Nakkehoved; men kom næste Dags Aften Kl. 11, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord, ved egen Hjælp atter flot uden at have taget Skade.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives Taage, saa at Fyrene ikke kunde ses.

Nr. 117. „Geir“ af Drammen, Galease, 72 Tons Brutto, Kapt, A. Thorsen.
Indb. fra Skjelskør Toldkammer dat. d. $\frac{9}{6}$ 97.

D. $\frac{7}{6}$ 97 Kl. 11 FM. grundstødte *G.* — fra Drammen til Karrebæksminde mel Træmasse — paa Omø Tofte; men bragtes Dagen efter Kl. 7 EM., efter at en Del af Dækslasten var bleven kastet over Bord, atter flot af S. S. «Agersø-sund» af Skjelskør uden at have taget videre Skade.

Nr. 118. „Geir“ af Drammen, Galease, 72 Tons Brutto, Kapt. A. Thorsen.Søforklaring i Maribo d. $17/9$ 97.

D. $12/9$ 97 Kl. 5 EM., da *G.* — fra Hernøsund til Bandholm med Trælast — med Lodssignal hejst og med Loddet gaaende, stod ind mod Grønsund og netop havde passeret Bøjen ved «Tolken», grundstødte Skibet. Strax efter kom Lodsens om Bord og Forsøg gjordes paa at komme flot ved at udføre Varpanker; men uden Resultat. Dagen efter modtoges Assistance af Dampbaadene «Stege» og »Guldborgsund» og Kl. $6\frac{1}{4}$ EM. bragtes *G.*, uden at have taget mærkbar Skade, atter flot og indbugseredes til Stubbekjøbing.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men efter de afgivne Vidneforklaringer skyldes den formentlig, at Føreren, for hurtigere at faa Lods, stod inden for Anduvnings-Bøjen uden at være kendt med Farvandet.

Nr. 119. „Gordonia“ af London, S. S., 2338 Tons Brutto, Kapt. S. R. Strickland.Søforklaring i Aarhus d. $18/3$ 97.

D. $11/3$ 97 Kl. $4\frac{3}{4}$ EM. under stiv Ø.lig Kuling og Snebyger med «kendt Mand» fra Kjøbenhavn om Bord grundstødte *G.* — fra Kjøbenhavn til Aarhus med ca. 1000 Tons Oliekager — paa Lysegrunden (Hesselø). Ca. 10m saas Baaken paa Lysegrunden; men denne antoges af den «kendte Mand» for en Sejler og Kursen V. $1/2$ N. bibeholdtes, indtil *G.* pludselig tog Grunden. Varpanker udførtes og ved at kaste over Bord af Ladningen og bakke med Maskinen forsøgte det at komme flot; men forgæves. D. 12. antoges Svitser's «B. E.», men først d. 13. Kl. $4\frac{1}{2}$ EM. bragte 2 Bjærgningsdampere *G.* flot, efter at yderligere ca. 100 Tons af Ladningen var kastet over Bord.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men denne maa ifølge Vidneforklaringerne formentlig skyldes, at den som Lods antagne «kendte Mand» ikke kendte Baaken paa Lysegrunden.

Nr. 128. „Harry“ af Arholma (Sv.), 3mastet Skonnert, 298 Tons Brutto, Kapt. P. Sandberg.Indb. fra Kjøbenhavns Overtoldinspekt. dat. d. $8/11$ 97.

D. $3/11$ 97 Kl. 7 EM. med SV. Vind og S.lig Strøm grundstødte *H.* — fra Kjøbenhavn til Stockholm med gammelt Jærn — paa Middelgrunden; men bragtes næste Dag flot af Svitser's «B. E.», efter at en Del af Ladningen var losset i Lægter.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

Nr. 129. „Heinrich“ af Papenburg, Skonnertbrig, 149 Tons Brutto, Kapt. J. D. Schoon.Indb. fra Gjedser Toldkammer dat. d. $12/10$ 97.

D. $11/10$ 97 om FM. grundstødte *H.* — fra Finland til Oldenburg med Trælast — paa Rødsand ca. 1 Mil V. for Gjedser og løb fuld af Vand. Forsøg af Svitser's «B. E.» paa at bringe *H.* flot mislykkedes; men Besætningen med dens Ejendele bjærgedes. Senere indbjærgedes hele Rigningen, hvorimod Skibet blev Vrag.

Nr. 136. „Hill“ af Arendal, Brig, 226 Tons Brutto, Kapt. B. Olsen.Indb. fra Lemvig Toldkammer dat. d. $10/9$ 97.

D. $8/9$ 97 Kl. $8\frac{1}{2}$ FM under NV.lig Storm grundstødte *H.* — fra Hartlepool til Frederikshavn med Kul — ud for Thorsminde og blev Vrag. Besætningen (8 Md.) bjærgede ved Raketapparat fra Thorsminde Redningsstation.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives, at Skibet var blevet læk og i 2 Dage forinden Foliset var holdt paa Pumpeperne og derfor maatte landsættes.

Nr. 137. „Hoffnung“ af Baltrum, Gateot, 75 Tons Brutto, Kapt. U. O. Ulrichs.Indb. fra Ringkjøbing Toldkammer dat. d. $20/8$ 97.

D. $22/8$ Kl. 10 EM. under SSV.lig Kuling grundstødte *H.* — fra Frederiksstad til Bremen med Brædder — ud for Klegod (Holmsland Klit) og blev senere Vrag. Af Besætningen (4 Md.) druknede 1 Mand, medens Føreren reddede sig ved Svømning og Resten bjærgedes ved en Pram fra Land. En Del af Trælasten indbjærgedes senere.

Som **Aarsag** til Forliset angives, at da Skibet var blevet læk og havde 7 Fod Vand i Lasten, maatte det landsættes.

Nr. 141. „Ida“ af Skillinge, Skonnert, 162 Tons Brutto, Kapt. J. M. Pettersson.Søforklaring i Odense d. $11/2$ 97.

D. $1/12$ 97 efter flere Dages haard Storm maatte *I.* — fra Johannisdal (Sundsvall) til Odense med Trælast — efter at have mistet en Del af Dækslasten ved Overbordskylning og lidt Skade paa flere Sejl samt paa Skandseklædningen, søge Ystad som Nødhavn. Efter et Par Dages Ophold, som bl. A. benyttedes til at omstuve den resterende Del af Dækslasten, forsattes Rejsen.

Aarsagen til Havariet fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 142. „Ihana“ af Nystad, Barksbib, 412 Tons Brutto, Kapt. J. H. Søderholm.Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $10/9$ 97.

D. $6/9$ 97 Kl. $2\frac{1}{2}$ FM. paa lste Styrmands Vagt, under SV.lig Storm og Regntykning, grundstødte *I.* — fra Ipswich til Nystad i Ballast — Syd for Rønne og blev senere Vrag. Kort forinden saas i Tykningen et Fyr, hvorfor Kapt. S. kaldtes paa Dækket og strax gav Ordre til Vending; men inden denne kunde iværksættes tørnede Skibet paa Grund. Besætningen (11 Md.) bjærgede sig i Land i egen Baad.

Om **Aarsagen** til Strandingen skønnede Søretten: «At den maa tilskrives, at Skibet havde lagt for Sydlig Kurs an i Forbindelse med Storm og Tykke».

Nr. 145 a. „Innesmoor“ af South Shields, S. S., 1369 Tons Brutto, Kapt. P. E. Angus.Indb. fra Frederikshavn Toldkammer dat. d. $\frac{9}{3}$ 98.

D. $\frac{11}{5}$ 97 om Morgenens med SØ.lig Brise, da *I.* — fra Oxelø Sund til Rotterdam med Jærnerets — befandt sig mellem Læsø-Trindel og Skagen, brækkedes Skrueraxelen. Samme Dag blev den derefter hjælpeløse Damper antruffen af S. S. «Nishnij Novgorod» af Kjøbenhavn, Kapt. J. C. Harder — fra Riga til Antwerpen — og af samme indbugseret til Frederikshavn. Efter Udlosning af Størstedelen af Ladningen blev *I.* repareret og indsat ny Skrueraxel, hvorefter Rejsen fortsattes d. $\frac{27}{5}$. Af Søren i Frederikshavn blev *N. N.* d. $\frac{18}{11}$ 97 tilkendt 6000 Kr. i Bjærgeløn.

Nr. 145 b. „Innesmoor“ af South Shields, S. S., 1369 Tons Brutto, Kapt. P. E. Angus.

„A. W. Kafemann“ af Danzig, S. S., 859 Tons Brutto, Kapt. G. Steinhagen.

Af den af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn under d. 29. September 1898 afsagte Dom i Anledning af en d. 3. Juli 1897 stedfunden Kollision mellem de ovennævnte Dampskibe, gives der her følgende Uddrag:

Kollisionen mellem de ovennævnte Dampere fandt Sted Kl. $1\frac{3}{4}$ FM., Nord for Indløbet til Sundet og i ca. $1\frac{1}{2}$ Kml.'s Afstd. NV.lig for Svinebodernes Fyrskib. Vejret var klart og sigtbart, men mørkt, med frisk Kuling af VNV. og nogen Søgang.

Fra den tyske Damper, der, styrende NV. t. N., var paa Rejse fra Finland til Yarmouth med Trælast, saas den engelske Dampers hvide Toplys og B. B.'s røde Sidelys omtr. 1 Streg forude om St. B. Roret lagdes da B. B., hvorefter nævnte Sidelys kom i Sigte omtr. 1 Streg om B. B.; men kort efter kom Modpartens grønne Sidelys til Syne, medens nogle Damppipe-Toner hørtes.

Fra den engelske Damper, der, styrende S. t. $\frac{1}{2}$ Ø., var paa Rejse fra Sunderland til Swinemünde med Kul, saas den tyske Dampers Toplys og St. B.'s grønne Sidelys forude 1 à $1\frac{1}{2}$ Streg om St. B.; men 7 à 8 Minuter senere saas pludselig dennes røde Sidelys. Roret lagdes da haardt St. B. og samtidig afgaves 2 korte Damppipe-Toner, der ikke bleve besvarede. Da desuagtet Kollisionen syntes overhængende, blev Maskinen kastet «fuld Kraft bak», og samtidig afgaves 3 korte Damppipe-Toner, der heller ikke bleve besvarede. Kort efter skete Sammenstødet saaledes, at den tyske Dampers B. B.'s Stævn ramte den engelske Dampers St. B.'s Bov tæt ved Fokkevantet; hvorved begge Dampere fik forskellige Beskadigelser, der ansloges til henvend 30000 Kr. tilsammen; men hvoraf den tyske Dampers Skade beløb sig til omtr. $\frac{2}{3}$.

Sø- og Handelsretten kom til det Resultat, at begge Dampere havde begaaet Fejl, og at begge derfor vare delvis skyldige i Kollisionen. Den tyske Damper, der først havde den engelske Damper om Styrbord og altsaa skulde vige af Vejen, maa antages allerede at have passeret dennes Stævn, inden den forandrede sin Kurs, og den burde derfor ikke da have drejet af til Styrbord. Det var derhos i Strid med de fra d. 1. juli 1897 i Kraft traadte reviderede, internationale Søvejs-Regler, at den ikke i Overensstemmelse med Forskrifterne i disses Art. 28 havde tilkendegivet sin da foretagne Drejning ved Afgivelsen af 1 kort Damppipe-Tone. Ligeledes var det en Fejl, at den ikke havde iagttaget Reglernes Art. 23 om at mindske Fart m. m. Paa den anden Side maatte den engelske Damper ogsaa findes at have fejlet derved, at den, efter at den allerede havde opdaget, at dens Modpart dragede af til Styrbord — paa hvilket Tidspunkt det ingenlunde var givet, at Sammenstødet ikke endnu ved anden Manøvre kunde være undgaaet — selv drejede af til Bagbord, hvad der gjorde Kollisionen uundgaaelig. Som Følge heraf fandtes begge Dampere at burde deltage i Skadernes Erstatning i Forhold til Omkostningerne ved Istandsættelsen af Beskadigelserne m. m.

Nr. 147. „Jarl“ af Svelvig, Skonnert, 159 Tons Brutto, Kapt. A. Evensen.Søforklaring i Byrum d. $\frac{19}{6}$ 97.

D. $\frac{16}{6}$ 97 Kl. $9\frac{3}{4}$ EM. under tiltagende SØ.lig Kuling og Regntykning, da *J.* — fra Charlestown til Femern med Kul — var under Krydsning i Læsø-Rende, mistedes Jager og Storsejl under en Vending. Roret lagdes op og Kursen sattes NV. over; men kort efter grundstødte *J.* paa Læsø NV. Rev, blev læk og senere Vrag. D. 17. Kl. 8 FM. bjærgedes Besætningen (6 Md.) af en Fiskerbaad ind til Læsø. Skibet var uassureret.

Søren udtalte som sit Skøn: «At det indtrufne Uheld med Sejlene, i Forbindelse med den disede Luft, Strømsætning og deraf følgende fejlt Bestik, er Aarsag til Strandingen».

Nr. 148. „Jason“ af Sandefjord, Skruerbarkskib, 495 Tons Brutto, Kapt. C. Evensen.Indb. fra Helsingør Toldkammer dat. d. $\frac{27}{10}$ 97.

D. $\frac{24}{10}$ 97 Kl. 1 FM. grundstødte *J.* — fra Grønland til Kjøbenhavn med grønlandske Produkter — ud for Hornbæk; men bragtes s. D. Kl. 8 FM. flot af Svitser's «B. E.». Skibet, der var befragtet af «Den Kgl. Grønlandske Handel», tog ingen Skade.

Som Aarsag til Grundstødningen angives Taage.

Nr. 149. „Jenny“ af Danzig, S. S., 766 Tons Brutto, Kapt. F. Køster.Strandings-Beretning dat. Dragør d. $\frac{4}{4}$ 97.

D. $\frac{16}{2}$ 97 med Lods om Bord, blev *J.* — fra Danzig til Dordrecht med Sleepers — af Drivisen sat paa Grund ved Holmetunge (Saltholm), skruet læk af Isen og sank. Besætningen reddede sig om Bord i en Svitser's Bjærgningsdamper. Først d. 22. om Aftenen blev Skibet, efter Losning af en Del af Trælasten og Tætning af Lækagerne, bragt flot af Svitser's «B. E.» og indbugseret til Kjøbenhavn for Reparation.

Aarsagen til Grundstødningen var Isskruning (jfr. det samtidig stedfundne Forlis af S. S. «Libau» af Kjøbenhavn).

Nr. 150. „Johanna“ af Martenshoek, Tjalk, 111 Tons Brutto, Kapt. J. Sleur.
Indb. fra Rødby Toldkammer dat. d. 23. og 27. September 1897.

D. $\frac{22}{9}$ 97 om Morgenen under SV.lig Kuling grundstødte *J.* — fra Sverige til Oldenburg med Trælast — ved Strandholm (Lollands S. Kyst) og blev læk; men bragtes d. $\frac{26}{9}$ atter flot af Svitzer's «B. E.» og bugseredes til Korsør for Reparation.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives uformodet Strømsætning.

Nr. 154. „Johanne“ af West-Rhauderfehn, Kuf, 77 Tons Brutto, Kapt. W. Rosenbaum.
Indb. fra Korsør Toldkammer dat. d. $\frac{29}{6}$ 97.

D. $\frac{28}{6}$ 97 Kl. $4\frac{1}{2}$ EM. under SØ.lig Kuling grundstødte *J.* — fra Elsleth til Landskrona med Kul — paa Sprogø Øst-Rev; men bragtes samme Dags Aften flot af Svitzer's «B. E.» og bugseredes til Korsør for Dykker-Undersøgelse.

Nr. 155. „Johanne“ af West-Rhauderfehn, Kuf, 77 Tons Brutto, Kapt. W. Rosenbaum.
Indb. fra Nykjøbing (S.) Toldkammer dat. d. 8. og 18. Juli 1897.

D. $\frac{7}{7}$ 97 Kl. 8 FM. under Taage grundstødte *J.* — fra Elsleth til Landskrona med Kul — paa Sjællands-Rev. Efter at ca. $\frac{1}{3}$ Del af Ladningen var bleven kastet over Bord, bragtes *J.*, som var betydelig læk, nogle Dage senere flot af Svitzer's «B. E.» og bugseredes til Landskrona.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage og Strømsætning.

Nr. 160. „Karin“ af Hernøsand, Barkskip, 364 Tons Brutto, Kapt. B. W. Åkermark.
Indb. fra Skagen Toldkammer dat. d. $\frac{2}{1}$ 97.

D. $\frac{1}{1}$ 97 Kl. $3\frac{1}{2}$ FM. under V.lig Kuling og høj Sø grundstødte *K.* — fra Sunderland til Malmø med Kul — ved Starholm, $1\frac{1}{2}$ Mill V. for Skagen, og blev senere Vrag. Besætningen (10 Mand) bjærgedes ved Redningsbaadene fra Spirbakken og Kandestederne.

Som **Aarsag** til Strandingen angives uformodet Strømsætning og usigtbart Vejr.

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

Nr. 161. „Karolina“ af Bergqvara, Skonnert, 129 Tons Brutto, Kapt. V. A. Svensson.
Indb. fra Lemvig Toldkammer dat. d. $\frac{20}{11}$ 97.

D. $\frac{19}{11}$ 97 Kl. $8\frac{3}{4}$ KM. under NV.lig Storm strandede *K.* — fra Hull til Hasle med Kul — ud for Harboøre og blev henad Natten Vrag, hvorhos Ladningen gik tabt. Besætningen (6 Md.) bjærgedes i Land ved Raket-Apparat fra Rednings-Stationen «Flyvholm» med Undtagelse af 1 Mand, som skylledes over Bord af en Braadsø og druknede.

Som **Aarsag** til Forliset angives usigtbart Vejr og Strømsætning.

Nr. 166. „Knut Åkerhjelm“ af Vestervik, Brig, 259 Tons Brutto, Kapt. O. Mårtensson.
Indb. fra Helsingør Toldkammer dat. d. $\frac{20}{11}$ 97.

D. $\frac{18}{10}$ 97 Kl. 2 EM. under Taage grundstødte *K. Å.* — fra Vestervik til West-Hartlepool med Trælast — ud for Snekkersten; men bragtes Kl. 5 EM. flot og ind til Halsingør af Sritzer's «B. E.».

Aarsagen til Grundstødningen angives at være taage.

Nr. 167. „Knut Bonde“ af Strømstad, 3mastet Skonnert, 155 Tons Brutto, Kapt. J. Johansson.
Politiforhør i Kjær Herred d. $\frac{3}{12}$ 97.

D. $\frac{29}{11}$ 97 Kl. $2\frac{1}{2}$ EM. under NØ.lig Storm med Snetykning strandede *K. B.* — fra Assens til Strømstad i Ballast — paa Hou Forstrand og blev senere Vrag. Besætningen (6 Md.) bjærgede sig i Land i egen Baad.

Aarsagen til Strandingen angives at være Storm, Snetykning og iturevne Sejl.

Nr. 170. „Kotka“ af Hull, S. S., 1695 Tons Brutto, Kapt. J. Campbell.
Indb. fra Københavns Overtoldinspekt. dar. d. $\frac{18}{2}$ 97.

D. $\frac{6}{2}$ 97 Kl. 7 FM. under Snetykning blev *K.* — fra Reval till London med Korn — af Drivisen sat paa Grund ved Nordre Røse (Sundet). D. $\frac{14}{2}$ om E.M. lykkedes det Svitier's «B. E.», efter at en Del af Ladningen var losset i Lægtene, at bringe *K.* flot og ind til København, hvor det ved Besigtigelse viste sig, at Skibet ingen synderlig Skade havde taget.

Aarsagen til Grundstødningen var Isskruning.

Nr. 171. „Krona“ af Höganäs, 3mastet skonnert. 267 Tons Brutto, Kapt. J. Jönsson.
Indb. fra Nykjøbing (S.) Toldkammer dat. d. $\frac{7}{1}$ 97.

D. $\frac{4}{1}$ 97 kl. 10 EM. grundstødte *K.* — fra Wisbeach til Odense med Kul — paa Sjællands Rev. D. $\frac{6}{1}$ Kl. $1\frac{1}{2}$ FM. bragtes *K.*, efter at ca 25 Tons Kul var kastet over Bord, atter flot og bugseredes til Odense af Svitzer's «B. E.»

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives ualmindelig lav Vandstand.

Nr. 173. „Kvik“ af Mandal, Skonnert, 92 Tons Brutto, Kapt. J. Nyborg.
Søforhør, afholdt af Sørensriveren paa Færøerne, dat. d. 11. og 14. Juni 1897.

D. $11\frac{1}{6}$ 97 Kl. $11\frac{1}{2}$ FM. under tæt Taage, da *K.* — fra Trangisvaag (Suderø) til Thorshavn med Trælaster — var omtrent ud for «Skarveteange», saas Brænding tæt forude. Da det under det stedfindende Stille og Strømsætning ikke skønnedes muligt at undgaa Stranding, gik Besætningen (5 Md.) i Skibets Baad og holdt sig til Luvart af *K.*, der kort efter huggede i Brændingen og 2 Dage senere efter afholdt Besigtelse blev erklæret for Vrag. Skibet, der ejedes af Kapt. N. og 2 Medejere, hver med en $\frac{1}{3}$ Part, og hvis Værdi angives til ca. 4000 Kr., angives ikke at være assureret; derimod var Ladningen, der ligeledes ejedes af de samme og i samme Forhold, assureret for ca. 6000 Kr. Omtrent Halvdelen af Ladningen var dog solgt for ca. 4000 Kr. i andre færøiske Havne, og Restladningen ansloges til omtrent samme Sum.

Om **Aarsagen** til Forliset afgiver Søretten ingen bestemt Udtalelse; men det synes at fremgaa af Spørgsmaalene till Vidnerne, at der var opstaaet Tvivl om, hvorvidt de af Kapt. N. truffne Foranstaltninger til Forebyggelse af Strandingen vare forsvarlige. Søretten bemærker saaledes bl. A., at Ankring eller Varpning burde have været forsøgt strax, da Brændingen saas, samt anker over, at Loddet ikke var blevet brugt. Endelig fandt Retten: «Efter det foreliggende ikke at kunne stede Kapt. N. til at beedige sin Forklaring».

Nr. 174. „König Christian“ af Rostock, S. S., 391 Tons Brutto, Kapt. M. Jentzen.
Indb. fra Gjedser Toldkammer dat. d. $24\frac{1}{2}$ 97.

D. $23\frac{1}{2}$ 97 om EM. under stærk Taage grundstødte *K. C.* — fra Warnemünd til Gjedser med Post og Passagerer — paa Gjedser Rev; men bragtes flot den næste Dag af en Bjærgningsdamper.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage, Strømsætning og Drivis.

Nr. 176. „Laura“ af Florö, Skonnert, 93 Tons Brutto, Kapt. H. Hansen.
Indb. fra Læsø. Toldkammer dat. d. $11\frac{1}{7}$ 97.

D. $10\frac{1}{7}$ 97 Kl. 3 FM. grundstødte *L.* — fra Helsingborg til Kristiania med ildfaste Sten — ud for «Søndre Rønner». Efter at have kastet ca. 3000 Stkr. Sten over Bord bragtes *L.* samme Dag flot af Læsø Bjærgere, tilsyneladende uden at have taget Skade og afsejlede til Frederikshavn for Besigtelse.

Nr. 177. „Leda“ af Grossefehn, Skonnertbrig, 202 Tons Brutto, Kapt. J. P. Meyer.
Indb. fra Læsø Toldkammer dat. d. $10\frac{1}{10}$ 97.

D. $10\frac{1}{10}$ 97 Kl. 0t 30m FM. grundstødte *L.* — fra St. Petersbourg til Kings Lynn med Oliekager — paa Brændevinshagen (Læsø-Søndre-Røn); men bragtes flot s.D. Kl. 3EM., efter at en Del af Ladningen var losset i Lægtene, af Svitzer's «B. E.» og bugseredes til Frederikshavn for Dykker-Undersøgelse.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

Nr. 178. „Leif“ af Risør, Skonnertbrig, 168 Tons Brutto, Kapt. B. Hansen
Strandings-Beretning dat. Sejrd d. $16\frac{1}{8}$ 97.

D. $16\frac{1}{8}$ 97 Kl. $3\frac{1}{2}$ FM. grundstødte *L.* — fra Charlestown til Kjertemind med Kul — paa Sejrd NV. Rev; men bragtes samme Dag Kl. $2\frac{1}{2}$ EM. flot af Svitzer's «B. E.» og bugseredes til Kjertemind.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives Ukendskab til Farvandet og til Lysbøjen NV. for Sejrd.

Nr. 180. „Liljedahl“ af Karlstad, S. S., 190 Tons Brutto, Kapt. A. J. Hermansson.
Søforklaring i Aarhus d. $28\frac{1}{8}$ 97.

D. $23\frac{1}{8}$ 97 Kl. 3 FM. under haard SV.lig Kuling med høj Sø og diset Luft grundstødte *L.* — fra Gøteborg til Aarhus med Trælaster — paa Landgrunden Øst for Hjelm (Øen), blev læk og fyldtes efterhaanden. Da *L.* ikke ved egen Hjælp kunde bringes af Grunden, sendtes Baad i Land med Telegram til Svitzer's «B. E.», som Dagen efter Kl. 7 EM. bragte *L.* flot, efter at en Del af Dækslasten var losset, og ind til Aarhus.

Søretten bemærkede: «At **Aarsagen** til Grundstødningen maa antages at være det usigtbare Vejr, og Kaptajnens derved foranledigede urigtige beregnede Afstand til Hjelmen».

Nr. 181. „Lisboa“ af Helsingborg, Skonnertbrig, 153 Tons Brutto, Kapt. J. L. Jønsson.
Søforklaring i Maribo d. $8\frac{1}{9}$ 97.

D. $5\frac{1}{9}$ 97 Kl. 9 FM. under frisk SV.lig Kuling med Regnbyger, da *L.* — fra Brake Nord om Skagen till Bandholm med «Pitchpine» — med Lodsflag hejst fra Kl. $6\frac{1}{2}$ FM. og med Loddet gaende Stod ind mod Raagö, grundstødte Skibet. Da det ikke ved egen Hjælp kunde bringes af Grunden, afsluttedes Kontrakt med Fiskere fra Land om for 700 Kr at bringe Skibet flot. Kl. 11 FM. kom Lods om Bord; Varpankere udførtes og d. 6. Kl. 4 FM. lykkedes det at bringe *L.* flot i ubeskadiget Stand og ind paa Bandholms Red.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men efter Vidneforklaringerne skyldes den navnlig en Forandring af Afmærkningen i Farvandet, der ikke fandtes i det Kapt. J. tilhørende Kort, hvorefter han paa egen Haand navigerede, inden Lodsens var kommen om Bord.

Nr. 182. „Louis F.“ af Marseille, Barkslib, 363 Tons Brutto, Kapt. G. Ferrari.
Strandings-Beretning dat. Kastrup d. $26/10$ 97.

D. $8/7$ 97 Kl. 1 FM. grundstødte *L. F.* — fra Fécamp til Kotka i Ballast — paa Saltholm; men bragtes s. D. Kl. 3 EM. flot af Svitzer's «B. E.» og indslæbtes til Kjøbenhavn, hvor Skibet blev Kondemneret og d. $21/8$ solgt ved Auktion for 3200 Kr. til et dansk Firma til Ophugning.

Nr. 184. „Lucinde“ af Nyhamn (Sv.), Skonnert, 112 Tons Brutto, Kapt. A. Hansson.
Indb. fra Rønne Toldkammer dat. d. $28/11$ 97.

D. $26/11$ 97 Kl. $11\frac{1}{2}$ EM. under SV.lig Kuling og Snebyger strandede *L.* — fra Timmernabben til Kjøbenhavn med Favnebrænde — ved Röstad (Gudhjem) og blev kort efter Vrag. Besætningen (5 Md.) bjærgede sig i Land i egen Baad.

Som **Aarsag** til Forliset angives Mørke og Snetykning.

Nr. 186. „Luna“ af Bremen, S. S., 468 Tons Brutto, Kapt. H. Kunst.
Indb. fra Kjøbenhavns Overtoldinspektorat dat. d. $15/10$ 97.

D. $12/10$ 97 om Natten under Tykning med N.lig Vind, grundstødte *L.* — fra Kjøbenhavn til Danzig med Stykgods — paa Saltholmen; men blev, efter at en Del af Ladningen var losset i Lægter, Dagen efter bragt flot af Svitzer's «B. E.» i ubeskadiget Stand.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives usigtbart Vejr.

Nr. 198. „Marga“ af Brake, Barkslib, 1074 Tons Brutto, Kapt. H. Winter.
Strandings-Beretning dat. Kastrup d. $26/10$ 97.

D. $12/9$ 97 Kl. 4 EM. i klart Vejr med NØ.lig Vind grundstødte *M.* — fra Sundsvall till Elisabeth med Trælast — paa NV. Pynten af Saltholm; men bragtes næste Dag flot af Svitzer's «B. E.» og bugseredes til Kjøbenhavn.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angivet Strømsætning.

Nr. 199. „Maria“ af Barsel, Kuf, 63 Tons Brutto, Kapt. E. Behrens.
Indb. fra Frederikshavn Toldkammer dat. d. $30/11$ 97.

D. $29/11$ 97 Kl. 11 F.M. under NØ.lig Snestorm grundstødte *M.* — fra Haderslev til Frederikshald med Maltbyg — ud for Napstjert (Elling Sogn). Besætningen (3 Md.) bjærgedes ved en Fiskerbaad, ført af Fisker C. Christiansen af Napstjert. Skibet blev senere taget af Grund.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Paalands-Stonn og usigtbart Vejr.

Nr. 200. „Maria“ af Cimrishamn, Skonnertbrig, 141 Tons Brutto, Kapt. H. Nielsson.
Søforklaring i Kallundborg d. $26/3$ 97.

D. $23/3$ 97 Kl. 2 FM. under stormende Kuling af Syd med Regnbyger grundstødte *M.* — fra Wismar til Drammen i Ballast — paa Sydsiden af Refsnæs og blev lak; men bragtes s.D. flot af Svitzer's «B. E.» for en Bjærgeløn af 1500 Kr.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives, at Refsnæs Blinkfyr i det om Bord værende, i Malmø Aar 1895 købte Kort var anført som fast Fyr; det sete Fyr antoges følgelig for at være Samsø-Vestborg Fyr og Kursen sattes derfor mod Øst Lysbøjen ved Refsnæs blev som Følge af det usigtbare Vejr ikke set.

Nr. 201. „Maria“ af Geversdorf, Evert 27 Tons Brutto, Kapt. H. Stüven.
Søforklaring i Kallundborg d. 29. og 30. April 1897.

D. $16/4$ 97 Kl. 5 EM. grundstødte *M.* — fra Odense til Kjøbenhavn, ledig— paa Sejro NV. Pynt og blev læk; men bragtes den følgende dag flot af Svitzer's «B.E.» og ind til Kallundborg.

Som **Aarsag** Grundstødningen angives, at Rorgængereren, som kun havde sejlet i 1 Aar, ikke havde holdt den opgivne Kurs; men styrede for Ø.lig medens Føreren var om Læ for at hvile sig.

Nr. 209. „Marie“ af Arendal, Barkslib, 446 Tons Brutto, Kapt. Gundersen.
Indb. fra Kjøbenhavns Overtoldinspektorat dat. d. $26/6$ 97.

D. $21/6$ 97 med SV.lig Brise og klart Vejr grundstødte *M.* — fra Söderhamn til Nieuwendam med Trælast — ud for Nordre Røse (kastrup); men bragtes næste Dag atter flot af Svitzer's «B.E.» efter at en Del af Ladningen var losset i Lægter.

Som **Aarsag** till Grundstødningen angives Forvexling af Sømærker.

Nr. 211. „Marna“ af Mandal, S.S., 931 Tons Brutto, Kapt. H. Mallings.
Strandings- Beretning dat. Kastrup d. $26/10$ 97.

D. $21/8$ 97 Kl. 10 FM. med SV.lig Brise og Regntykning grundstødte *M.* — fra Grangemouth til Helsingfors med Kul — paa Saltholm; men bragtes atter flot i ubeskadiget Stand af Svitzer's «B. E.».

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives Regntykning.

Nr. 217. „Mascot“ af Frederiksværn, S. S., 1167 Tons Brutto, Kapt. L. Jensen.Indb. fra Hjørring Toldkammer dat. d. $\frac{3}{8}$ 97.

D. $\frac{31}{7}$ 97 Kl. 4 FM. under stærk Taage grundstødte *M.* — fra Hull til Kronstadt med Kul — ud for Lønstrup. Efter at omtrent Halvdelen af Ladningen var kastet over Bord i Løbet af 3 Dage, bragtes *M.* d. $\frac{3}{8}$ flot af Svitzer's «B. E.», tilsyneladende i ubeskadiget Stand, og ind til Gøteborg.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

Nr. 218. „Mentor“ af Frederikshald, Brig, 203 Tons Brutto, Kapt. A. Andersen.Indb. fra Københavns Overtoldinspekt. dat. d. $\frac{27}{8}$ 97.

D. $\frac{24}{8}$ 97 Kl. 1 FM. grundstødte *M.* — fra Stuksund til Horsens med Trælast — paa Sandrevet Syd for Dragør; men bragtes samme Dag atter flot af Svitzer's «B. E.» og ind til København.

Nr. 225. „Nohrborg“ af Figeholm, Skonnertbrig, 153 Tons Brutto, Kapt. P. N. Jeppson.Politiforhør i Vordingborg d. $\frac{29}{11}$ og $\frac{15}{12}$ 97.

D. $\frac{27}{11}$ 97 Kl. 7 EM. under Storm og Tykning grundstødte *N.* — fra Svendborg til Figeholm i Ballast — ud for Ore Fyr. D. $\frac{11}{12}$ bragtes Skibet flot af Fiskere fra Masnedsund i ubeskadiget Stand og derefter ind til Masnedsund Havn.

Nr. 228. „Nordstjernan“ af Oskarshamn, Skonnert, 82 Tons Brutto, Kapt. A. Lundberg.Søforklaring i Rønne d. $\frac{15}{11}$ 97.

D. $\frac{12}{11}$ 97 Kl. $9\frac{1}{2}$ EM. under Regntykning med S.lig Vind saas i *N.* — fra Lübeck til Oskarshamn, ledig — pludselig Land ret forude. Kapt. L., som var i Kahytten, kom strax op; men inden Skibet kunde vendes tog det Grunden og huggede haardt, hvorved Roret mistedes. Masterne kappedes og Besætningen (5 Md.) bjærgede sig i Land i Skibets Baad. Strandingen skete ved Arnakke Fiskeleje, Syd for Rønne. Skibet blev senere Vrag.

Som **Aarsag** til Forliset angives usigtbare Vejrforhold og Strømsætning.

Nr. 229. „Nordstjernen“ af Haugesund, S. S., 282 Tons Brutto, Kapt. M H. Kongshavn.Søforklaring i Vejle d. $\frac{17}{6}$ 97.

D. $\frac{14}{6}$ 97 Kl. 11 EM. under disede Vejrforhold med S.lig Kuling saas i *N.* — fra Riga til Vejle med Korn — som styredes SV. over, baade Sejro Fyr og et Lys forude om St. B., der antoges at være «Hatter Barns» Lysbøje. En halv Time senere saas pludselig en Bøje tæt om St. B.; Maskinen stoppedes og Roret lagdes haardt St. B.; men strax efter grundstødte Skibet paa Hatter Rev. Et Varpanker udførtes; men da dette ikke var tilstrækkeligt, udførtes et Daglig-Anker og Varpene haltes stive samtidig med at maskinen arbejdede «Fuld Kraft bak». D. 15. Kl. $7\frac{1}{2}$ FM. lykkedes det, efter at henved 30 Tons af Ladningen var kastet over Bord, at bringe Skibet flot; men Ankerne maatte frastikkes. *N.*, der ikke blev læk, ankom til Vejle s. D. Kl. 5 EM.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives Forvexling af Vestborg Fyr (Samsø) med Lysbøjen paa «Hatter Barn». Skibet navigeredes efter et tysk Generalkort over den vestlige Del af Østersøen, udgivet i Berlin 1881, og korrigeret til d. 5. November 1888.

Nr. 233. „Odin“ af Bergen, S. S., 613 Tons Brutto, Kapt. L. Olsen.Søforklaring i Vejle d. $\frac{31}{8}$ 97.

D. $\frac{26}{8}$ 97 Kl. 10 EM. under SØ.lig frisk Kuling med Regntykning, grundstødte *O.* — fra Antwerpen til Vejle med Kunstgødning — paa SØ. Pynten af Samsø. Maskinen stoppedes og St. B.'s Anker blev stukket ud; men det lykkedes ikke ved egen Hjælp at bringe Skibet flot. Næste Dags Morgen ved Højvande kom dog *O.* af Grunden ved Assistance af Svitzer's «B.E.» i Løbet af 1 Time. Efter Ankomst til Vejle viste det sig ved Dykkerundersøgelse, at Skibet kun havde faaet nogle Buler i Bunden.

Aarsagen til Grundstødningen maa efter det Oplyste formentlig skyldes fejlagtig Afstands-Bestemmelse fra Land i Forbindelse med Navigering efter et engelsk Generalkort (James Imray and Son) af 1888, hvori Hagen ved Samsø SØ. Pynt ikke synes at have været nøjagtig aflagt.

Nr. 236. „Olivia“ af Hamburg, S. S., 904 Tons Brutto, Kapt. C. Eisfeld.Indb. fra Gjedser Toldkammer dat. d. $\frac{8}{3}$ 97.

D. $\frac{8}{3}$ 97 Kl. 5 FM. under Taage grundstødte *O.* — fra Hamburg til Reval med Stykgods — paa «Schønheyders Pulle» og blev meget læk; men bragtes efter Udlosning af en stor Del af Ladningen atter flot af Svitzer's «B. E.» og bugseredes til Rostock for at sættes i Dok.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning og usigtbare Vejrforhold.

Nr. 238. „Oskar den II“ af Mjösund, Jagt, 20 Tons Brutto, FøreIndb. fra Frederiksværk Toldkammer dat. d. $\frac{1}{9}$ 97.

D. $\frac{1}{9}$ 97 blev Jagten, forladt af Besætningen, indslæbt til Frederiksværk af Dampskibet «Kjerteminde» af Hobro. Skibet, der var lastet med Mursten, var fundet i Kattegat, havde mistet Rigningen, men var ikke læk. Det formodes at have været i Kollision med et andet Skib, som antages at have bjærget Besætningen.

Nr. 241. „Penelope“ af Leith, S. S., 1202 Tons Brutto, Kapt. J. Campbell.Indb. fra Helsingør Toldkammer dat. d. $\frac{20}{10}$ 97.

D. $\frac{20}{10}$ 97 Kl. 5 FM. kolliderede *P.* — fra Grangemouth til Riga med Kul — i Sundet Nord for Kronborg med S.S. «Rauma» af Bergen, 3048 Tons Brutto, Kapt. C. A. Laadevig, fra Luleå til Rotterdam med Jærnmalm. *P.* maatte i synkefærdig Stand landsættes ved Helsingør, medens *R.* kun tog ringe Skade. *P.* blev Dagen efter bragt flot af Svitzer's «B. E.» og bugseret til Kjøbenhavn for Reparation.

Nr. 242. „Peru“ af Gefle, Barkskib, 612 Tons Brutto, Kapt. H. E. Nielsson.Søforklaring i Skagen d. $\frac{16}{11}$ 97.

D. $\frac{14}{10}$ 97 Kl. $1\frac{1}{2}$ FM. under frisk VSV.lig Kuling med diset Luft saas i *P.* — fra Leith til Gefle med Kul — Højens Fyr i Syd, gis. Afstand 2 Kml. Kursen sattes Øst i og omtr. 1 Time efter tabtes Fyret af Sigte i stærk Taage. Lodskud toges paa 25 Favne og Kl. $4\frac{1}{2}$ sattes Kursen SSØ. efter Læsø-Trindel Fyrskib; men omtr. 10m senere grundstødte *P.* paa Nordsiden af Skagens Rev. Sejlene bjærgedes og Storbaaden udsattes; men denne sønderloges strax og omtr. 1 Time efter var *P.* fuld af Vand. Kl. $9\frac{1}{2}$ FM. kom Redningsbaad fra «Skagens Gren» langs Siden og med Vanskelighed bjærgedes Besætningen (11 Md.) i Land. *P.* blev kort efter Vrag.

Aarsagen til Forliset synes navnlig at skyldes Taage og Strømsætning.

Nr. 251. „Prøven“ af Drøbak, Barkskib, 527 Tons Brutto, Kapt. J. Baltzersen.Indb. fra Lemvig Toldkammer dat. d. $\frac{2}{4}$ 97.

Natten til d. $\frac{1}{4}$ 97 under NV.lig Storm med høj Sø ankrede *P.* — fra Drammen til London med Telegrafpæle — op ud for Bovbjerg paa Grund af Lækage og da Landet ikke kunde klares. Besætningen (10 Mand), som var udmattet af 3 Døgns uafbrudt Pumpning, forlod Skibet i Storbaaden og bjærgedes af Redningsdamperen «Vestkysten», Kapt. F.V. Mortensen, der landsatte den i Lemvig. Skibet Kæntrede og blev Vrag. En Del af Ladningen inddrev paa Kysten.

Aarsagen til Forliset angives at være, at Skibet var sprunget læk, i Forbindelse med haard Paalands-Storm.

Nr. 252. „Raketten“ af Christianssand, Slup, 19 Tons Brutto, Fører P. Michaelsen.Indb. fra Ringkjøbing Toldkammer dat. d. $\frac{24}{7}$ 97.

D. $\frac{22}{7}$ 97 om Aftenen landsattes *R.* — fra Esbjerg til Christianssand i Ballast — paa Grund af Lækage ud for Nørre-Lyngvig og blev senere Vrag. Besætningen (3 Mand) og en Passager bjærgede sig i Land i egen Baad.

Aarsagen til Landsætningen angives at være, at Skibet var sprunget læk.

Nr. 254. „Russland“ af Bremen, S. S., 1019 Tons Brutto, Kapt. H. Jantzen.

Indb. fra Kjøbenhavns Overtoldinspekt. dat d. 14. og 21. April 1897.

D. $\frac{13}{4}$ 97 om Morgenen grundstødte *R.* — fra Reval til Bremen med Korn og Olie — paa Sydkanten af Nordre Røse (Sundet). Efter at en Del af Ladningen var losset i Lægtene, bragtes Skibet flot af Svitzer's «B. E.» og ind til Kjøbenhavn, hvor Ladningen genindtoges, hvorefter Rejsen fortsattes.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives Tykning.

Nr. 255. „Ryvingen“ af Christiania, S. S., 538 Tons Brutto, Kapt. J. Smith.

Indb. fra Kallundborg Toldkammer dat. d. 20. og 21. Januar 1897.

D. $\frac{18}{1}$ 97 Kl. $5\frac{1}{2}$ FM. landsattes *R.* — fra Boston til Odense med Kul — ud for Sejro Fyr; men bragtes d. $\frac{20}{1}$ Kl. 6 EM. atter flot af Svitzer's «B. E.» og derefter til Kallundborg.

Som **Aarsag** til Landsætningen angives Grundstødning paa Schultz's Grund, hvorved *R.* blev læl, og derfor maatte sættes paa Land.

Nr. 257. „Sandal“ af Tønsberg, S. S., 1679 Tons Brutto, Kapt. O. J. Olsen.Indb. fra Anholt. Toldkammer dat. d. $\frac{8}{4}$ 97.

D. $\frac{6}{4}$ 97 Kl. 7 FM. under Snetykning grundstødte *S.* — fra Blyth til Swinemünde med Kul — paa Nord-siden af Anholt-Østrev; men bragtes d. $\frac{7}{4}$ Kl. 5 FM. atter flot af Svitzer's «B. E.» i ubeskadiget Stand.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives Snetykning.

Nr. 259. „Scotia“ af Hamburg, S. S., 2558 Tons Brutto, Kapt. A. Schmidt.Indb. fra Kjøbenhavns Overtoldinspekt dat. d. $\frac{8}{2}$ 97.

D. $\frac{3}{2}$ 97 med Lods om Bord grundstødte *S.* — fra Danzig till Philadelphia med Sukker — paa Dragør Sandrev; men bragtes d. $\frac{4}{2}$ atter flot af Svitzer's «B. E.» og indbugseredes til Kjøbenhavn.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives Tykning og Isdrift.

Nr. 260. „Sela“ af Grimstad, Barksbib, 337 Tons Brutto, Kapt. M. Christiansen.Indb. fra Thisted Toldkammer dat. d. $31/3$ 97.

D. $30/3$ 97 Kl. 7 EM. under Paalands-Storm og Sneykning strandede *S.* — fra Grimstad til Hull med Planker — ud for Vorupør. Føreren og 1 Mand skylledes over Bord og druknede, medens Resten (7 Mand) efter flere forgæves Forsøg reddedes ved Raket-Apparaterne fra Stenbjerg og Nørre Vorupør Rednings-Stationer. Skibet, der var 34 Aar gammelt, blev Vrag.

Aarsagen til Forliset angives at være haardt Vejr, Sejlenes Bortblæsning og Lækage.

Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra $1/4$ 96 til $31/3$ 97 indeholder en nærmere Beskrivelse af det ovennævnte Redningsforetagende.

Nr. 261. „Sigrid“ af Skien, Skonnertbrig, 238 Tons Brutto, Kapt. J. Johannessen.Søforklaring i Grenaa d. $21/12$ 97.

S., der d. $5/11$ 97 var afsejlet fra Burry Port til Skien lastet med Kul, fik paa Grund af haard Modvind først Hirshals Fyr i Sigte d. $19/11$ Kl. $10\frac{1}{2}$ EM. Næste Dags MD. under VNV. Storm havdes Pejling af Skagens Fyr; men, da Havet var oprørt, styredes ned mod Skagens Bugten og holdtes her krydsende indtil d. $23/11$, da Skibet under orkanagtige Byger fik Mærsejlene skørnede og Skade paa Rejsningen, saa at Stormasten truede med at gaa over Bord. Kursen sattes derfor ned efter Læsø Rende, hvor der holdtes krydsende i Læ af Læsø; men da Skibet drev af, maatte Nødkavn søges i Kallundborg, hvortil det ankom d. $25/11$. Efter endt Reparation var *S.* d. $2/12$ klar til Afsejling; men kom paa Grund af stadige Storme først ud af Kallundborg Fjord d. $6/12$. Samme Dag Kl. $11\frac{3}{4}$ EM. strandede Skibet under en Snebyge paa Anholt NV. Rev og huggede haardt og da Vinden var stiv SSV. med høj Sø, som stod lige paa Grunden, lykkedes det ikke ved egen Hjælp at bringe Skibet flot. Nødsignaler med Blus blev derfor vist og d. 7. KL $3\frac{1}{2}$ FM. kom da 4 Mand fra en dansk Fiskekutter om Bord med Meddelelse om, at hvis Besætningen vilde bjærges, matte den strax forlade Skibet, Efter afholdt Skibsraad besluttedes dette, hvorefter hele Besætningen (8 Mand) gik om Bord i Fiskekutteren, hvorfra den sattes i Land paa Anholt, Nogle Dage senere blev Skibet kondemneret som Vrag.

Aarsagen til Forliset angives at have været uformodet Ø.lig Strømsætning og delvis usigtbart Vejr paa Grund. af Snebyger. Loddet blev ikke benyttet.

Nr. 265. „Sleipner“ af Gøteborg, S. S., 933 Tons Brutto, Kapt. A. G. Wessberg.Indb. fra Lemvig Toldkammer dat. d. $15/11$ 97.

D. $13/11$ 97 Kl. 6 EM. under SSV. Kuling med Regntykning, høj Sø og haard Strøm grundstødte *S.* — fra Swansea til Gøteborg med Kul — Nord for Thorsminde (Fjaltring). Besætningen (17 Mand) bjærgede sig i Land i Skibets Redningsbaad. *S.*, der hurtig brækkede midt over, blev Vrag og Ladningen gik tabt.

Aarsagen til Forliset angives at være Taage og Strømsætning.

Nr. 267. „Spind“ af Brevig, Brig, 96 Tons Brutto, Kapt. J. Gulstad.

Indb. fra Rudkjøbing Toldkammer dat. d. 29. og 31. Maj 1897.

D. $28/5$ 97 EM. under Regntykning grundstødte *S.* — fra Newcastle til Svendborg med Kul — 1 Mil Nord for Rudkjøbing; men bragtes atter flot d. $30/5$ FM. af Svitser's «B.E.», efter at 4 à 500 Tdr. Kul var losset i Lægter, og slæbtes derefter til Svendborg.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr.

Nr. 268. „Sport“ af Tvedestrand, Galease, 64 Tons Brutto, Kapt. G. Jensen.Indb. fra Rudkjøbing Toldkammer dat. d. $14/11$ 97.

D. $12/11$ 97 Kl. Under Taage og Stærk Sønden Strøm grundstødte *S.* — fra Kønigsberg til Bandholm med Hvede — paa «Nebbe Revler» (Langelands Ø. Kyst); men blev om Natten bragt flot af Svitser's «B.E.» og indslæbt til Korsør,

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives Taage.

Nr. 270. „Sunniside“ af Sunderland, S. S., 990 Tons Brutto, Kapt. T. Grunnah.Strandings-Beretning dat. Kastrup d. $26/10$ 97.

D. $10/8$ 97 Kl. 3 FM. under SØ.lig Bygevejr grundstødte *S.* — fra Newcastle til Rostock med Kul — paa Middelgrunden; men bragtes s. D. atter flot i ubeskadiget Stand af Svitser's «B. E.».

Nr. 271. „Suomi“ af Wiborg, 3mastet, Skonnert, 369 Tons Brutto, Kapt. F. Ayravainen.Indb. fra Kjøbenhavns Overtoldinspektorat dat. d. $22/5$ 97.

D. $19/5$ 97 EM. grundstødte *S.* — fra Wiborg til Hull med Rundtømmer — paa Middelgrunden; men bragtes, efter at en Del af Dækslasten var losset i Lægter, atter flot i ubeskadiget Stand af Svitser's «B.E.».

Nr. 272. „Svea“ af Arendal, Galease, 67 Tons Brutto, Kapt. N. Berntsen.Søforklaring i Terndrup d. $31/3$ 97.

D. $26/3$ 97 Kl. $4\frac{1}{2}$ EM. under stiv Ø.lig Kuling grundstødte *S.* — fra Alloa til Hadsund med Kul — paa Barren ved Mariager Fjord under Forsøg paa uden Lods at søge ind over Barren. Skibet huggede haardt, blev læk, løb efterhaanden fuld af Vand og d. $29/3$ Kl. 4 EM. maatte det forlades af Besætningen (5 Md.) i en Lodsbaad. Først d. $28/11$ 97 blev Skibet paa Foranstaltning af Hobro Havneudvalg bragt flot og efter Fortømring sat i Fart under dansk Flag, førende samme Navn.

Nr. 279. „Tana“ af Tvedestrand, Brig, 259 Tons Brutto, Kapt. K. Brekke.Indb. fra Thisted Toldinspektorat dat. d. $\frac{31}{3}$ 97.

D. $\frac{31}{3}$ 97 Kl. $\frac{31}{2}$ EM. under NV.lig Storm inddrev et af Besætningen forladt Skib ud for Stenbjerg og blev kort efter Vrag. Skibet viste sig at være den ovennævnte Brig, der vaa Rejse fra Tvedestrand til Tréport med Planker. Efter flere Dages Storme i Nordsøen var *T.* bleven læk og, da Sejlene vare bortblæste, maatte Briggen d. $\frac{30}{3}$ forlades i synkefærdig Tilstand. Besætningen (8 Md.) optoges da af den tyske Fiskedamper «Paul», der landsatte den i Geestemünde.

Nr. 283. „Thornaby“ af West Hartlepool, S. S., 1782 Tons Brutto, Kapt. J. A. Chiswick.Søforklaring i Aarhus d. $\frac{23}{2}$ 97.

D. $\frac{10}{2}$ 97 Kl. 3 FM. under Snetykning grundstødte *T.* — fra Baltimore til Aarhus med Majs — ud for Hirsholmene paa «Staalhage». Kort forinden saas et rødt Lys om St. B., hvilket antoges for et Sejlskibs røde Sidelys, hvorfor Roret lagdes B. B., indtil det opdagedes, at Lyset var Frederikshavns røde Havnefyr. Maskinen Kastedes bak; men inden Farten var standset tog Skibet Grunden og det lykkedes ikke ved egen Hjælp at bringe det flot. Efter at omtr. 20 Tons Majs var Kastet over Bord og omtr. 140 Tons var losset i Lægtene. bragte Svitzer's «B. E.» Skibet flot d. $\frac{12}{2}$ Kl. $\frac{12}{2}$ EM. og ind til Frederikshavn, hvor den udlossede Del af Ladningen genindtoges og Dykker-Undersøgelse foretoges. D. $\frac{14}{2}$ Kl. $\frac{9}{2}$ EM. ankom *T.* til Aarhus.

Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 284. „Trio“ af Råå, Skonnert, 50 Tons Brutto, Kapt. J. O. Gudmundsson.Søforklaring i Terndrup d. $\frac{31}{3}$ 97.

D. $\frac{25}{3}$ 97 Kl. 2 FM. passerede *T.* — fra Helsingborg til Lemvig med Trælast — Lysegrunden i omtr. $\frac{3}{4}$ Miles Afstd. i Læ paa Kursen NV. bidevind over St. B. under haard VSV.lig Kuling med Regntykning og høj Sø. Kl. 6 FM. vendtes SV. over indtil Kl. 8, da Kursen atter sattes Nord over. Skibet havde imidlertid arbejdet sig læk, og Pumpen maatte stadig holdes i Gang. Kl. 12 vendtes SV. over og Kl. $5\frac{1}{2}$ EM. saas et Taarn, der i Regntykningen antoges for Fornæs Fyr. Det besluttedes da at søge ind under Land for at ankre; men Kl. 6 grundstødte *T.* 1 Time efter klarede det op, og det viste sig da, at *T.* var strandet paa Mariager Flak ud for Hals Kirke. D. $\frac{26}{3}$ maatte Skibet, som var meget læk, forlades af Besætningen. Ldningen bjærgedes senere i Land; men Skibet, der var assureret for 2500 Kr., blev Vrag.

Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 285. „Trust“ af Ystad, 3mastet Skonnert, 514 Tons Brutto, Kapt. E. Jönsson.Indb. fra Hjørring Toldkammer dat. d. $\frac{4}{1}$ 98.

D. $\frac{30}{12}$ 97 tidlig om Morgenen under SSV. Storm med Regnbyger indstrandede *T.* — fra St. Ybes til Ystad med salt — paa Kjærsgaard Forstrand i Tornby Sogn og blev Vrag. Hele Besætningen (9 Mand) og 1 Passager omkom.

Kl. $10\frac{1}{2}$ den foregaaende Aften havde en Fisker set et Skib afbrænde Blus og derved troet at kunne se Rejsningen paa Skibet; men han undlod dog at anmelde dette, idet han gik ud fra, at der var Strandvagt til stede, hvilket beklageligvis ikke kan have været Tilfældet.

Som formodet **Aarsag** til Forliset angives, at Skibet maa antages landsat paa Grund af Lækage. Denne Formodning støttes ved, at der paa Stranden fandtes inddrevet et Flag, Knyttet som Nøddflag og ved at Vinden samme Nat ikke var Paalands, saa at Skibet under andre Omstændigheder maatte have Kunnet Klare Landet fra sig.

Nr. 289. „Vedina“ af Oskarshamn, Skonnert, 67 Tons Brutto, Kapt. C. Bergstrøm.Søforhør i Nakskov d. $\frac{19}{11}$ 97.

D. $\frac{15}{11}$ 97 under V.lig Storm, da *V.* — fra Flensburg til Oskarshamn, ledig — under Forsøg paa at søge Læ i Store Bælt var omtr. $1\frac{1}{2}$ Mil fra Albu-Triller, sønderblæstes Stagfok og Stagej, og Kl. $12\frac{1}{2}$ EM. drev Skibet i Land *V.*, der ikke var assureret, blev senere Vrag. Besætningen (4 Md.) forblev om Bord til den følgende Dag, da den optoges af Svitzer's «B. E.».

Søretten bemærkede: «At den efter de afgivne Forklaringer, og det i Sagen Oplyste, ikke fandt Anledning til at anstille videre Forhør eller Undersøgelser i samme, idet det efter det Fremkomne ikke kan antages, at Strandingen skyldes nogen af de i Loven af 12. April 1892 § 9a—d nævnte Omstændigheder, hvorfor Sagen hermed sluttedes».

Nr. 294. „Vimeira“ af Arendal. Barksbib, 936 Tons Brutto, Kapt. F. Olsen.Søforklaring i Stevns-Faxe Herred d. $\frac{26}{10}$ 97.

D. $\frac{25}{10}$ 97 Kl. 6 EM. under stærk Taage grundstødte *V.* — fra Kronstadt til Granton med Planker — ud for Mandehoved (Stevns Klint); maa bragtes atter flot d. $\frac{26}{10}$ Kl. 5 EM. af Svitzer's «B. E.», uden at have taget Skade.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives Strømsætningen i Forbindelse med Taage, der forhindrede, at Stevns Fyr blev set.

Nr. 295. „W.W. Lloyd“ af Carnarvon, Brig, 261 Tons Brutto, Kapt. Roberts.Indb. fra Rødby Toldkammer dat. d. $\frac{14}{11}$ 97.

D. $\frac{11}{11}$ 97 om aftenen under SSV. Vind grundstødte *W. W. L.* fra Kiel til Stettin med Skifer — ud for Myggefjed (Bindernæs); men bragtes senere flot af Svitzer's «B. E.» og Indbugseredes til Nakskov.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives Strømsætning.

Nr. 298. „Whickham“ af London, S. S., 1705 Tons Brutto, Kapt. J. Chambers.

Indb. fra Læsø Toldkammer dat. d. $22/2$ 97.

D. $18/2$ 97 om Aftenen under Taage grundstødte W. — fra Nyborg til England i Ballast — ved Søndre-Rønner (Læsø); men bragtes d. $22/2$ atter flot af Svitzer's «B. E.» uden tilsyneladende at have taget Skade og indbugseredes til Frederikshavn.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

Nr. 300. „Willemina“ af Groningen, Kuftjalk, 70 Tons Brutto, Kapt. G. Duut,

Indb. fra Rudkjøbing Toldkammer dat. d. $14/11$ 97.

D. $13/11$ 97 Kl. 2 FM. under Taage og stærk Sønden Strøm grundstødte W. — fra Bremen til Aarhus med Ris — paa «Nebbe Revler» (Langelands Ø.-Kyst); men bragtes den følgende Dag flot af Svitzer's «B. E.» og bugseredes til Korsør.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives Taage og Strømsætning.

Nr. 301. „Wopke“ af Grossefehn, Skonnertbrig, 136 Tons Brutto, Kapt. J. Thomsen.

Indb. fra Ærøskjøbing Toldkammer dat. d. $11/4$ 97.

Natten til d. $11/4$ 97 grundstødte W. — fra Faaborg til Memel i Ballast — paa Sydkysten af Ærø; men bragtes s. D. atter flot ved Dampskibshjælp og afgik til Flensburg for at undersøges.

Nr. 304. „Zelotais“ af Windau, Skonnertbrig, 213 Tons Brutto, Kapt. T. Jacobsohn.

Indb. fra Kjøbenhavns Overtoldinspektorat dat. d. $23/11$ 97.

D. $18/11$ 97 om Natten under frisk V.lig Kuling og Lavvande grundstødte Z. — fra Fowey til Stettin med Porcelænsler — paa Holmetunge (Saltholms V.-Kyst). Efter at en Del af Ladningen var losset i Lægtere, blev Skibet d. $20/11$ bragt flot af Svitzer's «B. E.» og ind til Kjøbenhavn i ubeskadiget Stand.

Afdeling IV.

TABEL A.

Opgørelse

af de i Oversigten for 1897 opførte Søulykkers eller Søskaders Antal og Art, over hvilke Søforhør (evt. Søforklaring) er afholdt.

Søulykkens Art.	Danske.		Svenske.		Norske.		Tyske.		Engelske.		Finske.		I Alt.	
	Sejl.	Damp.	Sejl.	Damp.	Sejl.	Damp.	Sejl.	Damp.	Sejl.	Damp.	Sejl.	Damp.	Sejl.	Damp.
Stranding (med Forlis).....	29	4	5	—	4	—	—	—	—	—	1	—	39	4
Grundstødning.....	21	12	7	1	5	3	2	—	—	2	—	—	35	18
Kæntring.....	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Sprungen læk i Søen.....	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Forladt synkefærdig.....	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1
Forskellig Søskade.....	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Kollision.....	13	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	19
Kondemnation eft. Søskade	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
Ildsvaade.....	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1
Bortebleven.....	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Overbordfalden.....	16	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	4
I Alt.....	91	43	13	1	9	3	2	—	—	2	1	—	116	49

165

TABEL B.

Opgørelse

af de i Oversigten for 1897 ifølge officielle Indberetninger m. m. opførte Søulykkers eller Søskaders Antal og Art, over hvilke Søforhør (evt. Søforklaring) ikke er afholdt.

Stranding (med Forlis).....	4	—	5	1	6	—	3	—	—	—	2	—	20	1 ¹⁾
Grundstødning.....	12	4	11	—	8	7	7	8	2	10	2	—	42 ²⁾	29 ²⁾
Kæntring.....	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—
Sprungen læk i Søen.....	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1
Forladt synkefærdig.....	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Forskellig Søskade.....	2	7	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	3	8
Kollision.....	7	3	1	—	1	1	—	—	—	1	—	—	9	5
Kondemnation eft. Søskade	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 ³⁾	—
Bortebleven.....	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
I Alt.....	38	15	19	1	15	8	10	8	2	12	4	—	88	44
1) Endvidere Stranding (med Forlis) af: 1 hollandsk Dampskib.....													—	1
2) » Grundstødning (uden Forlis) af: 2 russiske og 3 hollandske Sejlskibe, samt 2 spanske Dampskibe.....													5	2
3) » Kondemnation efter Søskade af: 1 fransk Sejlskib.....													1	—
													94	47

141

TABEL C.

Opgørelse

af Tab af Menneskeliv ved de for **Danske Skibe** ifølge Oversigten for 1897 indtrufne **Søulykker og Soska der.**

Ulykkestilfældets Art.	Ifølge optagne Søforhør.						Ifølge andre Officielle Kilder.						I Alt.					
	Sejl.	Omkomne.	Damp.	Omkomne.	Sejl & Damp.	Omkomne.	Sejl.	Omkomne.	Damp.	Omkomne.	Sejl & Damp.	Omkomne.	Sejl.	Omkomne.	Damp.	Omkomne.	Sejl & Damp.	Omkomne.
Ved Skibets stranding, Forlis eller anden Søskade	5	31	—	—	5	31	3	27	—	—	3	27	8	58	—	—	8	58
Ved Overbordfalden . . .	12	13	4	4	16	17	—	—	—	—	—	—	12	13	4	4	16	17
Ved andre Ulykkestilfælde	3	4	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	3	4	—	—	3	4
I Alt . . .	20	48	4	4	24	52	3	27	—	—	3	27	23	75	4	4	27	79

TABEL D.

Opgørelse

af Antallet, Arten og Værditabene for de ifølge Oversigten for 1897 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.			
Forladt synkefærdig.....	2	1401	2	—	194000	185250	22	—	—
Stranding	3	2035	3	—	326000	130000	49	9	—
Kollision.....	1	344	1	—	75000	75000	12	—	—
Dampskibe i Alt	6	3780	6	—	595000	390250	83	9	—
Sejlskibe:									
Stranding, Landsætning og Grundstødning.....	30	3438	26	4	371250	296850	138	6	8
Forladt synkefærdig	8	1159	7	1	60000	38750	42	—	3
Kollision	8	1548	8	—	127500	38100	50	1	14
Ildsvaade	1	406	1	—	20000	9000	10	—	—
Borteblevne	3	1550	3	—	167000	127000	32	—	32
Søskade og Kondemnation	4	1903	3	1	76000	73000	37	—	—
Sejlskibe i Alt	54	10004	48	6	821750	582700	309	7	57
Damp- og Sejlskibe i Alt	60	13784	54	6	1,416750	972950	392	16	57

TABEL E.

Opgørelse

af Antal m. m. af danske og fremmede Skibes
Strandinger og Grundstødninger

paa

danske Kyststrækninger og i Inderfarvande,

indtrufne i

Aaret 1897.

Kyststrækninger og Inderfarvande.	Danske Skibe.										Fremmede 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 Hanstholm)	—	—	—	—	3	390	—	—	3	390	—	—	—	—	9	2023	2	1622	11	3645	14	4035	8	2	10
Thyborøn Kanal	1	67	—	—	1	82	—	—	2	149	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	149	—	—	—
Jyllands Nordvest-Kyst (til Skagen indb.)	1	31	—	—	—	—	—	—	1	31	1	30	4	4227	5	2133	—	—	10	6390	11	6421	—	10	10
Jyllands Øst-Kyst (med Limfjorden)	7	228	—	—	5	172	—	—	12	400	3	155	3	2251	2	205	—	—	8	2611	20	3011	—	—	—
Læsø	2	194	—	—	—	—	—	—	2	194	4	599	2	3846	2	321	—	—	8	4766	10	4960	—	—	—
Anholt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1679	1	238	—	—	2	1917	2	1917	—	—	—
Fyens Nord-Kyst (med Samsø)	—	—	—	—	1	12	—	—	1	12	1	192	2	895	—	—	—	—	3	1087	4	1099	—	—	—
Sjællands Nord-Kyst	1	35	1	367	1	13	—	—	3	415	10	1225	4	4979	—	—	—	—	14	6204	17	6619	—	—	—
Fyens Ø-Kyst (med Langel.)	3	53	—	—	1	16	—	—	4	69	4	391	2	2275	1	32	—	—	7	2698	11	2767	—	—	—
Sjællands Vest-Kyst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	409	—	—	—	—	—	—	5	409	5	409	—	—	—
Smaalands-Farvandet (Grøn- sund indb.)	2	94	—	—	—	—	—	—	2	94	4	411	—	—	—	—	—	—	4	411	6	505	—	—	—
Laalands og Falsters S.-Kyst	1	51	1	562	—	—	—	—	2	613	4	619	4	3087	2	216	—	—	10	3922	12	4535	—	—	—
Møens Øst-Kyst	1	40	—	—	—	—	—	—	1	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	40	—	—	—
Sjællands Øst-Kyst (til Ama- ger, Syd fra)	3	256	—	—	1	30	—	—	4	286	2	1776	1	2757	—	—	—	—	3	4533	7	4819	—	—	—
Amager	2	327	3	3425	—	—	1	586	6	4338	3	1085	3	5272	—	—	—	—	6	6357	12	10695	—	—	—
Saltholm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1791	5	4733	—	—	—	—	9	6524	9	6524	—	—	—
Middelgrunden	—	—	1	1335	—	—	—	—	1	1335	3	981	1	990	—	—	—	—	4	1971	5	3306	—	—	—
Øresunds-Kysten (til Kjøben- havns Frihavn, Nord fra)	2	59	—	—	—	—	—	—	2	59	1	259	—	—	—	—	—	—	1	259	3	318	—	—	—
Bornholms Vest-Kyst	—	—	—	—	1	56	—	—	1	56	—	—	—	—	1	82	—	—	1	82	2	524	—	—	—
Bornholms Øst-Kyst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	524	—	—	2	524	2	524	—	—	—
I Alt	26	1435	6	5689	14	771	1	586	47	8481	49	9923	32	36991	25	5774	2	1622	108	54310	155	62791	8	12	20

TABEL F.

Opgørelse

efter Skibenes Nationalitet og Bruto Register-Tonnage af de i Tabel E angivne
Strandinger og Grundstødninger paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande
indtrufne i Aaret 1897.

Skibenes Nationalitet.	Strandinger m. m.										Skibenes Gennem- snits- Tonnage.
	uden Forlis.				med Forlis.				I Alt.		
	Sejl.		Damp.		Sejl.		Damp.				
	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	
Engelske	2	468	11	18897	—	—	—	—	13	19365	1490
Norske	13	3228	10	7854	9	2121	—	—	32	13203	412
Tyske	9	1729	8	7857	3	256	—	—	20	9842	492
Danske	26	1435	6	5689	14	771	1	586	47	8481	180
Svenske	17	2700	1	190	10	2342	1	933	29	6165	213
Spanske	—	—	2	2193	—	—	—	—	2	2193	1096
Finske	2	805	—	—	3	1055	—	—	5	1860	372
Hollandske	3	245	—	—	—	—	1	689	4	934	233
Russiske	2	363	—	—	—	—	—	—	2	385	192
Franske	1	363	—	—	—	—	—	—	1	363	363
I Alt.....	75	11358	38	42680	39	6545	3	2208	155	62791	

Udtag af Tabellerne til Oversigterne for Fire-Aaret 1894—97.

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 Kjebeahavn:		
					Antal.	pCt. af Antal.	Forskel. pCt.
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
1897.....	91	43	134	18,7	42	45,9	÷ 12,5

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.	Forskel pCt.
1894	49	2	51	—
1895	38	12	50	—
1896	45	13	58	+ 16,0
1897	38	15	53	÷ 8,6

Nr. 3.

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

Aar.	Svenske.	Norskr.	Tyske.	Engelske.	Finske.	I Alt.	Forøgelse pCt.
1894	7	1	—	—	—	8	—
1895	8	4	1	1	—	14	75,0
1896	7	7	1	1	1	17	21,4
1897	16	12	2	2	1	33	94,1

Nr. 4.

Antal af Søretternes Udtalelser om **Aarsagerne** til Søulykker tilstødte **danske** Skibe
(jfr. Søretslovens § 12 og Anm. til Tabel I i Oversigten for 1896, 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
1897	134	24	17,2

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.	I følge Oversigten for:			
		1894.	1895.	1896.	1897.
Højesteret	Grundstødning ved Pligtforsømmelse (Sølovens §§ 293 og 306)	—	—	se Nr. 39	—
Lands-Overretten i Viborg	» » » »	—	—	—	se Nr. 113
Nakskov Søret	» » » »	—	—	—	se Nr. 197
Lands-Over samt Hof- og Stadsretten i Kjøbenhavn	Bjærgningssag	—	se Nr. 182 (« Rasmine» ctr. « Mariane»)	—	—
Lands-Overretten i Viborg	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	» » » } lovns	—	se Nr. 125	se Nr. 103	—
Skagen Søret	» » » } se Nr. 28	se Nr. 28	—	—	—
Ærøskjøbing Søret	» » » } § 9.	—	se Nr. 193	—	—
Ebeltoft Søret	» » » } se Nr. 102	—	—	—	se Nr. 102
Aalborg Søret	» » » } se Nr. 125	—	—	—	se Nr. 125
Aalborg Søret	» » » } se Nr. 256	—	—	—	se Nr. 256
Hasle Søret	Undladelse af Medførelse om Bord af et Exemplar af Søloven (§§ 27 og 40).	—	se Nr. 53	—	—
Odense Søret	Undladelse af Iagttagelse af et Havne-Reglement	se Nr. 82	—	—	—

Nr. 6.

Antal Kollisioner undersøgte ved Søforhør
(jfr. Anm. i Oversigten for 1895, 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	4	29	3	—	2
1897 ¹⁾	4	20	16	40	8	2	14

¹⁾ I de under Nr. 219, 246 og 282 refererede Kollisions-Tilfælde have de paagældende fremmede Skibe undladt at iagttage den internationale Søveje-Regel om ikke at forlade det paasejlede Skib uden at tilbyde Hjælp og opgive Navn samt Hjemsted (jfr. M. S. A. 1894, Sect. 432 og S. L. § 223).

Nr. 7.

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

Søret.	I Oversigten for:			
	1894.	1895.	1896.	1897.
Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn	se Nr. 7 («Alice» ctr. «Welbury»).	se Nr. 173 («Ioel» ctr. «Pallas»).	se Nr. 24 («Annie» ctr. «Carrie»).	—
» » »	se Nr.33 («Castor» ctr. «Lissabon»).	—	Se Nr. 76 («Marie» ctr. «Edil»).	—
» » »	—	—	—	se Nr. 145 ^b («Innes- moor» ctr. «A. W. Kafemann »).
» » »	—	—	—	se Nr. 231 («Nyborg» ctr. «Monnt Park»).
Søretten i Kolding	—	—	se Nr.64 (En Fisker baad ctr. «Dan»).	—
London Admiralty Court.....	—	—	—	se Nr. 281 («Thea» ctr. «Tryg»).

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:		dansk. Dampkibe 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
1897	62	13	—	4	79

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 Undladelse 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
1897	se Nr. 157 og 226.	2	se Nr. 157 og 226.	3

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
1897 . . .	54	10004	821750	6	3780	595000	60	13784	1,416750

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.	Bratte 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
1897 . . .	3	1550	167000	—	—	—	3	1550	167000	32	1

Nr. 12.

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

Aar.	Løhe 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	se Nr. 113, 138 og 250.	16
1897	se Nr. 9, 43, 50, 58, 70, 98, 122, 179, 235, 258, 297, 299.	90

Nr. 13.

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

Kyststrækninger m.m.	1894.				1895.				1896.				1897.			
	Danske.		Fremmede.		Danske.		Fremmede.		Danske.		Fremmede.		Danske.		Fremmede.	
	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	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	2	98	5	4257
Øvrige danske Kyster.	28	6019	74	43447	32	8880	60	40255	39	5267	53	32961	30	7026	76	42657
Tilsammen.	35	6783	86	52310	33	9058	72	48696	39	5267	58	36148	32	7124	81	46914
Furlis:																
Jydske V.Kyst indtil Skagen	4	426	6	5653	2	86	16	4137	3	363	8	3712	4	472	16	5778
Øvrige danske Kyster.	4	338	7	2429	4	575	10	1068	6	148	10	1220	11	885	11	1618
Tilsammen	8	764	13	8082	6	661	26	5205	9	511	18	4932	15	1357	27	7396
Strandinger og Forlis:																
Tilsammen	43	7547	99	60392	39	9719	98	53901	48	5778	76	41080	47	8481	108	54310
I Alt	142 Skibe med 67939 Tons Brutto.				137 Skilte ¹⁾ med 63620 Tons Brutto.				124 Skibe ²⁾ med 46858 Tons Brutto.				155 Skibe ³⁾ med 62791 Tona Brutto.			

¹⁾ Heraf Landsætninger (frivillige Strandinger) 12 Skibe med 2020 Tons Brutto.

²⁾ » » (» ») 6 » » 2100 » »

³⁾ » » (» ») 12 » » 2560 » »

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.	1894.			1895.			1896.			1897.		
	Antal.	Brutto Tonnage.	Tab af Menneskeliv.	Antal	Brutto Tonnage.	Tab af Menneskeliv.	Antal	Brutto Tonnage.	Tab af Menneskeliv.	Antal.	Brutto Tonnage.	Tab af Menneskeliv.
Engelske	20	23664	—	23	28225	—	12	14233	—	13	19365	—
Norske	23	14585	22	22	9679	—	17	9013	—	32	13203	1
Tyske	17	9606	—	18	4911	4	15	7912	9	20	9842	1
Danske	43	7547	—	39	9719	—	48	5778	—	47	8481	8
Svenske	20	5973	2	20	6004	—	21	4005	10	29	6165	10
Finske	9	3669	—	6	1870	—	4	1882	—	5	1860	—
Hollandske	2	597	—	2	315	—	3	1518	—	4	934	—
Franske	1	182	—	1	179	—	1	1518	—	1	363	—
Russiske	5	1082	6	4	760	—	3	999	—	2	385	—
Østerrigsk-Ungarske.	2	1034	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spanske	—	—	—	1	1351	—	—	—	—	2	2193	—
Italienske	—	—	—	1	607	—	—	—	—	—	—	—
I Alt	142	67939	30	137	63620	4	124	46858	19	155	62971	20

Anm. Som det af ovenstaaende Tabeller samt af Anmærkningerne til Tabellerne i Oversigten for Aaret 1895 vil ses, have Søulykkernes Art og Aarsag i Aaret 1897 ikke været væsenlig forskellig fra Arten og Aarsagen for de i Oversigterne for Aarene 1894, 95 og 96 refererede Søulykker; undtagen at disse 3 Oversigter ikke opvise nogen Søulykke forårsaget ved Isdrift, Isskruing eller Forcering af Isen i danske Farvande; hvorimod Oversigten for 1897 udviser 8 saadanne Tilfælde for danske Dampskibe (se Nr. 1, 65, 82, 103, 179, 214, 221 og 274) og 4 for fremmede Dampskibe (se Nr. 149, 170, 174 og 259). Disse 12 Isskader indtraf i Dagene fra d. 21. Januar til d. 23 Februar 1897; 10 i Øresund og Drogden og 2 ud for Gjedser. 2 af Dampskibene blev skruede i Sænk og de øvrige maatte bringes i Havn ved Hjælp af Isbryder-Dampskibe.

A. S.