

STATISTISK OVERSIGT

OVER DE I AARET

1899

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

INDTRUFNE

SØULYKKER



*FEBRUAR, 1901*

KJØBENHAVN

BIANCO LUNOS BOGTRYKKERI

Den foreliggende statistiske Oversigt, der herved offentliggøres af

Indenrigsministeriet

i Henhold til § 12 i Lov af 12<sup>te</sup> April 1892 om Oprettelse af Søretter uden for  
Kjøbenhavn samt om Søforklaringer og Søforhør, er paa Grundlag af de i Hen-  
hold til bemeldte Lov indsendte Udskrifter af Søforhør og Søforklaringer udar-  
bejdet ved Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet i Kjøbenhavn.

BIBL. UNIV.  
HAFNIENSIS

Indhold.

**Maritim-Statistiske Oplysninger om de i Aaret 1899  
stedfundne Søulykker.**

**Afdeling I.**

Referater af de for Danske Skibe ved Søforhør m. m. oplyste Søulykker af større Betydning (saa som Forlis, Kollisioner, Ildsvaade m. m.).

**Afdeling II.**

Referater af de for Danske Skibe ved Søforhør, Søforklaringer m.m. oplyste Søulykker af mindre Betydning.

**Afdeling III.**

Referater af de for Fremmede Skibe i Danske Farvande ved Søforklaringer, officielle Strandings-Beretninger m. m. oplyste Søulykker af større Betydning.

**Afdeling IV.**

Tabeller indeholdende statistiske Opgørelser 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. (Grundstødninger, efter hvilke de paagældende Skibe ere komne flot ved egen Hjælp, ere ikke tagne i Betragtning).
- F. Antal m. m. af de i Tabel E angivne Strandinger og Grundstødninger efter Skibenes Nationalitet.

Afde-ing I.

Danske kibe.

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 Vejrforhold.	
1.	<b>A.</b> a. <b>Agnes.</b> b. 3m. Skonnert. c. Varde. d. 312. e. 277.	a. Tønning. b. 1891. c. Staal. d. Registre V.	a. A. Riber. b. (Akt.-S.) N. H. Brinck (S. p. Fanø). c. 50000. d. 40000. Hamb. Ass.-G.	a. Jærnbane-skiner m. m. b. 400 Tons. c. — d. —	a. 8. b. — c. —	a. Antwerpen. b. <sup>14</sup> / <sub>9</sub> 99. c. Para & Braganza. (Brasilien).	a. Braganza-Floden. b. <sup>8</sup> / <sub>12</sub> . c. Grundstødn. Kæntring. Forlis. d. Stærk Strøm.	Søforhør i Nordby paa Fanø d. <sup>28</sup> / <sub>3</sub> og <sup>2</sup> / <sub>4</sub> 1900. Efter den 20. Novbr. at være ankommen til «Para», blev A. af den brasilianske Regering, der var Ladningsejeren, beordret til at afgaa til Braganza-Floden, hvortil Skibet under Lodskommando og paa Slæb af en Dampet ankom d. 5. Decbr. og 3 Dage senere Kl. 91/2 FM. blev forløjet ved Lossepladsen i «Braganza»; men strax efter afgik saavel Lodsens som Slæbedampet, uden at afgive nærmere Oplysning om de stedlige Forhold, skøndt A. var det største Skib, der endnu var dirigeret til denne Plads. Denne viste sig imidlertid at være meget primitiv, saaledes fandtes der hverken Bro eller Kaj til hvilken Skibet kunde forløjes; men kun nogle paa Land staaende Pæle. Kl. 31/2 E.M. under Forhaling til disse Pæle tog Skibets Agterpart Grunden paa eu Revle midt i Floden, om hvis Tilstedeværelse Lodsens ingen Underretning havde givet. Herved kom A., ved af den haarde Strøm (4 à 5 Kml.) at svinges paa tværs af Floden, i en saa uheldig Stilling, at den krævede helt over og til sidst kæntrade, sank og blev senere kondemneret som Vrag, medens Besætningen bjærgede sig i Land i egen Baad.
2.	a. <b>Alberdina.</b> b. Kufftjalk. c. Nordby p.F. d. 91. e. 82.	a. Groningen. b. 1885. c. Eg. d. Registre V.	a. B. Rasmussen. b. M. N. Mathiasen. c. 10000. d. 10000. De priv. Ass. Kbhvn.	a. Byg. b. 139 Tons. c. — d. —	a. 4. b. — c. —	a. Malmø. b. <sup>11</sup> / <sub>10</sub> 99. c. Søderhamn.	a. Østersøen. 32 Kml. N. f. Rixhøft. b. <sup>18</sup> / <sub>10</sub> . c. Sprungen læK. Forlis. d. Stille. Høj Sø.	Søforhør i Kjøbenhavn (Sø-og Handelsretten) d. <sup>1</sup> / <sub>11</sub> 99. D. <sup>16</sup> / <sub>10</sub> Kl. 5 FM. sprang A. læk; men holdtes med Besvær paa Pumperne indtil d. 18. Kl. 6 L.M., da Skibet var løbet fuld af Vand og derfor maatte forlades af Besætningen i egen Baad, med hvilken det dog lykkedes d. 19. Kl. 2 EM. at lande ved «Hela» Fyrtaarn. Anm. <b>Aarsagen</b> til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
3.	a. <b>Anna.</b> b. Skonnert. c. Marstal. d. 85. e. 75.	a. Ziegenort. b. 1877. c. Eg. d. Registre V.	a. C. H. Tønnesen. b. T. Tønnesen. c. 7500. d. 8500. Sø-Ass. For. «Ærø».	a. Salt. b. 100 Tons. c. — d. —	a. 4. b. — c. 4.	a. Liverpool. b. <sup>22</sup> / <sub>12</sub> 98. c. Svendborg.	a. Starholms Strand. Jyllands NV. Kyst. b. Natten til d. <sup>6</sup> / <sub>1</sub> 99. c. Stranding. Forlis. d. NV.lig Storm. Ø.lig Strøm.	Indb. fra Skagen Toldkammer dat. d. <sup>8</sup> / <sub>1</sub> 99. Justitsministeriets Skrivelse af <sup>15</sup> / <sub>2</sub> 99. D. <sup>6</sup> / <sub>1</sub> Kl. 12 FM. iagttoges en paa inderste Revle 1 Mil V. for Højen strandet Skonnert uden Master. Ifølge inddrevne Papirer viste Vraget sig at være Skonnerten «Anna» af Marstal. Besætningens Lig fandtes senere inddrevne paa Kysten. Foruden Føreren omkom: Styrmand Rosenborg, Letmatros Chr. Raahauge og Kok Johs. Mortensen. Anm. Strandingen, der ikke blev bemærket fra Land, formodes at være foraarsaget ved, at Vinden om Natten pludselig var sprungen om fra SV.lig til haard NV. lig Storm med høj Sø. Om EM. d. 5. havde Skonnerten vist sit Kendings-Signal under Forbisejlingen af Hanstholm Signalstation.
4.	a. <b>Anna.</b> b. Jagt. c. Marstal. d. 32. e. 27.	a. Kappeln. b. 1837. c. Eg. d. —	a. J. H. Petersen. c. 2700. d. 2700. Sø-Ass. For. «Marstal».	a. Mursten. Klinker. b. 22500 Stk. c. — d. —	a. 2. b. — c. —	a. Hasle. b. <sup>12</sup> / <sub>10</sub> 99. c. Lübeck.	a. Darsserort. b. <sup>13</sup> / <sub>10</sub> . c. Sprungen læk. Forlis. d. VSV. Stiv Kul. Høj Sø.	Søforklaring for Amtsretten i Stralsund d. <sup>17</sup> / <sub>10</sub> 99. Søforhør i Ærøskjøbing d. <sup>10</sup> / <sub>11</sub> og i Faaborg d. <sup>16</sup> / <sub>11</sub> 99. Kl. 11 FM. sprang Jagten læk, og da der <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Time senere fandtes 5 Fod Vand i Lastrummet trods stadig Pumpning, besluttedes det at landsætte Skibet; men da det truede med at synke, maatte det Kl. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM., forlades i Skibsbaaden, og kort efter saas det at synke paa saa dybt Vand, at kun ca. 15 Fod af Mastetoppen ragede op over Vandet. Det lykkedes Besætningen at lande ved Barhøft s. D. Kl. 8 EM. Anm. <b>Aarsagen</b> 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. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr forhold.	
5.	a. <b>Antwerpen.</b> b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn d. 1637. e. 1062.	a. Wallsend o. T b. 1887! c. Jærn&Staal. d. Nederlandsche Verein v. Ass. I. H. K. 1000.	a. E. Lorentzen. b. D. F. D. S. c. — d. —	a. Stykgods. b. 1875 Tons. c. — d. —	a. 24. b. — c. —	a. Antwerpen. b. <sup>5</sup> / <sub>10</sub> 99. c. St. Petersborg.	a. I Sigte af Ska- gens Rev Fyr- skib. b. <sup>7</sup> / <sub>10</sub> . c. Kollision. d. NNØ.lig. Frisk Kul. Mørkt, men fyrklart.	Søforhør i Frederikshavn d. <sup>12</sup> / <sub>10</sub> 99. Ifølge de i Udskriften af Søforhøret optagne Vidneforklaringer for A.'s Vedkommende, styrede denne Damper, efter at have passeret Fyrskibet «Skagens-Rev» S. 1/2 V. Kapt. L., 2den Styrmand og Rorgængerer vare paa Broen, Udkiggen paa Bakken, Top-og Sidelysene vare klart brændende. Forude om B. B. saas flere Dampers røde Sidelys og Kl. S EM. en Dampers grønne Sidelys omtr. 6 Streg om B. B. Denne Damper antoges for at være medgaaende og skærende A.'s Kurs med omtr. 1 Streg, men med stærkere Fart, da den stadig trak forefter. Pludselig bemærkedes, at denne Damper — der senere viste sig at være S. — hurtig nær mede sig, tilsyneladende under B. B.'s Ror. Da Faren for Sammenstød nu blev øjensynlig, stoppede A. sin Maskine og afgav samtidig 1 lang Damppipe-Tone, strax efter sloges «Fuld Kraft bak» og 3 korte Damppipe-Toner afgaves; men da S., uden at besvare disse Signaler, vedblev at dreje rask til St. B., kom den til at ligge tværs paa A.'s Kurs, hvorved Kollisionen, der fandt Sted omtr. Kl. <sup>8</sup> / <sub>4</sub> , blev uundgaaelig. A. fik Stævnen og Boven knust, saaledes at Forpeaken fyldtes med Vand; men da Kollisions-Skoddet holdt og det lykkedes at tætte Hullerne med Planker og Sejl, sattes Kursen Kl. 12 MN. til Frederikshavn som Nødhavn, og næste Morgen Kl. 6 fortøjedes A., der havde taget den svenske Dampers Besætning om Bord, ved Havnebolværkerne dersteds. Ifølge Vidneforklaringerne for S.'s Vedkommende styrede denne Damper, da Fyrskibet havdes i V.S. V., NV. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> V. Dens 1ste Styrmand, der havde Vagten, samt Rorgængerer vare paa Broen, Udkiggen paa Bakken. Top- og Sidelysene vare klart brændende. En medgaaende Dampers grønne Sidelys havdes om B. B. og flere hvide Lys paa begge Bove forude. Pludselig saas om St. B. noget foran for Tværs en Dampers røde Sidelys og samtidig hørtes 3 korte Damppipe-Toner; men strax efter rantes S. midtskibs om St. B. af denne Damper. Forinden havde der hverken været Tid til at afgive Signaler, eller til at dreje af, eller til at stoppe Maskinen. Ved Kollisionen fik S. et stort Hul i Maskinrummet, der hurtig fyldtes med Vand og da Skibet truede med at synke, blev det forladt af Besætningen, der bjærgede sig dels ved at springe om Bord i A., dels i egne samt i de af A. udsendte Baade. S. drev derefter ned paa Fyrskibet og tilføjede dette en Del oven Bords Skade; men da S. holdt sig flydende endnu i nogle Timer gik dens 1ste Styrmand med 4 Mand atter om Bord i Skibet og opankrede det paa Revet, hvor det imidlertid kort efter sank paa 5 Fv. Vand i SV.lig Retning for NØ. Tønden og blev Vrag. To Uger senere løb Skruedamperen «Carl» af Helsingborg sig fast paa Vraget, brakkede over og blev selv Vrag (se Løbe Nr. 200). Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Kollisionen afgiver Søren ingen Udtalelse (jfr. Søren-Loven af 12. April 1892 §§ 9 og 12, samt Justitsministeriets Cirkulære til samtlige Retsbetjente af 28. December 1896).
	a. <b>Suecia.</b> b. Skruedamper. c. Gøteborg. d. 993. e. 577. <b>B.</b>	a. Port Glasgow. b. 1898. c. Staal. d. Lloyd's Reg.	a. J. A. Hellberg. b. Akt. S. «Svenska Lloyd». c. 300000. d. 260000. Gøteborg Ass.	a. Stykgods og Sten. b. 700 Tons. c. — d. —	a. 15. b. 4. c. —	a. Gøteborg. b. <sup>7</sup> / <sub>10</sub> 99. c. Hamburg	a. » » b. <sup>7</sup> / <sub>10</sub> Kl. <sup>8</sup> / <sub>4</sub> EM. c. Kollision. Forlis	
6.	a. <b>Bodil Marie.</b> b. Jagt. c. Nakskov. d. 29. e. 24.	a. Marstal. b. Ob. 1862. c. Eg. d. —	a. J. H. N. b. Schrøder. c. 2800. d. Uassureret.	a. Melassefoder. b. 810 Sække. ca. 81000 Pd. c. — d. —	a. 2. b. — c. —	a. Nakskov. b. <sup>10</sup> / <sub>10</sub> 99. c. Aarhus.	a. Tandrup Strand (Samsø). b. <sup>13</sup> / <sub>10</sub> . c. Stranding. Forlis. d. V.lig Storm. Høj Sø	Søforhør i Tranebjerg (Samsø) d. <sup>14</sup> / <sub>10</sub> 99. D. 12. Kl. 9 EM. under Taage grundstødte Jagten. Ved at udføre et Varpanker lykkedes det at bringe den flot; men da Vinden blev Paalands og stormende kastedes den atter ind paa Grunden, og d. 13. Kl. 2 EM. bjærgede Besætningen sig i Land i Jollen. Jagten blev Vrag og Ladningen gik tabt.
7.	a. <b>Brockenhuus Schack.</b> b. Skonnert. c. Svendborg. d. 54. e. 142.	a. Thurø. b. 1892. c. Eg. d. Registre V.	a. A. Rasmussen. b. C Bom. c. 33000. d. 30000. Sø-Ass.For.for Svendborg, Thorseng of Rudkjøbing.	a. Trælast. b. 74 Stds. c. 14400. d. London.	a. 16. b. — c. —	a. Frederiksstad. b. <sup>12</sup> / <sub>12</sub> 98. c. Aberdovey.	a. Ud for Start (Engelske Kanal). b. <sup>7</sup> / <sub>1</sub> . c. Kollision. Forlis. d. Stiv SV.lig Kul ing. Klart Vejr.	Indberetning fra Generalkonsulatet i London dat. d. <sup>18</sup> / <sub>1</sub> 99. Søforhør i Svendborg d. <sup>1</sup> / <sub>3</sub> 99. Kl. <sup>9</sup> / <sub>4</sub> EM. saas fra B. S., der laa klos bidevind over B. B. styrende SØ. t. S. med ca. 3 Mils Fart, L. B.'s grønne Sidelys 3 Str. om B. B.. Da L. B. skulde vige af Vejen holdtes Kursen; men Barkskibet løb ind i B.S.'s Fokkerøst om B. B., hvorved Fokkemasten gik over Bord og Skibet fyldtes med Vand. Først efter 4 Timers Forløb kom Skibene klar af hinanden; men forinden havde Besætningen reddet sig om Bord i L. B. ved derfra udkastede Liner. Dagen efter Kl. 6 FM. landsattes Besætningen i Plymouth. Oven nævnte Kollision ses at have givet Anledning til en af B. S.'s Rederi mod L. B.'s Rederi rejst Sørenssag for «High Court of Justice, Admiralty Division» i London. Efter et Referat heraf i «Shipping Gazette» af 1/3 99 gives der her følgende Udtog af den under <sup>28</sup> / <sub>2</sub> 99 afsagte Dom. L. B. befandt sig paa samme Tidspunkt omtr. <sup>8</sup> / <sub>2</sub> Kml. V. t. S. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> S. for Start Point, styrende klos bidevind over St. B. med ca. 7 Mils Fart. Pludselig opdagedes en Sejlers røde Sidelys <sup>2</sup> / <sub>2</sub> Streg paa St. B.'s Bov i 2 à 3 Skibslængders Afstand. Roret lagdes strax haardt B. B. og Agtersejlene kastedes los; men desuagtet kunde Kollision ikke undgaaes. Klagen fra L. B.'s Side gik nu ud paa, at B.S. for sent havde vist rødt Lys samt havde undladt at holde Kurs. I Dommen udtales imidlertid, at det eneste Spørgsmaal, det kom an paa, var, om B. S. havde haft sit røde Sidelys brændende paa det omtalte Tidspunkt. Det var nemlig givet, hvorledes Skibenes Stilling havde været, og at det var L. B., der skulde gaa af Vejen, naar den saa det røde Lys; men dette saas først i sidste
	a. <b>Loch Bredan.</b> b. Barkskib. c. Liverpool. d. 982. e. 950.	a. Glasgow. b. 1882. c. Jærn. d. Lloyd's Reg.	a. J. C. Connell. b. J. Sproat. c. — d. —	a. Sølvsand. b. 600 Tons. c. — d. —	a. 16. b. — c. —	a. Rotterdam. b. — c. Liverpo		

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.	
8.	a. <b>Brunette.</b> b. 3m. Skonnert. c. Odense. d. 335. e. 300.	a. Llanelly. b. 1866. c. Jærn. d. Lloyd's Reg.	a. H.J.Hansen. b. (Akt. S.) H.A. Sprogøe. c. 40000. d. 31000.	a. Fosfat. b. 576 Tons. c. 25000. d. —	a. 10. b. 1. c. —	a. Aruba (Curacao). b. <sup>4</sup> / <sub>5</sub> 99. c. Harburg.	a. Elben ud for Neumühlen. b. <sup>1</sup> / <sub>7</sub> . c. Kollision. d. V.lig Brise. Klart Vejr.	Øjeblik, paastod man fra <i>L. B.'s</i> Side, medens man fra <i>B. S.'s</i> Side hævdede, at man vidste og havde set, at det røde Lys brændte hele Tiden, medens det andet Skib nærmede sig. Her stod altsaa den ene Forklaring mod den anden, og det var derfor heldigt, at Sagens Dokumenter gav saa gode Oplysninger, at man deraf kunde se, hvilken Forklaring der var den rette. Der var den Mærkelighed, at i <i>L. B.'s</i> Dagbog og i de første Meddelelser om Ulykken fandtes der intet om, at det andet Skibs Sidelys ikke havde brændt, skøndt dette dog var det eneste, <i>L. B.</i> havde at holde sig til for at blive fri for Ansvar; det var først under Retssagen, at dette var kommet frem. Endvidere saas det af Dokumenterne, at det røde Lys, da det blev set af Udkigsmanden, er blevet meldt til Styrmanden to (range, uden at denne tog noget Hensyn dertil. Dette viser en Forsømmelse i Navieringen og forklarer, at <i>L. B.</i> først for sent gjorde Manøvre for at undgaa Sammenstødet. Man kunde derefter ikke andet end holde sig til <i>B. S.'s</i> Forklaring, og det maatte derefter fastslaaes, at Skylden for Sammenstødet ene laa hos «Loch Bredan».
9.	a. <b>Carl Woermann.</b> b. Skruedamper. c. Hamburg. d. 1946. e. 1246.	a. Reiherstieg. b. 1881. c. Jærn.	a. J. W. Schütt. b. Woermann-Linien.		a. 10. b. 1. c. —	a. Aruba (Curacao). b. <sup>4</sup> / <sub>5</sub> 99. c. Harburg.	a. Elben ud for Neumühlen. b. <sup>1</sup> / <sub>7</sub> . c. Kollision. d. V.lig Brise. Klart Vejr.	Søforhør ved «Hamburg Seeamt» d. <sup>6</sup> / <sub>7</sub> 99. Søforhør i Odense d. <sup>25</sup> / <sub>11</sub> 99. Søforklaring for Amtsretten i Harburg d. <sup>10</sup> / <sub>7</sub> 99. Kl. 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM., da <i>B.</i> med Lods om Bord var under Bugsering af Slæbebaaden «Fairplay II» op ad Elben, fandt en Kollision Sted mellem <i>B.</i> og <i>C. W.</i> der ligeledes gik op ad Elben, medens Slæbebaaden var i Færd med at svinge <i>B.</i> rundt under Afventning af Lods fra Harburg. Ved Kollisionen blev <i>B.</i> saa beskadiget, at den strax maatte sættes paa Grund. Besætningen havde forinden bjærget sig om Bord i <i>C. W.</i> ; men da <i>B.'s</i> Agterskib ikke sank, gik Besætningen atter om Bord. Bjærgningen af Skib og Ladning lykkedes ikke. hvorfor Vraget blev bortsprængt som farligt for Sejladsen.  Efter det for Hamburg Søret afholdte Søforhør har denne Søret under 13. Juli 1899 afgivet en udførlig Kendelse, hvori bl. A. udtales: «At Ansaret for Kollisionen skyldes <i>C. W.</i> , idet denne Damper, uden at mindske Farten og trods den ringe Afstand fra Slæbedamperen, forsøgte at vige af Vejen for denne, først ved at give <i>B.B.'s</i> og derefter <i>St. B.'s</i> Ror, samt ved at den lod sin Undvigelses-Manøvre bestemme af Slæbebaadens Signal i Stedet for at handle efter eget Skøn, og ved, under Hensyn til de uoverensstemmende Signaler, at have undladt at indtage en afventende Stilling ved at stoppe Maskinen. Slæbedamperen bærer derimod ingen Skyld for Kollisionen
10.	a. <b>Carl Theodor.</b> b. Skonnert. c. Korsør. d. 73. e. 62.	a. Seedorf. b. 1875. c. Eg. d. Registre V.	a. N. P. b. Hansen. c. 6000. d. 6000. De privat. Ass. Kbhn.	a. Trælast. b. 37 Stds. c. — d. —	a. 3. b. — c. —	a. Riga. b. <sup>16</sup> / <sub>9</sub> 99. c. Varel.	a. Finske Bugt 10 d. Mil NV. for Lyserort Fyr. b. <sup>19</sup> / <sub>9</sub> . c. Kæntring. d. SV.lig Storm.	Anmeldelse fra Rederiet dat. Korsør d. <sup>23</sup> / <sub>11</sub> 99. Kl. 5 FM. kæntrade Skonnerten; dog lykkedes det Besætningen at redde sig i Skibets Baad, hvorfra den efter 16 Timers Omdreven i Søen blev optagen af Barkskipet «Camilla» af Arendal, Kapt. J.S. Andreasen. Vraget inddrev paa Kysten af Dagø ved Kertell (Estland). <b>Aarsagen</b> til Kæntringen skyldes den haarde Storm og den høje Sø. Anm. Søforhør angives at være afholdt ved Korsør Søret, men Udskrift heraf er ikke fremkommen.
10.	a. <b>Castor.</b> b. Fiskerkvase. c. Grenaa. d. 27. e. 16.	a. Svaneke. b. 1852. c. EG. d. —	a. A. C. Jensen. b. O. C. Geisnes. c. 5600. d. 5600. Fors. af danske Sejlfiskerfar tøj.	a. Levende Fisk. b. — c. — d. —	a. 5. b. — c. —	a. Fiskeri i Nordsøen.	a. Fiskeplads ud for Graadyb. b. <sup>11</sup> / <sub>4</sub> 99. c. kollision. d. ØNØ.lig. Mørkt med Regn, men sigtbart.	Søforhør i Esbjerg d. 13. og 14. April 1899. Kl. 1 FM., da <i>C.</i> laa til Ankers med Ankerlanternen ophængt i Fokkevantet om <i>St. B.</i> ca. 8 Fod over Dækket og med Lyset brændende, fandt Kollision Sted ved, at <i>F.</i> løb ind i <i>C.'s</i> B. B. -s Side midtskibs. <i>C.</i> blev derved saa lak, at den sank paa 6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Favne Vand med Mastetoppen benved 8 Fod over Vandfladen og blev Vrag. Ifølge Vidneforklaringerne var <i>C.'s</i> Ankerlys vel synligt, men lyste mindre godt, idet Flammen osede, antagelig fordi Cylinderglasset ikke var paasat. Hverken <i>F.'s</i> Fører, eller nogen af de 3 paa Dækket værende Fiskere, havde Derfor set <i>C.'s</i> Ankerlys. <i>F.</i> der nylig var gaet under Sejl fra samme Fiskeplads, førte endnu ikke de farvede Sidelys, men ikkun Ankerlyset. Om Bord i <i>C.</i> var Vagtmanden gaet om Læ, ingen af <i>C.'s</i> Besætning havde derfor bemærket, hvorledes Sammenstødet skete. Vagtmanden sprang strax efter om Bord i <i>F.</i> og da <i>C.'s</i> øvrige Besætning efter at være kommen op paa Dækket bemærkede, at Jollen var dreven af og ar Skibet var i Færd med at synke, raabte den om Hjælp. Da Føreren af <i>F.</i> hørte Raabene løb han langs Siden af <i>C.</i> og optog dens Besætning, samt indbragte den til Esbjerg. An m. Om <b>Aarsagen</b> til Kollisionen afgiver Søret ingen Udtalelse.
10.	a. <b>Freia.</b> b. Fiskerkutter. c. Finkenwärder d. 40. e. 37.	a. Cranz. b. 1895. c. Eg.	a. H. Wehe b. — c. 11600. d. 10300.	a. Levende Fisk. b. —	a. 4.			

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. Forer. 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.	
11.	a. <b>Cathay</b> . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 4112. e. 2648.	a. Leith. b. 1898. c. Staal. d. Lloyd's Reg. I. H. K. 1800.	a. K. Schøning. b. Det Østasiatiske Kompagni. c. — d. —	a. Stykgods. b. — c. — d. —	a. 47. b. — c. Vladivostock.	a. Antwerpen. b. — c. Vladivostock.	a. Ud for Cap St. Vincent. b. <sup>4</sup> / <sub>9</sub> 99 c. Kollision. d. Tæt Taage. Stille. Rolig Sø.  a	<p>Indberetning til Udenrigsministeriet fra det danske Konsulat i Cadix dat. d. <sup>26</sup>/<sub>9</sub> 99. Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. <sup>22</sup>/<sub>5</sub> 1900.</p> <p>I en til Konsulatet af Kapt. S. afgiven Beretning fremstilles udførligt de nærmere Omstændigheder ved denne Kollision; men da Beretningen for selve Kollisionens Vedkommende er overensstemmende med neden staaende Referat af den af C. M.'s Rederi mod C.'s Rederi rejste Frstatnings-Sag for «High Court of Justice, Admiral ty Division» i London, anføres her kun Beretningens Meddelelser om Begivenhedernes Gang efter Kollisionen:</p> <p>Strax efter Kollisionen sættes 2 af C.'s Redningsbaade i Vandet for at assistere ved Bjærgningen af C. M.'s Besætning, om nødvendigt. Samtidig foretoges de nødvendige Arbejder for at afhjælpe Skaden paa C. Hullerne i Boven stoppedes med Planker, Presenninger og Cement, og da Kollisions-Skoddet holdt tog Ladningen ingen Skade. Efter at Baadene vare komme tilbage med en Del af C. M.'s Officerer og Mandskab, samt Skibets Fører, lettede Taagen. og da det viste sig, at C. M. endnu holdt sig flydende, vendte Kapt. W. tilbage til sit Skib. Dette saas nu Kl. 111/4 FM. at styre mod Land med en Baad paa Slæb; men en Time senere blev det forladt og saas kort efter at synke. C. optog da Besætningen og Baadene og satte Kursen til Cadix som nærmeste Nødhavn; men da kun en foreløbig Reparation kunde foretages der, og da Kollisions-Sagen skulde afgøres i England, afgik C. d. 26. Septbr. til Southampton for at losse og reparere.</p> <p>Nedenstaaende Beskrivelse af selve Kollisionen samt Gengivelsen af de indledende Bemærkninger til den af oven nævnte engelske Søret under 31. Oktober 189 9 afsagte Dom er affattet efter et i «London Shipping Gazette» for d. 1. November s. A. optaget Referat af Processen.</p> <p>Ifølge Angivelser i Erstatnings -Søgsmålet var C.M.'s Kurs d. 4. Septbr. Kl. 8 FM. retv. Vest. Over ensstemmende med Søvejs-Reglerne gik dette Skib med saa moderat Fart, som det overhovedet kunde, nemlig omtr. 3 Kml., regelmæssig afgivende Taagesignaler. Under disse Forhold hørtes et Taagesignal omtr. 3 Str. paa St. B.'s Bov, hvilket Signal strax blev besvaret, medens Maskinen sættes paa «Fuld Kraft frem» men næsten i samme Øjeblik saas C. af nærme sig gennem Taagen med betydelig Fart, hvorpaa C. M.'s Maskine kastedes «Fuld Kraft bak» og 3 korte Damppipe-Toner afgaves. Ikke desto mindre vedblev C. at komme nærmere og tilføjede C. M. et voldsomt Stød om St. B. ved Kommandobroen, hvorved Skibssiden bibragtes et Hul, der naede ned under Vandgangen, saaledes at C. M. kort efter sank.</p> <p>Under Hensyn hertil gik Klagerens Paastand ud paa, at C. havde undladt at afgive de reglementerede Taagesignaler paa rette Maade, samt at dens Maskine ikke blev stoppet og kastet bak i rette Tid.</p> <p>Ifølge Angivelser i Modsøgsmålet fra C.'s Side var dette Skibs Kurs Kl. 71/2 FM. retv. S. 7<sup>0</sup> Ø C. gik ligeledes med den mindst mulige Fart, nemlig omtr. 3 Kml., stadig afgivende de foreskrevne Taagesignaler, mindst hvert 2det Minut. Under disse Forhold hørtes et Dampskibs Taagesignaler i betydelig Afstand omtr. 4 Str. om B. B. Da disse Signaler efterhaanden trak mere og mere Tværs, antoges det, at C. M. vilde gaa klar agten om C.; men pludselig kom den til Syne i omtr. 200 Fods Afst. og 5 à 6 Str. om B. B. C. s Maskine kastedes strax «Fuld Kraft hak», samtidig afgaves 3 korte Damppipe-Toner; men C. M., som nærmede sig med betydelig Fart samt under Drejning for St. B.'s Ror. stødte desuagtet med sin St. B.'s Side mod C.'s Stævn og forsvandt i Taagen, krydsende dennes Bov.</p> <p>Under Hensyn hertil gik C.'s Paastand ud paa, at C. M.'s Maskine ikke blev stoppet og kastet bak forinden Kollisionen, samt tillige, at dens Ror blev lagt den forkerte Vej, nemlig Styrbord i Stedet for Bagbord.</p> <p>Som Indledning til Dommens Afsigelse udtalte Formanden for Admiralitets -Retten (Mr. Justice Barnes) bl. A.:</p> <p>«. . . . Det Spørgsmaal, som Sagen drejer sig om, er, hvorvidt begge Skibe eller et af dem bærer Skylden for Kollisionen ved ikke at have handlet i Overensstemmelse med Søvejs-Reglerne eller paa saadan Maade, at Sammenstød kunde være undgaaet.</p> <p>For C. M.'s Vedkommende oplyser Kapt. W., dels at dette Skib gik saa langsomt, som det overhovedet var muligt uden at miste Styreevnen (Art. 16, første Stykke <sup>1</sup> )); men denne Paastand modbevises dog ved Maskin mesterens Udsagn om, at Maskinen vel gik langsomt, nemlig med 30 Omdrejninger, men at dette ogsaa lod sig gøre med 20 Omdrejninger, hvoraf atter følger, at C. M. ikke gik saa langsomt, som den var i Stand til, dels at C.'s Taagesignal hørtes paa St. B.'s Bov, hvoraf altsaa følger, at det var C. M.'s Pligt at vige af Vejen for C., overensstemmende med Art. 19 2). Dette antog Kapt. W. kunde lade sig gøre ved at sætte Maskinen paa «Fuld Kraft frem» Der kan imidlertid ikke være Tvivl om, at naar Kapt. W. under den Situation, hvori han da befandt sig, hørte et Dampskibs Taagesignal paa St. B.'s Side, var der størst Sandsynlighed for, at dette Skib</p> <p><sup>1</sup>) Art. 16, første Stykke: Ethvert Skib skal under Taage Tykning Snefald eller svære Regnbyger gaa med moderat Fart, under omhyggelig Hensyntagen til de stedfindende Omstændigheder og Forhold. 2) Art.19. Naar to Dampskibe styre Kurser, der skære hinanden Saaledes, at der kan opstaa Fare for Sammenstød, skal det Skib, der har det andet paa sin Styrbords Side, gaa af Vejen for dette.</p>
	a. <b>Clan Macgregor</b> . b. Skruedamper. c. Glasgow. d. 3003. e. 1924.	a. Leith. b. 1882. c. Jærn. d. Lloyd's Reg	a. C. H. Ward. b. «Clan Line» Steamers. c. —	a. Stykgods. b. — c. — d. —	a. 57. b. — c. —	a. Madras. b. — c. London.	. — b. — c. Kollision. Sunken.	

1. Løbe-Nr.	Skibets.						Smilykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses. Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aaraag m. m..
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T e. Netto Reg. T.	3. a. Bygnings-Sted. b. Bygniags-Aar. c. Materiale. d.. Klassifikations-Selskab.	4. a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	5. a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance	6. a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne	7. Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. Sted. c. Bestemmelses-Sted	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr-forhold.	
								<p>styrede Syd efter og følgelig maatte krydse hans Kurs. Overensstemmende med Art. 16, andet Stykke1) , burde han derfor strax have stoppet sin Maskine i Stedet for at gaa frem med fuld Kraft. Saafremt dette var sket vilde Kollisionen utvivlsomt være andgaaet. Derfor maa C. M. anses for at være medansvarlig for Kollisionen.</p> <p>For C.'s Vedkommende oplyser Kapt. S., at C. M' s Taagesignal hørtes i omtr. 10m ca. 4 Star. om B. B., og da Lyden i de følgende 20m syntes at trække mere og mere agter efter, antogea det, at denne Dampers vilde gaa klar agten om. Da den imidlertid ved dens Tilsynskomst havdes omtr. 2 Str. foran for Tværs og i en Afstd, af omtr. en halv Skibslængde, er det klart, at Kapt. S. maa have taget Fejl af Lydens Retning, eftersom denne med den Kurs, som da styredes, ikke kunde trække sig saa hurtig agter efter. Det Sandsynligste er derfor, at C. M. hele Tiden er forbleven i samme Retning for C. I Betragtning af den saaledes formodede Situation gør Forsvaret nu gældende, at Kapt. S. var i Overensstemmelse med Søvejs-Reglernes Art. 21<sup>2)</sup>, naar han holdt sin Kurs og Fart indtil det Øjeblik, da han saa det andet Skib og bakkede for det.</p> <p>Dette Syn paa Sagen kan Retten imidlertid aldeles ikke gaa ind paa. Art.21 er vel en Hovedregel; men ved dens Iagttagelse under Taage begrænses den dog ved Art. 16, andet Stykke. Denne Begrænsning indtræder nemlig netop for et Skib i C.'s Situation, fordi C. utvivlsomt hørte C. M.'s Taagesignal foran for Tværs. Yderst farligt vilde det ogsaa være, hvis man kunde gaa ud fra — under tæt Taage, hvor Skibe kun kunne ses i meget kort Afstand — at det Skib, der, efter en endelig Opgørelse af Kurserne, findes at være det af Skibene, som skal holde sin Kurs og Fart, skulde anses berettiget til virkelig at gøre dette, naar Taagen er saa tæt, at Skibene slet ikke kunne se hinanden og ikke kunne være forvissede om hinandens Plads og Retning. Retten er derfor aldelesikke Tvivl om, at ethvert Skibi den Situation, hvori C. befandt sig, burde have stoppet sin .Maskine og taget Farten fra Skibet, for rigtig at have efterfulgt Bestemmelserne i Art. 16.</p> <p><b>Admiralitets-Retten maa derfor erklære begge Skibe som værende skyldige i denne uheldige Kollision.</b></p> <p>Anm. Hovedformaalene med det her givne udførlige Referat af denne i sine Følger saa betydningsfulde Kollisions-Sag har været med dette Referat som Exempel at søge paavist:</p> <p>I. Hvor ufravigelig nødvendigt det er. at de ny. i Overensstemmelse med Forslagene fra den internationale, maritime Washington. KnofERENCE af 1889 vedtange, under Art. 16 og 21 i de reviderede Søvejs-Regler af 22. Januar 1897 optagne Tillægs-Bestemmelser til §§ 13 og 22 i de tidligere Søvejs-Regler af 18. Februar 1887 angaaende Navigering under usigtbare Vejrforhold, iagttages aldeles bogstaveligt, som en uundgaelig Følge af den oven for citerede engelske Admiralitetsrets-Dom af 31. Ok tober 1899; idet der ved denne Dom er bleven givet disse Artikler en klar og bestemt Fortolkning der utvivlsomt vil blive tiltraadt af samtlige britiske Søretter, og derfor i videst muligt Omfang bør bringes til de danske Navigatorers Kundskab.</p> <p>II. Hvilke uheldige Følger visse af de gældende engelske Sølov-Bestemmelser angaaende Kollisions-Tilfælde kunne faa over for ikke engelske Skibe, der have kollideret med britiske Skibe, for saa vidt de skulle paadømmes af engelske Søretter; ikke blot med Hensyn til Skibenes relative Skyld for Kollisionerne, men ogsaa med Hensyn til Størrelsen af den Tonnage-Norm, hvorefter Erstatnings-Beløbet ansættes.</p> <p>I den foreliggende Kollisions-Sag lød nemlig nævnte Dom som alt anført i Feferatets Slutnings-Stykke, paa begge Skibe Skyldige ; men da de ommeldte englske kollisions. Bestemmelser- i Modsætning til de tilsvarende danske samt de øvrige Kontinen tale Søstaters Lov. Bestemmelser (se f. Ex Sølovens 220) - ikke indeholder nogen Forskrift om, at de paagæ ldende Domstole skulle lægge Graden eller Beskaffenheden af de af Hvert af de kolliderende Skibe begaaede Fejl til Grund for disses relative Ansvar for de tilføjede Skader (jfr. «Merchant Shippinsr Act 1894, Part V. Prevention of Collision, Sect. 418—425; Part VIII. Liability of Shipowners. Sect. 502-510 &amp; M.S.A. of August 6th, 1900. Liability of Shipowners and others»), er Resultatet af denne Ejendommelighed blevet, at engelske Sørets. Domme. der lyde paa «begge skyldige» ere ensbetydende med «lige skyldige» med andre Ord : lige stort Erstatnings-Ansvar for begge de kolliderende Skibe, uden Hensyn til deres større eller mindre skyld.</p> <p>Ifølge M. S. A. 1894. Sect 503 (1) (ii) » skulle endvidere Kollisions. Skaderne begrænses til 8 for hver Ton af de kolli derende Skibes Brutto Register-Tonnage, dog for britiske Skibe med Fradrag heri af Tonnagen for Rummene til Mandskabets Ophold eller Brug (jfr. Sect. 503 (2) (a) med tilh. «Schedule 6»). Da den engelske Dampers Brutto Tonnage var 3003 Tons blev Normen for dennes Erstatnings-Pligt efter Fradrag for Tonnagen 'Mandskabs-Rummene nemlig 103 Tons — ansat till 2900 Tons, altsaa beløb .Maximuins-Erstatningen sig her til ca. £ 23200 eller omtr. 4000000 Kr.; hvorimod sammme Norm for den danske Dampers ansattes efter dennes fulde Brutto. Tonnage, nemlig 4112 Tons. følgelig til en Maximum- Erstatning af ca. £32000 eller omtr. 590000 Kr. : for begge Skibe altsaa i Alt henved 1 Mill. Kr. Af denne Sum have Imidlertid de herværende Søassurance-Selskaber, ifølge Opgivende. Paa Vengne af danske Dampers i Alt her maatter udbetale henved 700000 kr.. hvorefter alts den engelske Dampers i Henhold til Domen «lige skyldige» maa antages at være sluppen fra det med ikkum at bøde mellem 3 og 400000 kr. Da Imidlertid sidst nævnte Dampers, saaledes som Referatet paa en formentlig ubestridelig Maade godtgør bærer den langt overvejende Skyld for Kol lisionen. vilde Forholdet efter en dansk SøretsDom sandsynligvis være blevet netop det omvendte (jfr. f Ex. den i Søulykke Statistiken for 1898 under Løbe-Nr. 267 refererede So- og Handelsrets Dom af 25 August s. A. i Kollisions-Sagen «Valhalla» ktr. «Perwie»). Med andre Ord, den danske Dampers har i denne Kollisions-Sag maattet bøde mere end dobbelt saa meget som den engelske Dampers paa Grund af den engelske Lovgivnings Mangel paa Hensyntagen til den relative Skyld river for denne For deling kan der formentlig ikke nedlægges nogen Indsigelse, da den som anført udelukkende stammer fra den nævnte mærke- lige Ejendommelighed.</p> <p>Helt anderledes turde dog Forholdet stille sig over for Spørgsmaalet om den oven nævnte forskellige Tonnage. Norm, hvovr efter Skades-Erstatningen I same Kollisions-Tilfælde ved same Admiralitetsrets-Dom af 11. Maj 1900 blev ansat, ligeledes til Fordel for den engelske Dampers; thi her foreligger der en evident Til sidesættelse af den engelsk-danske Skibsmaalings. Overenskomst.</p> <p><sup>1)</sup> Art. 16, andet Stykke: Et Dampskib, der tilsyneladende foran for tværs hører Taagesig fra et Skib, hvis Plads ikke kan bestemmes med Sikkerhed, skal, for saa vidt Omstændighederne I det givne Tilfælde tilstede det, stoppe sin Manskine og derpaa navigere med Forsigtighed, indtil Faren for Sammenstød er forbi.</p> <p><sup>2)</sup> Art. 21. Hvor ifølge nogen af disse regler det ene af to skibe skal gaa af Vejen, skal det andet holde sin kurs og sin Fart.</p> <p>Anm.: Naar som Følge af tykt Vejr eller andre Aarsager et saadant Skib er kommet saa nær det andet, at Sammenstød ikke` kan undgaas ved Forholdsregler alene fra det Skibs Side, der skall af Vejen Skal ogsaa det andet skib tage saadanne Forholdsregler, som bedst ville hjælpe til at forebygge Sammenstød (se Art. 27 og 29).</p>



1.	Skibets						Søulykkens	9.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Ret. 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 Aaanag m.m.
								<p>Sagen herom rejstes af dennes Rederi, der stillede Fordring om, at Normen for den danske Dampers Erstatnings-Pligt skulde ansættes efter dennes fulde Brutto Tonnage, nemlig 4112 Tons — altsaa uden Fradrag for Tonnagen af Mandskabets Opholdsurum, hvilken i det fremlagte danske Nationalitet- og Registrering-Certifikat af 20. December 1898 var angiven til 10653/100 Tons. En Fordring, der var ensbetydende med en Extra-Bøde paa omtr. 15000 kr., ud over hvad en engelsk Dampers kan idømmes.</p> <p>Dommeren, Mr. Justice Barnes, gav ogsaa Rederit Medhold heri, Væsentligt i Henhold til den af «The Court of Appeal » i Aaret 1878 fældede Dom i den bekendte, næsten abalogue «Franconia » Kollisions-Sag, under hvilken det for føses Gang blev statueret, at dem ommeldte Sect. 503 ikke kunde gives Anvendelse paa andre Skibe end de britiske Skibe. I Forbindelse hermed ses dog Dommeren til Støtte for sin bevisførelse at have henvist till, at Lovens Tillægs-Bestemmelser under «Schedule 6», der indeholder udførlige Forskrifter angaaende Betingelserne for, at Fradrag for Tonnagen af Mandskabsrum kan ti tlstaas ikke i Praxis ifølge Forskrifternes Ordlyd og Virkemaade lade sig gøre og kontrollere over for fremmede Skib. Herimod gjordes gældende fra Defensors Side dels at dette meget vel kunde lade sig gøre og i Virkeligheden havde fundet Stel for den danske Dampers Vedkommende, idet denne, der var bygget paa engelsk Værft of Trades Measuring Surveyor» var bleven forsynet ikke blot med den foreskrevne «Measurement Bill for foreign vessels» , der er dat. Leith d. 27. Juni 1898, hvorefter Tonnagen af dens Folkerum var ansat til og fradraget med 105<sup>19</sup>/<sub>100</sub> Tons, men endogsaa med et af selve «Board of Trade» under s. D. udstedt «Suez.-Cana Special Tonnage Certificate», hvorefter samme Tonnage var ansat til og fradraget, med 1036/100 Tons, dels at saadant Fradrag Selvfølgelig ikke vilde være indrømmet hvis de engelske Betingelser herfor ikke vare befundne fuldt ud fyldstgjorte. Dommeren undtog sig ikke desto mindre for at tillægge disse engelske Maalings-Bevisligheder nogen som helst Betydning, saa meget mere som de nævnte «Surveyors ikke, som Lovet byder havde indsendt deres «Certificates of Survey». til The Registrar of Shipping» i Leith ; men direkte til «Board of Trade» i London. En Tvivl om dette Arguments Holdbarhed giver Dommeren dog her selv tilkende ,ved at tilføje «although this point may seem what refined». Resultatet blev altsaa det forventede, at den danske Dampers ikendte, en Extra-Bøde paa omtr. 15000 Kr.</p> <p>Det Betænkligste ved denne Dom turde dog være dens mulige, om end næppe sandsynlige Følger for Behandlingen af fremmede Skibe i engelske Havne i andre Forhold, hvor Skibenes Tonnage maatte komme i Betragtning; hvilket da ogsaa ses, at have givet «Nordisk Skibsreder forening» i Christiania Anledning til — ifølge sammes Cirkulære Nr.84 af November 1900 — at indgive et Andragende til Regeringerne i Danmark, Norge og Sverige om, at disse Regeringer ville rette en Henvendelse til den britiske Regering til Forebyggelse af den heraf opstaaede Uligestillethed. Et lignende Andragende er til Uderigs ministeriet indgivet af «Fællesrepræsentationen for dansk Skibsart» . Som bekendt have 15 Stater, deriblandt de 3 skandinaviske, afsluttet Overenskomster med England om gensidig Anerkendelse af de resp. afgiftspligtige Tonnager. For Danmarks Vedkommende er dette sket ved en «Order in Council» dat. Windsor d. 21. November 1895. hvori tilsiges; «At den i danske Skibes Nationalitets- og Registrerings-Certifikater angivne Netto Register-Tonnage skal tages for gyldig i britiske Havne paa samme Maade, i samme Udstrækning og for samme Øjemed . som den i et britisk Skibs «Certificate of Registry» an givne Tonnage anses, for at være Tonnagen af saadant Skib» . Denne «Order in Council» see at være udstedt i Henhold til Sect, 84 i M. S. A. 1894, i hvilken det samme Tilsagn gives med de samme bestemte og utvetydige Ord. og hvorved _ der altsaa tilsikres danske Skibe, hvis Certifikater udvise, at de ere maalte i Overensstemmelse med de i Akten Sect. 77 — 83 angivne Skibs-maalings-Regler, fuldstændig Ligestille r hed med britiske Skibe i eane Havne. Da dette — hvad der heller ikke , mindste Maade blev bestridt — var Tilfældet med den ommeldte danske Dampers, foreligger altsaa her ved den refererede Dom. dels en evident Tilsidesættelse af Tilsagnet saavel i Seet. 84 som i Statraads Beslutningen af 21. Novbr, 1895. dels et Bevis for. at denne Henvendelse til den engelske. Regering vil foranledige denne til at søge fjærnet ved en .Ændring at den sidst nævnte «Section» Til Støtte herfor taler iøvrigt, at i al Fald de engelske Domstole alt længe have haft et aabent Blik for hele dette mærkelige Forhold. Som Exempel herpaa kan anføres, en af Mr. Justice Barnes under Retssagen afgiven Bemærkning om at Aarsagen til den oftnævnte Forfordeling, ifølge Udtalelser, faldne fra Appelrettens Side under den tilsvarende «Franconia» Kollisions-Sag, af denne Rets Medlemmer betragtedes som en Forglemmelse eller Fejltagelse ved Lovens Affattelse, idet herom siges: «They practically treated it asan oversight».</p> <p style="text-align: right;">A. S.</p> <p style="text-align: center;">Søforklaring for Raadstueretten i Nikolaistad d. 29/7 99. Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. 4/8 99.</p> <p>(Rettens søkyndige Medlemmer vare Kommandør C. Jessen og Skibsreder, fhv Skibsreder, fhv. L. C. Kraenier.)</p> <p>Tidlig om Morgenen passeredes «Storkallegrads» Fyrskib og Kl.4 FM. Prikken paa «Sjømanagmndet». Vejret var da stormende med høj Sø og Regndis, hvorfor Skibet holdtes op mod Søen i NV .lig Retning indtil Kl.9 KM. , da der holdtes af efter «Norrskär» Fyrtaarn for at søge Lods. Kl. 12 MD , havde lste Styrmand udregnet Bestikket til 62o 58m N. Br. og 20° 30m Ø. Lg. og afsat Pladsen i Søkortet, hvilket blev meddelt Kapt. P. med Tilføjende, at en nordligere Kurs vistnok burde styres for at anløbe «Norrskär» . Kapt. P. havde imidlertid i Kikkerten faet Øje paa et Taara Forude og under Forudsætning af, at dette var «Norrskär» Fyrtaarn, forandredes Kursen først til NNØ., dernæst til NNØ dernæst til Øst. Etter at 2den Styrmand der Kl 0<sup>t</sup> 40m EM. havde overtaget Vagten, Kl. 1<sup>t</sup> 10m EM. havde observeret et «Prik» Sømærke, blev Roret efter Ordre af Kapt. P. lagt haardt Bagbord; men under Drejningen grundstødte Skibet og huggede voldsomt. Maskinen kastedes strax Kuld Kraft bak», Stoppedea derefter og sattes halv Kraft frem i Løbet af 1/2 Time; men da Forskibet hurtig sank, blev alle Mand kaldt op paa Dækket og Redningsbaadene klargjorte. Kapt. P forlod nu Broen, formentlig for at redde en engelsk kvindelig Passaer, der var forbleven nede i Kahytten men da de ikke mere saas, maa begge antages at være omkomne ved Drukningssbaadene. Hele den øvrige Besætning og en anden engelsk kvindelig Passager, samt Kapt. P.'a Hustru, havde imidlertid forladt Skibet i B.B's Redningsbaad og naaede heldig ind til «Rönnskärs» Lodsplads; derimod blev Skibet, der sank paa «Kalleremmarne.Skär» 3 Kml. V for «Rönnskär» Fyr, Vrag, hvilket tilligemed Ladningen solgtes for 3700 Kr.</p> <p>Anm. Om Aarsagen til Forliset afgiver Søretten ingen Udtalelse; men ifølge Vidneforklaringerne maa det antages, at det skyldtes, at «Rönnskär» Fyrtaarn fejlagtig gissledes at være «Norrskärs» Fyrtaarn.</p>
12.	a. Christiansborg b. Skruedampers. c. Kjøbenhavn. d. 1320. e. 818.	a. Kjøbenhavn. b. 1883. c. Jærn d. Lloyd's Reg. I. H. K. 500.	a. F. Petersen. b. Dpsks.Selsk. «Dannebrog». c. 180000. d. 200000. De privat. Ass. Kbhvn.	a. Kul. b. 1566 Tons. c. 17000. d. —	a. 19. b. 3. c. 2	a. Newcastle. b. 20/7 c. Wasa.	a. Botniske Bugt. «Rönnskär» ud for Wasa. b. 27/7 c. Stranding. Forlis. d. VSV.lig Storm med Regndis.	

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. Forer. 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-ogVejr-forhold.
13.	<b>D.</b> a. <b>D. F. D. S. Nr. 4</b> b. 2m. Sø- Lægter c. Kjøbenhavn. d. 142. e. 132.	a. Kjøbenhavn. b. 1898. c. Staal.	a. A. Amondsen. b. D. F. D. S.	a. Uden Ladning	a. 3. b. — c. —	a. — b. — c. Kjøbenhavns Havn tæt Syd for Knippels bro.	a. Kjøbenhavns Havn efter Passering af Knippelsbro. b. <sup>18</sup> / <sub>11</sub> 99. Kl. 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. c. Kollision. d. Stille. Klar Luft. N.lig Strøm med Henved 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Miles Fart.
14.	a. <b>Fulton</b> b. Skruedamper. c. Bergen. d. 1041. e. 642.	a. Bergen. b. 1899. c. Staal.	a. H. Falch. b. R. F. Olsen.	a. Kul.	a. 13	a. inderreden. b. <sup>18</sup> / <sub>11</sub> 99. c. Ryssensten.	
15.	<b>E.</b> a. <b>Edil.</b> b. Jagt. c. Vaag. d. 13. e. 11.	a. Nykjøb. p. F. b. 1865. c. Eg. d. —	a. P. Midjord. b. J. Dahl. c. 2000. d. Uassureret.	a. Klipfisk. b. 57 Sk. Pd. c. 3000. d. Uassureret.	a. 3 b. — c. 3.	a. Famen b. <sup>13</sup> / <sub>5</sub> 99. c. Vaag (Suderø)	a. Ud for Suderø. b. <sup>13</sup> / <sub>5</sub> . c. Bortebleven. d. Ø.lig. haard Kuling.

9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato Samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m.m.
<p>Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. 22. og 27. Novbr. 1899.</p> <p>Da Udskriften af dette Søforhør ikke udviser nogen Udtalelse om <b>Aarsagen</b> til Kollisionen, er der i Stedet herfor optaget følgende Uddrag af den af Retten under 30. Maj 1900 afsagte Dom:</p> <p>« . . . . Ved Bolværksstrækningen mellem det sydlige Hjørne af Knippelabro paa Kristianshavns Siden og Indløbet til «Tyske Grav», nærmest ved Broen henlaa fortøjet et Dampskib og, nærmest ved Indløbet til «Tyske Grav», Staallægteren Nr. 4, der var lidt over 87 Fod lang. Mellem Bolværket og Lægteren vare Friholter og uden for Lægteren var fortøjet en tom Træpram, «D. D. D. 2» med St. B.'s Side ud ad, og; uden noget Tilsyn. Det antages, at der fra Midten af Sydsiden af Knippelsbros Løb til Midten af Prammens Ydersider var 240 à 260 Fod.</p> <p>Damperen <i>F.</i> kom med Lods om Bord paa Slæb af Bugserdamperen «Mjølner» ned gennem Havnen, og Broen blev aabnet for at lade den passere. Kort efter beordrede Lodsens «Langsomt» og St. B.'s Ror for at komme lige for Bro-Aabningen, hvorefter Roret atter støttedes. Da Skibets Bov var midt i Brøløbet, drejede den noget over mod Bysiden, hvorfor Roret lagdes lidt St. B. og Boven gik derefter noget B. B. over. Da <i>F.</i> med sin halve Længde Var gennem Brøløbet, fik <i>M.</i> Ordre til at trække over mod Byens Side, samtidig med at der gaves B. B.'s Ror, uden at Skibet dog paa Grund af den haarde Strøm lystrede Roret, men tværtimod drejede Boven endnu lidt B. B. over. Der beordredes da fuld Kraft bak og gaves Ordre til at lade Ankeret falde, hvorefter Styrmanden strax lod B. B.'s Anker falde. Disse sidste Ordre gaves af Lodsens, fordi han havde bemærket den før omtalte Pram, som man ikke før havde haft Anelse om. Da <i>F.</i>'s Agterende var fri af Broen og dens Forstævn kun var faa Fod fra Prammen, sprang Slæbetrossen, og <i>F.</i> tørnede imod Prammen, der sank.</p> <p>Idet det maatte antages, at <i>F.</i> vilde have ramt Prammen, selv om Slæbetrossen ikke var sprungen, maatte Sammenstødet udelukkende antages foranlediget ved, at Skibet af den modgaaende stærke Strøm blev tvunget B. B. over paa Grund af den Retning, hvori det nødtes til at passere Broen. <i>F.</i>'s Manøvrer havde i det hele taget været rigtige, kun havde man burdet lade St. B.'s og ikke B. B.'s Anker falde, hvorved antagelig Skaden vilde have faaet et mindre Omfang. Den Maade, hvorpaa Prammen paa det omtalte Sted var fortøjet uden for en Lægter, maa siges at være uforsigtig, selv om der ikke fra Havne æsenets Side fandtes noget Forbud imod en saadan Henliggen, og Prammen maatte derfor selv bære Følgerne, naar der ikke fra den Skadegørendes Side kunde paavises Fejl.</p> <p>Prammen var forsikret i «Den kjøbenhavnske Søassuranceforening» for 5023 Kr. Grosserer Jansen &amp; Co., som havde paataget sig Garanti for, hvad <i>F.</i> maatte findes pligtig at betale, sagsøgte nu til at betale det nævnte Beløb med Renter og Sagens Omkostninger, hvorimod Indstævntre paastod sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger. Subsidiært procederede begge Parter til en Deling af Skaden.</p> <p>Assurance-Foreningens principale Paastand kunde Retten dog ikke tage til Følge; men Indstævnte bleve i Henhold til Sølovens § 220, 2. Stk., tilpligtede at betale en Del af Skaden i Betragtning af, at denne maa antages at være bleven forøget derved, at <i>F.</i> lod falde B. B.'s Anker i Stedet for det St. B.'s. Den Del, Skibet maatte dømmes til at betale, blev anslaaet til højst en Trediedel af hele Beløbet og ansattes til 1600 Kr. med 5 pCt. Rente. Sagens Omkostninger hævedes.</p> <p>Søforklaring i Kalmar d. <sup>23</sup>/<sub>1</sub> 99. Søforhør i Aalborg d. <sup>22</sup>/<sub>2</sub> 99.</p> <p>Kl. 4 FM. bemærkede, at Skibet trak betydelig Vand. Da det ikke kunde holdes læns paa Pumperne, ag da en Storm fra VNV. rejste sig, medens Vandet efterhaanden steg til 6 Fod i Lastrummet, besluttedes det efter afholdt Skibsraad at sætte Skibet paa Land; hvilket udførtes Kl. 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> EM. i Nærheden af «Sødra Uddøen» Fyr paa Øland. Næste Morgen Kl. 9 lykkedes det Besætningen at bjerge sig i Land i Skibets Baad. dog med Tab af alle Ejendele. Skibet blev Vrag, men en stor Del af Ladningen bjærnedes i Land.</p> <p>Søforhør i Tveraa d. 3. og 4. Juli, samt 9. September 1899.</p> <p>Kort efter Afsejlingen opstod haard Paalands-Storm, og da der senere savnes enhver Efterretning om Skib og Besætning maa det anses for utvivlsomt, at Skibet er forlist og Besætningen omkommen</p>

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.
16.	a. <b>Elida</b> . b. Skruedamper. c. Thisted. d. 170. e. 95.	a. Kristinehamn. b. 1875. c. Fyr og Eg. d. Registre V. I. H. K. 110.	a. Chr. Mikkelsen. b. M. Lund. c. 37000. d. 30000. Fjerde Sø- Fors.- Selsk. Khvhn.	a. Hvede. b. 220 Tons c. ca. 27000. d. Hamb. Verein. Ass.	a. 8. b. — c. —	a. Hamburg. b. <sup>8</sup> / <sub>2</sub> 99. c. Horsens.	a. Kieler Fjord, ved Stoller- grunds Fyr- skib. b. 9/2. c. Kollision. Forlis. d. Roligt Vejr. Sigtbart med lidt Regn.	Søforklaring for Amtsretten i Kiel d. <sup>13</sup> / <sub>2</sub> 99. Søforhør i Thisted d. <sup>1</sup> / <sub>5</sub> 99. Kl. 7 FM. ud for Bülk observeredes en Dampers røde Sidelys og hvide Toplys <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Streg paa B. B.'s Bov i omtr. 4 Kml.'s Afst., styrende V.lig Kurs. E., som førte de anordnede Lys, og hvis Føre og Styrmand befandt sig paa Broen, holdt Kursen, der var NØ.t.Ø. Den modgaaende Dampers, der viste sig at være den tyske Orlogskrydser af 4. Klasse «Gazelle», passerede først foran om; men løb derefter pludselig for St. B.'s Ror ind paa den B. B.'s Bov af E., der i sidste Øjeblik stoppede Maskinen. Ved Sammenstødet tog E. saa megen Skade, at den Kl. 11 FM. sank og blev Vrag. Besætningen bjærgedes ved udsendte Baade fra G. Sørettens Medlemmer fandt ikke Anledning til at gøre yderligere Spørgsmaal til Kapt. M.; men kunde ikke undlade at udtale en Forundring over den Maade, hvorpaa den tyske Krydser manøvrerede, for saa vidt det her Oplyste stemmer med de faktiske Forhold, hvad man ikke har nogen Grund til at betvivle.
17.	a. <b>Elisabeth</b> . b. Galease. c. Rudkjøbing. d. 49. e. 39.	a. Elmshorn. b. 1868. c. Eg. d. Registre V.	a. W. Petersen b. af Strynø. c. 4900. d. 4500. Sø-Ass. f. m. Sk.i Rudkj. T. D.	a. Jærnerts. b. 80 Tons. c. — d.—	a.3. b. — c. —	a. Helsingborg. b. <sup>25</sup> / <sub>5</sub> 99. c. Stettin.	a. Østersøen, ca. 3 Mil N. for Jasmund. b. <sup>26</sup> / <sub>5</sub> . c. Sunken. Forlis. d. NØ.lig Storm. Høj Sø.	Søforklaring for Amtsretten i Swinemünde d. <sup>30</sup> / <sub>5</sub> 99. Søforhør i Kjøbenhavn Sø- og Handelsretten) d. <sup>3</sup> / <sub>6</sub> 99. Kl. 1 EM. bemærkedes, at Skibet var blevet læk i Boven og da det viste sig, at det ikke kunde holdes hens paa Pumperne, besluttedes det Kl. 5 EM. efter afholdt Skibsraad at forlade Skibet. Nødfalg hejstes; men pludselig sank Skibets Forende under Vandet, hvorfor Besætningen i største Hast maatte gaa i Baaden, uden at Skibspapirerne eller Mandskabets Ejendele kunde bjærges. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Time senere optoges Besætningen af Kutteren «Pioneer» af Brevig, Kapt. Olsen, og indbragtes næste Morgen til Swinemünde. Anm. <b>Aarsagen</b> til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
18.	a. <b>Eliza</b> . b. 3m. Skonnert. c. Esbjerg. d. 477. e. 429.	a. Stockton. b. 1861. c. Jærn. d. Ingen Klasse.	a. J.S.Jessen. b. M.P.Knudsen c. 20000. d. 20000. De privat. Ass. Kbvhn	a. Ballast. b. — c. — d. —	a. 10. b. — c. 10.	a. Esbjerg. b. <sup>16</sup> / <sub>6</sub> 99. c. Methil.	a. Kysten mel. Berwick og Dunbar. b. <sup>1</sup> / <sub>10</sub> . c. Stranding. Forlis. d. —	Anmeldelse fra Rederiet dat. Esbjerg d. <sup>8</sup> / <sub>11</sub> 99. <b>Aarsagen</b> til Forliset kan ikke oplyses, da hele Besætningen druknede. De Omkomne vare: Skibets Fører J. S. Jessen af Esbjerg, 1ste Styrmand P. L. Frederiksen af Sønderho, 2den Styr- mand C. Larsen af Kjøbenhavn, Hovmester Jørgensen af Sønderho, Matroserne P. Petersen af Humlum, S. Benzon og V. Hansen af Kjøbenhavn, E. C. Jensen af Korsør, Jungmand H. C. Hansen af Kjøge og Letmatroes Koefoed af Svaneke. Anm. Ifølge engelske Skibsefterretninger ere Skibets Baade inddrevne som Vrag paa Skotland Østkyst, og Skibet selv maa derfor antages at være strandet og sønderlaaet paa Klipperne ud for denne Kyst.
19.	a. <b>Eros</b> . b. Skonnert. c. Rudkjøbing. d. 101. e. 90.	a. Lundeberg. b. 1873. c. Eg. d. Registre V.	a. C. C. Petersen. b. W. Gislason. c. 12000. d. 10000. Svendb. Sø-Ass.	a. Havre. b. 116 Tons. c. — d. —	a. 5. b. — c. 2.	a. Køningsberg. b. <sup>5</sup> / <sub>11</sub> 99. c. Jersey.	a. Kattegat 11 Kml. NNV. For Fyrskibet «Trindelen». b. <sup>27</sup> / <sub>11</sub> . c. Kollision Forlis. d. V.lig. Stiv Kuling. diset, men sigtbart. Høj og urolig Sø.	Kendelse ved Bremerhaven «Seeamt» dat. D. <sup>2</sup> / <sub>12</sub> 99. Søforhør i Rudkjøbing d. <sup>5</sup> / <sub>12</sub> 99. Ifølge disse Søforhør fandt Kollisionen Sted Kl.4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. Fra Skonnerten, der laa bidevind med Vinden B.B. ind, styrende NV.t.V., saas pludselig paa Kapt. P.'s Vagt Trawlerens hvide Toplya, derefter et grønt, saa et rødt og endelig alle 3 Lys. Da det heraf var blevet øjensynligt, at der var Fare for Sammenstød, til- raabtes Trawleren gentagne Gange «Hold af»; men strax efter skete Kollisionen, idet den løb ind i Skonnertens St. B.'s Bov og knækkede Sprydet. Da Skonnerten hurtig fyldtes udsattes dens Baad, og hele Besætningen gik i denne; men da den var bleven beskadiget, kæntrade den, hvorved alle Mand faldt i Vandet. Inden Trawleren imidtred kunde komme til Hjælp, druknede Kapt. P. og Letmatros J. K. Røschmann fra Hverringe Sogn; hvorimod Resten af Besætningen (3 Md.) bjærgede sig om Bord i Trawleren ved Hjælp af derfra udkastede Redningsbøjer og Liner. Skøndt Trawlerens Fører blev anmodet om at landsætte de Reddede i Frederikshavn, nægtede han dog at gøre dette paa Grund af Vejr-Forholdene; idet han foretrak at bringe dem til Bremen, via Kaiser Wilhelm Kanalen, hvortil de ankom 2 Dage senere, iøvrigt under god Behandling paa denne længere Rejse. Ifølge den af Trawlerens Besætning afgivne Forklaring var Kursen ØSØ. Efter at flere Skibe vare passerede gik dens Fører, der havde Vagten, ned fra Broen for at efterse Loggen, kom dog kort efter igen paa Broen, men gik atter ned for at afsætte Bestikket. Hver Gang han var oppe saa han sig nøje omkring og paalagde Udkiggen udtrykkelig at være vagtsom; men da han anden Gang var i Færd med at gaa op paa Broen, hørte han Raabet «Hold af», og saa da et Sejlskibs grønne Lys tæt om B. B. og strax efter fandt Sammenstødet Sted. For haardt B. B.'s Ror drejedes nu Trawleren rundt og samtidig blev Baaden gjort klar, men sattes dog ikke i Vundet da det bemærkedes, at Skonnertens Besætning gik i egen Baad. Om Bord i Trawleren var man gaaet ud fra, at begge Skibe havde styret samme Kurs. og af Grunden til, at Skonnerten ikke var bleven set, var fordi den intet Agterlys førte. Ifølge den afgivne Kendelse ansaa derimod <b>Rigskominissæren</b> det for godt gjort, at Skibene styrede modsatte Kurser, samt at Trawlerens forklaringer ikke kunde anses for paalidelige. Dennes Fører var derhos uden tilstrækkelig Grund gaaet ned fra Broen, og af de to tilbageværende var ogsaa den ene uden Tilladelse gaaet om Læ. <b>Aarsagen</b> til Kollisionen stammede derfor fra, at Trawlerens Udkig havde været mangelfuldt. <b>Søretten</b> bebrejdede derhos dens Fører, at denne ikke havde Sørgtet for, at der var tilstrækkelig paalidelige Folk ved Roret og paa Udkig; hvorimod Bestræbelserne fra Trawlerens side for at redde Skon- nertens Besætning fortjener Anerkendelse.
	a. <b>Eide Siebs</b> . b. Damptrawler. c. Bramerhaven. d. 145 e. 27.	a. Bremerhaven b. 1895. c. Staal. I. H. R. 250	a. J Giese. b. Bide Sidse.	a. —	a. 11. b. — c. —	a. Kattegat. Trawl- Fiskeri		

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. Værdis. d. Assurance.	5. Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdis. d. Assurance.	6. a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	7. Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.
20.	<b>F.</b> a. <b>Fortuna.</b> b. Fiskerkvase. c. Frederikshavn. d. 24. e. 16.	a. Frederikshavn. b. 1830. c. Ob. 1873. d. Ingen Klasse.	a. } J. C. b. } Johansen. c. 4500. d. 4500.	a. Levende Fisk. b. —	a. 5. b. 1. c. —	a. Frederiks-havn. b. $\frac{1}{3}$ 99. c. Læsø-Rende.	a. $\frac{1}{4}$ Mil S. For Sæby. b. 2/3. c. Sprungen læk. Sunken. d. V.lig. Stiv Kuling.
21.	<b>H.</b> a. <b>H. A. Friis.</b> b. 3m. Skonnert. c. Svendborg. d. 182. e. 160.  a. <b>Kong Inge.</b> b. Skruedamper. c. Christiania. d. 691. e. 429.	a. Svendborg b. 1894. c. Eg. d. Registre V.  a. Newcastle. b. 1890. c. Staal	a. R. C. Friis b. J. C. Black (Marstal). c. 38000. d. 35000. Sø-Ass. For. «Ærø». a. Th. Hansen. b. Søndenfjelds Norske Dpsks. Selskab.	a. Ildfaste Sten. b. 260 Tons. c. — d. —	a. 6. b. — c. —	a. Chester (Con-nach Quay). b. $\frac{2}{12}$ 99. c. Kjøbenhavn.	a. Nordsøen ca. $2\frac{1}{2}$ Mil NV. For Lodbjerg Fyr. b. $\frac{16}{12}$ c. Kollision. Forlis. d. ØSØ.lig. Frisk Brise. Taage.
22.	a. <b>Hans.</b> b. Brig. c. Aalborg. d. 240. e. 221.	a. Barth. b. 1868. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. J. A. b. Hansen. c. 7000. d. 7000. De privat. Ass. Kbhvn.	a. Kokes. b. 240 Tons. c. — d. —	a. 8. b. — c. —	a. Emden. b. $\frac{8}{8}$ 99. c. Halmstad.	a. Nordsøen ca. 4 Mil ud for Horns-Revs Fyrskib. c. Forladt synke-færdig. Forlis. d. NNØ.lig Storm.
23.	a. <b>Hans0</b> b. Skonnert. c. Rønne. d. 75. e. 59.	a. Stettin. b. 1877. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. H. P. E. b. Hammer. c. 7000. d. 5600. Bornholms Sø-Ass. For.	a. ballast. b. — c. — d. —	a. 4. b. — c. 2	a. Oskarshamn. b. $\frac{29}{11}$ 99. c. Danzig d. —	a. Østersøen. Stranden ud for Heisternest Fyrtaarn. b. $\frac{6}{12}$ . c. Stranding. Forlis. d. NØ.lig Storm. Høj Sø. Sne-tykning.
24.	a. <b>Henny.</b> b. Barkskib. c. Sønderho (F.). d. 511. e. 463.	a. Liverpool. b. 1866. c. Jærn. d. Lloyd's Reg.	a. N. Ibsen. b. N. H. Brinck. c. 40000. d. 38000. Hamburg.	a. Coprah. b. 640 Tons. c. — d. —	a. 11 b. — c. 11.	a. Yap (Caroline Islands). b. $\frac{8}{4}$ 99. c. Ponta Delgada.	a. Sydhavet. b. Maj 1899. c. Forlis. Bortebleven. d. Ubekendt.

9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato Samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{6}{4}$ 99. Kl. 5 FM. sprang <i>F.</i> læk og da Fartøjet ikke kunde holdes læns paa Pumpen, ankredes det op; men da det truede med at kæntré, maatte Besætningen bjærge sig i Skibsjollen. 2 Timer senere kæntréde Fartøjet Og sank. Først d. 16. Marts blev det optaget af Svitzer's «B. E.»; men var da i en saa ødelagt Tilstand, at det maatte ophugges. Sørettens søkyndige Medlemmer bemærkede: «At det var under en Storm, at Skibet var sprunget læk under klosrebet Sejl, og at saadant godt kan ske, uagtet Skibet maa antages at være i sødygtig Stand, samt at det ikke er Bevis paa Skibets Skrøbelighed, at det er blevet ødelagt, efter at det er sunket, idet det maa antages at have staaet paa sin høje Køl og arbejdet frem og tilbage, medens Skibsrummet samtidig er bleven fyldt med Sand og vægten derved er bleven saa betydelig, at Sammenføjningerne ikke have kunnet modstaa Trykket».
Søforklaring i Hamburg d. $\frac{18}{12}$ 99. Søforhør i Svendborg d. $\frac{20}{12}$ 99. Kl. $6\frac{1}{2}$ EM., da Skibet med Sidelysene klart brændende laa bidevind NØ. over, opkom pludselig en tæt Taage. Kapt. F., der havde Vagten, lod strax alle lettere Sejl bjærge og Skibet løb da med ikkun 2 à 3 Kml.'s Fart. Udkiggen var paa Post forude og Taagesignal afgaves, da en Damppebe hørtes og kort efter saas Dampskibets grønne Sidelys om B. B., men saa klos, at der intet kunde foretages til Forebyggelse af sammenstødet; hvilket ogsaa skete strax efter og med saa stor Kraft, at Skonnerten hurtig begyndte at synke med Forskibet. Kapt. F. lod derfor strax Skibsjollen udsætte og hele Besætningen bjærgede sig med denne om Bord i Damperen, der ikke havde taget videre Skade. <i>H. A. F.</i> sank en halv Time senere omtr. 6 Kml. S. t. Ø. for Lodbjerg Fyr paa ca. 12 Fv. Vand og Alt gik tabt. Anm. Da Søforklaring for det norske Dampskibs Vedkommende ikke foreligger kan Aarsagen til Kollisionen ikke konstateres.
Søforhør i Skagen d. $\frac{19}{8}$ 99. Kl. $11\frac{1}{2}$ FM., da Briggen laa bidevind NØ.t.Ø. over under Stormsejl tog den en svær Braadsø over, der bortrev alt Opstaaende til agten for Fokkevantet og forarsagede saa betydelig Lækage, at Vandet stadig steg i Lastrummet trods uafbrudt Pumpning. Da Skibet derefter hurtig drev ind mod Land hejstes Nødflag til en i Nærheden liggende tysk Trawldamper — der viste sig at være S. S. «Adjutant» af Bremerhaven, 137 Tons Brutto, Kapt. C. Modersitzki. Denne stod strax ned mod Briggen, og efter afholdt Skibsraad besluttede Besætningen at forlade Skibet i Baaden og at bjærge sig om Bord i Damperen, hvilket lykkedes Kl. 7 EM., men Baaden knustes og Besætningens Tøj gik tabt. Trawldamperen opgav nu beredvillig sit Fiskeri og stod Nord efter langs jydsk Kyst til Skagens Rev, hvor Besætningen blev sat om bord i en dansk Fiskerkutter, hvorfra den landsattes i Skagen d. 18. Kl. 9 EM. Briggen, der samme Dag var inddreven paa Bjerregaards Strand (Ringkjøbing), blev Vrag og Ladningen gik tabt. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Søulykken afgiver Søretten ingen Udtalelse; heller ikke kan det af Udskrift af Søforhøret ses, om og da hvilken Anerkendelse den tyske Trawlers Fører har modtaget for sin fortjenstlige Bjærgning at den danske Brigs Besætning.
Søforhør i Danzig d. $\frac{13}{12}$ 99. Søforhør i Rønne d. $\frac{17}{2}$ 1900. Strandingen fandt Sted Kl. $7\frac{1}{2}$ EM. Strax efter skylledes Kapt. Hammer samt en Matros ved Navn Herman Frederik Bengtsen over Bord og druknede; hvorimod Resten af Besætningen (2 Md.) reddede sig i Land ved Svømning. Angaaende <b>Aarsagen</b> til Strandingen udtalte Rigskommissæren ved Danzig «Seeamt», at den, saa vidt de foreligende sparsomme Oplysninger tilstede det, sandsynligvis maa tilskrives den haarde NØ.lige Storm, der kastede Skibet, under Forsøget paa at omsejle Halvøen «Hela», modstandsløs ind paa Stranden, hvor det hurtig blev <b>Vrag</b> .
Anmeldelse fra Rederiet dat. Sønderho d. $\frac{24}{1}$ 1900. <b>Aarsagen</b> til Forliset kan ikke oplyses, da ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning efter d. $\frac{3}{4}$ 99. Anm. Navnene m. m. Paa det omkomne Mandskab vare følgende: Iste Styrmand Jens Clausen af Nordby p. F., 2den styrmand Chresten Chrestensen af Vestervig, Kok Hans Johan Larsen af Lillehedinge, Tømmermand Hugo Kramp af Hamburg, Matroserne Peder Pedersen af Bredstrup og Jens Bøttger af Prerow, samt Skibsdreng Hartvig C. Lassen af Romø. Søforhør ses ikke at være afholdt.

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.	
25.	<b>I.</b> a. <b>Immanuel.</b> b. Kufgalease. c. Aalborg. d. 31. e. 24.	a. Engelholm. b. 1882. c. Fyr og Eg. d. Ingen Klasse.	a. } N. M b. } Nielsen. c. 1500. d. Uassureret.	a. Kul. b. 400 Tdr. c. 1200. d. 1000.	a. 2. b. — c. —	a. Aalborg.] b. <sup>22</sup> / <sub>9</sub> 99. c. Thisted.	a. Livø Bredning. b. <sup>22</sup> / <sub>9</sub> . c. Kæntring. Forlis. d. SV.lig Storm med Regn-tykning.	Søforhør i Løgstør d. <sup>26</sup> / <sub>9</sub> 99. Kl. 4 EM. ud for Indløbet til Feggesund forskød Dækslasten sig saaledes, at Skibet fik betydelig Slag-side, kæntrade kort efter under en Overhaling helt rundt, og sank. Det lykkedes dog Føreren at redde sig i Jollen og at bjærge den anden Mand, der havde klynget sig fast til Skibets Bund. Vraget blev den 18. Oktober bortsprængt ved Marineministeriets Foranstaltning.
26.	a. <b>Irvine.</b> b. Barkskib. c. 612.	a. Sunderland. b. 1867. c. Jærn. d. Lloyd's Reg.	a. H. L. Meinertz. b. J. P. Clausen. c. 75000. d. ca. 53000. Hamburg.	a. Trælast. b. — c. — d. —	a. 12. b. — c. —	a. Jacksonville. b. <sup>14</sup> / <sub>1</sub> 99. c. Liverpool.	a. Atlanterhavet. b. <sup>2</sup> / <sub>2</sub> . c. Havari. Kon- demnation. d. Orkan.	Anmeldelse fra Rederiet dat. Nordby p. F. Maj 1899. Under en haard Storm kastedes Skibet om paa Siden og, for igen at komme paa ret Køl, maatte Rigningen kappes. 14 Dage senere lykkedes det at bringe Vraget ind til Azorerne, hvorfra det blev bugseret til Liverpool, hvortil det ankom d. 22. Marts; men blev her kondemneret og solgt for ca. 15000 Kr.
27.	<b>J.</b> a. <b>J. Grønsund.</b> b. 3m. Skonnert. c. Svendborg d. 161. e. 150.	a. Thurø. b. 1891. c. Eg. d. Registre V.	a. L. M. K. Carlsen. b. C. Bom. c. 28000. d. 28000.	a. Byg. b. — c. — d. —	a. 6. b. — c. —	a. Bandholm. b. <sup>30</sup> / <sub>10</sub> 99. c. Newcastle.	a. Nordsøen 40 Kml. ud for Tyne Floden. b. <sup>10</sup> / <sub>11</sub> . c. Kollision. Frisk S.lig Vind. Klart Vejr.	Søforhør i Svendborg d. <sup>28</sup> / <sub>2</sub> og <sup>7</sup> / <sub>3</sub> 1900. Søforhør i Kjøbenhavn d. <sup>19</sup> / <sub>10</sub> 1900. Da disse Sørætter ikke have afgivet nogen Udtalelse om Aarsagen til Kollisionen, henvises herom til nedenstaaende Referat af den af Admiralitetsretten i London i Kollisions-Sagen afsagte Dom. Anm. Ved Svendborg Sørret ikendtes Føreren en Bøde til Statskassen af 10 Kr. for Overtrædelse af Sørrets-Lovens § 9, sidste Stykke. Af Vidneforklaringen fremgaar iøvrigt, at Trawlerens Besætning, med Undtagelse af Føreren, bestod af Udlændinge, samt at den var engelsk Ejendom, skøndt den førte dansk Flag. Udtog af en Dom afsagt i London d. 30. Novbr. 1899 af «High Court of Justice, Admiralty Division» i Kollisions-Sagen «Skonnerten J. Grønsund» ktr. «Trawldamperen Dalanes» af Reykjavik. Ifølge Sejskibets Fremstilling styrede dette Skib Kl. 2 EM. VSV. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> V. bidevind med Vinden B. B. ind, da man i omtr. 2 Kml.'s Afst. og 2 Streger om B. B. bemærkede en Damper. Skonnerten holdt sin Kurs, og efterhaanden fik man Damperen, der syntes at styre V. efter, over paa St. B.'s Side; men da Skibene omtr. vare paa Siden af hinanden saas Damperen at forandre sin Kurs, drejende B. B. over, saa at der opstod Fare for Sammenstød. Skonnertens Ror lagdes da haardt St. B.; men kort efter ramte Damperen Skonnerten agten for Storrejsningen om St. B.; herved blev denne læk og fik Bygladningen beskadiget. Kapt. C., der havde Vagten, sprang da tilligemed Besætningen om Bord i Damperen, hvorfra de imidlertid, efter at denne havde halet sin Travl ind, med Baad fra samme igen blev sat om Bord i Skonnerten, der blev tagen paa Slæb og bragt i Havn. Fra Skonnertens Side blev nu gjort gældende, at Damperen ikke havde holdt Kurs og undladt at stoppe og bakke i rette Tid. Ifølge Fremstillingen af Trawlerens Fører, Kapt. A. V. Hauch, styrede hans Skib, der havde Trawlen ude fra St. B.'s Laaring, VSV. med halv Kraft, da man bemærkede en Sejler agter ude i omtr. 5 Kml.'s Afst., som efterhaanden kom nærmere, og som, da den var tæt om B.B., forsøgte at gaa foran om D.'s Bov under B. B.'s Ror. D. afgav da, for at henlede Opmærksomheden paa, at Trawlen var ude, en lang og to korte Damp-pibe-Toner, samtidig med at Maskinen stoppedes og kastedes fuld Kraft bak; men Kollisionen fandt alligevel Sted. Fra Damperens Side gjordes da gældende, at Sejskibet ikke havde holdt Kurs, men Olagt Roret B. B. I urette Tid. I Indledningen til Dommen udtales: «At Spørgsmaalet i denne Sag drejede sig om hvilken af Parternes Forklaring, der maatte anses for mest troværdig, og, efter alt hvad der foreligger oplyst, maa den af Føreren af Trawleren afgivne Forklaring anses for at være den mest troværdige; idet Skonnerten øjensynlig maa have søgt at knibe for klos foran om Damperen, fra hvis Side ingen Fejl var paa viselig. Skonnerten maatte følgelig anses for den ene Skyldige.»
28.	a. <b>Jenny.</b> b. Galease. c. Svendborg. d. 64. e. 56	a. Thurø. b. 1844. c. Eg. d. Registre V.	a. } C. Jensen b. } af Thurø c. 10000. d. 7000. Sø-Ass.-For. for Svendb.	a. Majs. b. 125 Tons. c. 12000. d. —	a. 3 b. — c. 3.	a. Hamburg. b. <sup>15</sup> / <sub>11</sub> 99. c. Elbing.	a. <sup>11</sup> / <sub>2</sub> Mil N. For Pillau. b. <sup>25</sup> / <sub>11</sub> . c. Stranding. Forlis. d. V.lig haard Storm med Regnbyger. Høj Sø.	Strandings- Beretning dat. Pillau «Strandamt» d. <sup>25</sup> / <sub>11</sub> 99. Indb. fra Generalkonsulatet i Königsberg dat. d. <sup>28</sup> / <sub>11</sub> 99. D. 24. Kl. 3 EM. var J. i Sigte ud for Pillau. Da Lodsdamperen paa Grund af den haarde Storm og høje Søgang ikke kunde gaa ud, blev der givet Signal til Skibet, at det skulde sejle ind. Dette skete imidlertid ikke, men Skibet saas stadig at holde sin N.lige Kurs. Det var derfor at forudse, at J. vilde strande paa den samlandske Kyst i Løbet af Natten, hvis Stormen ikke løjede af. Lodskommandøren i Pillau gav da samtlige Rednings-Stationer lige op til «Brüsterort» telefonisk Meddelelse herom, med Ordre til at give Agt paa Skibet og forberede Alf til Besætningens Redning; men d. 25. Kl. 7 1/2 FM. saas Skibet at være indstrandet ved «Salt-nicken» omtr. 100 Fod fra Land. Raketapparatet fra Rednings-Stationen «Tenkippen» kom øjeblikkelig til Stede, men kunde ikke træde i Virksomhed, da ingen Folk saas om Bord. En Skibsbaad og et Navnebrædt fandtes

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. Passangerer. c. Omkomne.	a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr-forhold.	Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og- Dato Samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
29.	a. <b>Johanna</b> . b. Brig. c. Svendborg. d. 210. e. 194.	a. Rønne. b. 1856. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. C. F. Jensen. b. J. Anderskov c. 6000 d. Uassureret.	a. Trælast. b. 100 Stds. c. — d. —	a. 7. b. — c. 1	a. Sundsvall. b. <sup>29</sup> / <sub>9</sub> 99. c. Frazer-burgh.	a. «Yttre Tistlarne». Göteborg Skærgaard. b. <sup>14</sup> / <sub>10</sub> . c. Stranding. Forlis. d. V.lig haard Storm med Regnbyger.	omtr. 1 Kml. S. for Strandingssteplet. Besætningen maatte derfor antages at være omkommen*).D 26. var Skibet kærtret helt over paa Siden og blev kort efter Vrag. Ladningen gik tabt. Anm. Som <b>Aarsag</b> til Forliset angives, at Skibet paa Grund of Paalands-Stormen ikke kunde klare Landet, i Forbindelse med Ukendskab til Indsejlings-Mærkerne til Pillau Havn. Anm. *) Navnene m. v. paa Mandskabet ved sidste Udmønstring vare: Bedstemand Niels P.E.Rasmussen af Thurø og Kok Otto Heinrich Hainley af Fredericia.  Indberetning fra Generalkonsulatet i Göteborg dat. d. <sup>24</sup> / <sub>10</sub> 99. Søforklaring for Raadhus-Retten i Göteborg d. <sup>21</sup> / <sub>10</sub> 99. Søforhør i Svendborg d. <sup>10</sup> / <sub>11</sub> 99 og i Stubbekjøbing d. <sup>9</sup> / <sub>12</sub> 99.  Efter d. <sup>13</sup> / <sub>10</sub> MD. at have faaet Skagen Fyrskib i Sigte i SV. maatte Briggen paa Grund af Storm og høj Se vende om for at søge Læ mider Land; men blev dreven Øst over mod Sveriges Kyst. Kl. 6 EM. Fik man «Vinga» Fyr i Sigte og Kl. 1 FM. næste Morgen, da Briggen under en saa haard Byge. at Sejl ikke kunde føres, laa SSV. over, saas Klipperne forude og kort efter huggede den paa disse og fik flere svære Braadsøer over. Kapt. J., der stod til Rors, formodes ved denne Lejlighed at være bleven skyllet bort fra Rattet og knust mod Dækslasten, under hvilken hans Lig senere fandtes. Besætningen blev derimod, under særdeles vanskelige Forhold, bjærgede af 3 fra «Wrångö» Lodsstation tililende svenske Lodser, nemlig Jonas (irandin, Alfred Dahlgren og Olaf Strandberg. Disse naaede ud til et af de indre Skar i en Baad og maatte derfra, vadende i Vand til midt paa Livet, bane sig Vej ud til de ydre Skær, hvor Vraget laa. Her lykkedes det Lodsen Dahlgren ved at springe ud paa en Sten, idet Søerne trak sig tilbage, at bringe en Trosse i Land fra Skibet, og ved denne blev det muligt at føre den stærkt medtagne Besætning i Land. Skibet blev Vrag, men Størstedelen af Trælast-Ladningen bjærgedes. Anm. Som en Anerkendelse af de 3 svenske Lodseres behjærtede og ufortrødne Optræden ved drøne Lejlighed, er der blevet dem tilstillet en Pengegave fra den danske Regering.
30.	a. <b>Johanne</b> . b. Skonnert. c. Marstal. d. 32. e. 27.	a. Fjellebroen. b. 1872. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. } J. C. b. } Albertsen. c. 3200. d. 3200. Sø-Ass. For. «Marstal».	a. Mursten b. — c. — d. —	a. 2. b. — c. 2	a. Ekensund. b. <sup>5</sup> / <sub>8</sub> 99 c. Göteborg.	a. Kattegat. b. formentlig <sup>17</sup> / <sub>8</sub> . c. Bortebleven d. Orkanagtig Storm.	Anmeldelse fra Rederens Befuldmægtigede dat. Marstal d. <sup>20</sup> / <sub>10</sub> 99. Ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning efter d. 13. August; men det antages for sandsynligt, at Aarsagen til Forliset har været, at Skibet under den i Kattegat herskende svære Storm er sprungen læk og sunket. Førerenes Lig fandtes senere inddrevet ved Kulien; derimod er Liget af den ligeledes omkomne Letmatros Hans Broder Holm af Taarnby (Amager) ikke fundet.
31.	<b>K.</b> a. <b>Karen Johanne Marie</b> . b. 2m. Fiskerkutter. c. Grenaa. d. 29. e. 18.	a. Varnanäs. b. 1876 c. Fyr og Eg. d. Ingen Klasse.	a. } S. C. b. } Christensen e c. 3700. d. 3500.	a. Levende Fisk. b. — c.—	a. 4. b. — c. —	a. Grenaa. b. <sup>9</sup> / <sub>10</sub> 99. c. Fiskeplads under Anholt.	a. Anho. N. Side. b. <sup>14</sup> / <sub>10</sub> . c. Stranding Forlis. d. NV.lig Storm.	Strandings-Beretning dat. Anholt d. <sup>15</sup> / <sub>10</sub> 99. Anmeldelse fra Ejeren dat. Grenaa d. <sup>24</sup> / <sub>2</sub> 1900. Kutterens Stranding fandt Sted kort efter Midnat; men bemærkedes fra Land føret henad Kl.6 FM. Redningsbaaden fra Anholt udgik da hurtigst muligt og indbragte Besætningen Kl. 9 FM. Kutteren blev Vrag og Ladningen gik tabt. Anm <b>Aarsagen</b> til Strandingen angives at have været Tab af Sejlene under Forsøger paa at krydse ud fra Kysten under Paalaiuds-Stormen.
32.	a. <b>Karen Kirstine</b> b. Jagt. c. Nykjøb. p. S. d. 25. e. 19.	a. Ulbølle. b. 1856. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. } O. Madseb. b. } c. 2500. d. 2300.	a. Ballast. b. 4 Tons Sand. c. — d. —	a. 2 b. — c. —	a. Nyk. p.S. b. <sup>21</sup> / <sub>9</sub> 99. c. Halmetad.	a. Kikliavn (Ø. f. Indløbet til Ise-Fjord). b. <sup>22</sup> / <sub>9</sub> . c. Landsætning. Forlis. d. NV.lig Storm med svære Byger.	Søforhør i Frederiksværk d. <sup>25</sup> / <sub>9</sub> 99 Kl. 8 FM. da Jagten laa til Ankers ud for Nakke Hoved (Isefjord), slog Vinden om fra SV. til SØ. med stormende Kuling og Regnbyger. Under denne Paalands-Vind maatte Jagten gaa under Sejl, men det lykkedes ikke at faa Ankeret hjem. For 2rebet Storsejl søgtes Læ under Vestlandet, hvor ankredes. Kl. 6 EM. sprængtes Kættingen, og da Stormen nu kom fra NV., maatte .lagten sattes paa Land ud for Kikhavn By, hvor den blev Vrag. Besætningen bjærgede sig i Land i egen Jolle.
33.	a. <b>Kornen</b> . b. Skruedamper. c. Nykjøb. p. F. d. 458. e. 262.	a. Malmø. b. 1882 c. Jærn & Stl. d. Ingen Klasse. I. H. K. 400.	a. J. C. Wiberg. b. D. F. D. S. c. 85000. d. Uassureret.	a. Stykgodes og Kul. b. 330 Tons Kul. c. — d. —	a. 17. b. — c. 1.	a. Newcastle upon Tyne. b. <sup>4</sup> / <sub>10</sub> 99. c. Nakskov.	a. Nordsøen, ¼ engl. Mil fra Tyne Piers. b. 4/10. c. Kollision. Forlis. d. V.lig Brise. Mørkt, men fyrklart Vejr.	Søforhør i Ejøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. 14., 18. og 23.Oktober 1899. Ifølge Vidneforklaringerne var K. Kl. 2t 50m FM afgaaet fra «Howden Dock». maaøvrereade efter Lodsene Anvisning indtil South Shields, hvor Lodsen gik fra Borde. Derefter styredes Floden ud paa den sydlige Side af .Midterkanalen med ca. 5 Mils Fart under Kapt. W.'s Anvisning med Kurs efter Pierfvrene, hvilke passeredes Kl. 3t 20m. Tæt uden for Sydpiereen saas da i omtr.1/2 Knil.s Afst. Top-Lyset og det rode Side-Lys fra en Damper — der viste sig ar være «Linhope af Newcastle, 1839 T. B. 3 à 4 Streger om St. B. I Færd med at signalere med Blus efter Lods. Da det viste sig umuligt at gaa agten om L., afgav K. 2 korte Damppipe-Toner, o: «Jeg drejer fil Bagbord» , hvilke L. besvarede med samme Signal, hvorefter Skibene passerede klar af hinanden med St. B.'s Side mod St. B.'s Side. Strax efter prajede Lste Styrmand fra Bakken; «En Damper om St. B. uden Sidelanterner» . Da det nu var for sent at dreje til St. B. for denne Damper, der havde 4 à 5 Streger om St. B. og paa klos Hold, og som senere viste sig at være »«Blythville» lagdes Roret haardt St. B., samtidig afgaves det oven mevente Signal og Maskinen kastedes «Fuld Kraft' frem» , i det Haab derved at
	a. <b>Blythville</b> . b. Skruedamper. c. W. Hartlepool. d. 1826. e. 822.	a. W. Hartlepool. b. 1877. c. Jærn. d. Lloyd's Reg.	a. A.Wallae. b. W.C. Gray. c. — d. —	a. Ballast. b. — c. — d. —	a. 16. b. — c. —	a. Middlesbrough. b. — c. Tyne Dook.		

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforkla.ringens 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. b. Omkomne.	7. Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses- Sted.	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr- forhold.	
								<p>undgaa Kollision; men da <i>B.</i> besvarede Signalet med 1 kort Damppipe-Tone og derefter drejede til St. <i>B.</i>, løb denne Dampere med stor Fart sin Stævn ind i <i>K.</i>'s St. <i>B.</i>'s Side agten for Kedlerne og da Maskinrummet hurtigt fyldtes, begyndte <i>K.</i> at synke. 7 Md. af dennes Besætning bjærgede sig derfor strax ved at entre over Ankeret om Bord i <i>B.</i>; derimod lykkedes det de øvrige 10Md. efter at have forsynet sig med Redningsbøjer at redde sig i egen Baad om Bord i <i>B.</i>, der et Par Timer senere landsatte hele Besætningen i North Shields. Under Sammenstødet havde der fundet en Explosion Sted i Maskinrummet, hvorved 1ste Maskinmester Petersen af Odense blev saa stærkt skoldet af den undslupne Damp, at han Dagen efter afgik ved Døden paa Hospitalet. Skibet sank i Løbet af 10m ca. 1400 Fod NØ. t. Ø. for «Tynemouth North Pier Head» Besætningens Ejendele, Skibspapirerne m. m. gik tabt og Vraget blev senere bortsprængt ved Havnemyndighedernes Foranstaltning.</p> <p>Denne Kollision ses at have givet Anledning til en af «Kronen»'s Rederi mod »Blythville«'s Rederi rejst Erstatnings-Sag for «High Court of Justice, Admiralty Division» i London. Af dennes under 1. December 1899 afsagte Dom, der synes at have flersidig Interesse, gives her følgende Udtog:</p> <p>For <i>K.</i>'s Vedkommende er Fremstillingen i alt Væsenligt i Overensstemmelse med oven staaende Referat. Anklagen gik derfor ud paa, at Modparten rundede altfor klos om South Pieren, at sammes Ror fejlagtig blev lagt <i>B. B.</i>, at dens Fart ikke blev mindsket og dens Maskine ikke stoppet eller bakket og endeligt, at den havde undladt at vise sit <i>B. B.</i>'s røde Sidelys.</p> <p>Ifølge Blyt hviltes Fremstilling var denne Dampere med Lods oin Bord paa det omtalte Tidspunkt ved Indgangen til Tyne, styrende VNV. med ca. 8 Mils Fart; dens Toplys og Sidelys brændte klart. Man opdagede da i omtr. <math>1\frac{1}{2}</math> Kml.'s Afst. <math>1\frac{1}{2}</math> Streg om <i>B. B.</i> en Dampers Toplys og grønne Sidelys. Roret blev lagt <i>St. B.</i> for at gaa ind i Indløbet, og da Skibet begyndte at lystre Roret hørtes fra <i>K.</i>, der endnu befandt sig on <i>B. B.</i>, 2 korte Damppipe-Toner. <i>B.</i> stoppede strax Maskinen, slog «fuld Kraft bak» og afgav samtidig 1 kort Damppipe-Tone, <i>K.</i> kom imidlertid med betydelig Fart og tinder <i>St. B.</i>'s Ror og ramte med sin <i>St. B.</i>'s Side <i>B.</i>'s Stævn og <i>B. B.</i>'s Bov og beskadigede dem; men tik samtidig selv saa stor Skade, at den sank kort efter. Fra <i>B.</i>'s Side gjordes gældende, at <i>K.</i> fejlagtig havde været paa den nordlige Side af Løbet, at den havde givet <i>St. B.</i>'s Ror og forsøgt at gaa foran om <i>B.</i>, samt at dens Maskine ikke var bleven stoppet og bakket i rette Tid.</p> <p>Dommeren «Mr. Justice Barnes» udtalte bl. A., at de forskellige fra <i>K.</i>'s Side fremførte Paastande vedrørende <i>B.</i> og dette Skibs Sejlads ikke kunde anses for beføjede. Der var saaledes intet, der tydede paa. At <i>B.</i>'s <i>B. B.</i>'s Sidelys ikke havde brændt klart lige til Sammenstøds-Øjeblikket, da det paa Grund af Stødet gik ud; men maaske havde det et Øjeblik været skjult for dem om Bord paa <i>K.</i> ved at «Linhope» kom imellem. Det kunde endvidere ikke antages, at <i>B.</i> havde givet <i>B. B.</i>'s Ror og derved foranlediget Sammenstød; der forelaa nemlig intet, der modbeviste Forklaringen fra dette Skibs Besætning om det modsatte: maaske var Paastanden om dette <i>B. B.</i>'s Ror kommet fra, at <i>B.</i>, der gik frem med <i>St. B.</i>'s Ror, derefter stoppede og bakkede, hvorved dens Forende maaske faldt over til <i>St. B.</i> Heller ikke kunde det siges, at <i>B.</i> ikke i rette Tid havde stoppet og bakket; det fremgik af alt det foreliggende, at den havde gjort dette, saa snart man fik Indtryk af, at <i>K.</i> var i Færd med at styre en, som det syntes, meget mærkelig Kurs.</p> <p>Af alt det under Sagen fremdragne lik man tydelig det Indtryk, at <i>K.</i>, da den opdagede de to mod-gaaende Dampere, forsøgte at passere <i>L. St. B.</i> mod <i>St. B.</i> hvilket lykkedes, selv om der ogsaa da var Fare for Sammenstød; <i>B.</i>, der var noget nordligere, kunde imidlertid ikke panere <i>K.</i> paa <i>St. B.</i>'s Side, og det var derfor fuldstændig fejlagtigt af <i>K.</i> at forsøge at faa den paa <i>St. B.</i>'s Side. <i>B.</i> gjorde da, hvad den kunde, fol at undgaa Sammenstødet, nemlig ved at stoppe og bakke Maskinen, og havde ingen Skyld i dette. Hele Skylden for Sammenstødet maatte derimod tilskrives «Kronen».</p> <p>Anmeldelse fra Rederiet dat. Kjøbenhavn d. <math>26/10</math> 1900.</p> <p>Under den orkanagtige Storm. da Skibet laa til Ankers. drev det i Land og blev Vrag. En Del af Ladningen bjærgedes.</p> <p>Besætningen bjærgede sig i Land ved faldende Vande.</p> <p>Anm. Sforbor angives at være afholdt ved Kjos og Gullbringa-Syssel. men Udskrift beraf or ikke fremkommen.</p> <p>Søforhør i Aalborg d. <math>6/7</math> 99.</p> <p>Under Ufkyfdninh fra Dokkedal tørnede <i>M.</i> mod en ukendt Sten og tik derved en saa betydelig Lækage forude. at Jagten for ikke at synke maatte søttes paa Land. Besætningen. samt 1 om Bord værende Sandgraver. bjærgedes ved Baad fra Land; men Skibet hjev Vrag.</p>
34.	M. a. Malfridur. b. Skonnert. c. Kjøbenhavn. d. 86. e. 80.	a. Assens. b. 1881. c. Eg. d. Registre V.	a. L. Olsen. b. H. P. Duus. c. 14000. d. 14000. Det kgl. oktr. Sø-Ass. Komp. Kbhvn.	a. Salt. b. 117 Tons. c. 3200. d. 3600. Det Kgl. oktr. Sø-Ass. Komp	a. 5 b. — c. —	a. Fleetwood. b. $18/10$ 99 c. Keflavik.	a. Brunnastadir, (Faxe Bugten). b. $13/11$ c. Stranding. Forlis. d. V.lig Storm.	
35.	a. Maria. b. Jagt. c. Randers. d. 26. e. 20.	a. Assens. b. 1810. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. } A. C. b. } Sørensen. c. 1500. d. 1500.	a. Sand. b. 200 Tdr. c. — d. —	a. 2. b. — c. —	a. Dokkedal. b. $29/6$ 99 c. Randers.	a. Dokkedal S. f. Limfjordens Indløb. b. $29/6$ c. Landsætning. Forlis. d. SØ.lig. Frisk Kuling.	

1.	2	3.	Skibets		6	7.	Søulykkens	
			4.	5			8.	9.
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. Klassifikatums-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. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid, c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr-forhold.	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt. Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
36.	a. <b>Martha</b> . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1182. e. 724.	a. West Hartlepool. b. 1897 c. Staal. d. Lloyd's Reg. I. H.K. 490.	a. B. C. Jørgensen. b. Dpsk.-S. «Heimdal». c. — d. —	a. Stykgods. b. —	a. —	a. Riga. b. <sup>13</sup> / <sub>10</sub> 99. c. Gent.	a. Skagerrak mel. Højen og Skagen Fyr. b. <sup>17</sup> / <sub>10</sub> c. Kollision. d. Stille. Tæt Taage.	Søforhør i Frederikshavn d. <sup>20</sup> / <sub>10</sub> 99. Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten d. <sup>4</sup> / <sub>11</sub> 99. Da Udskriften af sidst nævnte Søforhør ikke indeholder nogen Udtalelse om <b>Aarsagen</b> til Kollisionen, gives der her følgende Uddrag af den af Retten under 6. Juni 1900 Afsagte Dom:  Ifølge «Noras» Fremstilling ramte dens Bov «Martha» 's St. B.'s Bov ca. 14' fra Stævnen og skurede et Stykke ned langs dens Side. Begge Skibe bleve en Del beskadigede, men dog ikke mere, end at begge fortsatte Rejsen til deres Bestemmelsessteder. — <i>N.</i> fordrede i Skadeserstatning for Reparation. Liggedage og Udgifter til Søforklaring og Besigtelse i alt 1976 Kr.; <i>M.</i> for tilsvarende Udgifter i alt 3287 Kr. Begge Parter procederede til Frifindelse for Modpartens Tiltale og subsidiært nedlagde Paastand paa, at Skaden deltes efter Rettens Skøn. Kapt. O. og Bedstemanden vare paa Broen, en Matros ved Roret, Udkig forude. Fra Kl. <sup>7</sup> / <sub>2</sub> P.M. havde man meget stærk Taage, og Skibet gik uafbrudt kun med sagte Fart, brugte Damppipe hver 2. Minut og holdt Loddet gaaende. Kursen var ØSØ. Kl. 9 F. M. hørtes en Damppipe forude ca. 3 Streger om B. B. og strax efter fik man <i>M.</i> at se om B. B.; man saa dens St. B.'s Bov, og den kom med stor Fart. Der blev da givet haardt B. B.'s Ror og umiddelbart derefter stoppet og bakket med fuld Kraft, samt givet 3 Damppipe-Toner. Da <i>N.</i> under Bakning svinger B. B. over med Forenden, drejede den, trods det B. B.'s Ror, B. B. over og ramte med sin St. B.'s Bov <i>M.</i> 's St. B.'s Bov. Uagtet der efter <i>N.</i> 's Besætnings Forklaring forløb 4 a 5 Minutter fra man fik Øje paa <i>M.</i> , havde det dog været umuligt for <i>N.</i> at undgaa Sammenstødet. Da dette skete, laa Skibet ganske stille. Ifølge «Marthas» Fremstilling var Kapt. J paa Broen. Taagen var noget vexlende, hvorfor Skibet gik med vexlende Fart, Man havde haft, 3 medgaaende Dampere lidt forude, som man af og til saa, og hvis Damppipe man af og til hørte, ligesom ogsaa <i>M.</i> bruste sin Damppipe. Fra Kl. <sup>8</sup> / <sub>4</sub> gik <i>M.</i> med mindsket fuld Kraft og løb omtr. 8Kml. Kursen var V. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> S. Kl. ca. 9t 9m hørtes en Damppipe forude ca. 1 Streg om St. B., men man vidste ikke strax, om det var fra en medgaaende eller en modgaaende Damper. Farten blev 1 saa strax mindsket til halv Kraft, ca. <sup>6</sup> / <sub>2</sub> Kml., og 2 Minutter senere til langsomt, ca. 4 Kml. Der hertes derpaa 3 Minutter efter, altsaa ca. 5 M. efter det første Taagesignal, igen et Taagesignal forude, ligeledes omtr. 1 Streg om St. B. og formentlig fra samme Damper, men betydelig nærmere. Maskinen blev saa beordret stoppet, og det vedblev den at være i ca. 3 Minutter. Saa hørtes pludselig 3 korte Damppipe-Toner, altsaa ca. 8 Minutter efter at det første Taagesignal var hørt, og umiddelbart derefter saas <i>N.</i> komme frem af Taagen. Den var da, efter Kapt. J.'s Angivelse, ca. 4 Streger om St. B.; men efter den øvrige Besætnings Angivelse kun 1 à <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Streg om St. B., og i en Afstand af næppe over 3 Kabellængder. Maskinen blev da strax slaaet fuld Kraft bak. men Sammenstødet forefaldt ca. 1 Minut efter paa den anførte Maade. <i>M.</i> gik da maaske endnu lidt frem gennem Vandet; men i alt Fald kun med meget ringe Fart. Da der bakkedes afgaves ves 3 Damppipe Toner. Om <i>N.</i> 's Kurs forklaredes, at den syntes at være SØ.lig og at <i>N.</i> først drejede lidt St. B. over, men umiddelbart derefter B. B. over, og dette troede man skyldtes først Bakningen og den sidste Drejning haardt St. B.'s Ror, hvilket er i Modstrid med <i>N.</i> 's Forklaring. —Om <i>N.</i> 's Fart forklaredes, at <i>N.</i> kom frem med stærk Fart. <i>M.</i> skal. da den bakkede. have drejet ca. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Streg til St. B.; men denne Drejning blev igjen ophævet ved Stødet mod <i>N.</i> , saa at <i>M.</i> lige efter Sammenstødet laa omtrent Vest over. Retten fandt ikke Grund til at komme videre ind paa de Uoverensstemmelser, der vare mellem de to Skibes Forklaringer. Den saa ej heller, at der var Grund til at tillægge den ene Fremstilling større Troværdighed end den anden og nogle af Uoverensstemmelserne skyldes maaske urigtig Opfattelse, «Martha», fandt Retten, havde den overvejende Del i Skylden for Sammenstødet, da dette Skib, i Strid med Forskrifterne i Art. 16 i de inter nationale Søvejs-Regler, havde gaaet med for stor Fart i den nærmeste Tid for Sammenstødet «Nora» fandt Retten imidlertid heller ikke at være uden Skyld. Det maatte bebrejdes dette Skib, at det, i det Øjeblik, da det skete, lagde sit Ror haardt Bagbord. Sølovens § 220, 2. Stykke, fandtes derfor at burde anvendes, saaledes at <i>M.</i> 's Rederi blev tilpligtet at betale <i>N.</i> 1000 Kr. med Renter, samt Sagens Omkostninger med 100 Kr.
37.	a. <b>Mathilde</b> . b. Jagt. c. Kjøbenhavn. d. 36. e. 30.	a. Kjøge. b. 1851. c. EG d. Ingen Klasse.	a. Kr. Olsen. b. N. Wiborg. c. —	a. Kul. b. —	a. 12. b. — c. —	a. Methil. b. <sup>14</sup> / <sub>10</sub> 99 c. Frederikshavn.	a. —	Søforhør i Kjøbenhavn Sø- og Handelsretten d. <sup>6</sup> / <sub>10</sub> 99. Tvungen af den Ø.lige Storm maatte Jagten holde af for at Bøge Læ i Ebeltoft Vig; men kl. 6 F. M. Sprang Vinden om til SV. Og der styredes da atter Ø. paa Ud for Schultz's-Grunds Fyrskib gik Masten over Bord og slog Here Huller i Dækket, hvorigennem den høje Sø slog ind og efterhaanden fyldte Skibsrummet, og da Jagten begyndte at synke, maatte den forlades i Jollen, hvorfra Besætningen kort efter blev optagen af en Fiskerbaad fra Hundsted, Baadfører Niels Frederiksen, der tillige havde bjærget Besætningen fra Briggen «Elisabeth» af Oskarshamn, som var strandet paa «Lysegunden» (se Løbe Nr. 205). lagten sank ud for Kosten paa SØ. Revet af Hesseløen og Ladningen gik tabt.

1.	2	3.	Skibets		6	7.	Søulykkens	
			4.	5			8.	9.
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. Klassifikatums-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. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid, c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr-forhold.	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt. Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
36.	a. <b>Martha</b> . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1182. e. 724.	a. West Hartlepool. b. 1897 c. Staal. d. Lloyd's Reg. I. H.K. 490.	a. B. C. Jørgensen. b. Dpsk.-S. «Heimdal». c. — d. —	a. Stykgods. b. —	a. —	a. Riga. b. <sup>13</sup> / <sub>10</sub> 99. c. Gent.	a. Skagerrak mel. Højen og Skagen Fyr. b. <sup>17</sup> / <sub>10</sub> c. Kollision. d. Stille. Tæt Taage.	Søforhør i Frederikshavn d. <sup>20</sup> / <sub>10</sub> 99. Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten d. <sup>4</sup> / <sub>11</sub> 99. Da Udskriften af sidst nævnte Søforhør ikke indeholder nogen Udtalelse om <b>Aarsagen</b> til Kollisionen, gives der her følgende Uddrag af den af Retten under 6. Juni 1900 Afsagte Dom:  Ifølge «Noras» Fremstilling ramte dens Bov «Martha» 's St. B.'s Bov ca. 14' fra Stævnen og skurede et Stykke ned langs dens Side. Begge Skibe bleve en Del beskadigede, men dog ikke mere, end at begge fortsatte Rejsen til deres Bestemmelsessteder. — <i>N.</i> fordrede i Skadeserstatning for Reparation. Liggedage og Udgifter til Søforklaring og Besigtelse i alt 1976 Kr.; <i>M.</i> for tilsvarende Udgifter i alt 3287 Kr. Begge Parter procederede til Frifindelse for Modpartens Tiltale og subsidiært nedlagde Paastand paa, at Skaden deltes efter Rettens Skøn. Kapt. O. og Bedstemanden vare paa Broen, en Matros ved Roret, Udkig forude. Fra Kl. <sup>7</sup> / <sub>2</sub> P.M. havde man meget stærk Taage, og Skibet gik uafbrudt kun med sagte Fart, brugte Damppipe hver 2. Minut og holdt Loddet gaaende. Kursen var ØSØ. Kl. 9 F. M. hørtes en Damppipe forude ca. 3 Streger om B. B. og strax efter fik man <i>M.</i> at se om B. B.; man saa dens St. B.'s Bov, og den kom med stor Fart. Der blev da givet haardt B. B.'s Ror og umiddelbart derefter stoppet og bakket med fuld Kraft, samt givet 3 Damppipe-Toner. Da <i>N.</i> under Bakning svinger B. B. over med Forenden, drejede den, trods det B. B.'s Ror, B. B. over og ramte med sin St. B.'s Bov <i>M.</i> 's St. B.'s Bov. Uagtet der efter <i>N.</i> 's Besætnings Forklaring forløb 4 a 5 Minutter fra man fik Øje paa <i>M.</i> , havde det dog været umuligt for <i>N.</i> at undgaa Sammenstødet. Da dette skete, laa Skibet ganske stille. Ifølge «Marthas» Fremstilling var Kapt. J paa Broen. Taagen var noget vexlende, hvorfor Skibet gik med vexlende Fart, Man havde haft, 3 medgaaende Dampere lidt forude, som man af og til saa, og hvis Damppipe man af og til hørte, ligesom ogsaa <i>M.</i> bruste sin Damppipe. Fra Kl. <sup>8</sup> / <sub>4</sub> gik <i>M.</i> med mindsket fuld Kraft og løb omtr. 8Kml. Kursen var V. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> S. Kl. ca. 9t 9m hørtes en Damppipe forude ca. 1 Streg om St. B., men man vidste ikke strax, om det var fra en medgaaende eller en modgaaende Damper. Farten blev 1 saa strax mindsket til halv Kraft, ca. <sup>6</sup> / <sub>2</sub> Kml., og 2 Minutter senere til langsomt, ca. 4 Kml. Der hertes derpaa 3 Minutter efter, altsaa ca. 5 M. efter det første Taagesignal, igen et Taagesignal forude, ligeledes omtr. 1 Streg om St. B. og formentlig fra samme Damper, men betydelig nærmere. Maskinen blev saa beordret stoppet, og det vedblev den at være i ca. 3 Minutter. Saa hørtes pludselig 3 korte Damppipe-Toner, altsaa ca. 8 Minutter efter at det første Taagesignal var hørt, og umiddelbart derefter saas <i>N.</i> komme frem af Taagen. Den var da, efter Kapt. J.'s Angivelse, ca. 4 Streger om St. B.; men efter den øvrige Besætnings Angivelse kun 1 à <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Streg om St. B., og i en Afstand af næppe over 3 Kabellængder. Maskinen blev da strax slaaet fuld Kraft bak. men Sammenstødet forefaldt ca. 1 Minut efter paa den anførte Maade. <i>M.</i> gik da maaske endnu lidt frem gennem Vandet; men i alt Fald kun med meget ringe Fart. Da der bakkedes afgaves ves 3 Damppipe Toner. Om <i>N.</i> 's Kurs forklaredes, at den syntes at være SØ.lig og at <i>N.</i> først drejede lidt St. B. over, men umiddelbart derefter B. B. over, og dette troede man skyldtes først Bakningen og den sidste Drejning haardt St. B.'s Ror, hvilket er i Modstrid med <i>N.</i> 's Forklaring. —Om <i>N.</i> 's Fart forklaredes, at <i>N.</i> kom frem med stærk Fart. <i>M.</i> skal. da den bakkede. have drejet ca. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Streg til St. B.; men denne Drejning blev igjen ophævet ved Stødet mod <i>N.</i> , saa at <i>M.</i> lige efter Sammenstødet laa omtrent Vest over. Retten fandt ikke Grund til at komme videre ind paa de Uoverensstemmelser, der vare mellem de to Skibes Forklaringer. Den saa ej heller, at der var Grund til at tillægge den ene Fremstilling større Troværdighed end den anden og nogle af Uoverensstemmelserne skyldes maaske urigtig Opfattelse, «Martha», fandt Retten, havde den overvejende Del i Skylden for Sammenstødet, da dette Skib, i Strid med Forskrifterne i Art. 16 i de inter nationale Søvejs-Regler, havde gaaet med for stor Fart i den nærmeste Tid for Sammenstødet «Nora» fandt Retten imidlertid heller ikke at være uden Skyld. Det maatte bebrejdes dette Skib, at det, i det Øjeblik, da det skete, lagde sit Ror haardt Bagbord. Sølovens § 220, 2. Stykke, fandtes derfor at burde anvendes, saaledes at <i>M.</i> 's Rederi blev tilpligtet at betale <i>N.</i> 1000 Kr. med Renter, samt Sagens Omkostninger med 100 Kr.
37.	a. <b>Mathilde</b> . b. Jagt. c. Kjøbenhavn. d. 36. e. 30.	a. Kjøge. b. 1851. c. EG d. Ingen Klasse.	a. Kr. Olsen. b. N. Wiborg. c. —	a. Kul. b. —	a. 12. b. — c. —	a. Methil. b. <sup>14</sup> / <sub>10</sub> 99 c. Frederikshavn.	a. —	Søforhør i Kjøbenhavn Sø- og Handelsretten d. <sup>6</sup> / <sub>10</sub> 99. Tvungen af den Ø.lige Storm maatte Jagten holde af for at Bøge Læ i Ebeltoft Vig; men kl. 6 F. M. Sprang Vinden om til SV. Og der styredes da atter Ø. paa Ud for Schultz's-Grunds Fyrskib gik Masten over Bord og slog Here Huller i Dækket, hvorigennem den høje Sø slog ind og efterhaanden fyldte Skibsrummet, og da Jagten begyndte at synke, maatte den forlades i Jollen, hvorfra Besætningen kort efter blev optagen af en Fiskerbaad fra Hundsted, Baadfører Niels Frederiksen, der tillige havde bjærget Besætningen fra Briggen «Elisabeth» af Oskarshamn, som var strandet paa «Lysegunden» (se Løbe Nr. 205). lagten sank ud for Kosten paa SØ. Revet af Hesseløen og Ladningen gik tabt.



1	Skibets						Søulykken«
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Løbe Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted, d. Brutto Keg. 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.
38.	a. <b>Mercur</b> . b. Skruedamper c. Esbjerg. d. 378 e. 206.	a. Newcastle. b. 1869. c. Jærn d. Germ. Lloyd. I.H.K.220.	a. J. M. Mortensen b. Dpsk Selsk. «Esbjerg». c. 65000. d. 65000. Flere fremmede Ass. Selsk.	a. Korn og Styk-gods. b. 450 Tons. c. 50000. d. 50000.	a. 11. b. 1. c. —	a. Hamburg. b. <sup>13</sup> / <sub>1</sub> 99. c. Esbjerg.	a. Munden af Elben. b. <sup>14</sup> / <sub>1</sub> c. Kæntring. Forlis. d. N V.lig Storm. Høj Sø.
39.	a. <b>Mimi Fischer</b> . b. Skonnert. c. Svendborg, d. 73. e. 64.	a. Nantes. b. 1875. c. Eg. d. Registre V.	a. } b. } J. Johansen. c. 6000. d. Uassureret.	a. Kul. b. — c. — d. —	a. 4. b. 2. c. 5.	a. W. Wemyss. b. <sup>29</sup> / <sub>5</sub> 99. c. Königsberg.	a. Scholpin. Pommern. b. <sup>13</sup> / <sub>6</sub> . c. Stranding. Forlis. d. NNØ.lig Storm. Høj Sø.
40.	a. <b>Moody</b> . b. Fiskerkutter. c. Frederikshavn. d. 30. e. 23.	a. Frederikshavn. b. 1887 omb. 1894 c. Eg. d. —	a. } T.O.P. Bang b. } Bangsbo- strand. c. 8800. d. 7000. Skibs-Fors. For. for Frederiks- havn Told-D.	a. Levende Fisk.	a. 6. b. — c. —	a. Til Ankers S. for Skagen.	a. Kattegat, S. for Skagen. b. <sup>22</sup> / <sub>2</sub> . c. Ildsvaade. d. Stille og klan Vejr.

9.
Søforhørets eller Søforklaringens Optagefees-Sted Og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag ni. ni.
<p>Søforhør i Esbjerg d. <sup>18</sup>/<sub>1</sub> 99.</p> <p>Efter at have passeret det 2det Elb-Fyrskib mødtes Skibet af saa høj Sø og stærkt indgaaende Flodvande, at det ikke avancerede, hvorfor Kapt. M. besluttede at vende om; men under Vendingen tog Skibet flere Søer over, hvorved Ladningen forskød sig og Slagsiden tiltog stadig. Da Situationen blev farlig antogee først en forbipasserende Fiskerdamper, dernæst en hamburgsk Slæbedamper til Hjælp, men Trosserne sprængtes, og da Skibet kastede sig tværs i Farvandet, slog Søerne Lugerne i Stykker og fyldte Forrummet, saa at Skibet begyndte at synke. Lodsdamperen «Simon v. Utrecht», der stadia havde holdt sig i Nærheden, udsatte nu sine 2 Redningsbaade og bjærgede hele Besætningen, der blev sat om Bord i Slæbedamperen «Norderney» og af denne indbragt til Cuxhaven. Skibet, Ladningen og Besætningens Ejendele gik tabt.</p> <p>Søforklaring for Amtsretten i Stolp d. <sup>17</sup>/<sub>6</sub> 99.</p> <p>Søforhør i Svendborg d. <sup>11</sup>/<sub>7</sub> 99.</p> <p>Kl. 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> FM., da M. F. var mellem Scholpin og Rixhöft, sprang Vinden pludselig om til en NNØ.lig Storm. Skonnerten, der hidtil havde styret Ø. t. N. Sonden om Bornholm, drejedes nu til Vinden under Storm-sejl St. B. over; men da det viste sig, at Landet ikke kunde klares over denne Bov. halsedes rundt og lagdes bi over B. B. Kl. 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> EM., da Skibet stadig laa med Læsiden i Vandet og drev ind mod den tyske Kyst. hejstes Nødflag, men 3 Timer senere var det kommet Kysten saa nær, at det maatte landsættes for om muligt at redde Liv og Ejendom. Kl. 8<sup>3</sup>/<sub>4</sub> EM. stødte Skibet paa den yderste Revle, men kastedes derefter ind paa den anden Revle, hvor det blev staaende. Skibsbaaden udsattes nu og hele Besætningen gik ned i den; men strax efter skyllede en svær Braadsø alle ud af Baaden og, med Undtagelse af Styrmanden, der reddede sig i Land ved Svømning, druknede alle, nemlig:</p> <p>Kapt. I. Johansen med Hustru og en 3-aarig Datter, Letmatros Axel Ryben Andersson af Mariestad (Sv.) og Kok Johan Jansson af Gefle (Sv.).</p> <p>Frederikshavn Sørets-Dom af April 1899. Viborg Landøverrets-Dom af 30. Oktober 1899.</p> <p>Højesterets-Dom af 15. Februar 1900.</p> <p>Af Referaterne af disse Domme ses, at Fiskekutterens Fører var sat under Tiltale for Pligtforsømmelse ved som Vagthavende ikke at have opholdt sig paa Dækket om Natten og derfor ikke i Tide havde bemærket den opstaaede Ildløs.</p> <p>Til nærmere Oplysning herom optages følgende Uddrag af den af Højesteret afsagte Dom: «..... Ilden, der antages at være opkommen i Kabysen, hvor der om Aftenen havde været Tændt op til Tilberedning af Aftensmaaltidet, blev opdaget af Tiltalte, der havde overtaget Nattevagten, efter at det øvrige Mandskab Kl. ca. 10 var gaaet til Ro. Tiltalte havde i saa Henseende nærmere forklaret, at han under sit Vagthold ikke til Stadighed befandt sig paa Dækket — hvilket efter hans Forklaring ikke ret vel lod sig gøre paa et Fartøj af den her omhandlede Beskaffenhed, hvor der er meget ringe Plads paa Dækket, der er opfyldt af Fiskeredskaber — hvorimod han opholdt sig i Folkelukafet og kun af og til gik op ad den herfra til Dækket førende Trappe for at se efter, om der var noget paa Færde. Han var saaledes i Tiden indtil Midnat ialt 3 Gange gaaet op paa Udkig, idet han de 2 første Gange blev staaende paa Trappen og først tredie Gang gik helt op paa Dækket. Allerede første Gang bemærkede han, at der kom Røg fra Kabys-Røret, medens han anden Gang ikke lagde Mærke til Saadant; tredie Gang endeligt iagttog han, at Røgen var tiltagen, hvorfor han fra Folkelukafet i Forenden af Skibet begav sig over Dækket hen til Nedgangen til Kabys Rummet i Skibets Agterende og her trak Skydekappen for Nedgangen til Kabys-Rummet til Side, og da nu Ilden strax slog op gennem Aabningen, purrede han uden Ophold Folkene, der, som nævnt, sov i Lukafet, ud, hvorpaa de Alle i Forening gik i Gang med Slukningsarbejdet, som fortsattes i ca. 8 Timer, inden de vare Herre over Ilden; under dette Arbejde havde Tiltalte og Mandskabet været betænkte paa at forlade Kutteren, i hvilket Øjemed de havde klargjort Jollen og anbragt deres Tøj i samme. Da imidlertid Ilden blev noget svagere, besluttede de sig til at forblive om Bord paa Kutteren.</p> <p>De af Kutterens øvrige Besætning om det Passerede afgivne Forklaringer vare i det Hele overens Stemmede med Tiltaltes oven anførte Fremstilling, og det fremgik derhos af disse Forklaringer, at Vagtholdet om Bord paa Kutteren, ligesom efter det Oplyste paa Fiskerkuttere i Almindelighed, i Reglen, naar ikke haardt Vejr, Taage eller andre Omstændigheder nødvendiggjorde større Forsigtighed, ogsaa naar andre af Besætningen havde Vagt. var bleven foretagen paa den oven ommeldte Maade med delvis Ophold i Kahytten, samt at det havde været Brug om Bord, at lade Ilden i Kabysen udbrænde af sig selv, uden at der deraf tidligere var opstaaet noget Uheld. Det var iøvrigt ikke oplyst, at der havde været nogen Mangel ved Kabysen, hvor Rummet omkring Komfuret havde været beslaaet med Jærnplader.</p> <p>Tiltalte havde endelig erkendt, at han vel, da den oven meldte Ulykke var overgaaet Kutteren, herom havde gjort Anmeldelse for den Forsikring Forening i Frederikshavn, i hvilken Fartøjet var assureret; men at han derimod ikke i Overensstemmelse med Sølovens §40 inden Udløbet af den der fastsatte Frist havde anmeldt det Passerede for vedkommende Dommer og foranlediget Søforklaring afgiven, idet saadan først blev optagen i den paafølgende April Maaned paa Foranledning af Politimesteren i Frederikshavn.</p> <p>I Viborg Overrets Dom udtaltes det herefter, at der ikke fandtes tilstrækkelig Føje til at statuere, at den omhandlede Ildsvaade var forvoldt ved en fra Tiltaltes Side udvist Pligtforsømmelse, hvorfor Tiltalte</p>

1. Løbe Nr.	Skibets						Swulykkens
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted, d. Brutto Keg. 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.
41	N. a. Niels. b. 3m. Skonnert. c. Marstal. d. 221. e. 199	a. Marstal. b. 1881. c. Eg. d. Registre V.	a. H. Christensen. b. H. C. Christensen, c. 36000. d. Uassureret.	a. Ildfaste Sten og Rør. b. 290 Tons. c. 5000. d. —	a. 7. b. — c. —	a. Connaghs Quay (Chester). b. <sup>12</sup> / <sub>2</sub> 99. c. Kjøbenhavn.	a. The Skerries. (St. George Channel. Irse Hav). b. <sup>18</sup> / <sub>2</sub> c. Kollision. Forlis. d. VSV.lig Brise. Tæt Taage.
	a. Clyde. b. Skruedamper. c. Liverpool. d. 307. e. 144.	a. Whitehaven. b. 1880. c. Jærn.	a. James Edgar. b. Rodgers & Bright.	a. Stykgods. b. 200 Tons. c. 350000. d. —	a. 14. b. —	a. Randers via Frederikshavn. b. <sup>28</sup> / <sub>12</sub> 98. c. Newcastle.	a. Klipperne mel. Seahain Harbour og Sunderland. b. <sup>1</sup> / <sub>1</sub> 99. c. Stranding. Forlis. d. SV.lig Storm. Taage. Høj Dønning fra SSØ.
42.	a. Niord. b. Skruedamper. c. Raders. d. 391.	a. Dundee. b. 1877. Ob. 1893. c. Jærn. d. Ingen Klasse. I. H. K. 370.	a. F. Rasmussen. b. Det jydsk Dpsk. Selsk. c. 200000. d. 100000. De priv. Ass. Kbhvn.	a. Stykgods. b. 200 Tons. c. 350000. d. —	a. 14. b. —	a. Randers via Frederikshavn. b. <sup>28</sup> / <sub>12</sub> 98. c. Newcastle.	a. Klipperne mel. Seahain Harbour og Sunderland. b. <sup>1</sup> / <sub>1</sub> 99. c. Stranding. Forlis. d. SV.lig Storm. Taage. Høj Dønning fra SSØ.
	a. Nordpol. b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1427. e. 860.	a. Flensborg. b. 1879. c. Jærn. d. Registre V. I. H. K. 540.	a. C. L. Arnesen. b. Dpsks.-Selsk. «Norden».	a. Kors in. m. m b. ca. 1800 Tons c. — d. —	a. 20 b. — c. —	a. Odessa b. <sup>23</sup> / <sub>12</sub> 98 c. Kjøbenhavn.	a. Biscayiske Bugt. b. 14/1 99. c. Forladt i rum Sø Senere ind-bjærget. d. V.lig Storm. Svær Sø.

9. Søforbørets eller Søforklaringens Optagebles-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aaraag m. m.
<p>ikke kunde anses at have paadraget sig Straf-Ansvar efter Sølovens §293; derimod var han for sin Undladelse af at anmelde den passerede Ulykke for Stedets Dommer til Søforhørs Optagelse anset efter Sølovens § 288. jfr. § 40, med en Bøde til Statskassen paa 50 Kr., foruden Sagens Omkostninger.</p> <p>Denne Dom stadfæstedes af Højesteret.</p> <p>Anm. Ved Frederikshavn Sørets-Dom var Føreren ikendt en Bøde i Henhold til Søloven §§ 40 og 293 af 100 Kr. til Statskassen, samt 25 Kr. i Sagsomkostninger. Den Kutteren ved Branden tilføjede Skade var ved Taxation ansat ti! 3000 Kr.</p> <p>«Maritime Deposition» dat. Burry Port d. <sup>19</sup>/<sub>2</sub> 99. Søforhør i Esbjerg d. <sup>1</sup>/<sub>3</sub> 99.</p> <p>Kl. 3 EM., da N., stadig afgivende Taagesignaler, laa bidevind, styrende NV. over med 2 Kml.'s Fart. hørt en Dampers Taagesignal om St. B. 15m senere saas denne Damper i 2 à 3 Kbl.'s Afstand, styrende SV. over, ret ned paa N., og, da begge Skibe holdt Kursen, tørnede den kort efter med betydelig Fart med Stævnen mod N.'s St, B.'s Bov tæt foran for Fokkevantet, frembringende et Hul ned til Vandgangen. Da N. i Løbet af <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Time fik 4 à 5 Fod Vand i Lasten, maatte Skibet forlades i egen og Damprens Baad, og 2 Timer senere saas N. at synke paa 34 Fv.Vand. Skib og Ladning gik tabt; hvorimod det lykkedes Besætningen at bjærge sine Ejendele.</p> <p>Anm. Som <b>Aarsag</b> til Kollisionen angives utilstrækkelig Udkg om Bord i den engelske Damper.</p> <p>«Maritime Deposition» dat. Seaham Harbour d. <sup>2</sup>/<sub>i</sub> 99. Søforhør i Randers d. 99.</p> <p>D. 31. Decbr. Kl. 10<sup>1</sup>/<sub>4</sub> EM. paa 2den Styrmands Vagt rejste der sig pludselig en Taage-Banke forude; men da der samtidig skimtedes en hvid Lysning i Vandet, og da denne saa ud til at skyldes Brænding paa Klipper, kastedes Maskinen øjeblikkelig «Fuld Kraft bak»; desuagtet tørnede N. næppe <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Minut senere paa Klipperne og blev staaende fast. Kapt. R., der samtidig var kommen paa Dækket, stoppede Maskinen, da det efter henved 20 Minutters Bakning viste sig, at Skibet havde faaet 6 Fod Vand i Lasten, og da det derhos var faldende Vande, saa at der ingen Mulighed var for at bringe Skibet af Grunden ved Bakning. Nødsignaler afgaves ved Rakter og Baadene udsattes; samtidig sendtes 2<sup>den</sup> Styrmand og en Matros, der frivillig tilbøede sig, i Land med Skibets fladbundede Pram for at soge Hjælp hos de paa Kysten tililende Folk. Næste Morgen d. 1. Jan. Kl. 1 ankom Stations-Redningsbaaden, der optog Resten af Besætningen og landsatte den 2 Timer benyttedes ikke, da Redningsbaaden var i Sigte.</p> <p>Skibet, der stod paa Klipperne mellem Seaham og Sunderland, blev Vrag næste Dags Morgen; men en Del af Ladningen indbjærgedes, hvorimod Besætningen mistede alle sine Ejendele. Rederiets Tab ansloges til 100000 Kr., da Skibet kun var assureret for Halvdelen af dets Værdi.</p> <p>Anm. 1. Om <b>Aarsagen</b> til Forliset afgiver Søretten ingen Udtalelse (jfr. Sørets-Loven af <sup>12</sup>/<sub>4</sub> 9 og 12 samt Justitsministeriets Cirkulære af <sup>18</sup>/<sub>12</sub> 96).</p> <p>Ifølsrr Vidneforklaringerne synes imidlertid Strandingen nærmest at skyldes uformodet Strømsætning i SV.lig Retning; idet N. var bleen sat ca. 17 Kml. Vestligere and Bestikket udviste, i forbindelse med den langs Kysten pludselig opstaaede tætte Taage.</p> <p>Anm. 2. I Udskriften af Søforhøret findes ingen nærmere Oplysninger om Sejladsen over Nordsoen; saaledes ikke om Observationer vare tagen, eller om Middags-Pladserne efter Bestikket d. 30. December 1898; dog ses det, at Loddet ikke blev benyttet, efter Angivende fordi Lodning overhovedet kun foretoges, naar Vejret var usigtbart.</p> <p>Indb. fra Generalkonsulatet i Rotterdam dat. d. 28.Januar 1899. Justitsministeriets Skrivelse af 20.Februar 1899 til Formanden for So og Handelsretten i Kjøbenhavn.</p> <p>Søforhør i Kjøbenhavn d. 11. og 13. Marts 1899, afsluttet d. 28. Maj 1900 (Rettens søkyndige Medlemmer vare: Kommander, Mønstringsbestyrer P. F. Giødesen og Skibsreder, fhv. skib fører L.C. K raemer.</p> <p>Ifølge Vidneforklaringerne m. m. afsejlede N. d. <sup>23</sup>/<sub>12</sub> 98 fra Odessa indehavende ca.360 Tons Byg Og Klid i Overdækket (spur deck), og under Hoveddækket (main deck ca. 1430 Tons Rug, Byg, Klid og Oliekager, eller i Alt ca. 1780 Tons. Skibet, der var forsynet med Langskodder i begge Lastrum indtil 6 Fod fra Kelen, laa da paa ret Køl; men havde ved Afgangen fra Konstantinopel d. 25. faaet 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub>° B. B.'s Slagside. Denne Slagside var dog ved Afgangen fra Gibraltar d. <sup>6</sup>/<sub>1</sub> 99 bleven rettet op med Bunkerul til 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>°. D. 10. Jan. i Biseaviske Bugt fik Skibet imidlertid, efter en Række voldsomme Overhalinger, i Løbet af 2 à 3 Timer en St. B.'s Slagside pan ea 15° og i de følgende 4 Dage forværredes Situationen ved, at Søerne stadig sloge over Skibet, der tog svære Slingringer og paa Urund af den store Slagside tilsidst nægtede at styre, ligesom det viste sig, at Dampen ikke kunde holdes. Som medvirkende hertil udtalte Kapt. A., af han ansaa Skibet for at være noge «kildent» hvorved dog skal forstaaes, at det «kastede sig let», skøndt det var et «stift» Skib. Ved at fylde</p>

1. Løbe Nr.	Skibets					Søulykkens	
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted, d. Brutto Keg. 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.
40.	a. <b>Nøkken</b> . b. Skonnert. c. Ærøskjøbing. d. 95 c. 89.	a. Nykjøb p. F. b. 1864. c. Eg. d. Registre V.	a. E. C. Dreje. b. P. W. Drejøe. c. 6800. d. 6800. Ærø Sø-Ass. For.	a. Kul. b. 132 Tens. c. — d. —	a. 5 b. — c. —	a. Boston. b. <sup>30</sup> / <sub>11</sub> 99. c. Fredericia.	a. Hatter-Revet Samø-Bælt. b. <sup>6</sup> / <sub>12</sub> . c. Stranding. Forlis. d. NNV.lig Storm. Høj Sø. Diset Luft.

9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt. Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
<p>Mellemtanken, samt ved Lempning af Kullene ned i Underbunkerne og af Sæden fra Tværskbsbunkerne til Sidebunkerne, søgtes Slagsiden rettet, hvilket dog ikke lykkedes. D. 14. Kl.6 FM. var der trængt saa meget Vand ned i Maskinrummet, at Fyrene slukkedes, og da Slagsiden stadig tiltog saaledes at Lugekarmene laa i Vandet, samt da Mandskaber var aldeles udmattet og Skibet vedblev at drive ind mod Klipperne paa den franske Kyst. hvor Total-Forlis var uundgaaeligt, afholdtes Skibsraad, hvorved det besluttedes at forlade Skibet snarest muligt.</p> <p>Kl. 8 FM. passerede en Damper, der senere viste sig at være S. S. «Sportsman» af North Shields, 1897 Tons Brutto, Kapt. T. Emerson. Nødsignal, samt de 2 sorte Kugler som Dag-Signal for Manøvre Udygtighed, hejstes - Nat-Signalet herfor, nemlig 2 Lanterner med redt Lys jfr. Søvejs-R. Art. 4), kunde derimod ikke vises, da disse Lanterner vare blevne ubrugelige. Efter at denne Damper var staaet ned mod N. hejstes Signalet «Kan De tage os paa Slæb»? (K R L); men da S. svarede «Umuligt» (V L T), signaleredes «Hold Dem i Nærheden af os (D K T V). S. signalerede da «Har De i Sinde ar forlade Skiber»? (B C B), hvorefter N. svarede: «Ja» og «Hold i Læ af os» (M F V). N. udsatte da sin St. B.'s Redningsbaad, bemanded med 2den Styrmand og Bordningen af S. blev Baaden saa beskudiget, at den maarte sættes i Drift. Den engelske Kapt. udsatte da strax sin Redningsbaad, bemanded med 1ste Styrmand og 4 Mand, og med denne Baad bjærgedes nu under store Vanskeligheder Resten af N.'s Besætning; dog i 2 Hold, da Baaden kun var lille. Om Bord i S. blev N.s Besætning i alle Maader behandlet godt og landsattes den 17. Jan. i Rotterdam, hvor den optoges i Sømandshuset.</p> <p>Ifølge en Rapport fra Føreren af Fragtdamperen «Gaulois» af Brest, 327 Tons Brutto, Kapt. A. le Floch, observeredes d. 15. Jan. Kl. 8 FM. ca. 4 Kml. ud for Pynten «De la Parquette» et Dampskib, der senere viste sig at være N., med 2 sorte Kugler hejste, i kænret Tilstand og i Drift mod Land, øjensynlig forladt at Mandskabet, Det var da haard Kuling af VSV. med høj Sø; desuagtet udsattes strax en Baad med 3 Mand. hvilke det lykkedes, om end med stort Besvær, at faa anbragt en Slæbetrosse om Bord i N. hvorefter Bugseringen paabegyndtes; men Kl. 2 EM. sprang Trossen, og da samtidig den i Brest hjemmehørende Havne-Bugserdamper «Le Laborieux», Kapt. Le Roux, tilbød at overtage Bugseringen, modtoges dette Tilbud og N bragtes derefter af L. til Ankers paa «Camaret» Red. Næste Dag overtog G. atter Bugseringen og bragte N. til Ankers paa Brest-Reden. Begge de franske Kaptajner gjorde gældende, ar uden deres betimelige og heldige Hjælp vilde N utvivlsomt være strandet og forlist totalt.</p> <p>Efter en Artikel i Bladet «La Dépêche» for d. 15. Marts 1899 blev Dommen i Bjærgning-Sagen afsagt i Brest d. 14. Marts ved «Tribunal du Commerce». I Henhold til Art. 27 i en «Ordonnance» af 1681 havde nemlig de 2 Bjærgnings-Dampere stillet Krav paa en Kaution af 120000 frcs., samt paa en Bjærgeløn at <sup>1</sup>/<sub>3</sub> af Værdien af Skib og Ladning, hvilken blev anslaaet til ca. 300000 Kr. Handelsretten nægtede imidlertid ar anerkende denne Fordring, og ansatte Bjærgelønnen til ikkun 25000 frcs. Ved en Kendelse af Appellations Retten i Rennes blev Bjærgnings-Omkostningerne imidlertid forhøjede til ca. 124000 frcs.</p> <p>N.'s i Rotterdam landsatte Besætning ankom til Brest d. 22. Januar og overtog atter Skibet. Efter ar Ladningen i Dagene indtil d. 9. Februar var bleven udlosser, blev X sar paa Bedding for Eftersyn og Reparation, hvilket medtog 2 Dage, hvorefter [ndladningen paabegyndtes; hertil medgik lo Dage, og d. 85. Pebr. afseUede Skibet fra Brest til Kjøbenhavn, hvortil der ankom d. 4. Marte. I Nordsoen havde X imidlertid arter faaer 'en Slagside paa ca. 7°.</p> <p>Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Søulykken afriver Søretten ingen direkte Udtalelse (ifr. Sørrets-Loven af 12. April 1892 §§ 9 og 12, samt Justitsministeriets Cirkulære til samtlige Retabetjente af 28. December 1896).</p> <p>Søforhør paa Samsø Tranebjerg d. <sup>8</sup>/<sub>u</sub> 99.</p> <p>D. 5. Decbr. Kl.8 EM. paa Kapt. D.'s Vagt bavdes Pejling af «Formes» Fyr i omt. 2 Kml.'s Afst. Kursen sattes da til S.t.V <sup>1</sup>/<sub>2</sub> V. efter Gasbøjen paa Grunden «Haner-Barn», hvilken kom i Sigte om B. B. kort efter MN. Roret lagdes strax haardr St. B. men samtidig stødte Skiber paa Grunden Hatter-Revet og blev staaende fast D. 8 foretoges ved Hjælp af Bjærgere fra Samsø forskellige Forsøg paa at bringe N. flot, men uden Resultat, og da Skibet næste Dag var løbet fuld af Vand, maatte Besætningen landsættes i Langøre (Samsø). Skiber blev V rag og Ladningen gik tabt.</p> <p>Søretten skønnede: «At Grundstødningen var fremkaldt ved, ar Skibet af stærk Nordenstrøm — da det den 5te. ds. havde været usædvanligt Højvande, hvilket var Sørettens Medlemmer bekendt — var sar meget vestligere end paaregnet og ved, at man paa Grund af diset Luft ej i rette Tid havde faaet Øje paa Lysbøjen paa «Hatter-Barn», samt ved ar Kursen ej var korrigeret ved Pejling af «Hjelm» Fyr».</p>

1. Løbe Nr.	Skibets						Søulykken«
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted, d. Brutto Keg. 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. Stad. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr-forhold.
45.	<b>O.</b> a. <b>Olaf.</b> b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1890. e. 1194.  a. <b>Tiber.</b> b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1386. e. 824.	a. W. Hartlepool b. 1897. c. Steal. d. Lloyd's Reg. I. H. K. 750.  a. Helsingør. b. 1899. c. Staal. d. Registre V. I. U.K. 800.	a. J. P. Lorentzen. b. Dpsks. Sel. «Carl». c. — d. —  a. J. P. Bech. b. D. F. D. S. c. — d.—	a. Kul. b. — c. — d. —	a. — b. — c. —	a. Blyth. b. — c. Kronstadt.  a. Kjøbenhavn. b. <sup>5</sup> / <sub>8</sub> 99. c. St. Petersburg	a. Tæt V. f. Drogden Fyrskib. b. <sup>5</sup> / <sub>8</sub> 99. c. Kollision. d. SSV.lig. Labert. Klart Vejr.
46.	a. <b>Orion.</b> b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 4390. e. 2853.	a. Hull. b. 1881. c. Jærn. d. Lloy.'s Reg. I. U.K. 1900.	a. A. L. W. Callesen. b. Dpsks.-Sel. «Urania». c. 300000. d. 300000.	a. Korn og Stykgods, b. 4100 Tons. c. — d. —	a. 46. b. 11. c. —	a. New York, b. <sup>27</sup> / <sub>5</sub> 99. c. Kjøbenhavn.	a. Freshwater Point. Cape Race. (New Foundland). b. <sup>1</sup> / <sub>6</sub> . c. Stranding. Forlis. d. Taage. NV.lig Strømsætning.

9.
Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
<p>Søforhør i Kjøbenhavn Sø- og Handelsretten d. <sup>M</sup>/<sub>s</sub> 99 Olaf ogd. <sup>31</sup>/<sub>10</sub> 99 Tiber .</p> <p>Kl. 7 EM., da <i>O.</i> paa 1ste Styrmands Vagt passerede Drogdens Fyrskib, havdes omtr. tvære om St. B. en medgaaende engelsk Damper i ca. 400 Fods Afst. og forude en østgaaende Sejler i ca. Kml.'s Afst.; endvidere en modgaaende Damper omtr. 2 Str. om B. B., samt endelig den medgaaende <i>T.</i>, som <i>O.</i> efterhaanden havde indhentet, omtr. tværs om B. B. i ca. 400 Fods Afst. For at gaa agten om Sejleren forandrede Styrmanden Kursen fra S.t. V. til S.t. V. <sup>1</sup>/<sub>2</sub> V.; men kort efter bemærkedes det, at <i>T</i> ligeledes drejede V. over og Resultatet Ifølge Vidneforklaringen for <i>T.</i> har dennes Situation i det Væsentlige været svarende til den for <i>O.</i>'s Vedkommende oven for gengivne. <i>T.</i> styrede nemlig ligeledes S. t. V. og havde de for nævnte Skibe i Sigte omtr. en betænkelig Maade, stoppede derfor Maskinen og lagde Roret haardt St. B. Da <i>T.</i> imidlertid vedblev at dreje V. over, kastedes Maskinen «Fuld Kraft bak»; men desuagtet fandt Kollisionen Sted, hvorved <i>T.</i> tog en Del Skade paa St. B.'s Bov. Begge Skibe kunde dog strax efter fortsatte Rejsen. Den lave Vandstand paa Stedet antoges at have bevirket, at <i>T.</i>'s Forskib blev suget ind mod <i>O.</i>'s Agterskib.</p> <p>Om <b>Aarsagen</b> til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse (jfr. Sørets-Loven af <sup>12</sup>/<sub>4</sub> 92 §§ 9 og 12, samt Justitsministeriets Cirkulære af <sup>28</sup>/<sub>12</sub> 96).</p> <p>Anm. Fromentlig til Oplysning om Aarsagen til denne Undladelse ses Sø- og Handelsrettens Formand under <sup>24</sup>/<sub>11</sub> 99 at have tilskrevet Indenrigsministeriet saaledes:</p> <p>« . . . Retten skal i Forbindelse dermed bemærke, at den har søgt at faae de faktiske Forhold oplyste saa nøje som muligt samtidig med at gjengive rent objectivt, hvad der fra de forskellige Sider er fremført til Forklaring af det Passerede, medens den allerede af den Grund, at det ikke er givet, at det Passerede ikke kan fremkalde Retssag, der sandsynligvis endog vil i saa Fald blive at paakjende her ved Retten, har som sædvanlig afholdt sig fra paa Forhaand at udtale nogen Dom i den ene eller den anden Retning i Anledning af det Fremkomne».</p> <p>Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) den 1.—12.—29. og 31. Juli og 17. August 1899. (Rettens søkyndige Medlemmer vare: Fhv. Skibsfører, Direktør F. V. Schierbeck og fhv. Skibsfører H. G. W. Aaris).</p> <p>Efter at Kapt. C. ved Afsejlingen fra New York d. 27. Maj Kl. 5 EM. havde bestemt sig for at Lægge Hjemrejsen saaledes, at Skibet kom til at passere New Foundlands SØ. Pvn't i Nærheden af «Cape Race» — dels fordi denne Rute efter Storcirkel-Buen N. om Skotland var den korteste, dels fordi den «ifølge de daglige Opslag i New York om de maritime Meldinger» maatte antages at være mindre belempret med Isbjerge end Ruten Syd om New Foundlands-Bankerne — holdtes Kurserne, under de indtil Strandingen forløbne <sup>4</sup>/<sub>4</sub> Døgn, i Overensstemmelse med denne Plan. Vejret var afvexlende klart og taaget, hvorfor Farten mindskedes saa snart Taage opstod og Taage-Signaler afgaves da. D. 30. Kl. mel. 6 og 8 EM. var «Sable Island» passeret, men hverken Øen eller Fyret paa samme saas, heller ikke saas senere noget Land eller hørtes Taagesignaler fra Sirene-Stationerne paa Kysterne. D. 1. Juni Kl. 8 FM. satte Kapt. C. Kursen benved 1 Streg N.ligere for ar gaa vel fri af de Øst for Cape Race beliggende «Virgin Rocks»; men Lodskud ble ve ikke tagne, da Vejret af og til var klart. Kl. 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> FM. paa 1ste Styrmands Vagt blev der af Udkiggen varskoer «Is forude»; men da Lysningen i Vandet strax efter viste sig at komme fra Brænding paa Klipperne, blev Roret lagr haardt B. B. og Maskinen kastet fra «Fuld Kraft frem» til «Fuld Kraft baks»; men desuagtet tornede <i>O.</i> paa Klipperne og blev af den høje Dønning kastet ind over Grundene, huggede sitr læk og løb fuld af Vand. Strandingen skete ca. 10 Kml. V. for Cape Race i en Bugt mellem c «Freshwater Point» og «Mistaken Point» (46° 38' N.-Br. og 53° 13' V.-Lgd., medens Pladsen efter Bestikket viste 46°30'N.-Br. og 53° 10'V.-Lgd.). Taage-Signalet fra «Cape Race» blev ikke hørt. Kl. 6 EM. landsattes Passagererne og Besætningen med Skibets Baade og næste Morgen Kl.3 FM. ankom Bjærgningsdampere med Lægtene fra «St. Johns», hvorefter Bjærgning af Ladning og Inventarium paa begyndtes. Ifølge Kontrakten herom ansattes Bjærgelønnen til Halvdelen af det Bjærgedes Værdi. Skibet blev derimod efter Besigtelse erklæret for Vrag og kondemneret</p> <p>Angaaende <b>Aarsagen</b> til Strandingen ses formanden tot Sø- og Handelsretten ifølge Udskriften af Søforhøret ar have foreholdt Kapr. C.:</p> <p>«At efter alt, hvad der var fremkommet i forskellige Retninger, Bærlig om ar Skibet gentagende havde vist sig ar være en Del nordligere end Bestikket lod antage, og ar der gentagende havde været Taage, hvad Isbjergsforholdene i de Farvande ogsaa maatte lade be frygte, o.s.v., syntes det, at der havde været Grund til ar udvise større Forsigtighed under Navigationen, særlig eftersom man ventede at nærme Big Kap Race, end sker var.» Denne Udtalelse afsluttes med følgende Tilføjning:</p> <p>«Idet Kapt. C. henholdt sig til, havd allerede af ham var anført, indrømmede han, at han mulig havde udvist mindre Forsigtighed, end han burde have gjort; men Forholdene, Som de vare under Sejladsen, havde ikke da gjort ham det klart, at der var Grund til at vise saadan større Forsigtighed» .</p> <p>Anni. I de hver Mnaned udkonnieiide «Pilot Charts», der. foruden Atlanterhavs-Ruterne. angive de stedfindende Storm-, vind-og Is-Forhold Fraraades det, at «Cape Race» anløbes for Østgaaende (Eastward Bound Track) paa Grund af den der almindelig</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 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.	
47.	<b>P.</b> a. <b>Peruvian.</b> b. Barkskib. c. Nordby p. F. d. 639. e. 591.	a. Glasgow. b. 1875. c. Jærn. d. Lloyd's Reg.	a. O. J. Nørholm. b. L. A. Mathiasen. c. 65000. d. 65000. Fanø Sø-Fors.- For. & Privat Ass. Hamburg.	a. Stennødder & Farvetræ. b. 897 Tons. c. 193000.	a. 12. b. — c. 1.	a. Esmeraldas (Ecuador, S. A. V. Kyst). b. $\frac{10}{9}$ 98. c. Hamburg.	a. Seaford Bay (Kanal). b. $\frac{8}{2}$ 99. c. Stranding. Forlis. d. SSV.lig. Let Brise. Regn. Høj Sø.	fremherskende Vest sættende Strøm; med mindre Vejr-Forholdene maatte gjøre dette uundgaaeligt. Med godt Vejr Vesten for «Cape Race» sætter nemlig Strømmen næsten altid Nord i. Med stormende Vejrlig følger derimod Strømmen Vindretningen. For Vestgaaende (Westward Bound Track) anbefales Anløbning af «Cape Race», naar Vejr-Forholdene tillade det, i Tidsrummet mellem 15. August (Isperiodens Ophør) og 1. Januar, for derved at gaa klar af Golfstrømmen og drage Nytte af Polarstrømmen. Disse «Pilot-Charts» uddeles med stor Liberalitet ikke blot til alle Ruteskibe, men ogsaa til de saakaldte «Ocean Tramps». Desforuden udgiver «Hydrographic Office, New York City», hver 8de Dag trykte Beretninger om Isforhold og andre Farer (Reports of Derelicts); hvilke ligeledes kunne erholdes udleverede frit ved Henvendelse paa Toldkamrene. «New York Herald» m. fl. optrykke strax Størstedelen af disse Beretninger. (Oplysningerne om Navigeringen fra og til New York, N. om Skotland, ere efter Anmodning meddelte af S. S. «Thingvallas» tyveaarige, velkendte Fører, Kapt. S. Laub.)  «Maritime Deposition» dat. Newhaven d. $\frac{8}{2}$ 99. Søforhør i Nordby paa Fanø d. 7. og 9. Marts, samt 15. Maj 1899. Fanø Birks Sørets-Dom af 2. Juni 1899. (Rettens søkyndige Medlemmer vare Navigationsskole-Forstander L.N.Sørensen og fhv. Skibsfører H. Rødgaard). Ifølge de under Søforhøret afgivne Vidneforklaringer havde P. d. 7. Febr. Kl. $3\frac{1}{2}$ EM. «St. Catharines Point» Fyrtaarn (Isle of Wight) i N. omtr. 5 Kml.'s Afst., og Kl. 7 «Owers's» Fyrskib i NV. omtr. 11 Kml.'s Afst. Kl. 10 EM. blev 1ste Styrmand Christian Nielsen, der havde Vagten, syg og afløstes derfor af Kapt. N.; men da 2den Styrmand Kl. 12 MN. kom paa Dækket for at overtage Vagten, var Kapt. N. gaaet ned i sin Kahyt for at søge Hvile et Øjeblik paa Grund af, at han havde været paa Dækket hele den foregaaende Nat; men var da mod sin Vilje falden i Søvn. 2den Styrmand, der saaledes var uden Forholdsordre, forespurgte da Rorgænger om den Kurs, som han styrede — nemlig Ø. $\frac{1}{2}$ S. (dev.) — var den beordrede, hvilket besvaredes bekræftende; men da han nu fik et klart Lys i Sigte forude, og da dette antoges for at være en Skibslanternes Lys, der syntes at nærme sig, forandrede han Kursen til Ø. t. N. Efter en Regnbyge henved $\frac{1}{2}$ Time senere var imidlertid dette Lys forsvundet; derimod kom et Fyr i Sigte i SØ. til Luvart omtr. 3 Streger om St. B. Efter i Kahytten at have undersøgt Søkortet, dog uden at komme til Klarhed over hvilket Fyr der var — dette viste sig senere at være «Beachy Head» Fyr — saa han, strax efter at være kommen paa Dækket, Land forude paa begge Bove. Skibet blev da drejet klos til Vinden, og Kapt. N. varskoet om at komme paa Dækket, hvilket ogsaa strax skete, men kort efter, Kl. $1\frac{1}{2}$ FM., grundstødte det i Bugten mellem «Newhaven» og «Seaford». Da Forsøgene paa at manøvrere Skibet flot ved Hjælp af Sejlene mislykkedes, lod Kapt. N. Ankeret falde, og Nød-signaler afgaves ved Blus. Kl. $3\frac{1}{2}$ FM. Kom Redningsbaaden fra Newhaven paa Siden af Skibet og optog hele Besætningen med Undtagelse af begge Styrmandene, der vare forblevne nede i deres Kahyt, beskæftigede med at samle deres Ejendele. Først efter at Redningsbaaden var sat fra Borde savnedes Styrmandene; men da nægtede Redningsmandskabet at vende tilbage, da Stormen og Søen var tiltagen saaledes, at dette vilde være livsfarligt. Dog lykkedes det 2den Styrmand at bjærge sig i Land ved Hjælp af den af «The Coast Guard» ved East Blatchington udskudte Line fra Raketapparatet; hvorimod 1ste Styrmand druknede under Forsøget paa at redde sig paa samme Maade. 2 Dage senere sønderloges Skibet fuldstændig; dog var der forinden lykkedes at bjærge en Del af Skibsinventariet og af Ladningen. Af den af Fanø Birks Søret afsagte Dom gives der følgende Uddrag: « . . . . . Efter det Oplyste maa Tiltalte N. formentlig anses for at have gjort sig skyldig i Overtrædelse af Sølovens § 26, allerede derved, at han ikke paa behørig Maade har paaset, at Skibet ved Afsejlingen fra «Esmeraldas» var forsynet med tilstrækkelig Proviant for den tilsigtede Rejse, og i alt Fald findes han at have gjort sig skyldig i Overtrædelse af denne Lovbestemmelse eller dens Analogi derved, at han undlod at gaa ind til «Azorerne» for at proviantere, uagtet Skibet, da de passerede disse Øer, ikke var forsynet med tilstrækkelig Proviant hverken til at gaa til Hamburg eller nogen Havn i den engelske Kanal, og han vil derfor være at anse med Straf efter Sølovens § 292, 2det Stykke. Endvidere findes N. at have gjort sig skyldig i Overtrædelse af Sølovens § 293, idet der maa antages, at Strandingen kunde have været undgaaet, dersom han havde udvist behørig Agtpaagivenhed og Sømandsdygtighed. I saa Henseende bemærkes, at det allerede maa anses som temmelig uforsigtigt, at han den paa-gældende Aften Kl. 7 uden tvingende Nødvendighed lod Sejlene mindske og derefter fortsatte Sejlsden med smaa Sejl i usigtbart Vejr og med Paalandsvind, uagtet han vidste, at han befandt sig saa tæt ved den engelske Kyst, og særlig skal det fremhæves, at han under disse Forhold, hvor han havde al Anledning til at advise særlig Agtpaagivenhed, ikke i Tiden mellem Kl. 10 og Kl. 12, da «Beachy Head» Fyr endnu ikke var kommet i Sigte, har benyttet Loddet for derved at bestemme, paa hvilket Sted Skibet befandt sig, og at han endogsaa Kl. 12 har gjort sig skyldig i den betydelige Skødesløshed at gaa ned i Kahytten for at hvile sig paa sin Køje, inden 2den Styrmand var kommen paa Dækket, uden at give ham nogen Meddelelse om, hvad der maatte være passeret under den forløbne Vagt, og uden at instruere ham om, hvorledes han skulde forholde sig under den paafølgende Vagt, hvilken Handlemaade — der maa karakteriseres som meget skødesløs, selv om man lægger N.'s Forklaring om, at det ikke havde været hans Hensigt at sove, til Grund — havde til Folge, at 2den Styrmand fik opgivet og efter Kl. 12 holdt Kursen Ø. $\frac{1}{2}$ S. i Stedet for Kursen ØSØ., som efter N.'s Forklaring skulde have været holdt. Da den af Tiltalte N. saaledes udviste Skødesløshed maa antages at have bidraget til

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 Vejrforhold.	
48.	a. <b>Petrine</b> . B. Brig. c. Svendborg. d. 213. e. 199.	a. Ueckermünde. b. 1857. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. I. E. Jensen. b. H. A. Hansen. c. 8000. d. 4000. Fjerde Sø-For.-Selsk. Kbhvn.	a. Kul. b. 302 Tons. c. — d. —	a. 7. b. — c. 1.	a. Dysart. b. <sup>28</sup> / <sub>12</sub> 98. c. Svendborg.	a. Nordsøen. 25 Kml. V. t. S. for Utsire (Norge). b. <sup>6</sup> / <sub>1</sub> 99. c. Forladt synkefærdig. Forlis. d. NV. lig haard Storm med Haglbyger. Høj Sø.	at fremkalde Strandingen, vil han være at anse med Straf efter Sølovens § 293. Den forskyldte Straf efter sidstnævnte Lovbestemmelse og efter samme Lovs § 292, 2det Stykke, findes passende under et at kunne fastsættes til simpelt Fængsel i 14 Dage, hvorhos Retten til at føre Skib findes at burde frakendes Tiltalte i Henhold til Sølovens § 296».  Søforklaring i Stavanger d. <sup>9</sup> / <sub>1</sub> 99. Søforhør i Svendborg d. <sup>17</sup> / <sub>2</sub> 99. D. 5. Januar Kl. 5 FM., da <i>P.</i> lænsede for Stormsejl SØ. efter, fik Skibet en svær Braadsø over, der knuste begge Baadene og borttog en Del af Skanseklædningen. Styrmanden, der havde Vagten, blev samtidig saa forslaaet, at han maatte gaa om Læ; endvidere blev Matros Simon Eriksen af Nyby (Taasinge), der var beskæftiget med Beslaaning af Forestagsejlet, skyllet over Bord og druknede, da det under de stedfindende Vejrforhold var umuligt at foretage noget Redningsforsøg. Redningsbøje udkastedes ikke, da den var bleven anbragt i Kahytten, og da den skaffedes op, var den Overbordfaldne forsvunden. Det viste sig nu, at Skibet var blevet læk, og da Vandet i Lastrummet i Løbet af 2 Timer var steget fra 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> Fod til 7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Fod besluttedes det efter afholdt Skibsraad at forlade Skibet ved første Lejlighed. Denne tilbød sig kort efter, idet en Damper — der senere viste sig at være S. S. «Kvarven» af Bergen, 2463 Tons Brutto, Kapt. J. Kanitz, fra Hamburg til Boston (N. A.) — kom i Sigte. Efter at have hejst 2 danske Flag under Grafen, kom <i>K.</i> paa Prajehold og udsatte sin Redningsbaad, hvormed <i>P.</i> 's Besætning samt Størstedelen af dens Ejendele bjærgedes uden større Vanskeligheder, da Vejret havde bedaget sig. Den norske Kaptajn satte nu Kursen mod den norske Kyst, og Kl. 10 EM. kom en Lodsbaad fra Tanangen, med hvilken den danske Besætning for en Betaling af 80 Kr. blev landsat smstds., og behandlet med stor Imødekommenhed. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Søulykken afgiver Søretten ingen Udtalelse; det ses heller ikke, at Manglen af en paa Dækket værende Redningsbøje (jfr. Sølovens § 26 og Sørets-Lovens § 9), eller af Undladelsen af at afgive et af de anordnede Nød-Signaler (jfr. Søvejs-Reglernes Art. 32), er bleven paatalt.
49.	a. <b>Polarstjernen</b> . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 3379. e. 2199.	a. Wallsend o. T. b. 1898. c. Staal. d. Lloyd's Reg. I. H. K. 1500.	a. C. E. Nielsen. b. Dampsk.-Selsk. «Urania». c. —	a. Majs. b. — c. — d. —	a. — b. — c. —	a. New York. b. <sup>8</sup> / <sub>10</sub> 99. c. Kjøbenhavn.	a. Atlanterhavet. b. <sup>16</sup> / <sub>10</sub> . c. Tab af Skruen. d. NV. lige Storme. Høj Sø.	Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. <sup>13</sup> / <sub>1</sub> 1900. (Rettens søkyndige Medlemmer vare: Skibsreder, fhv. Skibsfører L. C. Kraemer og Kommandør P. C. Bræstrup). Ifølge Vidneforklaringerne m. m. afsejlede <i>P.</i> d. 8. Oktbr. fra New York. Indtil d. 16., da Skibet var paa ca. 48° 40m N.-Br. og 43° 10m V.-Lgd., havdes flere haarde NV. lige Storme, under hvilke det tog svære Braadsøer over, der foraarsagede forskellige Havarier. Samme Dag Kl. 7 EM. bemærkedes i Maskinrummet en stærk Rystelse, hvorefter det viste sig, at Skruen var gaet tabt. Maskinen stoppedes, og den foretagne Undersøgelse gav det Resultat, at Tunnellen var forbleven tæt, og at Skibet ingen Lækage havde faaet. Olieposser udhængtes, og en Trosse udførtes til Luvart fra Hækken til Bakken for at Bugten kunde tjene som Bølgebryder. Skibet drev derefter Ø. over med omtr. 3 Mils Fart og tog stadig, under de da herskende orkanagtige Hagl- og Regnbyger, svære Braadsøer over, der bl. A. knuste begge Jollerne og bortrev en Del af Rælingen, samt Nedgangs-Kappen til Fyrpladsen; men da Skibet var ude af Stand til at manøvrere, hejste de for denne Tilstand foreskrevne Signaler, og da Vejret d. 18. havde bedaget sig noget, riggedes nogle Smaasejl paa Stagene mellem Masterne for at støtte Skibet. D. 24. Oktbr. paa omtr. 49° 30m N.-Br. og 38° 40m V.-Lgd. holdt Paketdamperen «Auguste Victoria» af Hamburg, 8479 Tons Brutto, tilh. «Hamb. Amerik. Packetfahrt-Akt. Ges.», fra Hamburg til New York, ned mod <i>P.</i> , der da hejste Nødflag. A. V. udsatte nu en Redningsbaad, hvorfra meddeltes, at Slæbning af <i>P.</i> paa Grund af Kulmangel ikke var mulig; derimod medtoges dennes Post.  D. 26. Oktbr., altsaa efter at <i>P.</i> i 10 Dage havde været omtrent hjælpeløs og i denne Tid var drevet ca. 250 Kml., til omtr. 48° 30m N.-Br. og 37° 30m V.-Lgd., løb Tankdamperen «Helios» af Hamburg, 3623 Tons Brutto, fra New York til Geestemünde, langs Siden og afgav Tilbud om Bugsering til «Azorerne», da det vilde være forbundet med for stor Risiko under Aarstidens Vejrforhold i disse Farvande at forsøge paa at bringe Skibet direkte til Engelske Kanal, saa meget mere som det antoges, at Reparationerne lode sig udføre i «Ponta Delgada» paa Øen St. Miguel; hvilket imidlertid senere visse sig ikke var muligt, da ogsaa Skrueraxlen maatte fornyes, da den var bleven brækket ved at Skruen sloges af. D. 1. Novbr., altsaa efter at <i>P.</i> i 5 Dage havde været under Bugsering og udløbet ca. 800 Kml., ankom begge Skibe til Ponta Delgada; herfra telegraferede da Kapt. N. d. 4. Novbr. til Rederiet om at sende en Slæbebaad til Hjemrejsen. D. 8. modtoges Telegram om, at Bugserdamperen «Oceaan» af Ablasserdam, 394 Tons Brutto, tilh. Bjærgnings-Firmaet L. Smit & Co. smstds., var beordret at afgaa fra Cardiff til Azorerne. Imidlertid ankom denne Bugserbaad først d. 26. Novbr. og 4 Dage senere paabegyndtes Bugseringen.  D. 7. Decbr. i Atlanterhavet under haardt Vejr og høj Sø sprængtes Slæberen, og først 2 Dage senere lykkedes det at føre en ny Slæber ud. 3 Dage senere i Biscayiske Bugt nægtede Skibet at styre, formentlig dels fordi Farten op mod Vind og Sø var bleven for ringe, dels fordi Skibets Bund efterhaanden var bleven meget uren. Det besluttedes derfor at anløbe Brest som Nødhavn, hvor <i>P.</i> ankom 2 Dage senere; herfra telegraferedes om endnu en Slæbedamper til Hjælp under den resterende vanskeligere Del af Hjemrejsen, og d. 18. Decbr. ankom Bugserdamperen «Noordzee», 233 Tons Brutto, ligeledes tilh. det oven nævnte Firma. Næste

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforkla.ringens Optagelses-Sted og Dato Samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	3. a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	4. a. Fører. b. Reder. c. Værdis. d. Assurance.	5. Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdis. d. Assurance.	6. a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	7. Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr-forhold.	
50.	<b>S.</b> a. <b>Sønderjylland.</b> b. Skonnert. c. Kjøbenhavn. d. 112. e. 100.	a. Oskarshamn. b. 1857. c. Fyr og Eg. d. Ingen Klasse.	a. A. N. Johansen. b. A. W. Skibsted. c. 12000. d. 8000. Det kgl. oktr. Sø-Ass. Komp. Kbhvn.	a. Salt. b. 136 Tons. c. 2200. d. 2200.	a. 6. b. — c. 6.	a. Stavanger. b. <sup>17</sup> / <sub>10</sub> 99. c. Thorshavn.	a. Nordsøen. b. — c. Bortebleven. d. Ubekendt.	Dag afsejlede <i>P.</i> paa Slæb af begge disse Dampere, og ankom d. 21. til Portland Red for der at fylde Banker-Kul; herfra afsejledes næste Dag, og d. 27. Debr. indgik Skibet efter dette øjensynligt med anerkendelsesværdig Dygtighed og Ihærdighed udførte, vanskelige Bugserings-Togt velbeholden i Kjøbenhavns Frihavn. Hjemrejsen havde saaledes i det Hele medtaget 80 Dage (under almindelige Forhold medtager Hjemrejsen om Vinteren ca. 16 Dage), heraf 33 under Bugsering over en Strækning af omtr. 730 danske Mil, hvilket sandsynligvis er den længste Strækning i hvilken en saa stor dansk Fragtdamper som <i>P.</i> nogensinde har været under Bugsering. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Søulykken afgiver Søretten ingen direkte Udtalelse; men ifølge Vidneforklaringerne maa Tabet af Skruen antages at skyldes, at denne er kommen i Kollision med et Stykke svært Drivtømmer, hvoraf flere vare sete omdrivende i Søen kort forinden.  Anmeldelse fra Rederiet dat. Kjøbenhavn d. <sup>25</sup> / <sub>9</sub> 1900. <b>Aarsagen</b> til Forliset ubekendt, da ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning efter d. 17 Oktbr. 1899. Anm. Ifølge en fra Kjøbenhavns Mønstringskontor modtagen Genpart af Skibets Bemandings-Liste vare Navnene m. v. paa Besætningen ved sidste Udmønstring følgende: Styrmand Jens Andreas Jensen af Østerby, Matros Theodor August Sivertsen af Kjøbenhavn, Letmatros Otto Vilhelm August Hansen af Tikjøb, Ungmand Harald Vald. Rasmussen af Frederikshavn og Kok Jens Peter Hansen af Baarse.
51.	<b>T.</b> a. <b>Tejo.</b> b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 819. e. 494.	a. Kjøbenhavn. b. 1891. c. Staal. d. Ingen Klasse. I. H. K. 490.	a. C. H. Ryder. b. D. F. D. S. c. 216000. d. 144000. De privat. Ass. Kbhvn.	a. Tørfisk. b. — c. — d. —	a. 19. b. 1. c. —	a. Isnfjord. b. <sup>6</sup> / <sub>11</sub> 99. c. Øfjord.	a. Siglufjord, 4 Kml. V. for Mundingen. b. <sup>7</sup> / <sub>11</sub> . c. Stranding. Forlis. d. S.lig Vind. Snetykning.	Søforklaring i Hagenesvik (Skagafjords Syssel) d. <sup>12</sup> / <sub>11</sub> 99. Søforhør i Kjøbenhavn (Sø og Handelsretten) d. <sup>2</sup> / <sub>12</sub> 99 og <sup>15</sup> / <sub>1</sub> 1900. (Rettens søkyndige Medlemmer vare: Kommandør, Mønstringsbestyrer P. F. Giødesen og Skibsfører H. W. Petersen). Efter at <i>T.</i> d. 6. Novbr. Kl. <sup>8</sup> / <sub>4</sub> EM. under rolige og sigtbare Vejrforhold havde passeret Kap-Nørd (Horn) i ca. 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Kml.'s Afst., sattes Kursen efter «Siglunes» (NV. Pynten af Siglufjords Ø. Side) til S. 80° Ø. retv. (S. 40° Ø. paa Kompasset). Vejret var da opklarende, og V. Kysten af Skagastrand-Bugten Húnaflói) havdes i Sigte. Da Rejsen var blevet meget forsinket ved Skibets lange Ophold paa Faxebugten og Igafjorden, gik <i>T.</i> med forceret Fart (ca. 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Kml.) for at naa Øfjord (Eyjafjördr) saa tidligt som muligt. Ved Bestemmelsen af fornævnte Kurs var nemlig Kapt. R., der gentagne Gange tidligere havde sejlet N. om Island, gaaet ud fra, at Strømmen N. for den Ø.lige Del af Skagastrand Bugten sædvanlig sætter N. over, formentlig som Følge af det fra Elvene udstrømmende Vand, og at Skibet derfor, som tidligere var sket, vilde blive sat lidt N.ligere end Bestikket viste. At Kursen sattes saaledes, at Land vilde faas i Sigte lige V. for Siglufjord skete for med større Sikkerhed at undgaa Hellebodernes (Helluboda) Rev Ø. for Siglufjord, og for med mere Sikkerhed at kunne sætte Kursen ind i Øfjord; men iøvrigt var dette begrundet ved, at der ikke findes Fyr paa N. Kysten af Island, eller overhovedet noget andet at lade sig vejlede af end selve Landkendingen. D. 7. Kl. 4 FM. afsatte Kapt. R. Pladsen i Søkortet efter Bestikket og skulde derefter være ca. 16 Kml. fra nærmeste Land. Kl. <sup>5</sup> / <sub>4</sub> FM. paa 1ste Styrmands Vagt havde Kapt. R. været paa Broen, men var efter at have undersøgt Forholdene atter gaaet om Læ, da saa vel han som Styrmanden vare enige i, at kursen vilde bringe Skibet vel klar af Land, nemlig ca. 4 Kml. N. om den N.ligste Pynt V. for Øfjordens Munding. Sneklædt Land saas da omtr. tværs om St. B. og en mørk høj Pynt 2 à 3 Streger om St. B. forude, hvilket fuldstændig passede med Bestikket, idet Landet mel. «Straumnes» og Hagenesvik skulde haves tværs om St. B. og Landet ved «Lambanes» V. for Siglufjord et Par Streger forude om St. B. i omtr. 5 Kml.'s Afstd. Et Kvarters Tid senere saa Styrmanden og kort efter Udbyggen pludselig Klipper klos forude om St. B. Roret lagdes strax St. B. og Maskinen blev stoppet og bakket; men umiddelbart derefter tørnede Skiber paa et undervands Skær — der senere viste sig at være beliggende paa omtr. 66° 10'N.-Br. og 19° 3' V.-Lgd.; hvilket var ca. 4 Kml. S.ligere og 3 Kml. Ø.ligere end Bestikkets Plads, altsaa havde der fundet en Forsætning Sted af ca. 5 Kml. i SØ.lig Retning — huggede haardt og blev strax betydelig læk. Kapt. R. kom øjeblikkelig igen paa Broen; men da det maatte befrygtes, at Skibsbunden havde lidt saa stor Skade, at Skibet vilde synke, hvis det kom flot, stoppedes Maskinen. Ved Pejling af Pumpeerne viste det sig da ogsaa, at Vandet steg hurtigt saa vel i Maskin- som i Lastrummene. Baadene udsattes derfor og efter afholdt Skibsraad besluttedes det at forlade Skibet for at redde Besætningen, saa meget mere som det friskede op med NØ.lig Kuling med Sne og Dønning. Kl. 7 FM. forlod Besætningen med sine Ejendele — Kapt R. bjærgede selv Skibspapirerne, Journalen m. m. — Skibet i 3 Baade; men da den nærmeste Kyst var utilgængelig, lykkedes det først <sup>4</sup> / <sub>2</sub> Time senere at lande ved Hagenesvik, hvor Besætningen modtoges af Beboerne med overordentlig Hjælpsomhed, og da særlig af Hr. Einar Gudmundsen af Gaarden Hraum, idet han stillede Hus og Proviant til Disposition. Af Ladningen, der var bestemt dels til Liverpool dels til spanske Havne, bjærgetes i Dagene fra d. 9. til d. 20 Novbr. en ringe Del i tør Tilstand, ligeledes alt løst Skibsinventarium; hvorimod Skibet blev fuldstændig Vrag. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Forliset afgiver Søretten ingen direkte Udtalelse, men ifølge Vidneforklaringerne maa dette antages at skyldes, foruden den oven nævnte Forsætning særlig den Omstændighed, at Fjældene ved Strandingsstedet vare fuldstændig snedækkede og saas mod en snetung Luft af omtrent samme Farve, saaledes at Fjæld og Luft ikke kunde skælnes fra hinanden.

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelae-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.	
52.	a. <b>Thetis</b> . b. Barkskib. c. Kjøbenhavn. d. 251. e. 229.	a. Rønne. b. 1855. c. Eg. d. —	a. P. Olsen. b. J. Hoppe. c. 20000. d. 20000. «Det kgl. oktr. Sjø-Ass. Selsk.» og «De private Ass.»	a. Kryolith. b. 300 Tons. c. 26000. d. 26000. Det kgl. oktr. Sjø-Ass. Selsk.	a. 9. b. — c. 9.	a. Ivigtut. (S. Grønland). b. <sup>19</sup> / <sub>10</sub> 99. c. Kjøbenhavn.	a. Atlanterhavet. b. — c. Bortebleven. d. —	Anmeldelse fra Skibets Reder dat. Kjøbenhavn d. <sup>16</sup> / <sub>9</sub> 1900. <b>Aarsagen</b> til Forliset ubekendt, da ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning efter d. 19. Oktbr. 1899. Anm. Ifølge en fra Københavns Mønstringskontor modtagen Genpart af Skibets Bemandings-Liste vare Navnene m. v. paa Besætningen ved sidste Udmønstring følgende: Styrmand Peter Christian Broch af Randers, Baadsmænd Jens Marius Pedersen af Mariager, Matroserne Victor Emanuel Nielsen og Anders Kaufmann Nielsen, Letmatroserne Einar Kristoffer. Vald. Petersen, Frederik Petersen Larsen og Olaf Julius Nielsen, alle af Kjøbenhavn, samt Kok Jean Emil Åbjørnson.
53.	a. <b>Thyra</b> . b. 3m. Skonnert. c. Marstal. d. 166. e. 148.	a. Kiel. b. 1863. c. Eg. d. Registre V.	a. } P.Rasmussen . b. } c. 12000. d. 12000. Sjø-Ass. For. «Ærø» i Marstal.	a. Ballast. b. — c. — d. —	a. 6. b. — c. —	a. Klintebjerg. b. <sup>5</sup> / <sub>10</sub> 99. c. Sundsvall.	a. Østersøen. Ølands S. Pynt. b. <sup>8</sup> / <sub>10</sub> . c. Stranding. Forlis. d. N.lig frisk Kul. Klart Vejr.	Søforklaring for det danske Konsulat i Kalmar dat. d. <sup>13</sup> / <sub>10</sub> 99. Søforhør i Ærøskjøbing d. <sup>22</sup> / <sub>11</sub> 99 og <sup>2</sup> / <sub>2</sub> 1900. Kl. 6 EM. paa Styrmandens Vagt, da T. krydsende N. efter, bidevind NØ.t. Ø. over, var ud for «Ølands sødra Udde» Fyr, nægtede Skibet at vende og grundstødte kort efter paa Revet. Fyrmesteren fra dette Fyr kom om Bord og skaffede Hjælpemandskab. Sejlene bjærgedes, Ballast udkastedes og Varpanker udsattes, men uden Resultat. Da Skibet huggede stærkt i Grunden og efterhaanden fik 6 Fod Vand i Lastrummet, samt da Sjø og Vind tiltog, maatte det forlades Dagen efter Kl. 6 EM., dels i egen Baad, dels i Baad fra Land. T. blev senere fuldstændig Vrag; men en Del Inventarier til Værdi 600 Kr. bjærgedes. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Forliset afgiver Søretten ingen Udtalelse; men ifølge Vidneforklaringerne maa det antages, at Styrmanden havde ladet Skibet komme for tæt ind mod Kysten, og da Skibet med de Sejl det da førte ikke kunde stagvende og da der ikke var Plads til at kovende, blev Strandingen uundgaelig. Kapt. R. var i Tide varskoet af Styrmanden, men kom først paa Dækket efter Grundstødningen.
54.	<b>U.</b> a. <b>Union</b> . b. Skonnertbrig. c. Marstal. d. 117. e. 111.	a. Nakskov. b. 1872. c. Eg. d. Registre V.	a. H. C.Levinsen. b. R. R.Levinsen. c. 10800. d. 10800. Sjø-Ass. For. «Ærø» i Marstal.	a. China Clay. b. — c. — d. —	a. 5. b. — c. 5.	a. Fowey. b. <sup>2</sup> / <sub>8</sub> 99. c. Stettin.	a. Skagerrak ca. 2 Mil V. for Løkken. b. <sup>17</sup> / <sub>8</sub> . c. Sunken. Forlis. d. Formentlig NV.lig Størm.	Anmeldelse fra Rederiet dat. Marstal d. <sup>28</sup> / <sub>8</sub> 99. D. 22. Aug. i Sejllinien mellem Hanstholm og Hirshals opdagede nogle Fiskere en Skibsmast fra et sunket Skib paa 10 Fv. Vand, hvilket efter senere inddrevet Vraggods — deriblandt en Dæksbjælke, hvori fandtes indhugget Mærkerne:«111 <sup>3</sup> / <sub>100</sub> Tons» og Bogstaverne «N H T J», der henholdsvis ere svarende til U.'s Netto Register-Tonnage og Kendings-Signal-Bogstaver — viste sig at have været den her ommeldte Skonnertbrig. Ladningen gik tabt, og Vraget blev bortsprængt ved Marineministeriets Foranstaltning som farligt for Sejladsen. Ladningen gik tabt, og Vraget blev bortsprængt ved Marineministeriets Foranstaltning som farligt for Sejladsen. Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt; men Skibet formodes at være sunken enten efter Oversejling eller ved at være sprungen læk. Navnene m. m. paa det omkomne Mandskab vare: Styrmand Peter Andersen Grube og Matros Peter Petersen, begge af Marstal, samt Letmatros Møller og Køk Harald Petersen, begge af Svendborg.
55.	a. <b>Union</b> . b. 2m. Fiskerkutter. c. Esbjerg. d. 28. e. 20.	a. Thisted. b. 1878. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. } S. Hansen. b. } c. 5400. d. 5400. Fors. Selsk. for danske Sejlfart. til Fiskeribrug. Khhv.	a. Levende Fisk. b. 300 Snese. c. 200. d. —	a. 5. b. — c. —	a. Fiskepladsen 4 Kml. Ø. f. Vyl Fyrskib. b. <sup>4</sup> / <sub>4</sub> 99. c. Esbjerg.	a. Nordsøen. Grunden «Skallingen». b. <sup>5</sup> / <sub>4</sub> . c. Stranding. Forlis. d. SV. t. V. Haard Kul. Urolig Sø.	Søforhør i Esbjerg d. <sup>7</sup> / <sub>4</sub> 99. Efter at U. d. 4. om Morgenen var gaaet til Ankers paa Fiskepladsen, tiltog Vinden og Søen Kl. 7 KM. saaledes, at Kutteren maatte lette og staa ind efter Graadyb, og Kl. 12 MN. ankredes atter op med 20 Fv. Kætting ude i Dybet ved Fanø tværs for Skallingen for ikke at komme i Havn ved Nattetid. En Time senere blev det stærk Taage og Vagten sattes da; men kort efter bemærkedes det, at Kutteren huggede i Grunden Ankeret blev da stukket fra og Fokken hejst, men U. vedblev at hugge voldsomt, og da Taagen lettede, saas det, at Grundstødningen var sket paa Grunden «Bjælken» SV. for Skallingen. D. 5. Kl. <sup>5</sup> / <sub>2</sub> FM. kom Vagerdamperen «Nordsøen» i Sigte, og da Søerne stadig skyllede over Kutteren, roede Besætningen i Jollen ned til N., der optog og landsatte den i Esbjerg. Ladningen gik tabt og U. blev Vrag. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Forliset afgiver Søretten ingen Udtalelse; men efter Vidneforklaringerne maa det antages at Kutteren er gaaet i Drift for sit Anker tværs over Løbet, uden at det bemærkede — Vagtmanden var nemlig gaaet om Læ for at vadske sig.
56.	<b>V.</b> a. <b>Valdemar</b> . b. Galease. c. Rønne. d. 76. e. 69.	a. Nexø. b. 1838. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. P. M. Jensen. b. Wm. Rønne. c. 6500. d. 6500.	a. Trælast, Planker. b. 34 Stds. c. — d. —	a. 4. b. — c. —	a. Wisby. b. <sup>6</sup> / <sub>8</sub> 99. c. Wismar.	a. Østersøen ud f. Gjedser Fyr. b. <sup>11</sup> / <sub>8</sub> . c. Kollision. Kondemnation. d. NV. t. V. Ustadig Kuling. Fyrklart.	Søforklaring i Rostock d. <sup>16</sup> / <sub>8</sub> 99. Søforhør i Rønne d. <sup>8</sup> / <sub>11</sub> 99. Kort efter MN., da V. med Pejling af Gjedser Fyr var under Krydsning S. f. Falster, saas Toplyset Og det røde Sidelys fra en Damp — der senere viste sig at være S. S. «Lilly» af Gefle, 363 Tons Brutto, Kapt. A. Landegren — kommende op fra Femerbælt, styrende i NØ.lig Retning. V., der styrede SSV. bidevind med Vinden St. B. ind, holdt Kursen; men da L., hvis Pligt det var at vige af Vejen (Søvejs-R. Art. 20), ligeledes holdt sin Kurs, tønnede den med sin B. B.'s Bov mod Galeasens Bovspryd, der knækkede og knuste Boven, saaledes at V. efterhaanden løb fuld af Vand og truede med at synke. V. blev derfor tagen paa Slæb af L. indtil ud for Warnemünde, hvorfra Bugseringen overtoges af Slæbedamperen «Først Blüher». Ved offentlig Auktion i Rostock d. 1. Oktbr. blev derefter V. solgt for 740 Kr. Om <b>Aarsagen</b> til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse. Om Havariet siges derimod: «Søretten skønnede, at «Valdemars» Havari maatte tilskrives Kollisionen med Dampskibet «Lilly».



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.
57.	a. <b>Venner.</b> b. Barkskib. c. Sønderho p.F. d. 601. e. 548.	a. Liverpool. b. 1864. c. Jærn. d. Lloyd's Reg.	a. T. H. Thygesen. b. N. J. Outzen. c. 40000. d. 40000. Verein Hamb. Ass.	a. Pit Props. b. 220 Kub.Fv. C. 9000. d. 9000. Ass. S. «Øre-sund» i Malmø.	a. 12. b. — c. 2.	a. Kaskø. b. <sup>1</sup> / <sub>10</sub> 99. c. Cardiff.	a. Marstrands Bugten. b. <sup>14</sup> / <sub>10</sub> . c. Stranding. Forlis. d. Haard V.lig Storm. Fyrklart.	Søforklaring for Raadstueretten i Marstrand d. <sup>18</sup> / <sub>10</sub> 99. Anmeldelse fra Rederiet dat. Sønderho d. <sup>24</sup> / <sub>11</sub> 99. D. 12. Oktbr. afsejlede V. fra Kjøbenhavn med SV.lig tiltagende Kuling og Kl. 11 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> EM. havdes Pejling af Læsø-Trindel Fyrskib, men da den V.lige Storm tiltog bleve flere Sejl bjærgede, og Skibet drev mere og mere over mod svenske Kyst. D. 13. kort efter MN. kom Vinga Fyr i Sigte 4 Str. agten for Tværs og- Kl. 9 EM. pejledes Paternoster Fyr. D. 14. Kl. 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. besluttedes det at holde af for at søge Nødhavn i Marstrands-Fjorden, og Kursen sattes efter Dyrø-Fyr. Blus afbrændtes efter Lods; men en Time senere grundstødte Skibet paa undervands Skæret «Hunden» ud for Hättans Lodsplads. Baadene udsattes, men den ene Baad, hvori Kapt. T. og 2den Styrmand Julius Poul Sørensen af Fredericia befandt sig, knustes ved Udsætningen og da begge ikke mere saas, maa de være omkomne. Den øvrige Besætning, hvoraf 7 vare svenske Søfolk, bjærgede sig med den anden Baad ind til en lille Ø i Nærheden af Elgen, hvor den fandt Husly hos en Fisker. Skibet drev i kærtret Tilstand ind paa N.-Siden af Elgøen, hvor det sank paa 8 Fv. Vand; men blev senere kondemneret og solgt for ca. 9000 Kr. til et Rederi i Gøteborg. Et svensk Bjærgnings-Selskab bragte det dog efter store Vanskeligheder flot i Juni 1900 og ind til Gøteborg for Reparation. Amn. Søforhør ses ikke at være afholdt.
58.	a. <b>Webers Minde.</b> b. 3m. Skonnert. c. Marstal. d. 191. e. 173.	a. Ærøskjøbing. b. 1890. c. Eg. d. Registre V.	a. J. J. Jensen. b. J. A. Kromann. c. 33000. d. 30000. Sø-Ass. For. «Ærø» m. fl.	a. Ballast. b. — c. —	a. 6. b. — c. 6.	a. Brest. b. <sup>24</sup> / <sub>12</sub> 99. c. Lissabon.	a. Biscayiske Bugt. b. Decbr. 99. c. Bortebleven d. Orkanagtige Storme.	Anmeldelse fra Rederiet dat. Marstal d. <sup>8</sup> / <sub>3</sub> 1900. Justitsministeriets Skrivelse af <sup>16</sup> / <sub>4</sub> 1900. <b>Aarsagen</b> til Forliset ubekendt, da ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning efter d. 24. Decbr. 1899. Anm. Navnene m. v. paa det omkomne Mandskab vare: Styrmand Peter Vilhelm Brandt af Ærøskjøbing, Letmatroserne Vilhelm Peter Christian Nielsen af Sundby og Jens Mogensen Jensen af Egaa, Ungmand Jens Christian Paulsen af Ravnkilde, samt Kok F. Raben af Kjøbenhavn.
59.	<b>Æ.</b> a. <b>Ægir.</b> b. Skruedamper. c. Lemvig. d. 43. e. 18.	a. Aarhus. b. 1886. c. Eg. d. Ingen Klasse. I. H. K. 60.	a. J. H. Rønn. b. G. S. Kirk. c. 11000. d. Uassureret.	a. Gl. Jærnbane-skiner. b. 80 Stkr. c. 1360 Kr. d. Uassureret.	a. 5. b. — c. —	a. Fjaltring Strand. b. <sup>17</sup> / <sub>6</sub> 99. c. Thyborøn-Kanal.	a. Kysten ud for Fjaltring. Nordsøen. b. <sup>17</sup> / <sub>6</sub> . c. Lækage. d. V.lig frisk Kuling.	Anmeldelse fra Rederiet dat. Lemvig d. <sup>31</sup> / <sub>7</sub> 99. Kl. 3 EM. under Dykkerarbejder ved Optagelsen af Jærnbaneskiner fra Bunden af et sunket Dampskib, stødte «Ægir» mod Vragstykker af dette og fik derved en saa svær Lækage, at Besætningen hurtigst muligt maatte bjærge sig i Skibets Baad. Amn. Søforhør ses ikke at være afholdt.

**Afdeling II.**  
**Dansk Skibe.**

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets evt. Strandings-Beretningens	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage. Rederi.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Optagelses-Sted og Datum.
60.	<b>A.</b> <b>A. N. Hansen.</b> Skruedamper. P.Paaske.	Kjøbenhavn. 1492. D. F. D. S.	Stykgods. Kjøbenhavn—Reval.	Finske Bugt ud for Nargö. <sup>17/3</sup> 99. V.lig. Labert. Drivis.	Isskade.	Fra d.17. til d. 25. Marts, med Lods om Bord fra Nargö, i Besæt af Isen, hvorved Skrueaxlen knækkede og Skruen gik tabt. Ved Hjælp af S. S. «Georgios I» og «Nidaros», tilh. D. F. D. S., samt den russiske Isbryder «Jermack» indbragt til Reval. D. 11. April, efter Udlosning og Indladning samt delvis Reparation, afsejlet under Bugsering af S. S. «Kureren», tilh. D. F. D. S.	Søforhør afholdt ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. <sup>18/4</sup> 99.
61.	<b>Aarhus.</b> Skruedamper. Th. Pedersen.  <b>St. Alban.</b> Skruedamper. J. C. Jørgensen.	Kjøbenhavn. 381. D. F. D. S.  Odense. 371. Dpsk. Selsk. «Odense».	Sild i Kasser. Gøteborg—Stettin.  Jærn. Stettin—Kjøbenhavn.	Stettiner Haff, ud for Kaiserfahrt Fyrskib. <sup>8/1</sup> 99. Stille. Stærk Taage.  » » »	Kollision.	Med Lods om Bord gik begge Skibe med langsom Fart, stadig af givende Taagesignaler. Strax efter at have faaet hinanden i Sigte stoppedes, og Maskinerne kastedes «Fuld Kraft bak». Desuagtet blev Kollision uundgaaelig, hvorved A. fik Skade i St. B.'s Bovplader til nogle Fod under Vandgangen, medens St.A. fik Hul i B. B.'s Bov over Vandgangen. Begge Skibe søgte Nødhavn i Swinemünde.	Søforhør afholdt ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. <sup>14/1</sup> og <sup>14/2</sup> 99.
62.	<b>Adolphine.</b> 3m. Skonnert. M. C. Christensen.	Aalborg. 282. L. C. Christensen.	Kul. W. Hartlepool— Horsens.	Gjerrild Klint ud for Knudshoved-Fyr. <sup>27/12</sup> 99 SØ.lig Storm. Snetykning.	Grundstødning.	Grundstødningen, hvorved Skibet blev læk, fyldtes med Vand og fik Roret brækket, angives at skyldes Snetykning og Strømsætning. Besætningen (8 Md.) bjærgedes af Grenaa Redningsbaad. Først 4 Dage efter lykkedes det Svitser's «B. E. at bringe Skibet flot. Ann. Søforhør ses ikke at være afholdt.	Indb. fra Grenaa Toldkammer dat d. <sup>30/12</sup> 99.
63.	<b>Alexandra.</b> Skruedamper. A. Blom.	Kjøbenhavn. 2567. D. F. D. S.	Trælast, Bomuld og Oliekager. New Orleane—Kjøben- havn.	Florida-Strædet (Crockers Rev). <sup>12/9</sup> 99. VNV. Labert.	Grundstødning.	Paa Grund af stærk medgaaende Strøm forvexledes Alligator Fyrtaarn med Carysfort Fyrtaarn. Bragt flot uden Lækage, efter at omtr. 144 Tons Ladning var kastet over Bord og 130 Tons var losset i Lægter, d. <sup>14/9</sup> Kl. 2 EM. af Bugserbaaden «Dauntless» af Savannah. D. <sup>16/9</sup> knækkedes Krumtap-Axlen. D. <sup>18/9</sup> søgtes Nødhavn i Charleston. D. <sup>26/9</sup> var Reparationen tilendebragt; men paa Grund af Karantæne afsejledes først d. <sup>7/10</sup> .	Søforhør afholdt ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. <sup>4/11</sup> 99.
64.	<b>Alice.</b> Skruedamper. Th. Schultz.	Kjøbenhavn. 968. D. Torm.	Ballast. London—Burntisland.	Longstone Blinkfyr (Klip- perne ud for). <sup>15/1</sup> 99. VNV. Brams. Kuling. Fyrklart.	Grundstødning paa undervands Klipper.	Første Styrmand skulde efter Kapt. S.'s Ordre styre N.t.V. (dev.); men da Strømmen antoges at sætte ud fra Kysten, forandredes Kursen — uden derom at underrette Kapt. S. — forat til NNV. og dernæst til NV. (dev.). Som Følge heraf grundstødte A. Kl. 2 FM., hvorved 3 Skrueblade bleve slaaede af og Agterstævnen knækket, men kom flot ved egen Hjælp. Samme Dags EM. Kl. 8 kom Skibet i Dok i Leith. Først d. <sup>10/2</sup> var Reparationen fuldendt.	Søforhør afholdt ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. <sup>15/3</sup> 99.
65.	<b>Amalienborg.</b> Skruedamper. C. G. Clausen.	Kjøbenhavn. 1344. C. K. Hansen.	Gaskul. Hartlepool—Kjøben- havn.	Kattegat. <sup>18/3</sup> 99.	2 Explosioner ved Antændelse af Kul- gas.	Kl. <sup>3<sup>3</sup>/<sub>4</sub></sup> FM. fandt den første Explosion Sted i Kahytten, der med Indhold fuldstændig ødelagdes, og hvorved Kapt. C., der var til Køjs, blev stærkt forbrændt. Kapt. C. advarede da hele Besætningen mod at benytte tændte Lys eller at afstryge Tændstikker under Dækket. Ikke desto mindre fandt 3 Timer senere endnu en Explosion Sted, idet Hovmester L.S. Nielsen, der havde Ærinde i Agterkælderen, trods	Søforhør afholdt ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. 5. og 17. April 1899.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets evt. Strandings-Beretningens	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage. Rederi.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Optagelses-Sted og Datum
66.	<b>Amarant.</b> Brig. J. Kyhn.	Rønne. 256. Karen Hintze.	Egetømmer. Danzig—Chatham.	Danzig Havn. <sup>15</sup> / <sub>4</sub> 99. V.lig. Labert. Klart Vejr.	Kollision.	Forbudet afstrøg en Tændstik, hvilket havde til Følge, at Kulgassen atter antændtes og dens Flamme slog saaledes op om ham, at ogsaa han blev stærkt forbrændt.  Anm. Angaaende oven nævnte Uforsigtighed foreligger der fra Sørettens Side ingen Udtalelse (jfr. Sølovens §§ 40 og 306, samt Søretslovens §§ 9 og 12).  Under Udbugseringen med Lods om Bord kom A. i Kollision med en Lægter, der var under Indbugsering af en Slæbedamper, og fik Skade paa Boven, der erstattedes af Slæbedamperen med 45 Kr. Søretten skønnede, at Sammenstødet maa tilskrives dels Vinden, dels manglende Styreevne hos Prammen.	Søforhør i Rønne d. <sup>16</sup> / <sub>10</sub> 99.
67.	<b>Ane Marie.</b> Galease. A. Larsen.	Hobro. 20. F. Lohff.	Cement. 200 Tdr. Hobro—Svendborg.	Skattebølle Rønner (Langelands V. Side). <sup>22</sup> / <sub>9</sub> 99. V.lig Storm med Byger.	Stranding. Lækage.	Til Ankers med Paalands-Storm sprængtes St. B.'s Kætting. Den anden Kætting maatte derpaa udstikkes og Kursen sattes efter Lohals; men da Galeasen kun kunde føre Stagfokken drev den kort efter paa Land og blev læk. Besætningen bjærgede sig til Land i egen Baad. Ladningen blev dels kastet over Bord, dels ødelagt af Søvand. Først d. 24 bragtes Galeasen ved Hjælp fra Land flot og ind til Lohals.	Indb. fra Rudkjøbing Told kammer dat. d. <sup>25</sup> / <sub>9</sub> 99.
68.	<b>Argus.</b> Skonnertbrig. H. A. Svane.	Marstal. 200. H. Hansen.	Trælast. Finland—Swansea.	Irske Hav. <sup>28</sup> / <sub>6</sub> 99.	1 Mand druknet ved Overbordfalden fra Dækslaeten.	Kok Carl Nicolajsen, der fra Dækslasten var i Færd med at fire en Pøs i Vandet over Vandringsspiret, formodes herved at være gledet ud. Under den heraf opstaaede Forvirring, tænkte hverken Føreren eller nogen af Besætningen paa at udkaste Redningsbøje eller en Planke fra Dækslasten, og da Jollen, der strax fyldtes med Vand, først efter <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Times Forløb var klargjort og udsat, var den Overbordfaldne forsvunden. Søretten maatte skønne, at der fra Skibsførerens Side var vist i hvert Tilfælde Mangel paa Konduite ved, at der ikke med Baaden blev anstillet Efterforskninger efter den Forulykkede paa det Sted, hvor han sidst var bleven iagttaget.	Søforhør i Nakskov d. <sup>16</sup> / <sub>2</sub> 99.
69.	<b>Astræa.</b> 3m. Skonnert. A. H. Svane.	Marstal. 260. T. Tønnesen.	Trælast. Helsingborg— Plymouth.	Flinterenden. <sup>9</sup> / <sub>10</sub> 99. V.lig. Labert. Diset Luft.	Grundstødning	Kl. 8 FM. grundstødte A., men bragtes senere flot af en Bugserdamper fra Malmø. Ifølge Søforklaringen var <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen, at Sømærkerne paa «Norra-Flint» forveksledes med Sømærkerne paa Grunden «Gustav af Klint». Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt her i Landet. Ifølge Udenrigsministeriets Skrivelse af <sup>21</sup> / <sub>11</sub> 99 har Marine-ministeriet angaaende denne Grundstødning udtalt: «At den Tønde, der har givet Anledning til, at Skibsfører Svane har forvexlet «Nordre-Flint» med «Gustav af Klint», er en Klokke-tønde, der hvert Aar, til Vejledning for Sildefiskerne, udlægges Øst for «Nordre-Flint» imellen Grunden og Sømærket for samme. Klokketønden ligger ude fra midt i Juli til midt i November, og det bekendtgøres hvert Aar i «Efterretninger for Søfarende», naar den er udlagt og inddraget; sidst har Udlægningen været bekendtgjort i «Efterretninger for Søfarende» Nr. 29 af 19. Juli 1899. Skibsfører Svane burde derfor have været bekendt med Tøndens Tilstedeværelse, saa meget mere som dens Udlægning daterer sig fra 1885. Da den kun ligger ude en mindre Del af Aaret, kan den ikke optages i Søkortene.»	Søforklaring for Raadstueretten i Malmø d. <sup>13</sup> / <sub>10</sub> 99.
70.	<b>Atlantic.</b> Fiskerkutter. J. R. Klementsén.	Thorshavn. 97. Føreren.	Ballast. Grimaby—Thorshavn.	Nordsøen. <sup>4</sup> / <sub>11</sub> 99. Frisk S.lig Kulig. Sø moderat. Vejret mørkt og skyet.	Kutterens Fører slaet over Bord af Storsejlet og druknet.	Kl. 9 EM. under en Skiften af Storsejlet til den anden Bov formodes Føreren at være bleven slaet over Bord af en Tovende. Paa Grund af Mørket saas han ikke og da Skibet løb med 8 Mils Fart var Redningsforsøg umulige. Skibet blev lagt til Vinden; men Redningsbøje udkastedes ikke; idet den ene var fastsurret og den anden under Dækket. Søretsmedlemmerne bemærkede, at deintet have at erindre mod de afgivne Forklaringer. Det er meget rimeligt, at Af-døde er bedøvet af et Slag af en Tovende og at han er faldet over Bord derved. At de andre i Mørket ikke have kunnet gøre noget herimod, er kun naturligt.	Søforhør i Thorshavn d. <sup>12</sup> / <sub>11</sub> 99.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets evt. Strandings-Beretningens	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register-Tonnage. Reden.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Optagelses-Sted og Datum.
71.	<b>August.</b> Skonnert. N. H. Drejø.	Ærøskjøbing. 85. J. H. Petersen.	Salt. Liverpool-Assens.	Liverpool-Bugten. <sup>26</sup> / <sub>9</sub> 99. VNV.lig Storm. Høj Sø.	1 Mand slaaet over Bord fra Klyverbommer af en Braadsø og druknet.	Letmatros Otto Julius Theodorsen af Magleby (Langeland), der Kl. 8 FM. var i Arbejde paa Klyverbommen, gik over Bord med denne, da den knækkedes af en svær Braadsø. Indviklet i Klyvergodset og tungt paaklædt, som han var, lykkedes det ikke Kapt. D., der med en Baadshage fik fat i ham, at bringe ham fri, idet han forsvandt kort efter. Styrmanden blev af samme Sø slaaet saa haardt, at han mistede Bevistheden. Som Følge af Havariet og den formindskede Besætning maatte Liverpool søges som Nødhavn.  Søretten skønnede, at der fra Kapt. D.'s Side var gjort alt hvad der kunde gøres for at redde den forulykkede Letmatros T., og at Ulykken ikke er en Følge af Forseelse eller Forsømmelse fra hans eller Mandskabets Side eller Fejl eller Mangler ved Skibet.	Søforhør i Assens d. 26/10 99.
72.	<b>Augusta.</b> Skruedamper. P. Kløvborg.	Thisted. 181. M. Lund.	Trælast. Fagervik—Hamburg.	Elben. <sup>25</sup> / <sub>9</sub> 99.	2 Kollisioner.	Kl. 8 FM. med Lods om Bord kom A. i Kollision med S. S. «Akaba» af Liverpool og fik en Del oven Bords Skade, men blev ikke læk og fortsatte derfor Rejsen.	Søforklaring for Amtsretten i Hamburg d. <sup>2</sup> / <sub>10</sub> 99.
			Majs. Hamburg—Stettin.	Kaiser Wilhelm-Kanal. <sup>10</sup> / <sub>11</sub> 99.		Kl. 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM., efter at A. med Lods om Bord havde passeret Slusen ved Brunsbüttel, kom Skibet i Kollision med 2 Lægtere, der paa Slæb af en Damper laa tværs i Farvandet. A. tog saa megen oven Bords Skade, at Reparationen medtog 4 Dage.	Søforklaring for Amtsretten i Stettin d. <sup>18</sup> / <sub>11</sub> 99. Søforhør i Thisted d. <sup>18</sup> / <sub>12</sub> 99.
73.	<b>Augusta.</b> Brig. R. H. Andersen.	Faaborg. 201. N. R. Storm.	Trælast. Trångsund—Faaborg.	Finske Bugt. <sup>27</sup> / <sub>10</sub> 99. S.lig Storm. Høj Sø.	1 Mand slaaet over Bord fra Klyverbommer af en Braadsø og druknet.	Matros Christian Marius Jacobsen af Dyreborg, blev Kl. 1 EM. under Arbejde med at beslaa Klyveren slaaet over Bord af en Sø. Da han kom ind under Skibet og var tungt paaklædt, lykkedes det ikke at bjærge ham, skøndt en Redningsbøje strax udkastedes til ham, der et Øjeblik saas til Luvart af Laaringen.	Søforhør i Faaborg d. <sup>24</sup> / <sub>11</sub> 99.
74.	<b>Axelhuus.</b> Skruedamper. C. T. Nielsen.	Kjøbenhavn. 656. D. F. D. S.	Stykgods. Stettin—Kjøbenhavn.	Oderen. <sup>5</sup> / <sub>12</sub> 99. NV.lig Storm med Sne- byger.	Kollision.	Kl. 1 EM. med Lods om Bord kom A. i Kollision med Paketdamperen «Teutonia» af Hamburg, der styrede midt i Farvandet up ad Oderen, nemlig ved at dette 3066 Tons Brutto store Dampskib sugede A.'s Agterskib tværs paa Løbet; hvorved A., trods alle Forsigtigheds-Foranstaltninger, løb med Stævnen mod T.'s Bov om B. B. A. fik Stavnen knust og flere Plader beskadigede.	Søforklaring for Amtsretten i Stettin d. <sup>7</sup> / <sub>12</sub> 99. Søforhør ved Kbhvna Sø- og Handelsret d. <sup>13</sup> / <sub>12</sub> 99.
75.	<b>B.</b> <b>Bornholm.</b> Skruedamper. A. N. Petersen.	Svaneke. 840. D. Torm.	Kul. Burntisland— Bandholm.	Burntisland Dok. <sup>10</sup> / <sub>10</sub> 99.	1 Mand kommen til Skade ved Dampspillet og afgaaet ved Døden.	Matros August Frederik Vilhelm Roloff af Kjøbenhavn, der Kl. 6 FM. under Skibets Forhaling ud af Dokken var beskjæftiget med at indhive Bovtrossen ved Hjælp af Storspillet, fik paa en uopklaret Maade den venstre Arm indviklet i Trossen og næsten afreven. Indbragt paa Hospitalet i Edinburgh afgik han ved Døden samme Dag.	Søforhør i Maribo d. <sup>20</sup> / <sub>11</sub> 99.
76.	<b>C.</b> <b>Caledonia.</b> Skruedamper. N. N. Fisker.	Kjøbenhavn. 1815. P. L. Finker.	Ballast. Shields-Philadelphia.	Delaware Floden. <sup>15</sup> / <sub>2</sub> 99. Isdrift.	Besæt af Isen. Kollision.	El. 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM., da Skibet var paa Revieret under Lodskommando, kom det i Besæt af Isen. Under Manøvreringen for at komme fri af Isen saas da en modgaaende Damper — der viste sig at være «Waesland» af Antwerpen — styrende ned paa C.; men da denne var ude af Stand til at manøvrere, tørnede W. kort efter mød C.'s St. B.'s Laaring, der fik betydelig Skade. Først 2 Dage efter blev C. bragt fri af Isen af en Slæbedamper og bugseret til Lastelads-Kajen i Philadelphia, hvor en Ladning Rug indtoges, bestemt til Moss. Kollisions-Skaden paa C. erstattedes i Mindelighed af W.'s Rederi ved Udbetaling af ca. 10000 Kr.	Søforklaring i Philadelphia 24.—27. Febr. 1899, samt i Moss d. <sup>28</sup> / <sub>3</sub> 99. Søforhør ved Kbhvna Sø- og Handelsret d. <sup>30</sup> / <sub>5</sub> 1900.
77.	<b>Caroline &amp; Trine.</b> Skonnert. C. Hansen.	Odense. 150. J. C. Anderskov.	Ballast. Odense—Porsgrund.	Gaasehagen (Mols). <sup>6</sup> / <sub>3</sub> 99.	Grundstødning. Lækage.	Efter d. <sup>4</sup> / <sub>3</sub> Kl. 8 EM. at vare gaet til Ankers i Ebeltoft Vig paa Grund af V.lig Storm, gik Vinden om til VSV. med Snefog d. <sup>6</sup> / <sub>3</sub> ; men Kl. 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. sprængtes begge Kættinger i den høje Sø og Skibet gik i Drift. Sejl tilsattes, men Skibet huggede i Grunden, blev stærk læk og mistede Roret. Næste Dags EM. bragtes det flot af Svitaer's «B. E.». Bjærgeløn 1400 Kr.	Søforklaring i Aarhus d. <sup>11</sup> / <sub>3</sub> 99.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets evt. Strandings-Beretningens	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register-Tonaage. Rederi.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Optagelses-Sted og Datum.
78.	<b>Charlotte Olsen.</b> Fiskerkutter. M. Madsen.	Frederikshavn. 26. N. C. Olsen.	Levende Fisk.	Kattegat (Fiskeplads ½ Mil Syd for Kobber- grandens Fyrskib). 16/12 99.	Ildsvaade.	Kl. 5½ EM. udbrød pludselig Ild i Maskinrummet, der tillige indeholdt Kabysen, medens Kokken var i Færd med at gøre Ild paa denne. Ilden fonnodes at være opstaaet fra Petroleum-Motoren ved, at Petroleum fra Lamperne er dryppet ned og paa en eller anden uopklaret Maade er bleven antændt ved Ilden i Kabysen. Siderne i Maskinrummet vare ikke beklædte med Jærnplader eller andet uforbrændeligt Stof, og Pudsetvist samt Sprit, som benyttes til Maskinen, opbevarede i en aaben Køje i Maskinrummet. Ilden bredte sig saa hastig, at der maatte hugges Hul i Dækket, hvorigennem Vand pøsedes ned indtil Ilden blev slukket.  Rettens søkyndige Medlemmer bemærkede: «At de ansaa det for uforsvarligt, at Dørken i Maskinrummet i Kutterne ikke var af Metal eller beklædt med Metalplader, navnlig naar der bruges svenske og andre Motorer, der ere meget brand farlige, ved at bruge aaben Lampe, der stadig brænder».	Søforhør i Frederikshavn d. 21/12 99.
79.	<b>Christian</b> Skonnert. H. R. Eriksen.	Marstal. 108. B. Friis.	Byg. Stubbekjøbing— Lossiemouth.	Revsnæs Puller. 17/5 99. VSV.lig. Stiv Kuling. Strøm N.lig.	Grundstødning.	Kl. 10½ EM. fandt Grundstødningen Sted, hvorved Skibet mistede Roret og huggede saa voldsomt, at det blev læk og efterhaanden løb fuld af Vand. Efter afgivne Nødsignaler kom Fyrmesteren fra Revsnæs Fyr om Bord næste Morgen Kl. 6 og meddelte, at der var telegraferet til Svitzer's «B. E.». Kl. 11 FM. ankom Bjærgningsdamperen «Helsingør» fra Korsør og Udlosning af Kornlasten i Lægtene paabegyndtes; men da det atter blæste op maatte Arbejdet indstilles og Besætningen gaa om Bord i H. Først d. 20. Kl. 11 FM. lykkedes det Svitzer's «B. E.» at bringe C. flot og ind til Kallundborg.  Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men det fremgaar af Vidneforklaringerne, at den skyldes Styrmanden, idet han, der efter at Romsø Fyr Kl. 9 KM. var passeret, havde overtaget Vagten, havde antaget Revsnæs Lys- og Fløjte-Tønde (hvidt Blink hvert ¼ Minut) for at være Sejro Fyr (hvidt Blink hvert 1m 50s), uagtet at han af Kapt. E. under Paavisningen af Navigeringen efter Søkortet var bleven beordret at melde, naar han passerede V. om Lystønden. Som Følge af nævnte Fejltagelse blev Revsnæs Lystnnde passeret Ø. om, og skøndt Kapt. E., da han kom paa Dækket, strax bemærkede Fejltagelsen og lod Roret lægge St. B., kunde Grundstødningen ikke forebygges.	Søforhør i Kallundborg d. 24/5 99.
80.	<b>Christiane Sophie.</b> Jagt. C. M. Dahl.	Aalborg. 27. C. M. Dahl.	Kul. Aalborg—Løgstør.	Sejlløbet ud for Løgstør. 12/9 99. SV.lig Storm.	Stranding.	Kl. 9 EM., da Jagten laa ved Bolværket i Løgstør Havn, sprængtes Fortøjningerne kort efter at Føreren var gaaet i Land. Af Stormen dreves Fartøjet ud af Havneløbet og strandede paa Sejlløbets nordre Side, huggede sig læk og løb fuld af Vand; men bragtes senere flot ved Hjælp fra Land.	Søforhør i Løgstør d. 27/9 99.
81.	<b>Christine.</b> Tankdamper. J. P. Larsen.	Aarhus. 2298. Det D. Petroleums- Akt. Selsk.	Petroleum. New York—Aarhus.	Ud for Sletterhage Fyr. 23/1 99. Godt sigtbart Vejr. Paalands Vind.	Grundstødning.	Kl. 5¾ FM. tog C. Grunden; men kom flot 2 Timer senere ved egen Hjælp uden at have taget Skade, efter at have udpumper Vandballasten og en Del af Petroleums-Ladningen. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen angives at have været, at Afstanden fra Fyret gissedes at være ½ Mil, medens den viste sig kun at være ¼ Mil.	Søforklaring i Aarhus d. 25/1 99.
82.	<b>Christine.</b> Skonnertbrig. L. Rasmussen.	Svendborg. 203. N. W. Kaas.	Trælast. Archangel— Sunder- land.	Archangel Havn. 28/6 99.	1 Mand druknet under Badning.	Letmatros Knud Knudsen Andersen af Agtrup var Kl. 6 EM. sprungen i Vandet for at bade; men maa antages at have faaet Krampe, da han kort efter saas at synke. Matros Oskar Langschmidt og Kok Ove Nielsen sprang strax ud efter ham; men da A. ikke mere kom til Syne, lykkedes det ikke at redde ham. Først nogle Timer senere blev A. optaget af en Dykker; men alle Forsag paa at bringe ham til live forbleve uden Resultat. Da Vandet i Dvina-Floden var meget koldt og plumret, og Strømmen var stærk, havde Kapt. R. forbudt Badning.	Søforhør i Svendborg d. 4/9 99.
83.	<b>Dagmar.</b> Skruedamper. L. E. Gade.	Kjøbenhavn. 1170. D. F. D. S.	Jærnerets. Huelva—Goole.	Humber-Floden ud for Goole Ness. 8/7 99. Godt sigtbart Vejr.	Grundstødning.	Kl. 5 EM. lettede D. fra Hull Red med Lods om Bord og blev bugseret af en Shæbedamper op ad Humber-Floden; men 2 Timer senere tog Skibet Grunden, og da Vandet var faldende lykkedes det ikke Bugserbaadene at bringe D. flot før efter 2 Dages Forlob, efter at der var lossert ca. 133 Tons af Ladningen i Lægtene. Skibet tog ingen videre skude; derimod blev Maskinen betydeligt beskadiget. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen tilskrives uheldig Navigering fra Lodsens og Slæbedamperens Side.	«Maritime Deposition» dat. Goole d. 10/7 99. Søforhør ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. 1/11 99.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets evt. Strandings-Beretningens	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage. Rederi.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Optagelses-Sted og Datum.
84.	<b>Dalanes S. S.</b> (se Nr. 27). <b>Dan.</b> Skruedamper. Chr. S. Hansen.	Kjøbenhavn. 1557. L. H. Carl.	Ballast. Dunkerque—Blyth.	Dunkerque Havn. 7/5 99. NNØ. Stiv Kuling.	Kollision.	Kl. 8 FM. ved Afgangen fra Dunkerque Havn med Lods om Bord kom <i>D.</i> i Kollision med Vædderen paa den franske Panserkrydser «Admiral Charner», der laa fortøjet ved Kajen. Efter nogle Timers vanskelige Arbejder lykkedes det <i>D.</i> at komme klar af Vædderen, og efter Reparation af det af Væddersporen foraarsagede Hul i Boven fortsattes Rejsen.	Søforhør ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. 9/9 99.
85.	<b>Dana.</b> Skruedamper. C. T. Westergaard.	Helsingør. 1019. H. C. Nyholm.	Ballast. Kiel—Burntisland.	Nordsøen ud for Cux- haven. 23/12 99. Roligt Vejr. Drivis.	1 Mand druknet ved Overbordfalden.	Kl. 8 FM. paa 2den Styrmands Vagt faldt Letmatros Johan Früstycyk af Thisted over Bord under Arbejde med at indtage Ankeret; idet han, uden Ordre og uden at tage en Ende om Livet, var gaaet ned paa Ankeret uden Bords. Maskinen stoppedes og bakkedes strax, Baad udsattes; men det lykkedes ikke at finde den Forulykkede, hvilket ogsaa vanskeliggjordes ved Drivisen.	Søforhør i Helsingør d. 10/5 1900.
88.	<b>Danmark.</b> Skruedamper. C. M. Kraemer.	Kjøbenhavn. 2050. L. H. Carl.	Ballast. London—Blyth.	Themsen. 3/12 99. N.lig. Sigbart Vejr.	Kollision.	Kl. 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM., efter at den engelske Lods var gaaet fra Borde ved Gravesend, kom <i>D.</i> , under Manøvrering for at gaa fri af en Lægter under Sejl, i Kollision med en til Ankers, liggende Lægter «Alice May» af Ipswich, der kændrede og sank, medens Besætningen (3 Md.) bjærgede sig om Bord i en anden nærliggende Lægter. Efter at Kapt. K. havde forvissat sig herom og afgivet Oplysning om Navn og Hjemsted paa Skibet, der ikke havde taget Skade, samt om dets Agent i London, fortsattes Rejsen.	«Maritime Deposition» dat. Blyth d. 5/12 99. Søforhør ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. 26/5 1900.
87.	<b>Danske En.</b> Staal-Sølægter. C. H. Christensen.	Kjøbenhavn. 130. A. F. Christensen.	Blokis. Drøbak—Stettin.	Ud for Gjerrild Klint (Jylland. Ø.). 31/7 99. VNV. Stiv Kuling. Urolig Sø.	Kændring. Sunken.	<i>D.</i> 27/7 vare begge Lægtre paa Slæb af Bugserbaaden «Dragør» afgaaede fra Drøbak; men paa Grund af haard Modvind naaede de først op under jydsk Kyst d. 31/7. Samme Dag Kl. 10 EM. kændrede «Danske En» ved at Isladningen forskød sig saaledes, at Lugerne laa i Vandet. Da Lægterens Jolle fyldtes med Vand blev Besætningen (2 Md.) bjærget ved Baad fra Slæbedamperen. Det forsøgtes nu at slæbe begge Lægterne ind under Land; men Slæberen til den kændrede Lægter maatte kappes, da denne var i Færd med at synke. Næste Dag fandtes Lægteren ud for Fornæs med Forskibet sunken. I Forening med en anden tilkommen Slæbedamper bragtes den flot; men 2 Kml. fra Land maatte Bugseringen opgives, da Lægteren atter sank. Den optoges dog senere af Svitser's «B. E.», hvorimod Ladningen gik tabt.	Søforklaring i Grenaa d. 4/8 99.
88.	<b>Danske To.</b> Staal-Sølægter. C. J. Borg.	Kjøbenhavn. 199. A. F. Christensen.	Ligeledes.	» »	Søskade.	For Lægteren «Danske To's» Vedkommende skete ingen videre Skade, men Ladningen smeltede bort, da Vejret under den lange Overfart havde været meget varmt.	
89.	<b>Danske Tre.</b> Staal-Sølægter. J. C. Bjørn.	Kjøbenhavn. 324. A. F. Christensen.	Ballast. Pillau—Stettin.	Ud for Stielow (Tyske Kyst mellem Scholpm og Rixhøft). 8/10 99. N.lig. Storm med Hagl- og Regnbyger. Høj Sø.	Stranding.	Kl. 6 FM., da Lægteren var paa Slæb af Bugserbaaden «Kastrup», sprængtes Slæberen, hvorpaa den sattes paa Land i Nærheden af «Leba» Redningsstation. Forinden var der fra Lægteren efter Midnat blevet afbrændt Blus for at advare mod fortsat Bugsering; men Føreren af Bugserbaaden mente ikke at kunne tage Hensyn hertil saaledes som Vejrforholdene vare. Mellem Førerne var der ikke truffen nogen som helt Aftale om indbyrdes Signaler. Først 9 Dage senere blev Lægteren bragt flot af en tysk Bjærgningsdamper. Bjærgeløn ca. 12500 Kr.	Søforklaring i Lauenburg (Pommern) d. 12/10 99. Søforhør ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. 2/12 99 og 13/1 1900.
90.	<b>De tre Brødre.</b> Dæksbaad. K. Nielsen.	Lohals. 7. R. Nielsen.	Kartofler. Mullerup—Stege.	Trellegrunden (Smaa- lands-Farvandet.) 22/2 99 VNV. Frisk Kuling.	Grundstødning.	Efter Udlosning af en Del af Ladningen bragtes Baaden flot 2 Dage senere ved Hjælp fra Land. Anm. Efter Førerens Forklaring var <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen, at der ingen Prikker findes udlagte paa selve Trellegrunden; hvilket imidlertid efter «Den Danske Lods» netop er Tilfældet.	Søforklaring i Vordingborg d. 7. og 8. Marts 1899.
91.	<b>E.</b> <b>E. M. Dalgas.</b> Skruedamper. F. Hansen-Holm.	Kjøbenhavn. 1472. Dpsk. Selsk. «Cimbria.»	Kul. Burntisland— Kjøbenhavn.	Kjøbenhavns Havn. 3/1 99. NØ.lig. Stiv Kuling. N.lig Strøm med 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Mils Fart.	Kollision.	Kl. 3 EM. med Lods om Bord og med Slæbedamper til Assistance styrede <i>E. M. D.</i> op ad Havnen, men tændede ved at passere Knippelsbro let med St. B.'s Side mod Bropillen, hvorved Skibet kastedes over til B. B.; herved fik Strømmen haardt Skær paa det, hvilket foraarsagede, at Skibet tændede mod en ved Christianshavn Sidens Bolværk liggende Pram, der sank med indehavende 10 Tons Kulladning. <i>E. M. D.</i> tog tilsyneladende ingen Skade.	Søforhør ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. 11/1 99.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets evt. Strandings-Beretningens	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage. Rederi.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Optagelses-Sted og Datum.
92.	<b>Egen.</b> Galease. C. P. A. Lyster.	Svaneke. 47. R. A. Holst.	Hvede. Lübeck—Kalmar.	Ølands Kyst ved Risinge. <sup>20</sup> / <sub>3</sub> 99. N.lig Storm med Sne- tykning.	Grundstødning.	D. <sup>19</sup> / <sub>3</sub> Kl. 9 EM. passerede E. «Garpen» Fyr under haard SV. Storm. Skibet lagdes da bi; men under Snetykningen drejede Vinden til NV. og næste Dag Kl. <sup>5</sup> / <sub>4</sub> FM. grundstødte E., huggede haardt og blev efterhaanden helt overiset. Ved Hjælp af 2 Mand fra Land lykkedes det om Morgenen d. <sup>21</sup> / <sub>3</sub> at faa E. varpet af Grund og at indkomme til Bergqvara. E. mistede Ankerne og Kættingerne og fik Skade paa Roret og Kølen; men blev ikke læk. Anm. Ved en af Stockholms Raadstue-Ret d. 12. Maj 1900 afsagt Dom blev Bjærgelønnen ansat til 2000 Kr. Det Bjærgedes Værdi beløb sig til 13100 Kr.	Søforklaring i Kalmar afgivet d. <sup>27</sup> / <sub>3</sub> 99. Søforhør ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. <sup>10</sup> / <sub>5</sub> 99.
93.	<b>Elisabeth.</b> Galease. V. Petersen.	Strynø. 49. V. Petersen.	Rug. Haderslev—Gøteborg.	Kattegat tæt N. for Sæby Havn. <sup>5</sup> / <sub>4</sub> 99. Haard V.lig Storm.	Kættingerne sprængtes.	Da E. laa til Ankers sprængtes Kættingerne kort efter Midnat, og Skibet gik i Drift. Under Krydsningen efter Frederikshavn knækkede Storbommen. Nødflag hejstes og Kl. <sup>6</sup> / <sub>2</sub> FM. kom Lods om Bord; hvorefter det indbragtes til Frederikshavn ved Dampskibshjælp. Sørettens søkyndige Medlemmer fandt ingen Anledning til særlige Bemærkninger efter det oplyste.	Søforhør i Frederikshavn d. <sup>10</sup> / <sub>4</sub> 99.
94.	<b>Emanuel.</b> Galease. N. N. Grøn.	Middelfart. 37. N. N. Grøn.	Mursten. Ekensund—Præstø.	Østersøen. 5 Mil til Søs SØ. for Møen. <sup>21</sup> / <sub>3</sub> 99. NNØ. Stiv Kuling med Snefog.	1 Mand druknet ved Overbordfalden.	Kok Lars Marius Sørensen af Kristiania, der i Forening med Bedstemanden var i Færd med at hejse Klyveren, gled ud paa det med Is belagte Dæk, faldt over Bord og forsvandt kort efter. Føreren lagde strax Roret i Læ, men paa Grund af den ringe Sejlføring nægtede Skibet at vende. Da Skibet, samt den paa Dækket fastsurrede Jolle, var helt overiset var det umuligt at iværksætte noget Redningsforsøg.	Søforhør i Stubbekjøbing d. <sup>25</sup> / <sub>3</sub> 99
95.	<b>Emblem.</b> Brig. E. N. Espersen.	Kjøbenhavn. 275. C. O. Ipsens Enke.	Kokes. London—Masnedssund.	Gefve-Skår ud for Gøteborg. <sup>13</sup> / <sub>10</sub> 99 SV. Lig Storm.	Grundstødning. Lækage.	Kl. <sup>4</sup> / <sub>2</sub> EM. havdes Skagen Fyrtaarn i NV. Kl. <sup>6</sup> / <sub>2</sub> EM. under en orkanagtig Byge knækkede Storraaen og flere Sejl bortblæstes. Efter afholdt Skibsraad besluttedes det at styre efter «Vinga» for at søge Nødhavn. Kl. <sup>8</sup> / <sub>2</sub> EM. naaedes «Vinga» og Blus afhrændtes efter Lods; men da ingen saadan kom ud, styredes ind efter Fyrene, Kort efter grundstødte E., kom dog snart flot og gik derpaa til Ankers; men blev enere ved Dampskibshjælp indbragt til Gøteborg. E., der var bleven læk, trak <sup>2</sup> / <sub>2</sub> ” Vand i Timen og ved Dykkerundersøgelse viste det sig, at Kølen og Skibsbunden var beskadiget saa at Ladningen maatte opløses. Anm. Som medvirkende <b>Aarsag</b> til Grundstødningen anføres i Søforklaringen, at det om Bord værende Søkort var saa gammelt, at «Brännä-Bråte» Fyr ikke fandtes afmærket deri, hvilket havde til Følge, at dette Fyr forveksledes med Fyret paa «Gefve-Skår».	Søforklaring i Gøteborg d. <sup>21</sup> / <sub>10</sub> 99. Indb. fra Gen. Kons. i Gøteborg dat. d. <sup>8</sup> / <sub>11</sub> 99.
96.	<b>Emil.</b> Lystkutter. H. Wittenkamp.	København. 7. J. V. Thomsen.	Ballast. Kjøbenhavn—Aalborg.	Kronborg Pynt. <sup>14</sup> / <sub>10</sub> 99. N.lig Storm.Høj Sø.	Stranding. Forlis.	Efter at Kutteren d. 13. Kl. 7 EM. havde passeret Helsingør og var naaet op ud for Nakke-Hoved tiltog Kulingen og Søen saaledes, at den maatte holde af efter Sundet for at søge Læ under Sjællands Kyst; men næste Morgen Kl. 1 FM., da Kronborg Pynt passeredes, løjede Vinden af og Strømmen drev da Kutteren ind paa Pynten, hvor den blev Vrag. Besætningen (2 Md.) bjærgede sig ind paa Stenene. D. 19. om Morgenen, da Jagten laa til Ankers ud for Snaptun, gik den i Drift, strandede og blev Vrag. Besætningen (2 Md.) bjærgede sig i Land i Skibets Jolle.	Søforhør ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. <sup>25</sup> / <sub>10</sub> 99.
97.	<b>Enigheden.</b> Jagt. S. P. Rasmussen.	Horsens. 13. Føreren.	Ballast. Samsø—Horsens.	Snaptun (Hjarnøsund). <sup>19</sup> / <sub>1</sub> 99. SØ.lig Storm og Snetykning.	Stranding. Forlis.		Søforhør i Bjerre Herred (Snaptun) d. <sup>21</sup> / <sub>1</sub> 99 og i Horsens d. <sup>14</sup> / <sub>3</sub> 99.
98.	<b>Erik S. S.</b> (se Nr. 113). <b>Eva.</b> 3m. Skonnert. L. P. Bennetsen.	Rudkjøbing. 233. Marie Mortensen.	Ballast. Odense—Arendal.	Skagerrak. Vigsø (Hanstholm). <sup>3</sup> / <sub>1</sub> 99. ØSØ. haard Snestorm.	Stranding.	Efter at have passeret Skagen sattes Kursen til NV. t. N., men efter at have udsejlet 42 Kml. knækkede Storbommen. E. lagdes nu bi Syd over; men Kl. 3 FM. strandede Skibet <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Mil Ø. for «Vigsø» og mistede Rejsningen; men huggede sig dog over Revlerne, saaledes at Besætningen (7 Md.) kunde bjærge sig i Land. Først her erfarede det, at Strandingen var sket paa jydsk i Stedet for, som antaget, paa norske Kyst. Loddet var ikke blevet brugt. Blus afbrændtes, men bemærkedes ikke, hvorfor Redningsvæsenet ikke kom i Virksomhed. Hanstholm Fyr saas ikke og Sirenen hørtes ikke. Først over 4 Maaneder senere blev E. efter betydelige Arbejder bragt flot af Sviters «B. E.». Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Strandingen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men ifølge Vidneforklaringerne angives den at have været Snetykning og uformodet haard østgaende Strømsætning.	Søforhør i Thisted d. <sup>5</sup> / <sub>1</sub> 99.

1.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets evt. Strandings-Beretningens	
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Løbe-Nr.	Navn. Art. Fører.	Hjemsted. Brutto Register-Tonnage. Rederi.	Ladning. Rejse.	Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	Art.	Oplysninger.	. Optagelses-Sted og Datum.
99.	<b>F.</b> <b>Fides.</b> 3m. Skonnert. N. Nielsen.	Svendborg. 214. J. Ph. Jørgensen.	Boulogne—Borøvik.	Nordsøen. 27/9 99. Storm. Høj Sø.	1 Mand druknet ved Overbordfalden.	Letmatros Rasmus Jensen, født i Skjold Sogn, gled, under Arbejde i Mærset ved Istandsættelse af Rakken til Underraaen, ud over Mærseranden, tørnede mod Lønningen og faldt derefter over Bord. Da Skibet laa under Stormsejl var det umuligt at vende, ligesom Søen var for høj til at udsætte Baad. Da den Overbordfaldne hverken skreg eller gjorde nogen Bevægelse, maa det antages, at Faldet mod Lønningen havde gjort ham bevidstløs og han forsvandt strax efter.	Søforhør i Svendborg d. 17/11 99.
100.	<b>Florida.</b> Skniedumuer. J. F. Koch.	Kjøbenhavn. 4335. D. F. D. S.	Majs. New Orleans— Aarhus-Kjøbcnhamn	Mississippi Floden 10/3 99.	Grundstødning.	Kl. 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. under Sejladsen ned ad Floden med Lods om Bord kom Skibet paa Grund ca. 7 engl. Mil fra Mundingen og bragtes tørst flot 3 Dage senere ved Hjælp af 3 Slæbedampere; men maatte bugseres tilbage til New Orleans for at undersøges af Dykker, da det havde faaet Skade paa Roret, hvis Reparation først blev tilendebragt d. 28/3. Anm. Føreren ikendtes en Bøde af 30 Kr. til Skipperforeningen i Kjøbenhavn (Sølovens § 288) for Undladelse af Anmeldelse af Søulykken i første danske Havn (Aarhus), overensstemmende med Sølovens § 40 og Søretslovens § 9.	Indb. fra Konsulatet i New Orleans dat. d. 6/4 99 Søforhør ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. 17. og 26. Maj 1899.
101	<b>Frederikshavn S. S.</b> (se Nr. 130). Fuglen. 3m. Skonnert. H. A. Hansen.	Marstal. 231. H. C. Christensen.	Ballast. Masned Sund—Kragørø.	Ellekilde-Hage (Sjælland, N.). 6/3 99. VNV. Snestorm.	Grundstødning.	Kl. 4 FM. grundstødte Skibet, men bragtes flot samme Dags Aften af Svitaer's «B. E.», tilsyneladende uden at have taget Skade. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen angives at skyldes Snetykning og Strømsætning.	Indb. fra Helsingør Toldk. dat. d. 7/3 99.
102.	<b>G.</b> <b>Godthaab.</b> Skruedamper. H. V. Bang.	Kjøbenhavn. 287. Den kgl. Grønlandske Handel.	Stykgods. 12 Passagerer. Kjøbenhavn— Grøn- land.	Indløbet til Holsteinborg Grønland). 7/7 99 NNV. Læber Kuling. Diset Luft.	Grundstødning.	Kl. 10 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> EM. under Indsejlingen til Holsteinborg tørnede G., der endnu ikke havde faaet Lods ombord, paa et ukendt blindt Skar og blev staaende fast. Maskinen stoppedes strax og kastedes «Fuld Kraft bak»; men da Vandet var faldende lykkedes det ikke at bringe Skibet flot. Passagererne landsattes da med en af Baadene og ca. 72 Tdr. Tran kastedes over Bord. Næste Dag Kl. 8 FM. ved indtrædende Højvande udsattes Varpanker; men uden Resultat. 2 Timer senere kom en af Koloniens Baade med 6 Mand til Hjalp. En Del Kul udkastedes; men først Kl. 11 <sup>1</sup> / <sub>1</sub> KM. kom G., der var faldet over til B. B.'s Side med Lønningen i Vandet, flot og indkom 3 <sup>1</sup> / <sub>1</sub> Time senere til Holsteinborg, hvor Skibet blev landsat for at faa Bunden undersøgt. Det viste sig da, at Skibet havde faaet Lækage, samt at Is-huden var en Del beskadiget og af Straakølen var stødt af ved Hugningen paa Skæret. Efter endt Reparation og Indtagning af Ladningen afsejlede G. d. 11. s. M. til Kjøbenhavn.	Søforhør ved Kbhvna Sø- og Handelsret d. 8/8 99.
103.	<b>H.</b> <b>Hamlet.</b> Skruedamper. V. E. Sommer.	Kjøbenhavn. 1150. Dpsk. S. «Danmark»	Trælad. Harmäs—Gent.	Kaiser Wilhelm-Kanalen. 20/9 99. Nordsøen. 22/9 99 VSV.lig Storm ned Regn-byger.	Grundstødning	I Kanalen med Lods om Bord grundstødte H. gentagne Gange, men kom flot ved egen Hjælp uden af have taget Skade. I Nordsøen tog Skibet tiere Soer over, tik en Del Vand i Kul-kasserne og betydelig Slagside samt mistede en Del af Dækslasten. Det besluttedes derfor efter afholdt Skibsraad at søge Cuxhaven som Nødhavn. Ved Hjælp af en Bugserdamper indkom H. dertil, hvor en Del af Dækslasten opløsedea og omstuedes for atter at bringe Skibet paa ret Køl.	Søforklaring for Amtsretten i Ritzebüttel dat. D. 27/9 99.
104.	<b>Hanne</b> Skonnert. M. H. Baye.	Marstal. 74. M. H. Bøyø.	Flasker. Gøteborg—Grantan.	Nordsøen. 3/1 99 ØSØ.lig Strom med høj Sø	1 Mand druknet.	Kok Carl Thienemann, født i Tyskland, blev Kl. 11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. paa Styrmandens Vagt skyllet over Bord af en svær Styrtesø, der kom ind over Halvdækkat agter, hvor han havde staaet, uden at Ulykken strax bemærkedes. Da han kort efter savnedes blev den øvrige Besætning purret ud; men i den mørke Nat under Lænsningen for den haarde Storm var ethvert Redningsforsøg umuligt. Den paa Dækket surrede Redningsbøje blev bortreven af den samme Styrtesø.	Søforhør i Svendborg d. 26/6 99.



1.	Skibets			Søulykkens		Søforhørete evt. Strandings-Beretningens	
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Løbe-Nr.	Navn. Art. Fører.	Hjemsted. Brutto Register- Tonnage. Rederi.	Ladning. Rejse.	Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	Art.	Oplysninger.	Optagelses-Sted og Datum.
105.	<b>Hans's Minde.</b> Galease. J. Hansen.	Marstal. 29. J.Hansen.	Tagsten. Ekensund—Aalborg.	Kattegat (Alhagen). <sup>26</sup> / <sub>11</sub> 99. SV. Storm. Regntykning. Høj Sø.	Grundstødning.	Kl. 4 EM. under Indsejling til Ebeltoft Vig for at søge Læ grundstødte Skibet, løb fuld af Vand og maatte forlades af Besætningen (2 Md.) i Skibets Baad; men bragtes først flot og ind til Grenaa d. 9. Marts 1900.	Indb. fra Ebeltoft Toldkammer dat. d. <sup>27</sup> / <sub>11</sub> 99 og <sup>15</sup> / <sub>5</sub> 1900. Søforhør i Ebeltoft d. <sup>4</sup> / <sub>12</sub> 99.
106.	<b>Harboe.</b> Galease. J.Hansen.	Marstal. 50. M. Hansen.	Salt og Kaiuit. Wismar—Kjøbenhavn.	Rødsand (Lolland, S.). <sup>20</sup> / <sub>12</sub> 99. SØ.lig Storm.	Grundstødning.	Kl. 11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. grundstødte Skibet og blev læk. Da det blev helt over iset maatte det forlades af Besætningen (3 Md.), som indbragtes til Gjedaer Havn. Først d. 25. lykkedes det Svitzer's «B. E.» at bringe Skibet flot.	Indb. fra Gjedser Toldkammer dat. d. <sup>25</sup> / <sub>12</sub> 99. Søforhør ved Kbhvns SØ- og Handelsret d. <sup>9</sup> / <sub>1</sub> 1900.
107.	<b>Havila.</b> Barkskib. J. Thøgersen.	Nordbv p. Fanø. 1421. C. P. Holm.	Salpeter. Taltal (Chile)— Dunkerque.	Ud for Cap Horn. <sup>16</sup> / <sub>10</sub> 99. Orkanagtig Storm fra V. t. S.	1 Mand druknet ved at skylles over Bord.	Tømmermand Wilhelm Krüger af Kiel blev Kl. 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM., medens han var beskæftiget forude med Fastgøring af Forbiaserne, skyllet over Bord af en agter fra indtagen svær Sø, uden at det i Mørket blev set, hvorledes Ulykken skete. Da Skibet lænsede for Stormen kunde intet Redningsforsøg foretages.	Søforhør i Nordbv p. F. d. 17. og 20. Februar 1900.
108.	<b>Hebe.</b> Skonnert. F. Clausen.	Marstal. 129. N. Petersen.	— Rocheater—Leith.	Firth of Forth ud for May Island. <sup>10</sup> / <sub>11</sub> 99. Storm og høj Sø.	1 Mand druknet ved Overbordfalden.	Letmatros Ejnar N. F. Petersen af Hillerød, der var sendt op for at beslaa Topsejlet, faldt Kl. 10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. over Bord fra Vantet uden at det i den mørke Nat kunde ses, hvorledes Ulykken skete; men da han ikke hørtes eller saas, var det under det haarde Vejr og den høje Sø umuligt at foretage noget Redningsforsøg.	Søforhør i Roskilde d. <sup>6</sup> / <sub>12</sub> 99.
109.	<b>Helene.</b> Skruedamper. A.R.Warming.	Kjøbenhavn. 1584. Dpsk.Selsk. «Torm».	Kul. Methil—Kronstadt.	NV. Kysten af Dagø (Finske Bugt). <sup>16</sup> / <sub>9</sub> 99. Tæt Taage.	Grundstødning.	Kl. 7 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> EM. grundstødte Skibet og blev læk; men da det trods Bakning med Maskinen ikke kom flot paabegyndtes Udkastning af Kullasten. Kl. 9 EM. kom en russisk Redningsbaad paa Siden; hvis Besætning dog nægtede Assistance forinden Bjærgningsdamperens Ankomst, hvilket først skete næste FM. Kl. 10. Da denne Damper, hvis Navn var «Meteor», forlangte 3000 £ i Bjærgeløn, tilbød den til Stede kommende S. S. «Sjælland» af Kbhvn. Hjælp, hvilken imidlertid blev forbudt af de russiske Myndigheder med mindre Tilladelse hertil modtoges fra St. Petersburg, men da saadan Tilladelse nægtedes, afsluttedes Akkord med <i>M.</i> om for 2500 £ at bringe <i>H.</i> flot; hvilket lykkedes d. 17. efter at ca. 300 Tons Kul var kastet over Bord. <i>H.</i> bragtes derefter ind til Kertel Vig, hvor Hulleerne i Bunden bleve tætnede af Dykker; men først d. 21. var Dykkerarbejdet tilendebragt, og Rejsen fortsattes da under Ledsagelse af <i>M.</i> til Krons'tadt, hvortil <i>H.</i> ankom d. 24. Om <b>Aarsagen</b> til Strandingen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men efter Vidneforklaringerne maa den antages at skyldes, dels Taage, der forhindrede, at «Ristna» Fyr blev set samt at Taagesignalerne derfra bleve hørte, dels en uformodet haard S.lig Strømsætning.	Indb. fra det danske Vice-Konsulat i Kronstadt dat. d. <sup>26</sup> / <sub>9</sub> 99. Søforhør ved Kbhvns SØ- og Handelsret d. <sup>23</sup> / <sub>11</sub> 99.
110.	<b>Hengest.</b> Skruedamper. Chr. Lund.	Aarhus. 723. Det Jydske Dpsk. Selsk.	Stykgods, Klid og Kul. Boness—Aarhus.	Nordsøen. <sup>14</sup> / <sub>10</sub> 99. NV.lig orkanagtig Storm. Svær Sø.	Søskade.	Under Stormdagene d. 13. og 14. Oktbr. tog Skibet flere svære Søer over, hvorved det blev læk, tik betydelig St. B.'s Slagside og gentagne Gange maatte lægges bi. En Del af Klidladningen, der var bleven vaad, lempedes til B. B.'s Side og en Del (42 Sække kastedes over Bord. En Del Støtter af det Opstaaende sloges bort af Søerne. Først henad Aften d. 14. løjede det saa meget af, at der kunde holdes af til Kurs Ø. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> S.	Søforklaring i Aarhus d. <sup>1</sup> / <sub>11</sub> 99.
111.	<b>Henrette.</b> Skonnertbrig. E. J. Holm.	Marstal. 274. N. Petersen.	Kul. Cardliff Lissabon.	Biscayiske Bugt. <sup>10</sup> / <sub>3</sub> 99. Flov Brise. Høj Dønning.	1 Mand druknet ved Overbordfalden.	Matros Martin J. Petersen af Ronæs pr. Marstal faldt Kl. 8 FM., medens han var i Gang med at hale et Skøde tot, ud over Rælingen under en Slingring af Skibet i den høje Dønning. Kapt. <i>H.</i> tilkastede ham en Redningsbøje, som han saas at krybe ind i. Skibet lagdes til Vinden for bak Sejl og Jollen udsattes, men tik en Planke knust, saaledes at den først kunde komme fra Borde efter henved 25 Minutters Forløb. I 2 Timer søgte de 2 Mand i Jollen etter den Overbordfaldne; men han kunde ikke opdages sandsynligvis paa Grund af den huje Dønning. Til Underretning for en passerende Damper hejstes Signalet — HM — «En Mand over Bord»; men Signaler besvarede ikke.	Søforhør i Nakskov d. <sup>18</sup> / <sub>9</sub> 99 og i Kjøbenhavn d. <sup>9</sup> / <sub>10</sub> 99.
112.	<b>Holland.</b> Skruedamper. C. C. Jørgensen.	Kjøbenhavn. 1060. Dpsk.Selsk. «Nord-søen»	Kul. Boness—Kjøbenhavn.	Nordsøen ud for Hanstholm. <sup>15</sup> / <sub>5</sub> 99. SØ.lig. Frisk Kul. Svær Dønning Tæt Taage.	Kollision.	Kl. 6 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> EM, da Kapr. J. og lste Stynnand vare paa Broen og Udkiggen paa Bakken, hørtes en Dampers Taagesignal 3 à 4 Str. om St. B. <i>H.</i> , der styrede refv. N. 65°Ø., gik med halv Kraft, da Skibet kun gjorde ringe Fart op imod den høje ØSØ.lige Dønning og Kursen derfor ikke kunde	Søforhør ved Kbhvns SØ- og Handelsret d. <sup>24</sup> / <sub>5</sub> 99.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets evt. Strandings-Beretningens	8. Optagelses-Sted og Datum.
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Butto Register- Tonnage. Rederi.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	
113.	<b>I.</b> Inga. Skruedamper. P.C. M. Pedersen.	Kjøbenhavn. 218. Dpsk. Selsk. «Inga».	Islandske Produkter. Faskrudsford-Blyth.	Lerwick (Shetland). 11/3 99. NV.lig Storm. Høj Sø.	Grundstødning.	holdes med mindre Kraft. Maskinen sattes nu paa «langsom Fart» og Roret lagdes St. B. under Afgivelse af 2 korte Damppipe-Toner; men da dette Signal ikke besvaredes, stoppedes Maskinen og 1 lang Damppipe-Tone afgaves, hvilken blev besvaret med samme Signal; men omtr. 1 Min. senere saas en Damper — der viste sig at være «Vistula» af Leith, 721 Tons Brutto, Kapt. J. Mitchell, fra Stettin til Leith med Stykgods — under Pres af Sejl og Damp komme frem af Taagen, holdende ned paa H.'s St. B.'s Bov. Maskinen kastedes øjeblikkelig «Fuld Kraft bak» og 3 korte Damppipe-Toner afgaves, hvilke besvaredes af V. med samme Signal. Skøndt H. gik agter over, tørnede V. med betydelig Fart med sin Stævn mod H.'s St. B.'s Bov, knuste Bakken og flere Bovplader over Vandlinjen, hvorimod V. ingen videre Skade tog. Om Aarsagen til Kollisionen afgiver Søretten ingen Fdtalelse. Efter at I. den 7. Marts var ankreth op i «Bressay Sound» ud for Lerwick opdagedes det, at Agterstævnen var knækket og Roriøkkeme til Dels afbrækkede, uden at dette tidligere var blevet bemærket. Under Stormen d. 11. gik Skibet i Drift for begge Ankere og strandede paa Klipperne, huggede haardt, men blev ikke læk. En i Lerwick Havn liggende Fiskerdamper «Erik» af Eskefjord, 81 Tons Brutto, Kapt. Koefoed, antoges til at bringe I. flot for 50 £ med Bistand af 6 Mand fra Lerwick. Dette lvkkedes næste Dag og, efter at Roret var blevet repareret i Lerwick, fortsattes Rejsen d. 16. ved Hjælp af en Bugserbaad til Aberdeen for Reparation. Efter dennes Fuldendelse afsejledes derfra d. 5. April.	«Maritime Deposition» dat Lerwick d. «»/i 99. Søforhør ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. >*/i 99.
114.	<b>Ingeborg.</b> Skonnert. R.C. Dreio.	Kjøbenhavn. 138. C. J. Høepfner.	Islandske Produkter. Øfjord—Kjøbenhavn.	Skagerak. 20/11 99. NNØ.lig. Haard Storm. Høj og urolig Sø.	Tab af Forrejsningen og Storstangen.	Omtr. Kl. 1 EM., da laa for torebet Storsejl og Stagejøl Øst over, knækkede pludselig Fokkemasten og gik over Bord med alt Tilbehør. I Faldet knustes Baaden og den St. B.'s Lønning. Rejsningen kappedes hurtigst muligt for at forebygge yderligere Skade paa Skroget Da I. saaledes var bleven hjælpelos hejstes Nodflag til den medgaaende Damper «Morsø», Kapt. J. C. Friaenette, tilh. D. F. D. S., fra Stavanger til Kjøbenhavn. Efter et forgæves Forsøg paa at faa Forbindelse med I. ved Hjælp af en udfiret Lodline og et tomt Fad udsatte M. sin St. B.'s Redningsbaad, bemanded med 1ste Styrmand og 3 Matroser, der roede til I. med en Lodline. Ved Hjælp af denne halede M.'s Kokostrosse om Bord i I. og efter 1 1/2 Times Arbejde dermed paabegyndtes Bugseringen. Kl. 9 1/2 passeredes Skagen, næste Dag Kl. 2 3/4 EM. Helsinki- og Kl. 6 3/4 ankredes paa Kjøbenhavns Inderred efter omtr. 28 Timers Buggering fra ea. 24 Kml. NV. af Hirshals. Anm. Da det ved Gennemsyn af Journalen havde vist sig, at denne til Dels ikke var ført paa foreskrevne Maade, naar Land havdes i Sigte, samt at Lanternernes Lys ikke havde været tændte i nogen Tid i Nærheden af den islandske Kyst, under Hensyn til det klare Vejr, ikendte Retten Kapt. D. en Bøde til Kjøbenhavns Skipperforening af 10 Kr.	So for hør ved Kbhvns Sti- og Handelsret d. >*/n 99.
115.	<b>J.</b> <b>J.M.Jensen.</b> 3m Skonnert. E. R. Stærke.	Ærøskjøbing. 307. H. B. Lunge.	Trælast. Finland—Kolding.	Østersøn mellem Rostoeck og Gjedser. 9/11 99. V.lig. Storm og høj Sø.	1 Mund druknet ved Overbordfalden.	Skibsdreng Christian Weatendorph af Liibeck faldt Kl. 12 MN., medens han var i Færd med at tage Tørn med en Ende, over Bord fra Dækket foran for Agterniffet under en Slingring af Skibet i den høje Sø. Da Skibet netop havde faaet Fart efter en Kovending kunde den Overbordfaldne ikke ses i den mørke Nat og, da han var tungt paaklædt, maa han utvivlsomt strax være gaet til Bunds. Ethvert Hedningsforsøg ansaas derfor for unyttigt.	Søforhør i Kolding d. 11/11 99.
116.	<b>J.N. Madvig.</b> Skruedamper. H. S. A. Olsen.	Kjøbenhavn. 1764. Dpsk. Selsk. «Danmark».	Kul. Shields—Kjøbenhavn.	Tyne Dock. 27/7 99.	Kollision.	Kl. 7 3/4 FM., da J.N.M. havde indtaget Ladningen og med Lods om Bord samt paa Slæb af en Bagserdamper var i Færd med at forlade Dokken, kom Dampskibet Mexican Prince af Newcastle. 3028 Tons Brutto, ballastet og med Slæbedamjier baade for og agter, op gennem Dokken. Skøndt der fra begge Skibe toges alle Forholdsregler til Forebyggelse af Kollision, lvkkedes dette dog ikke; men Skaden viste sig saa ubetydelig, at J. N. M. kunde fortsætte Rejsen.	Søforhør ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. 8/8 99.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets evt. Strandings-Beretningens	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage. Rederi.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Optagelses-Sted og Datum.
123.	<b>Kjøbenhavn.</b> Hjuldampfer. N. F. Tofte.	Aarhus. 657. D.F.D.S.	Stykgods og Passagerer. Kjøbenhavn—Aarhus.	Kattegat, 2 Kml. NV. for Lappe-Grund. 22/7 99. NV.lig. Stiv Kuling, mørkt men fyrklart.	Kollision.	Kl. 11 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> EM. bemærkede Kapt. T., der tillige med 2den Styrmand, Rorgænger og Udkgigen vare paa Broen, en mindre Jagt, uden Lanterne-Lys, saa tæt paa K.'s B. B.'s Bov, at nogen Manøvrering for at undgaa Kollision var umulig. Ved Kollisionen med Jagten — der viste sig at være Jagten «Parthenon» af Rønne, 15 Tons Brutto, Fører og Ejer A. C. Hansen, fra Rønne til Holbæk med ildfaste Sten m. m. — mistede denne, der tidligere havde sejlet Masten over Bord, Bovsprydet, og toges derfor paa Slæb; men da Trossen sprang gik K. tilbage til Helsingør og sendte sin 2den Styrmand i Land for at anmode Svitzer's «B. E.» om at indbjærge P. til Helsingør, hvilket ogsaa lykkedes næste Morgen Kl. 2. P. havde, nogen Tid forinden Kollisionen, ud for Hornbæk faaet en Kastevind fra NV. ind om B. B., hvorved Masten og Rigningen med begge Sidelanterner gik over Bord, og da intet andet Lanterne-Lys vistes, samt da P.'s Besætning (2Md.), der var beskæftiget med at indbjærge Rigningen, ikke havde bemærket K. og derfor Intet havde foretaget, kunde der fra K.'s Side heller ikke foretages Noget, da Jagten, som fornævnt, først blev set, da den var under K.'s Bov.	Søforhør ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. 26. og 28. Juli 1899.
124.	<b>Kodan.</b> Damp- Uddybnings- Maskine. L. S.Fich.	Kjøbenhavn. 156. Johansen & Saabye.	—	Løgstør-Grunde. 13/6 99. NØ.lig Kuling. Høj Sø.	Lækage. Sunken.	Kl. 8 FM. under Uddybnings-Arbejder af et Løb over Løgstør-Grunde fik K. en Flænge i en af Jærnpladerne i Skibssiden, hvorigennem Vandet trængte saa hurtigt ind i Maskinrummet, at K. sank efter 10 Minutters Forløb paa 14 Fod Vand, dog uden at der skete nogen Kedel-Explosion. Besætningen (12 Md.) bjærgede sig om Bord i den paa Siden af K. liggende Bugserdamper «Hermann», dog med Tab af Størstedelen af deres Ejendele, der ikke vare assurede. Efter at Lækagen var bleven tætnet ved Dykker og Vandet udpumpet lykkedes det d. 29. Juni Uddybnings-Maskinen «Sandormen» og Bugserbaaden «Hermann», ligeledes tilhørende K.'s Rederi, at optage den sunke Uddybnings-Maskine og indbringe den til Løgstør Havn. <b>Aarsagen</b> til Lækagen angives at have været, at en Rulle under en af Spandene var kommen ud af sit Leje ved at støde mod en haard Genstand i Grunden og derved, under Ophejsningen af hele Spande-Apparatet, har revet en Flænge i Sidepladerne.	Søforhør i Løgstør d. 16. Juni, 3. og 11. Juli 1899.
125.	<b>Kronprins Frederik.</b> Hjul-Dampfærge. J. M. Johannesen.	Helsingør. 414. De Danske Statsbaner.	—	Helsingborg (Færgelejet). 6/2 99.	Kollision.	Kl. 8 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> FM., da K. F. laa fortøjet i Færgelejet i Helsingborg Havn, paasejlede Skruedamperen «Hilda» af Helsingborg, 1600 Tons Brutto, Kapt. O. F. Carlberg, der med Lods om Bord og en Bugserbaad agter var under Indsejling til Havnens nordre Del, Dampfærgens Forpart ved Broklappen og tilføjede denne forskellig Skade; dog uden at Færgen derved blev forhindret i med Forsigtighed at udføre nogle Overfarer. Om <b>Aarsagen</b> til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men efter Vidneforklaringerne kan der ikke tillægges Færgen nogen Skyld, da den laa fast i Lejet og følgelig ikke kunde træffe nogen forebyggende Foranstaltning. Da der ikke foreligger nogen Søforklaring for det svenske Dampskibs Vedkommende, kan det ikke oplyses om samme bærer Ansvaret for Kollisionen.	Søforklaring i Helsingborg d. 8/2 99. Søforhør i Helsingør d. 9/5 99.
126.	<b>L. Livingstone.</b> Skonnertbrig. R. Christensen.	Marstal. 235. T. Tønnesen.	Kokes. London-Faaborg.	Lille-Grund mel. Bjørnø og Avernakø. 22/9 99. SSØ.lig Storm med Regn.	Grundstødning.	Kl. 6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. fandt Grundstødningen Sted; men paa Grund af uheldige Vejrforhold kom Skibet først flot 3 Dage senere ved indtrædende Højvande, og efter at en Del af Ladningen var bleven udlossen i Lægtene. Som <b>Aarsag</b> til Grundstødningen angives Ukendskab til Farvandet.	Indberetning fra Faaborg Toldkammer dat. d. 26/9 99.
127.	<b>M. M. Christiansen.</b> Barkskib. H. C. Bager.	Rønne. 353. M. Christiansen.	Ledig.	Salambol (Archangel). 28/7 99. Roligt Vejr.	Kæntring.	Kl. 10 FM., da Barkskibet laa hevet over for Kølhaling, kæntrade det pludselig helt over og sank. Efter at være bragt paa ret Køl viste det sig, at Skibet, der var assuredet for 14400 Kr., havde taget betydelig Skade, hvilken ved afholdt Besigtelse blev vurderet til ca. 7300 Kr. Anyaaende Aarsagen skønnede Søretten: «At Skibets Havari maa tilskrives den stærke Strøm og Vinden, og at det var fortøjet ved en flydende Flaade.»	Søforklaring i Archangel d. 2/8 99. Søforhør i Rønne d. 22/11 99.

1.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets evt. Strandings-Beretningens	
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Løbe-Nr.	Navn. Art. Fører.	Hjemsted. Brutto Register- Tonnage. Rederi.	Ladning. Rejse.	Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	Art.	Oplysninger.	Optagelses-Sted og Datum.
128.	<b>Maria Magdalena.</b> Jagt. J.Svarrer.	Kjøbenhavn. 25. F. J. Andersen.	Kul. Kjøbenhavns Fri- havn—Dronning- møllens Teglværk.	Øresund (Villingebæk). <sup>24</sup> / <sub>9</sub> 99. SSV.lig Storm.	Stranding.	Efter Udlosning af Størstedelen af Kulladningen ved Villingebæk Bro maatte Jagten paa Grund af Paalands-Storm søge Ankerplads ud for Broen; men da Stormen trak sig S.lig med høj Sø gik den under Sejl for at søge Læ i Helsingør Havn. Kort efter blev den af Strømmen ført ind paa Grunden, hvor den huggede sig læk og fyldtes med Vand. Først d. 28. blev den bragt flot af Svitzer's «B. E.» og ind til Humlebæk.	Søforhør i Helsingør d. <sup>26</sup> / <sub>9</sub> 99.
129.	<b>Marie.</b> Galease. Chr. Andersen.	Aalborg. 64. Brødrene Bendtzen.	Trælast. Karlstad—Skive.	Læsø Ostsiden. <sup>4</sup> / <sub>12</sub> 99. SV.lig. Stiv Kuling.	Grundstødning.	Kl. 7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM., da Galeasen var <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Mil S. for Trindelen Fyrskib, blev Vejret saa haardt, at der maatte holdes af efter Frederikshavn. Kursen sattes derefter inden om Dvale-Grunden, men <i>M.</i> huggede kort efter paa en Sten og blev læk, kom dog flot 10 Minutter senere, hvorpaa Rejsen fortsattes. Rettens søkyndige Medlem bemærkede: «At Grunden til, at Galeasen stødte maa være fejl Gisning af Land».	Søforhør i Frederikshavn d. <sup>6</sup> / <sub>12</sub> 99.
130.	<b>Marie Sophie.</b> Fiskerkutter. S. C. Nielsen.	Frederikshavn. 26. L. Nielsen.	Ledig. Frederikshavn— Kattegat.	Frederikshavns Havn. <sup>15</sup> / <sub>2</sub> 99. S.lig. Labert.	Kollision.	Kl. 9 FM., da Kutteren var under Udsejling af Havnen i Følge med flere andre Kuttere, kolliderede den med Barkskipet «Mathilde Hennings» af Riga, der med Lods om Bord var for Indgaaende, bugseret af og for-tøjet paa Siden af Bjærgnings-Damperen «Frederikshavn»; hvorved Kutteren fik Storsejlet iturevet og Mesanmasten knækket, samt et Hul i Skanddækket. Anm. Angaaende <b>Aarsagen</b> til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men af Vidneforklaringerne synes det at fremgaa, at de kolliderende Parter have iagttaget Søvejs-Reglernes Forskrifter; hvorfor den kan siges nærmest at skyldes den flove Kuling samt det snævre og belæmrede Havneindløb.	Søforhør i Frederikshavn d. 17. og 21. Februar 1899.
131.	<b>Mars.</b> Skruedamper. M. P. Clausen.	Kjøbenhavn. 383. Alfred Christensen.	Kul. Warkworth—Hobro.	Stenrossen. Indløbet til Hobro—Mariager Fjord. <sup>24</sup> / <sub>12</sub> 99. ØSØ.lig. Laber Kuling. Isdrift.	Grundstødning.	Efter at Lods var kommen om Bord ved Als-Odde styredes ved Hjælp af Bugserbaaden «Plucky» over Barren; men Kl. 1 EM. under Højvande grundstødte <i>M.</i> paa «Stenrossen» og da Vandet nu blev faldende lykkedes det ikke at bringe Skibet flot. Først d. 28. Kl. 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. fik den fra Kjøbenhavn ankomne Bugserbaad «Kastrup», efter at ca. 10 Tons af Kulladningen var udlosset i Lægter, <i>M.</i> flot. D. 30. fortsattes Rejsen op gennem Mariager-Fjord paa Slæb af begge Bugser-Damperne; men <i>M.</i> kom atter gentagne Gange paa Grund, dog uden at blive læk, og ankom endelig Kl. 9 EM. s. D. til Hobro. Som <b>Aarsag</b> til disse Grundstødninger angives, dels at de i Drift værende Isflager vare gaaede over Sømærkerne (Prikkerne), saaledes at disse ikke kunde ses, dels Skibets for store Dybgaaende i Forhold til Løbenes Dybde under Lavvande.	Søforhør i Hobro d <sup>3</sup> / <sub>1</sub> 1900.
132.	<b>Mathilde.</b> Jagt. A. N. Huus.	Odense. 22. A. N. Huus.	Klude og Jærn. Svendborg—Kjøben- havn.	Nordre-Røse. Drogden. <sup>1</sup> / <sub>10</sub> 99.	Grundstødning.	Kl. 3 EM. passeredes Dragør. Kursen sattes uden om Prikkerne mellem Nordre-Røse og Amager; men <sup>1</sup> / <sub>4</sub> Time senere stødte Jagten for-aarsaget ved uformodet Lavvande paa en Sten, blev læk og maatte sattes paa Land. Nødflag hejstes og da Vandet steg kom Jagten ved Hjælp af 2 Mand fra Land flot og indbragtes til Inderreden, hvor den, da den havde taget betydelig Skade paa Ladningen, sattes paa Grund ved «Lynetten». Her blev Lækken tætnet af Dykker, hvorefter Ladningen blev udlosset i Kalkbrænderi-Havnen.	Søforhør ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. <sup>6</sup> / <sub>10</sub> 99.
	<b>Morsø S. S.</b> (se Nr. 114).						
133.	<b>Morsø</b> Skruedamper. J. C. G. Frisenette.	Kjøbenhavn. 677. D. F. D. S.	Stykgods. Libau—London via Kaiser Wilhelm- Kanalen.	Kaiser Wilhelm-Kanalen. <sup>26</sup> / <sub>9</sub> 99. SV.lig.	Kollision. Grund- stødning.	Kl. 7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. under Lodskommando mødte <i>M.</i> ved «Burg» Vige-station Bugserdamperen «Darmstadt» med 6 mindre Sejlskibe paa Slæb, parvis surrede til hinanden; men da <i>D.</i> pludselig stoppede op, kom disse Skibe til at ligge tværs i Løbet og da de havde Vinden agter ind, løb 2 af dem ind i <i>M.</i> 's B. B.'s Side; <i>M.</i> grundstødte og tog lidt Skade. Derimod mistede et af de sidst nævnte Sejlskibe, nemlig Galeasen «Gabriele» af Mar-stal, 42 Tons Brutto, sit Bovspryd og fik en Del anden Skade, saaledes at dens Ladning maatte udlosses i Kiel for Reparation, hvilken androg ca. 600 Kr. Ved Hjælp af en Slæbedamper blev <i>M.</i> strax efter bragt fri af Grunden. Anm. For Undladelse af Anmeldelse i rette Tid ikendtes Kapt. F. i Henhold til Sølovens § 288 en Bøde til Skipperforeningen af 5 Kr.  Ifølge en af «Flensburg Seeamt» under 16. Januar 1900 afgiven Ken-delse paahviler der Føreren af <i>M.</i> ingen Skyld, da Slæbedamperens Stopsignal ikke kunde ses i Tide, samt da der ingen Plads var til at vige af Vejen.	Søforhør ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. <sup>8</sup> / <sub>8</sub> 1900.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets evt. Strandings-Beretningens	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage. Rederi.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Optagelses-Sted og Datum.
134.	N. <b>N. G. Petersen.</b> Skruedamper. J. O. Ellekilde.	Kjøbenhavn. 1282. Dpsk. Selsk. «Vendila».	Ballast. Kjøbenhavn—Sunder- land.	Nordsøen. 5/1 99. V.lig Storm Høj Sø.	Skrueaxlen brækket.	<p>Kl. 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> EM. ca. 175 Kml. NØ. for «Spurn» Fyrskib indtraf det nævnte Havari, der antages at være forårsaget ved, at Skruen er slaaet mod noget flydende Vraggods. Nødflag og Signalet DSQG: «Har knækket Axlen» hejstes. Damptrawleren «Scorpion» af Hull, 155 Tons Brutto, med Maskine paa ca. 300 I. H. K., tilbød nu at bugsere <i>N. G. P.</i> til Sunderland; men da det betvivledes, at denne Trawler var kraftig nok, anmodedes den om at holde sig i Nærheden Natten over, hvilket den ogsaa gik ind paa, hvorhos samme næste Morgen sendte en Baad med en svær Line, hvilken det dog ikke lykkedes at faa bragt om Bord i <i>N. G. P.</i> Derimod antoges 2 senere ankomne tyske Damptrawlere, nemlig «Düsseldorf» af Bremen, 158 Tons Br. (260 I. H. K.) og «Seestern» af Geestemünde, 130 Tons Br. (275 I. H. K.), til at bugsere Skibet til Bremerhaven, hvor det ankom 3 Dage senere Kl. 5 <sup>1</sup>/<sub>4</sub> EM. Bjærgelønnen til disse Trawlere blev ved mindelig Overenskomst ansat til henved 19000 Kr.</p> <p>Oven nævnte Bjærgning ses at have givet Anledning til en af Trawleren «Scorpions» Rederi mod <i>N. G. P.</i>'s Rederi rejst Erstatnings-Sag for «High Court of Justice, Admiralty Division» i London.</p> <p>I den under 1. Juli 1899 afsagte Dom findes bl. A. udtalt: «At det her drejer sig om, hvorvidt der fra <i>N. G. P.</i>'s Side var foretaget noget, der kunde tydes som en Opfordring til <i>S.</i> om at forblive liggende om Natten. Den ene Part paastod det, medens den anden benægtede det; men naar Hensyn tages til den uheldige Stilling, hvori Damperen befandt sig, med en brækket og kun rent temporært i Stand sat Skrueaxel, under stærk Storm og høj Sø, saa var det rimeligst at antage, at der var bleven rettet en Anmodning til <i>S.</i> om at blive i Nærheden; det modsatte vilde ogsaa have været meget urigtigt af Kapt. E. Det maatte ligeledes antages, at <i>S.</i> senere var bleven afvist, da den tilbød sin Assistance. For at blive liggende om Natten i Damperens Nærhed og for Tilbudet om at bugsere burde <i>S.</i> have et Vederlag, hvilket under Hensyn til samtlige Omstændigheder og Værdien af <i>N. G. P.</i> (£ 15000) blev ansat til £ 150.</p>	Søforklaring i Geestemünde d. 17/1 99. Søforhør ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. 1/9 99.
135.	<b>Najaden.</b> Skruedamper. H. J. Jenssen.	Esbjerg. 1448. L. D. Lauritzen.	Ballast. Shields—Archangel.	Hvide Hav. 29/6 99. Taage. Isdrift.	Skrueaxlen brækket.	<p>Kl. 11 FM., da <i>N.</i> laa indesluttet af Isen omtr. 14 Kml. N. for Kap Orlov, knækkede Skrueaxlen og Skruen gik tabt. Signalerne JQN (Mistet) og KQN (Skruen) hejstes og Kl. 4 EM. saas et Dampskib — der viste sig at være «Signal» af Kiel, 1267 Tons Brutto, Kapt. C. Stiffenhagen — at bryde gennem Isen ned mod <i>N.</i> og 2 Timer senere toges den paa Slæb af <i>S.</i> Efter at forskellige Vanskeligheder med meget Besvær vare overvundne, lykkedes det <i>S.</i> d. 1. Juli at bringe <i>N.</i> ind til Salombol.</p>	Søforklaring i Archangel d. 6/7 99. Søforhør i Esbjerg d. 22/1 1900.
136.	<b>Najaden.</b> Skonnert. R. H. Eriksen.	Faaborg. 149. P. Nielsen.	Ballast. Kjertemünde—Brevik.	Søndre-Rønner, S. t. Ø. for Læsø V.-Kyst. 30/11 99. SV.lig. Stiv Kuling. Diset Luft.	Grundstødning.	<p>Efter at <i>M.</i> Kl. 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> EM. paa Styrmandens Vagt var grundstødt, huggede Skibet en Del og, da det ikke ved egen Hjælp kunde bringes flot, afgaves Nødsignaler ved Blus. Næste Dag Kl. 2 EM. ankom Redningsbaad samt 2 Baade med Bjærgere fra Læsø, hvilke det i Forening med Svitser's «B. E.» lykkedes den følgende Dag Kl. 7 EM. at bringe Skibet flot og bugseret til Frederikshavn for en Bjærgeløn af 1500 Kr.</p> <p>Angaaende <b>Aarsagen</b> bemærkede Rettens søkyndige Medlemmer: «At Grundstødningen maa skyldes, at Skibet har løbet større Fart end beregnet, mulig paa Grund af Strøm, der tillige har ført Skibet længere imod NØ. end bemærket. Desuden er der ved diset Vejr en farlig Lighed mellem Hals-Barre Fyr og Læsø-Rende Fyr».</p> <p>Anm. Ifølge Vidneforklaringerne skyldes Grundstødningen, at Fyret paa Læsø-Rende Fyrskib (hvidt Blinkfyr med Et-Blink hver 12 Sek.) blev antaget for at være Fyret paa Hals Fyrskib (hvidt Blinkfyr med To-Blink hver 1/2 Minut) ud for Limfjordens Indløb, hvilket havde til Følge, at Kursen forandredes fra N. t. V. <sup>1</sup>/<sub>2</sub> V. til NØ.</p>	Søforhør i Frederikshavn d. 6/12 99.
137.	<b>Nauta.</b> Skruedamper. O. C. Steen.	Kjøbenhavn. 358. D. Torm.	Ballast. Masnedssund— Grangemouth.	Nordsøen omtr. 110 Kml. V. for Hanstholm. 6/3 99. Haard V.lig Storm Urolig Sø.	Skrueaxlen brækket.	<p>Kl. 8<sup>3</sup>/<sub>4</sub> FM. indtraf det nævnte Havari, hvorved dog ikke Skruen gik tabt, idet det lykkedes at fastsurre den. Da Skibet herefter ikke kunde styre en bestemt Kurs holdtes af efter Skagerrak og Sejl tilsattes. Nød-signalet NC. hejstes og næste Dag Kl. 12 MD. ankom en Fiskerdamper —</p>	Søforklaring i Kristianssand d. 10/5 99.

1.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets evt. Strandings-Beretningens	
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Løbe-Nr.	Navn. Art. Fører.	Hjemsted. Brutto Register- Tonnage. Rederi.	Ladning. Rejse.	Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	A rt.	Oplysninger.	Optagelses-Sted og Datum.
138.	<b>Nautik.</b> Skruedamper P. N. Meinertz.	Esbjerg. 1081. L. D. Lauritzen.	Frukt. Burriana—London.	Themsen. <sup>2</sup> / <sub>3</sub> 99. Stille. Taage.	Kollision.	der viste sig at være Damptrawler «Regie» af Bremerhaven, 155 Tons Brutto, Kapt. Th. Bergmann, hvilken strax tog <i>N.</i> paa Slæb og indbragte den d. 9. Kl. 10 FM. til Kristianssand. Bugseringen optog 46 Timer og Distancen var omtr. 120 Kml. Bjærgelønnen ansattes til ca. 8000 Kr.  Kort efter MN. lettede <i>N.</i> for at gaa op ad Floden; men strax efter saas en Ankerligger lidt om B. B. Roret lagdes haardt B. B., dog uden Virkning, da <i>N.</i> endnu havde for lidt Fart. Maskinen kastedes derfor «bak», men maatte stoppes strax efter for ikke at komme i Kollision med en medgaaende Fiskerdamper, der kom op om St. B. Af den medgaaende Strøm blev <i>N.</i> nu dreven ned paa Boven af Ankerliggeren — der viste sig at være Skonnertbriggen «Alexandra» af Aberdeen — hvis Bovspryd og Klyverbom afbrækkedes. Skaden paa <i>A.</i> blev i Mindelighed erstattet af <i>N.</i> ved Betaling af henved 1300 Kr.	Søforhør i Esbjerg d. 11. og 18. Aug. 1899.
139.	<b>Nautik.</b> Skruedamper. M. H. Mortensen.	Esbjerg. 1081. L. D. Lauritzen.	Ballast. London—Blyth.	Themsen. <sup>11</sup> / <sub>12</sub> 99. Sigbart Vejr.	Kollision.	Kl. 8 EM., da <i>N.</i> under Lodskommando med langsom Fart ned ad Floden var ved «Tower-Bridge», saas omtr. 1 Streg om B. B. Toplyset og det røde Sidelys fra en modgaaende Damper, der viste sig at være «Rainbow» af London. Roret lagdes haardt B. B., samtidig afgaves 1 kort Damppe-Tone og Maskinen stoppedes; men da denne Damper pludselig lod sit Anker falde og svajede tværs paa Floden blev Kollision uundgaaelig. <i>N.</i> tog ingen Skade; hvorimod <i>R.</i> fik et Hul i B. B.'s Laaring.	Søforhør ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. <sup>2</sup> / <sub>4</sub> 1900.
140.	<b>Neiros.</b> Skonnert. H. N. Sonnichsen.	Esbjerg. 136. L. D. Lauritzen.	Ballast. Esbjerg—Kristians- sand.	Bragdøen i Langø Vig. <sup>10</sup> / <sub>3</sub> 99. Ø.lig Snestorm. Høj Sø.	Stranding.	Efter at have faaet flere Fyr paa norske Kyst i Sigte, hvilke dog paa Grund af Snefoget ikke bestemt kunde skælnes, og efter forgæves at have afgivet Blus-Signaler for Lods, besluttede Kapt. S. Kl. <sup>2</sup> / <sub>12</sub> FM. at holde ind midt imellem 2 Fyr, som antoges at være «Oxö» og «Ydre Grønningen»; men Kl. 3 FM. strandede <i>N.</i> , huggede haardt og fik betydelig Lækage. Det forsøgte nu ved Varpning at bringe Skibet flot, men uden Resultat; hvilket først lykkedes 6 Timer senere ved Hjælp af Bugserbaaden «Skjold» fra Kristianssand.	Søforklaring i Kristians- sand d. <sup>13</sup> / <sub>3</sub> 99. Søforhør i Esbjerg d. <sup>21</sup> / <sub>6</sub> 99.
141.	<b>Neiros.</b> Skonnert. H. N. Sonnichsen.	Esbjerg. 136. L. D. Lauritzen.	Skifersten. Port Madoc—Kjø- benhavn.	Kattegat. Trestens-Revet SØ. for Øen Deget. <sup>27</sup> / <sub>12</sub> 99. SØ.lig Kuling med Sne- tykning.	Grundstødning.	Efter Kl. <sup>9</sup> / <sub>2</sub> FM. i Snetykningen at have skimtet Hirsholm Fyrtaarn og Øen Deget sattes Flag efter Lods og samtidig saas en Vager med Koste, men det knude ikke skælnes, om disse vare opad- eller nedadvendte. Denne Vager formodedes dog at være Kosten for «Marens Rev» (3 opadvendte Koste), men den viste sig senere at være Kosten for «Borrebjerg Rev» (3 nedadvendte Koste). Kl. 10 grundstødte Skibet, men kom dog flot af sig selv 1 Time senere. Nødsignal hejstes og for at komme klar af Grundene samt for at bringe Skibet ind til Frederikshavn blev Svitzer's «B. E.» antaget. Sørettens søkyndige Medlemmer bemærkede: «At <b>Aarsagen</b> til Strandingen maa formenes at være stærkere Strømsætning end beregnet samt fejl Bedømmelse af Sømærket som Følge deraf».	Søforhør i Frederikshavn d. <sup>29</sup> / <sub>12</sub> 99.
142.	<b>Neptun.</b> Skruedamper. M. E. Jørgensen.	Esbjerg. 784. L. D. Lauritzen.	Kul. Manchester—Liver- pool.	Manchester-Kanalen. <sup>2</sup> / <sub>6</sub> 99.	Kollision.	Kl. 1 EM. saas fra <i>N.</i> , der var under Lodskommando, er modgaaende Barksbib — der viste sig at være «Agostino Rombo» af Genua — med Slæbedamper forude og en anden Slæbedamper agterude, holdende sig til St. B.'s Siden af Kanalen. <i>N.</i> , der, overensstemmende med Kanal-Reglementet, ligeledes holdt sig til samme Side af Kanalen, mindskede og stoppede da Farten og, da Sammenstød maatte befrygtes, kastedes Maskinen «Fuld Kraft bak». Desuagtet tørnede Barksbibet strax efter mod <i>N.</i> 's St. B.'s Side og raserede alt Opstaaende paa denne Side. Efter at være kommen klar af hinanden, lagde <i>N.</i> , der ikke var bleven læk, ind i «Eastham Lock»; men blev der lagt under Arrest for Kollision. Ved Forlig enedes Skibene om hvert at bære sin Skade. Anm. Kapt. J. ikendtes en Bøde at 15 Kr. for Undladelse af Anmeldelse om Kollisionen i Henhold til Sølovens § 40 og SØretslovens § 9.	Søforhør i Esbjerg d. 13. og 18. August, samt 13. Oktbr. og 11. Novbr. 1899.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets evt. Strandings-Beretningens	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage. Rederi.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Optagelses-Sted og Datum.
143.	<b>Nielsine.</b> Galease. H. C. Christensen.	Marstal. 53. H. C. Christensen.	Rug. Køningsberg—Nakskov.	Falsterbo. <sup>11</sup> / <sub>12</sub> 99. Ø.lig Kuling med Sne- tykning. Høj Sø.	Grundstødning.	D. 8. afsejlede <i>N.</i> fra Pillau med Kursen NV. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> N. indtil d. 9. Kl. 8 FM., da den forandredes til V. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> N. D. 10. om EM. kom et Fyr i Sigte, som autogas at være Arkona Fyr, og d. 11. Kl. 2 FM. saas et Fyr, som antoges at være Darsserort Fyr. Kursen sattes da til V. t. S. for at gaa Sonden om Gjedsler-Rev Fyrskib og Kl. 5 FM. saas et Blinkfyr, som antoges at være dette Fyrskib og Kursen sattes da til V. t. N.; men Kl. 2 EM. saas et Fyrtaarn og strax efter et Fyrskib, som imidlertid viste sig at være Falsterbo-Rev Fyrskib. Skibet styredes da ud fra Land med Kurs S. t. Ø. til Luvart af Fyrskibet; men huggede strax efter 3 Gange i Grunden, kom dog flot, men med betydelig Lækage. <i>N.</i> holdtes med Besvær paa Pumperne indtil Kjøbenhavns Inderred, hvor den blev undersøgt af Dykker; men Lækagen viste sig dog ikke større end at den kunde bugseres til Nakskov, hvortil den ankom d. 17. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen angives at skyldes uformodet Strømsætning mod Nord og Snetykning, som forhindrede Landkending; hvilket foraarsagede, at Skibet antog at have Fyrene paa den tyske Kyst i Sigte, medens det i Virkeligheden maa have været Fyrene paa den svenske Kyst, der saas.	Søforhør i Nakskov d. <sup>21</sup> / <sub>12</sub> 99.
144.	<b>Nora.</b> Skruedamper. P. M. Degn.	Esbjerg. 858. Dpsk. Selsk. «Vester- havet».	Ballast. London—Methil.	Themsen ud for Gravesend. <sup>19</sup> / <sub>12</sub> 99. Tæt Taage. Stærk ind- gaaende Strøm.	Kollision.	Efter at have indtaget Bunker-Kul ved en «hulk» styrede <i>N.</i> Kl. 10 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> EM. under Lodskommando med langsom Fart ned ad Floden; men dreves af den stærke modgaaende Strøm ned paa en til Ankers liggende engelsk Damper «Suffolk». Efter at være kommen til Ankers kom <i>N.</i> atter i Kollision, denne Gang med Lægteren «Retreat» af London, ved at denne med Ankeret i Bund drev ned paa <i>N.</i> 's Bov, der tog en Del Skade; men dog ikke mere end at Rejsen næste FM. kunde fortsættes. Ingen af de 2 engelske Skibe led noget videre Havari.	Søforhør i Esbjerg d. <sup>3</sup> / <sub>1</sub> 1900.
145.	<b>Nordfarer.</b> Skruedamper. F. Brünnich.	Kjøbenhavn. 3744. Dpsk. Selsk. «Norden».	Stykgods. Galveston—Hamburg.	Atlantehavet. <sup>22</sup> / <sub>3</sub> til <sup>30</sup> / <sub>3</sub> 99. Haarde V.lige Storme med høj Sø.	Forskellig Søskade. Bjærgning af en Skibs- besætning.	Under en Række haarde Storme fra V. tog <i>N.</i> flere svære Styrtsejer over, hvorved Baadene om B. B. knustes og forskellige Havarier foraarsagedes. D. 7/4 MD. kom en 3m. Skonnert i Sigte med Nødfalg hejst. Paa Grund af det haarde Vejr og den voldsomme Sø mislykkedes forskellige Forsøg paa at tilvejebringe Forbindelse med dette synkefærdige Skib — der senere viste sig at være Fiskerskonneren «Eugénie» af Granville, 120 Tons Brutto, Kapt. Soullard — og først næste Morgen lykkedes det at udsætte en Redningsbaad, med hvilken Størstedelen (16 Md.) af den af 26 Personer bestaaende Besætning i Løbet af hened 3 Timer bjærgedes om Bord i <i>N.</i> , medens Resten (10 Md.) naaede om Bord i egne Baade. Redningsbaaden led betydelig Skade; men iøvrigt lykkedes denne fortjenstlige Bjærgning fuldstændig, trods de farefulde Omstændigheder, saa vel ved det af Styrmandene, der skiftevis med stor Dygtighed førte Baaden, og dens Mandskab udviste Mod og Koldblodighed, som ved den fortrinlige Maade, hvorpaa Damperen ses at være bleven manøvreret. Den 9. landsattes Besætningen i Plymouth; hvorefter Rejsen fortsattes til Hamburg, hvor <i>N.</i> ankom d. 12. April.	Søforklaring for Amtsretten i Hamburg d. <sup>19</sup> / <sub>4</sub> 99. Justitsministeriets Skrivelse af <sup>15</sup> / <sub>6</sub> 99.
146.	<b>Nordhvalen.</b> Skruedamper. L. Brinch.	Kjøbenhavn. 3297. Dpsk. Selsk. «Norden».	Ballast. Fra «Edwards dry Dock» i Shields til Tyne Dock.	Tyne Floden. <sup>14</sup> / <sub>4</sub> 99. SØ. lig. Byget.	Kollision.	Under Bugsering af 2 Slæbedampere og under Lodskommando drev <i>N.</i> ved en pludselig opkommen Byge ned paa nogle Trawlere, der tea for-tøjede ved en Bøje. En 3die Slæbedamper antoges; men da dennes Trosser sprængtes tørnede <i>N.</i> ogsaa mod Dok-Pierne, tog dog ingen videre Skade selv, hvorimod Trawlerne og Bugserbaadene lede en Del mindre Havarier, hvilke senere afgjordes i Mindelighed.	Søforhør ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 1900.
147.	<b>Nordjylland.</b> Skruedamper. C. L. Kromann.	Kjøbenhavn. 942. D. F. D. S.	Stykgods og Trælast. Køningsberg—Kjøben- havn.	Frische Haff. Pillau- Rende. <sup>24</sup> / <sub>3</sub> 99. NNØ.lig. Frisk Kuling.	Grundstødning.	Efter Kl. 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. at være afsejlet fra Køningsberg under Lods-kommando grundstødte <i>N.</i> Kl. 7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> i «Pillan-Rende», og det lykkedes først næste FM., efter Losning af en Del af Ladningen i 2 Lægtere, ved Hjælp af 2 Slæbedampere at bringe Skibet flot, hvorefter Rejsen fortsattes til Pillau, hvor Restladningen indtoges. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen angives at være en stærk udgaaende Strøm i Forbindelse med, at Vandstanden viste sig at være noget mindre end Skibets Dybgaa-ende, ca. 13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Fod.	Søforklaring for Amtsretten i Pillau d. <sup>27</sup> / <sub>3</sub> 99. Søforhør ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. <sup>19</sup> / <sub>12</sub> 99.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets evt. Strandings-Beretningens	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage. Rederi.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Optagelses-Stod Og Datum.
117.	Julius Holmblad. Skruedamper. FA. O.Sørensen.	Kjøbenhavn. 1464. Det Danske Kulkom- pagni.	Kul.	Frihavnen. 18/3 99.	Ildsvaade.	Kl. 10 KM. bemærkede Vagtmanden, at der steg Røg op af Skibets Dæk gennem Risterne, til Fyrpladsen og ved Undersøgelsen viste det sig, at der var opstaaet Ild i noget. Opfydingsbrænde, der henlaa tæt ved Donkey - kedlen, formentlig ved at noget der liggende Tvist var blevet antændt ved en nedfalden brændende Tændstik. Brandvæsenet blev allarmet og det lykkedes dette at slukke Ilden i Løbet af 1 Time ved Hjælp af en Slange, der blev paasat en af de nærmeste Brandhæner i Land.	Søforhør ved Kbhvn.s Sø- og Handelsret d. 1/4 99.
118.	Juno. Galease. J. H. Madsen.	Faaborg. 43. J. H. Madsen.	Majs. Kjøbenhavn-Yejle.	Skaanske Kyst mellem Limhamn og Kiagshamn. 24/10 99. VNV.lig Storm.	Grundstødning.	Efter d. 23. Oktbr. at være afsejlet fra Frihavnen ankrede J op paa Kastrup Red samme Dags EM. Dagen efter Kl.1 1/2 EM. sprængtes Anker kættingen under et pludseligt orkanagtigt Vindstød og Skibet gik uu i Drift. Sejl tilsattes, men blæstes ud af Ligene, undtagen det rebede Storsejl, og Skibet drev saaledes gennem Flinterenden ind mod den svenske Kyst, hvor det grundstødte Kl. 12 MN. Efter at en Del af Majsladningen var bleven udlossen i Lægtene ved Hjælp af svenske Fiskere bragtes Skibet, der ikke var blevet læk, flot d. 26. af en svensk Bugserbaad og ind til Malmø.	Søforklaring for Raadstue retten i Malmø d. 2/1 1899. Søforhør i Faaborg d. 9/1 1900.
119.	Jørgen. Skonnert. A.R.Albertsen.	Marstal. 81. A.R.Albertsen.	Rug. Königsberg—Halmstad.	Østersøen. 9/6 99. V.lig Vind.Klart og smukt Vejr.	Kollision.	Kl. 5 FM., da var i 6 Kml.'s Afst. SSV. for Smyge Fyrtaarn og styrede bidevind N.t. V. over, saas paa Kapt. A.'s Vagt en modgaaende Skonnert styrende med Vinden agten for tvårs. Da dette Skib, der viste sig at være Skonnerten «Teolinda» af Vestervik, 72 Tons Brutto, Kapt. J. P. Ny man, ifølge Søvejs- Reglernes Art. 17, a, skulde vige af Vejen, holdt J. sin Kurs, medens Kapt. A. ved Raab søgte at advare T. dog uden Resultat, da hverken Rorgænger eller andet Mandskab kunde ses paa det svenske Skibs Dæk. Kollisionen skete derefter, idet T., der mistede Sprydet, med sin Stævn løb ind i J.'s B. B.'s Bov, hvilken tillige med Forrejsningen blev betydelig beskadiget. J. maatte derefter søge Ystad som Nødhavn, hvor en foreløbig Reparation foretoges efter at en Del af Ruglasten var udlossen. Kollisions-Sagen afgjordes ved at Kapt. N., der erkendte at have Skylden, erstattede Skaden paa J. ved en Udbetaling af 1000 Kr.	Søforklaring for Raadstue- retten i Halmstad d. 19/6 99. Søforhør i Kjøge d. 21/9 99.
120.	K. Kathrine. Galease. J. Christensen.	Randers. 34. J. Christensen.	Ballast. Randers-Lysekil.	Udden (Rinkenäs). 11/4 99. NNØ.lig. Frisk Kuling med Sne og Regntykning	Grundstødning.	Kl. 4 1/2 EM. nægtede Galeasen, paa Grund af et pludseligt Vindstød fra et fjeld, at vende drev da ned paa fjeldet, mod hvilket den huggede og fik en Del Skade paa Forrejsningen, men grundstødte derefter paa nogle undervands Klipper, dog uden af blive læk. Først næste Morgen Kl. 1 1/2 bragtes Skibet flot af en Bugserbaad fra Lysekil for 150 Kr.	Søforklaring i Randers d. 10/5 99.
121.	Kiew. Skruedamper. E. A. Eriksen.	Kjøbenhavn. 1115. D. F. D. S	Stykgods. Libau—London.	Themsen. 15/6 99. Taage	Kollision.	Kl. 2 3/4 FM., med Lods om Bord og Kapt. E. paa Broen, saas fra K., der da var mellem «Greenhithe» og «Purteet», pludselig et hvidt Lanterne-Lys over SI. B.'s Bov fra en til Ankers liggende Damper, der viste sig at være «Merthyr» af London, 768 Tons Brutto. Lodsens beordrede Roret lagt St. B og «Langsomt frem»; men et Par Minutter senere tørnede K. med sin St. B.'s Bov mod M.'s Stævn, hvilket bibragte K. et Hul i Pladerne tæt ved Vandlinjen. Paa Grund af den derved opstaaede Lækage maatte K. sættes paa Grund og Aabningen i Stødet af Pladen blev da tætnet med Talg, hvorefter Rejsen fortsattes til «Millwall Dock». Den engelske Damper tog mindre Skade.	Søforhør ved Kbhvn.s Sø- og Handelsret d. 15/7 99.
122.	Kirstine. Galease. E.C. Eriksen.	Marstal. 43. E. C. Eriksen.	Cement. Mariager— Kjøbenhavn.	Aalsgaarde (Hellebæk). 6/3 99. VNV.lig Snestorm.	Grundstødning.	Kl. 10 FM. i Kattegat, da K styrede Syd under Stormsejl, saas pludselig Brænding forude og det viste sig da, at Skibet ud for Hellebak ved en uformodet stærk Strømsætning og Lavvande var kommet for nær Grundene, paa hvilke det, ved at miste Styret, løb fast og huggede sig læk. Besætningen (2Md.) bjærgedes i Land af Fiskere fra Aalsgaarde; men Skibet blev først 2 Dage senere bragt flot af Svitzer's «B.E.» og ind til Helsingør.	Søforhør i Fredensborg d. 11/3 99.



1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets evt. Strandings-Beretningens	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage. Rederi.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Optagelses-Sted og Datum.
148.	<b>Nordkap.</b> Skruedamper. F. Rasmussen.	Kjøbenhavn. 3550. Dpsk. Selsk. «Norden».	Majs. Galveston via Nor- folk—Aarhus.	Norfolk-Kanalen. <sup>4</sup> / <sub>2</sub> 99. Taage.	Grundstødning.	Under Udsejlingen med Lods om Bord fra Norfolk gennem den gravede Rende, der fører ud til «Hampton Road», opstod pludselig en saa stærk Taage, at Bøjerne ikke kunde ses. Som Følge heraf grundstødte <i>N.</i> ; men kom flot uden at blive læk. En Del Mudder var dog trængt ind med Cirkulations-Vandet i den agterste Kondensator, hvis Bund derved fik en Revne; men Rejsen kunde dog fortsættes til Aarhus, hvortil Skibet ankom d. <sup>26</sup> / <sub>2</sub> 99.	Søforklaring i Aarhus d. <sup>3</sup> / <sub>3</sub> 99.
149.	<b>Nordkap.</b> Fiskerkutter. S. Jacobsen.	Frederikshavn. 30. Th. Brønnum.	Levende Fisk. Nordsøen—Frederiks- havn.	Skagerrak. <sup>4</sup> / <sub>5</sub> 99. NØ.lig Frisk. Klart Vejr.	Kollision.	Kl. 6 EM., da <i>N.</i> laa bidevind Øst over, omtr. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Mil ud for Lønstrup, saas en Fiskerpram med 2 Mand, styrende samme Kurs, lidt agten for Tværs til Luvart. Da <i>N.</i> maatte vende for Land gjordes Tegn til Prammen om at gaa agten om; men da den tværtimod forsøgte at gaa foran om, blev Sammenstød uundgaaeligt (jfr. S. R. Art. 24). Prammen fyldtes derved med Vand; men bjærgedes, tillige med Besætningen, af en anden Pram. Rettens søkyndige Medlemmer erklærede: «At de maa formode, at Grunden til Kollisionen maa søges i, at Prammens Besætning trods det, at den var varskoet om at gaa agten om, ikke har tænkt sig, at Kutteren løb saa meget op i Vendingen, som den gjorde, og derfor har forsøgt at gaa for om Kutteren».	Søforhør i Frederikshavn d. <sup>10</sup> / <sub>5</sub> 99.
150.	<b>O.</b> <b>Olaf.</b> Skruedamper. J. P. Lorenzen.	Kjøbenhavn. 1890. Dpsk. Selsk. «Carl».	Majs og Stykgods. Newport-News— Kjøbenhavn.	Newport-News. <sup>14</sup> / <sub>1</sub> 99. Stærk Strøm.	Kollision med Sejlskib.	Kl. <sup>5</sup> / <sub>2</sub> EM. medens <i>O.</i> laa fortøjet ved en Kul-«Spout», blev den paasejlet af en 4mast. Skonnert «R. W. Hopkins» af Thomaston (U. S.), 936 Tons Brutto, der var paa Slæb af en Bugserdamper, hvorved <i>O.</i> fik betydelig Skade paa B. B.'s Laaring og en mindre Lækage; men fik dog efter foretagen Besigtelse Tilladelse til at fortsætte Rejsen. Som <b>Aarsag</b> til Kollisionen angives den stærke Strøm. D. 25. Jan. i Atlanterhavet blev <i>O.</i> overfalden af en haard NV.lig Storm og tog flere svære Braadsøer over, hvilke foraarsagede betydelige ovenbords Havarier.	Søforhør ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. <sup>11</sup> / <sub>2</sub> 99.
151.	<b>Olga.</b> Skruedamper. O. H. Christensen.	Esbjerg. 777. D. F. D. S.	Stykgods. Esbjerg—Parkeston.	Nordsøen. <sup>30</sup> / <sub>8</sub> 99. SSV.lig. Frisk Kuling. Mørkt men sigtbart.	Kollision med Sejlskib.	Kl. <sup>4</sup> / <sub>2</sub> FM. paa 2den Styrmands Vagt. da <i>O.</i> med ca. 10 Kml.'s Fart styrede SV. t. V., havdes flere Fiskerfartøjers Lys i Sigte om St. B. <i>O.</i> havde Top- og Sidelysene klart brændende og Udkig paa Bakken. Pludselig opdagedes en Sejler — der senere viste sig at være Barkskipet «Concordia» af Drammen, 280 Tons Brutto — klos forude om B. B. styrende for fulde Sejl i NØ.lig Retning, men uden at dens grønne Sidelys var synligt, hvoraf følger, at det ikke kan have været tændt. Roret blev strax lagt haardt B. B., og da Kapt. C. samtidig kom paa Broen, lod han Maskinen kaste «Bak»; men Kollisionen fandt dog Sted, idet <i>O.</i> 's B. B.'s Bov tørnede langs C.'s St. B.'s Side. Ingen af Skibene tog dog nogen videre Skade, og, efter gensidig at have forvissat sig herom, fortsattes Rejserne.	Søforhør i Esbjerg d. <sup>4</sup> / <sub>9</sub> 99.
152.	<b>Omsk.</b> Skruedamper. H. Rasmussen.  <b>P.</b> <b>Parthenon</b> (se Nr. 123).	Kjøbenhavn. 1574. D. F. D. S.	Stykgods. Rotterdam—Kjøben- havn.	Skagerrak. <sup>21</sup> / <sub>3</sub> 99. NØ.lig Storm med Sne- tykning.	Bjærgning af en Skibsbesætning.	Kl. 6 EM. observeredes fra <i>O.</i> en Brig med Nødflag hejst, øjensynlig i Havsnød. <i>O.</i> stod derfor med mod Skibet — der viste sig at være Briggen «Spind» af Kristiania, 96 Tons Br., Kapt. T. H. Aslaksen, fra Drøbak til Odense med en Ladning Is — satte Redningsbaaden ud, og i Løbet af 1 Time lykkedes det, dog under betydelige Vanskeligheder paa Grund af den høje Søgang, at bjærge Besætningen (5 Md.) om Bord i <i>O.</i> , der landsatte den i kjøbenhavn d. 22. om Aftenen. Briggen, der var dreven ud af sin Kurs ved en haard Ø.lig Kuling, fandtes d. 22. om Morgenen af Fiskere fra Hirshals med 6 Fod Vand i Lasten, men uden Besætning, og bragtes til Ankers under Hirshals; men da Vinden friskede op og Søen tiltog, maatte den landsættes 1 Kml. Øst for Hirshals Fyr, hvor den blev Vrag. Ladningen gik tabt.	Strandings-Beretning dat. Lilleheden Toldkontrol d. <sup>22</sup> / <sub>3</sub> 99.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets evt. Strandings-Beretningens	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage. Rederi.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Optagelses-Sted og Datum.
153.	<b>Perm.</b> Skruedamper. L. Christensen.	Kjøbenhavn. 1123. D. F. D. S.	Kul. Hull—Kjøbenhavn.	Øresund. Hvens NV. Rev. 11/3 99. Tæt Taage. Labert. SV.lig Brise.	Grundstødning.	Efter at <i>P.</i> med mindsket Fart havde passeret tæt om Kronborg styredes den sædvanlige Kurs S. t. V., men Hven - Fyr kunde ikke ses. Kl. 3 FM. paa Kapt. C.'s Vagt grundstødte <i>P.</i> , blev staaende fast, efter at have mistet alle 4 Skrueblade; men blev ikke læk. Da det ikke lykkedes ved egen Hjalp at bringe Skibet flot blev den Kl. 6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Syd efter forbi-passerende, D. F. D. S. tilh. Dampere «Saxo» prajet om at sende Bugserbaade fra Kjøbenhavn. Kl. 10 passerede Syd efter den D. F. D. S. ligeledes tilh. Bugserdamper «Anholt», hvilken strax gik i Gang med at slæbe <i>P.</i> flot, men uden Resultat. Kl. 12 MD. ankom fra Kjøbenhavn den D. F. D. S. tilh. Dampere «Hveen» med en Lægter paa Slæb og en mindre Bugserbaad; hvor-paa Losning af Kullasten i Lægteren paabegyndtes; men først næste Dag Kl. 9 FM. lykkedes det de 3 Dampere i Forening at bringe <i>P.</i> flot og bugseret til Kjøbenhavn.  Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen afgiver Sørretten ingen Udtalelse; men ifølge Vidneforklaringerne synes den at skyldes den Omstændighed, at en paa Fordækket om B. B. anbragt Jærn-Kedel af Vægt ca. 24 Tons har paavirket Kompasset saaledes, at Kursen blev lidt østligere end paaregnet. Paa Overrejsen fra Hull var Solen ikke set. saa at Observation ikke var mulig. Loddet blev ikke brugt.	Søforhør ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. 18/3 99.
154	<b>Poul Breinholt.</b> Fiskerkutter. M. Nielsen.	Esbjerg. 55. Akt. Sel. «Vestkysten».	Levende Fisk. Hirshals—Frederiks- havn.	Skagerrak. 7/8 99. Frisk NØ.lig. Høj Sø.	Mistet Rigningen.	Kl. 3 EM. under Krydsning fra Fiskepladsen N. f. Hirshals, da <i>P. B.</i> var naaet op til 10 Mil N. t. V. for Skagen, blev Stormasten sejlet over Bord samtidig med, at Spryd og Gaffel knækkede. I Løbet af 2 Timer lykkedes det at indbjærge Rigningen og Fiskekutteren «Margrethe» af Esbjerg, 65 Tons Brutto, Skpr. J. P. Jensen, der var kommen i Nærheden, antoges da til at bugsere <i>P. B.</i> til Frederikshavn, hvortil begge Fartøjer ankom næste Dag Kl. 2 FM. Anm. Uden nogen paaviselig <b>Aarsag</b> knækkede Masten, der var ny, ved Kloen til Gafflen.	Søforhør i Frederikshavn d. 11/8 99.
155.	<b>Prøven.</b> Jagt. J. Larsen.	Thisted. 16. J. Larsen.	Bøgebrænde. Svendborg—Aalborg.	Ebeltoft-Vig. 10/2 99. SV.lig Kuling. Regn- tykning.	Grundstødning.	Kl. 6 FM. grundstødte <i>P.</i> paa Yderenden af «Sandhagen» og sprang læk. Ved Hjalp fra den i Nærheden til Ankers liggende Galease «Langeland» af Rudkjøbing, og ved Folk fra Land, blev <i>P.</i> varpet flot d. 11. Kl. 9 FM. og indbragt til Ebeltoft. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr og Strøm-sætning.	Søforhør i Ebeltoft d. 17/2 99.
156.	<b>R.</b> <b>Ringkjøbing.</b> Evert. S. Pedersen.	Hobro. 28. S. Pedersen.	Guano. Kastrup—Sønderborg.	Knastegrunden (Faaborg Fjord). 17/3 99. VNV.lig Storm. Klart Vejr.	Grundstødning.	Kl. 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. grundstødte <i>R.</i> , blev læk og løb fuld af Vand. Besætningen bjærgede sig i Land i egen Baad. Efter Udlosning af Ladningen blev Everten 4 Dage senere bragt flot ved Dampskibshjælp og indslæbt til Faaborg. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen angives at være Ukendskab til Farvandet.	Indb. fra Faaborg Toldk. dat. d. 17/3 99.
157.	<b>Rita.</b> Skruedamper. B. Larsen.	Kjøbenhavn. 530. Dpsk. Selsk. «Øster- søen».	Kul. Burntisland—Grenaa.	Kattegat. S. for Fornæs Fyr. 26/1 99. Tæt Taage. V.lig Labert.	Grundstødning.	Paa Grund af Taage maatte <i>R.</i> d. 25. Kl. 10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. gaa til Ankers ud for Fornæs Fyr. Skøndt Taagen endnu var tæt lettedes næste FM. Kl. 8 og <i>R.</i> gik da frem med langsom Fart og under stadig Lodhivning; desuagtet tog Skibet kort efter Grunden paa en Pulle og Forsøgene paa at komme flot ved egen Hjalp forbleve uden Resultat. Ved Mandskab fra Grenaa og Losning af Agterlasten i Lægter, lykkedes det samme Dags EM. at bringe <i>R.</i> , der ikke var bleven læk, flot og ind fil Grenaa for en Bjærgeløn af 500 Kr.	Søforklaring i Grenaa d. 30/1 99.
158.	<b>Rolf.</b> Skruedatnper. C. Madsen.	Kjøbenhavn. 1099. Dpsk. Selsk. «Dan- mark».	Ballast. Helsingborg—Riga.	Bolderaa. Riga Barre. 3/1 99. Høj Sø. Snestørm.	Grundstødning.	Under Indsejlingen til Bolderaa Kl. 9 FM. mødtes Lodsdamperen; men da Søen var tor høj fil af afgive Lods maatte <i>R.</i> styre Kurs efter Lods-damperen. For at undgaa Sammenstød med 2 udgaaende Dampere maatte <i>R.</i> dreje til St. B., men kom derved paa Grund, huggede haardt og fik Agter-stævn og Roret knækket. Ved Hjalp af flere Bugserbaade indbragte <i>R.</i> til Bolderaa Flydedok; men kunde der kun underkastes en foreløbig Reparation, der dog først blev tilendebragt d. 29. Januar, hvorefter Skiber afgik til Stockholm, hvor den fuldstændige Reparation foretoges.	Søforklaring i Stockholm d. 14/2 99. Søforhør ved Kbhvn Sø- og Handelsret d. 15/4 99.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets evt. Strandings-Beretningens	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage. Rederi.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Optagelses-Sted og Datum.
159.	<b>Rosalie.</b> Skonnert. S. A. Jensen.	Horsens. 99. S. A. Jensen.	Trælast. Karlskrona—Karre- bæksminde.	Østersøen. <sup>8</sup> / <sub>2</sub> 99. SØ.lig Storm. Regntykning og Snebyger.	Søskade.	Da <i>R.</i> d. 8. Februar Kl. 11 EM. havde Hammeren-Fyr i Sigte tiltog den SØ.lige Storm saaledes, at Søerne stadig slog over Skibet og fyldte dette efterhaanden, idet det ikke var muligt for Besætningen at holde det læns. En Del af Dækslasten maatte kastes over Bord; men da den af 4 Md. bestaaende Besætning herved var bleven aldeles udmattet styredes mod svenske Kyst ved Sandhammaren, hvorfra Fiskere næste FM. Kl. 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> kom om Bord og bragte Skibet ind til Cimbrishamn for en Bjærgeløn af 500 Kr. Besætningen maatte her landsættes for at komme til Kræfter igen. Efter afholdt Besigtelse maatte Ladningen udlosses for at Havarieme kunde repareres.	Søforklaring i Cimbrishamn d. <sup>15</sup> / <sub>2</sub> 99.
160.	<b>Rovang.</b> Galease. J. Larsen.	Stege. 23. J. Larsen.	Majs. Kjøbenhavn—Stege.	Bøgestrømmen ud for Nyord. <sup>2</sup> / <sub>3</sub> 99. NV.lig. Stiv Kuling.	Grundstødning.	Kl. 12 MD. under Krydsning i det snævre Indløb til Bøgestrømmen maatte Galeasen, for at undgaa Kollision med flere Fartøjer, der ligeledes ventede paa Lods fra Nyord, foretage en Vending tæt ved Nordsiden af Renden, men kom derved' til at tørne mod en Sten og fik en Lækage, hvorved Skibet fyldtes med Vand og maatte forlades af Besætningen (2 Md.), der bjærgedes i Land af Nyord Lodser. <i>R.</i> blev dog senere bragt flot af Svitzer's «B. E.».	Søforhør i Stege d. <sup>3</sup> / <sub>3</sub> 99.
161.	<b>S.</b> <b>Saga.</b> Skonnertbrig. E. H. Clausen.	Svendborg. 152. L. J. v. d. Hude.	Kul. Newcastle—Narva.	Ud for Lappe-Grund Fyrskib. <sup>9</sup> / <sub>7</sub> 99. SSØ.lig Brise. Stærk S.lig Strøm. Fyrklart.	Kollision.	Kl. 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. blev <i>S.</i> , der laa til Ankers med sit Ankerlys klart brændende, paasejlet af et Sejlskib — der viste sig at være Barkskibet «Neerlands Vlag» af Amsterdam, 801 Tons Brutto, Kapt, F. Dobbinga, fra Finland til Sunderland med Trælast. Vagtmandskabet paa <i>S.</i> søgte ved at stikke paa Kættingen og ved at lægge Roret B. B. at undgaa Kollisionen; men det mislykkedes, da <i>N. V.</i> ligeledes lagde Roret B. B. <i>S.</i> mistede Klyverbommen, fik Sprydet knækket og tog en Del anden oven Bords Skade, hvorimod <i>N. V.</i> tilsyneladende ikke tog nogen Skade. Dets Rederi erkendte imidlertid, at Skylden var <i>N. V.</i> 's og erstattede <i>S.</i> 's Havarier ved Udbetaling af ca. 1400 Kr. <i>S.</i> maatte ved Hjælp af en svensk Bugserbaad søge Nødhavn i Helsingborg. Bugserlønningen var 150 Kr.	Søforklaring i Helsingborg d. <sup>15</sup> / <sub>7</sub> 99. Søforhør i Odense d. <sup>16</sup> / <sub>10</sub> 99.
162.	<b>Sildberi.</b> 2m. Fiskerkutter. A. Henriksen.	Trangisvaag. 84. P. Mortensen.	Levende Fisk. Island—Færøerne.	Langenæs (Island). <sup>16</sup> / <sub>8</sub> 99. NNØ.lig. Flov Kuling med Regnbyger.	Kollision.	Kl. 1 FM., da <i>S.</i> , med Sidelysene klart brændende, laa bidevind med Vinden B. B. ind, opdagedes pludselig et Skib forude i Læ uden Sidelys eller andet Lys brændende, hvorfor Kollision kort efter fandt Sted og hvorved <i>S.</i> fik en ringe oven Bords Skade. Det fremmede Skib, der formodedes at være et fransk Fiskerfartøj, tog tilsyneladende ingen Skade.	Søforhør i Thorshavn d. <sup>30</sup> / <sub>1</sub> 1900.
163.	<b>Skirner.</b> Skonnert. H. L. Nielsen.	Svendborg. 138. J. Nielsen.	— Middelfart—Drøbak.	Kattegat. <sup>7</sup> / <sub>9</sub> 99. V.lig Stiv Kuling. Høj Sø.	1 Mand druknet ved Overbordfalden.	Kl. 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. NØ. for Fornæs paa Kapt. N.'s Vagt faldt Jungmand Christian P. M. Skov over Bord fra Klyverbommen under Arbejde ved Beslaaning af Klyveren, idet Skibet pludselig tog en svær Duvning og samtidig krængede over. Forsøg paa at stavgende mislykkedes. Jollen gjordes samtidig klar; men da den Overbordfaldne ikke længer saas, og da Søen var høj, opgaves ogsaa dens Udsætning; idet hele Besætningen var enig i, at det under de foreliggende Forhold ikke vilde være til nogen Nytte. Af samme Grunde blev Redningsbøjen ikke udkastet.	Søforhør i Svendborg d. <sup>24</sup> / <sub>11</sub> 99.
164.	<b>St. Alban S. S.</b> (se Nr. 61). <b>Støren.</b> Bugserdamper. M. P. Brink.	Kjøbenhavn. 36. J. Saabye.	Vandballast. Livø—Løgstør.	Løgstør Bredning. Lim- fjorden. <sup>31</sup> / <sub>5</sub> 99. Frisk Kulling. Høj Sø.	Brud paa Skrue- axlerne. Grund- stødning.	Kl. 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM., da <i>S.</i> med en tom Mudderpram paa Slæb var paa Tilbagevejen til Uddybnings-Maskinen «Kodan», knækkede begge Skrueaxler, sandsynligvis ved, at Skrueerne under Bugserbaadens Slingringer i den høje Sø havde slaaet an imod Fjordbunden. <i>S.</i> drev derefter ned paa «Løgstør-Grunde», huggede haardt og blev læk. Først næste Dag blev den ved Hjælp af en anden Bugserbaad, tilh. samme Rederi, bragt flot.	Søforhør i Løgstør d. <sup>3</sup> / <sub>6</sub> 99.

1.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets evt. Strandings-Beretningens	
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Løbe-Nr.	Navn. Art. Fører.	Hjemsted. Brutto Register- Tonnage. Rederi.	Ladning. Rejse.	Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	Art.	Oplysninger.	Optagelaes-Sted og Datum.
165.	<b>Svea.</b> Galease. A. N. Krustrup.	Hobro. 63. A. N. Krustrup.	Brosten. Skalhamsholmen— Danmark.	Fiskebæksvik i Brofjorden N. f. Lysekil. <sup>17</sup> / <sub>4</sub> 99. VSV.lig Storm.	Stranding.	Kl. 4 EM., da <i>S.</i> laa til Ankers og havde indtaget Størstedelen af Ladningen, var Paalands-Vinden og Søen tiltagen saaledes, at Skibet maatte sætte Sejl for at staa til Søs; men Forsøget herpaa mislykkedes, idet <i>S.</i> gik i Drift forinden Ankerne vare lettede og huggede kort efter paa Klipperne, blev læk og fyldtes med Vand. Ved Hjælp af Bjærgnings-damperen «Isbjørnen» af Gøteborg blev Ladningen atter udlosset og efter at 150 tomme Petroleums-Tønder vare anbragte i Lastrummet blev Skibet bragt flot og indslæbt til Gøteborg for Reparation.	Søforhør i Hobro d. <sup>14</sup> / <sub>8</sub> 99.
166.	<b>Swarland.</b> Skruedamper. A. Jørgensen.	Aalborg. 826. H. A. Abel.	—	Warkworth Havn. <sup>4</sup> / <sub>3</sub> 99.	1 Dreng om kommen ved Overbordfalden.	Efter Kapt. J.'s Fraværelse i en halv Time Kl. 4 EM. for at aflevere et Brev savnedes hans om Bord værende 11aarige Søn L. C. Jørgensen. Ved Eftersøgning med Dræg fandtes Drengen som Lig i Vandet mellem Bolværket og Skibet. Ingen om Bord havde bemærket Ulykken; men det formodes, at han ved at springe i Land har slaet sig imod Bolværket og i bevidstløs Tilstand er druknet.	Søforhør i Aalborg d. <sup>14</sup> / <sub>4</sub> 99.
167.	<b>Søstjernen.</b> Galease. H. P. Nielsen.	Rødvig. 32. H. P. Nielsen.	Egetømmer. Nysted—Frederiks- havn.	Alhagen. Ebeltoft Vig. <sup>5</sup> / <sub>3</sub> 99. SV.lig Storme med Sne- tykning.	Grundstødning.	Efter at <i>S.</i> d. 2. Marts var naaet op i Aalborg-Bugten rejste der sig en haard NV.lig Storm med høj Sø, som skyllede en Del af Dækslasten over Bord. For at søge Læ maatte Skibet holdes af efter Ebeltoft Vig og gik der til Ankers; men d. 5. lettedes for at søge bedre Ankerplads længere inde i Vigen. Kl. 6 EM. grundstødte Skibet, da Mærkerne ikke kunde ses, paa Alhagen. Ved Hjælp af Fiskere fra Ebeltoft udsattes Varpanker og en Del af Dækslasten kastedes over Bord, men uden Resultat. Først d. 9. kom Skibet flot ved Hjælp af Svitser's «B. E.».	Søforklaring i Aarhus d. <sup>15</sup> / <sub>3</sub> 99.
168.	<b>T.</b> <b>Thekla.</b> 3m. Skonnert. J. H. Fabricius.	Marstal. 179. J. C. Pofler.	Trælast. Skien—Boness.	Skagerrak. <sup>18</sup> / <sub>1</sub> 99. SSØ.lig Storm med Sne- tykning og høj Sø.	1 Mand druknet ved Overbordfalden.	Kl. 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. paa Styrmandens Vagt, da <i>T.</i> var under Pres af Sejl for at klare Landet, faldt Letmatros Peter Gravesen Hansen af Ullits over Bord fra Klyverbommen under Bjærgning af Forestagsejlet. Forsøg paa at stagvende mislykkedes, og da Skibet løb stærk Fart, samt da den Overbord-faldne, der var tungt paaklædt, ikke kunde svømme, maatte Rednings-forsøg opgives som unyttige i den mørke Nat og den oprørte Sø. Red-ningsbøje fandtes ikke i Skibet, og som Grund hertil angav Kapt. F., at han vidste ikke bedre end, at disse Bøjer kun vare reglementerede for Dampskibe (jfr. Sølovens § 26, første Stykke).	Søforhør i Bogense d. <sup>21</sup> / <sub>4</sub> 99.
169.	<b>Thyra.</b> Skruedamper. H. P. Sørensen.	Kjøbenhavn. 828. D. F. D. S.	Stykgods. Riga—Antwerpen.	Schelde Floden. <sup>14</sup> / <sub>11</sub> 99.	Kollision.	Kl. 12 MN., da <i>T.</i> tillige med <i>S. S.</i> «Supernal» af Sunderland laa til Ankers medens de afventede Bassin-Slusernes Aabning, svajedes begge Skibene rundt af en Hvirvelstrøm og tørnede derved mod hinanden. <i>T.</i> fik herved saa megen Skade paa St. B.'s Side, at den for ikke at synke maatte sættes ind paa Grund ved Flodbreden; men bragtes flot Dagen efter, da en Del af Ladningen var bleven udlosset i Lægtene.	Søforklaring for Handels- retten i Antwere d. <sup>16</sup> / <sub>11</sub> 99.
170.	<b>U.</b> <b>Union.</b> Evertagalease. T. Schantz.	Randers. 34. T. Schantz.	Egetømmer. Randers—Vejlefjor.	Stavrshoved. Fyen, NV. <sup>24</sup> / <sub>10</sub> 99. NV.lig Storm.	Stranding.	Kl. 3 EM., da <i>U.</i> laa til Ankers, sprængtes begge Kættinger og Skibet drev derefter ind paa Stranden. Ved Dampskibshjælp forsøgtes det gentagne Gange at bringe <i>U.</i> flot, men uden Resultat, og først d. 10. Novbr. lykkedes dette ved Udgravning. Da Skibet havde staaet paa Sandbund tog det ingen Skade.	Indb. fra Middelfart Told- kammer d. <sup>23</sup> / <sub>10</sub> 99.
171.	<b>Uranienborg.</b> Skruedamper. C. E. Dømel.	Kjøbenhavn. 1976. C. K. Hansen.	Korn. Calastiné— Antwerpen.	Rosario. La Plata Floden. <sup>3</sup> / <sub>2</sub> 99. NV.lig. Frisk Kuling. Klar Luft.	Grundstødning.	Kl. 5 KM. under Lodskommando ned ad Floden grundstødte <i>U.</i> ud for Rosario. Forsøg paa ved egen Hjælp at komme flot mislykkedes. Slæbe-damper antoges; men først efter Udlosning af ca. 300 Tons Korn i Lægtene lykkedes det Slæbedamperen d. 5. Febr. Kl. 1 FM. at bringe Skibet, der ikke blev lak, af Grunden.  Anm. Kapt. D. ikendtes en Bøde af 20 Kr. til Skipperforeningen i Henhold til Sølovens § 288 for Overtrædelse af sammes § 40.	Søforhør ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. <sup>8</sup> / <sub>8</sub> 99.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Sølykkens		Søforhørets evt. Strandings-Beretninges	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage. Rederi.	4., Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Optagelses-Sted og Datum.
172.	<b>Uranienborg.</b> Skruedamper. C. Schmidt.	Kjøbenhavn. 1976. C. K. Hansen.	Trælast. Ripola-Rouen.	Seine Floden. <sup>13/11</sup> 99. SV.lig. Taage.	Grundstødning.	Efter at <i>U.</i> var gaaet til Ankers paa Reden lettedes Kl. 4 <sup>1/2</sup> FM. og under Lodskommando styredes op ad Seinen; men paa Grund af pludselig opstaaet Taage maatte Skibet opankres. Under Letnings-Manøvrerne Kl. 9 FM. tog Skibet imidlertid Grunden, og da Vandstanden var aftagende, faldt <i>U.</i> paa Siden, saaledes at der var Fare for Kæntring. Størstedelen af Dækslasten maatte derfor kastes over Bord; men først ved Hjælp af en Slæbedamper lykkedes det at bringe Skibet flot.	Søforklaring i Rouen d. <sup>15/11</sup> 99. Søforhør ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. <sup>23/12</sup> 99.
173.	<b>V.</b> <b>Venus.</b> Skruedamper. L. Lund.	Kjøbenhavn. 2267. Dpsk. Selsk. «Urania».	Hvede og Klid. Rosario—Montevideo.	La Plata Floden. Martin Garcia og San Pedro Bank. <sup>15/5</sup> 99. S.lig Kuling.	Grundstødning.	Kl. 9 <sup>3/4</sup> FM. under Lodskommando ned ad Floden grundstødte <i>V.</i> og, da Vandet var faldende, lykkedes det ikke at komme flot ved egen Hjaelp. Først d. 20. ved indtrædende Højvande og Udsætning af Varpanker samt Manøvrering med Maskinen bragtes Skibet af Grunden; men Dagen efter grundstødte Skibet atter, kom dog flot nogle Timer senere ved egen Hjælp, tilsyneladende uden at have taget videre Skade.	Søforhør ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. <sup>8/11</sup> 99.
	<b>Venus.</b> Skruedamper. E. Nielsen.	— — —	Rosario—Antwerpen.	Schelde Floden. <sup>20/10</sup> 99.	Grundstødning.	Kl. 1 <sup>1/2</sup> EM., da <i>V.</i> under Lodskommando op ad Floden havde kastet Anker ud for Dokken, blev Skibet af den rivende Strøm ført ind mod Flodbredden og grundstødte. Da det ikke ved egen Hjælp lykkedes at komme flot og Situationen var farlig, antoges 2 Slæbedampere, hvilke 3 Timer senere toge <i>V.</i> af Grunden og ind i Dokken før en Betaling af henved 1800 Kr.	Sø forhør i Rudkjøbing d. <sup>8/1</sup> 1900.
174.	<b>Venus.</b> Skonnert. M. H. Andersen.	Rudkjøbing. 50. M. H. Andersen.	Brosten. Lysekil- Itzehoe.	Grunden «Tofvas Ungar» ud for Lysekil 5/7 99. NNV.lig Brise. Klart Vejr.	Grundstødning.	Kl. 51/2 EM. under Udsejlingen fra «Lysekil» løjede Vinden af, og <i>V.</i> blev da af den stærke Strøm ført ned paa den ca. 8 Km. ud for L. liggende Grund «Tofvas Ungar». En Del af Ladningen kastedes over Bord, men uden Resultat. Først ved Dampskibshjædp kom Skibet flot og slæbtes tilbage til L., hvorfra Rejsen fortsattes, efter at det ved Dykker-Undersøgelse havde vist sig, at Skibet ingen væsenlig Skade havde taget. Anm. For Udladelse af at have afgivet Anmeldelse om Grundstødningen overensstemmende med Sølovens §40 og Søretslovens § 9, sidste Stykke, blev Føreren, der ikke havde haft noget Exemplar af disse Love om Bord ikendt en Bøde af 10 Kr. til Statskassen (jfr. S.L. §§286, 288 og 312 samt S.R. L. § 10).	
175.	<b>Victor.</b> Barkskib. H. H. Dahl.	Rudkjøbing. 414. P. A. Wilhjelts Enke.	Sleepers. Danzig—Garston.	Grunden ved den yderste Lysbøje ud for Åhus Havn. <sup>29/10</sup> 99. SV.lig Kuling. Diset Luft.	Stranding.	Kl. 4 FM. paa Kapt. D.'s Vagt saas flere Lys forude, hvilke først antoges for at være Skibs-Lanternelys; men som senere viste sig at være Havne-Lysene fra «Åhus». En halv Time senere strandede <i>V.</i> , og det lykkedes ikke ved egen Hjælp at komme flot. Efter at en Del af Dækslasten dels var kastet over Bord, dels losset i Lægter blev <i>V.</i> samme Dag Kl. 10 EM. bragt flot af Bugserbaaden «Bjørn». Anm. Ved Søforklaringen oplystes, at Kapt. D. paa den Tid Strandingen skete havde antaget, at Skibet var ud for Ølands «Sødra Udde», medens det i Virkeligheden var 80 Kml. vestligere, samt at der paa det i Åhus-Bugten.	Søforklaring for Kristianstad Raadstneret d. <sup>3/11</sup> 99.
176.	<b>Vigilant.</b> Skonnert. J. D. Rasmussen.	Rudkjøbing. 99. F. F. Nielsen.	Oliekager. St. Petersburg- Aarhus.	Østersøen. <sup>15/11</sup> 99. V.lig Kuling. Høj Sø. Regnbyger.	1 Mand druknet ved Overbordfalden.	Kl. 9 FM. paa Kapt. R.'s Vagt, da Skibet var omt. 12 Kml. Øst for Krisliansø, faldt Matros Peter Nielsen af Schedefeldt (Slesvig) over Bord fra Klyverbommen under Arbejde med at bjærg Klyveren. Kapt. R., der selv stod til Rørs, kastede strax en Redningsbøje ud til ham, men skøndt den faldt i hans Nærhed, synes han ikke at have grebet den. Skibet blev vendt og Jollen gjort klar, men da var han, der formodes ikke at have kunnet svømme, forsvunden.	Søforklaring i Aarhus d. <sup>9/12</sup> 99.
177.	<b>Villemoes.</b> Fiskerkutter. J. K. Lundgaard.	Lemvig. 36. J. K. Lundgaard.	Levende Fisk. Kattegat -Grenaa.	Gjerrild Bugt. Kattegat. <sup>2/9</sup> 99. VNV.lig. Labert. Mørket. men fyrklart.	Kollision.	Kl. 3 EM. afsejlede <i>V.</i> fra Fiskepladsen ved Grunden «Tangen» til Grenaa for at indtage Proviant, følgende efter en med samme Kurs styrende Fiskerkutter «Julie» af Grenaa, idet man, da det var blevet mørkt, styrede efter Lyset fra dennes Nathus-Lampe. Kl. 10 <sup>1/2</sup> EM. forsvandt imidlertid dette Lys pludseligt; men da der kort efter saas et Lys i samme Retning formodedes dette at være Kutterens Lys; hvilket dog strax efter viste sig at være fejlagtigt, idet Lyset derimod udgik fra Ankerlanteren paa Kuffen «Pietro-nelle de Boer» af Hobro. Da Vinden var flov og Strømmen haard lykkedes det	Søforklaring i Grenaa d. <sup>13/9</sup> 99.

1.	Skibets			Søulykkens		Søforhøret evt. Strandings-Beretningens	
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Løbe-Nr.	Navn. Art. Fører	Hjemsted. Brutto Register- Tonnage. Rederi.	Ladning. Rejse.	Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	Art.	Oplysninger.	Optagelses-Sted og Datum.
178.	W. <b>Wemyss Castle.</b> Skonnert. R. Albertsen.	Marstal. 114. R. Albertsen.	Ballast. Faaborg—Randers.	Ud for Randers Fjord. 13/5 99. SØ.lig. Stiv Kuling.	Sammenstød med Vrag. Kæntring.	<p>ikke at styre fri af Kuffen, idet V. tørnede med sin St. B.'s Bov mod dens St. B.'s Side og tilføjede denne en ringe oven Bords Skade, hvilken ved mindelig Overenskomst erstattedes med en Udbetaling af 200 Kr.</p> <p>Anm. 1. Af Vidneforklaringerne fremgaar derhos, at af V.'s Besætning, der bestod af 5 Mand, var der, skøndt Vagtmandskabet efter Reglementet skulde udgøre 2 Mand, ingen særlig Udkig paa Dækket; idet man til Rorsmanden alene. Dette var saaledes Tilfældet nævnte Nat. idet den til Udkig bestemte Mand var gaaet om Læ og havde givet sig til at kende til, at Kollisionen fandt Sted.</p> <p>Anm. 2. For Undladelse af Anmeldelse efter Sølovens § 40 ikendtes Føreren en Bøde til Statskassen af 10 Kr. i Henhold til samme Lovs §§ 288 og 312.</p> <p>D. 12. Maj Kl. 10<sup>3</sup>/<sub>4</sub> EM., da Skonnerten, med Pejling af Fornæs Fyr i omtr. 4 Kml.'s Afst., styrede bidevind med Vinden B. B. ind, huggede Skibet haardt, men kom strax atter flot. Pumperne pejledes og der fandtes da 17" Vand. Sejl mindskedes og Kursen lagdes Ø. over for Natten, men da Vandet efterhaanden steg i Lastrummet, vendtes ind efter Kl. 1 næste Morgen.</p> <p>Ved Daggry Kl. 3 FM. holdtes ind efter Udbyhøj med Lodstflag hejst, men da det viste sig, at Skibet ikke kunde holdes paa Pumperne og da det nægtede at styre, kastedes Ankeret. Kl. 7 FM. kæntrade Skibet plundseligt og sank hurtigt paa 4 Fv. Vand, dog lykkedes det Besætningen (5 Md.) at bjærge sig i Land med Jollen; men med Tab af alle Ejendele.</p> <p>Skonnerten blev dog senere optagen af Svitzer's «B. E.» og indbragt til Marstal d. 2. Juni for Reparation af Køl og Forstævn.</p> <p>Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Søulykken afgiver Søretten ingen Udtalelse; men ifølge Vidneforklaringerne maa det antages, at Lækagen og Kæntringen var foraarsaget ved Sammenstød med et sunket Vrag.</p>	Søforhør i Randers d. 26/5. 99.
179.	<b>Wineland.</b> Skruedamper. J. C. Peterpen	Kjøbenhavn. 2606. Dpsk. Selsk. «Nord- søen».	Majs. New York—Stettin.	Stettinerhaf. Swine- münde. 7/4 99. Sigbart.	Kollision.	<p>Kl. 10 EM. efter endt Udlosning bakkede W. muler Lodskommando ud fra Kajen; men da der blev slaaet frem paa Telegrafens røgtede Maskinen at arbejde, efter Opgivende fordi det ikke var blevet tilladt at røre denne tilstrækkeligt, og da Skibet derfor vedblev at gaa agter over, tørnede det med Agterenden mod den paa den anden Side af Farvandet beliggende Petroleums-Damper «Willkommen» af Geestemünde, 3140 T. B., og tilføjede denne lidt oven Bords Skade.</p>	Søforhør ved Kbhvns Sø- og Handelsret d. 12/4 99.

Afde-ling III.

Fremmed-Skibe.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforklaringens evt. Strandings-Beretningens	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Optagelses-Sted og Datum.
180.	<b>A.</b> <b>Activ.</b> Skruedamper. C. Wilhelmsen.  <b>Adjutant S. S.</b> (se Nr. 22).  <b>Admiral Charner S. S.</b> (se Nr. 84).	Kristiania. 1378.	Kul. Sunderland—Helsing- fors.	Smaagrundene, Saltholm, 22/9 99. SV.lig Storm.	Grundstødning.	Efter Udlosning af en Del af Ladningen blev Skibet d. 23/9 bragt flot af Svitzer's «B. E.». Angiven <b>Aarsag:</b> Strømuætning og Storm.	Indb. fra Kastrup Told- kontrol dat. d. 24/9 99.
181.	<b>Aeolus.</b> Barkskib. E. Krentzien.  <b>Agostino Rombo.</b> (se Nr. 142).  <b>Akaba S. S.</b> (se Fr.72).  <b>Alexandra.</b> (se Nr.138).  <b>Alice May.</b> (se Nr. 86).	Hamburg. 432.	Trælast (Fyrrestaver). Drammen—Itzehoe.	Klegod (Jylland V.). 23/9 99. VSV.lig Storm med haarde Byger.	Landsætning. Forlis.	Kl. 5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM., da A. under Stormen havde arbejdet sig læk i Søen og Dækslasten var bleven kastet over Bord, saa Føreren sig nødsaget til at landsætte Skibet, der hurtig sønderlages. Af Besætningen druknede Kapt. K. og en Mand. Resten (8 Md.) bjærgedes ved Raket-Apparat fra Søndervigs- og N. Lyngvigs Rednings-Stationer. Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra 1/4 99—31/3 1900 indeholder en nærmere Beskrivelse af det oven nævnte Rednings-Foretagende.	Indb. fra Ringkjøbing Told- kammer dat. d. 25/9 99.
182.	<b>Alida.</b> 3m. Skonnert. B. E. Geertzema.	Delfzyl. 340.	Kokes. Brake—Oxelø Sund (Stockholm).	Hankjær Strand, 1 Kml. Ø. for Kandestederne. 28/3 99. SSV.lig laber Kuling. Taage.	Stranding. Forlis.	Besætningen (8 Md.) bjærgede sig i Land i egen Baad. Angiven <b>Aarsag:</b> Taage og Strømsætning.	Indb. fra Skagen Told- kammer dat. d. 30/3 99.
183.	<b>Alpha.</b> Kuf. H. O. Ulpts.	Westrauderfehn. 68.	Trælast. Bille (Norge)— Gronensiel.	Tolbøl Strand (Thisted Told-Distr.). 5/12 99. NV.lig Storm.	Landsætning. Forlis.	Under stiv Kuling og høj Sø var A. sprungen læk i Søen og maatte derfor landsættes Kl. 12 MD. Anm. Besætningen (4 Md.) bjærgedes ved Hjælp at Fyrmester J. Albrechtsen og Assistent Christensen fra Lodbjerg Fyr, idet begge med en Line om Livet løb ud i Brændingen og ved at kaste et Tov om Bord fik Besætningen halet i Land.	Indb. fra Thisted Told- inspektorat dat. d. 7/12 99, samt Indb. fra Lodbjerg Fyr dat. d. 5/12 99.
184.	<b>Altefaehr.</b> Galease. C. Mierendorff.	Stralsund. 41.	Hvede. Heiligenhafen— Kjøbenhavn.	Østersøen ud for Møens Klint. 27/11 99. VNV.lig Storm. Høj Sø.	Sprungen læk og sunken.	I Præstø-Bugten sprang A. læk, løb fuld af Vand trods stadig Pumpning og fik stærk B. B.'s Slagside; der vendtes da for at søge Læ under Møens Klint, hvor der ankredes Kl. 1 EM.; men her sank Skibet Kl. 9 EM. paa 5 Fv. Vand Besætningen (2 Md.) bjærgede sig i Land i egen Baad.	Søforklaring i Stege d. 30/11 99. Indb. fra Fyrdirektøren dat. d. 1/12 99.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforklaringens evt. Strandings-Beretningens	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Optagelses-Sted og Datum.
185.	<b>Anna.</b> Galease. C. Jensen.	Wyk paa Føhr. 66.	Majs. Hamburg—Kolberg.	Hyllekrog (Lolland S.). 11 <sup>1</sup> / <sub>3</sub> 99. SV.lig Vind. Taage.	Grundstødning.	Efter at 150 Tdr. Majs vare blevne kastede over Bord blev A. d. 12. bragt flot af Svitzer's «B. E.». Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage og Strømsætning.	Indb. fra Rødby Toldkammer dat. d. 13 <sup>1</sup> / <sub>3</sub> 99.
186.	<b>Anna.</b> Galease. C. Jensen.	Wyk paa Føhr. 66.	Ledig. Kjøbenhavn—Kastrup.	Saltholm-Flak. 17 <sup>1</sup> / <sub>8</sub> 99. NV.lig Storm med haarde Byger.	Kæntring. Grand- stødning.	Kl. 2 EM. til Ankers ud for Kastrup Svovlsyrefabrik gik A. i Drift og kæntrade under et Vindstød. Fra den paa Kastrup Red opankrede Galease «Emma» af Stralsund sendtes en Baad med 2 Mand til Hjælp; men da ogsaa denne Baad kæntrade druknede den ene Mand. Besætningen (4 Md.), samt den anden Mand fra E., bjærgedes ved Baad fra Svitzer-damperen «Hertha», der d. 21. bragte A. flot.	Indb. fra Kastrup Told- kontrol dat. d. 22 <sup>1</sup> / <sub>8</sub> 99.
187.	<b>Anna.</b> Evertgalease. Ossenbrüggen.	Hamburg. 40.	Mursten. Ekensund—Kjøben- havn.	Svanemølle-Bugten. 21 <sup>1</sup> / <sub>3</sub> 99. NNØ.lig Storm. Snetyk- ning.	Grundstødning.	Til Ankers gik A. i Drift Kl. 12 MN., og da Skibet paa Grund af Overisning ikke kunde manøvreres grundstødte det; men bragtes flot næste Dag af Svitzer's «B. E.».	Indb. fra Kalkbrænde- riernes Toldforvaltning dat. d. 23 <sup>1</sup> / <sub>3</sub> 99.
188.	<b>Anna Elisabeth.</b> Jagt. O. Christensen.	Mandal. 38.	Is. Mandal—Esbjerg.	Sædenstrand. 22 <sup>1</sup> / <sub>9</sub> 99. V.lig haard Storm.	Stranding.	Til Ankers ud for Kysten sprængtes Kl. 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. under Stormen og Højvandet Ankerkatterne, hvorefter Skibet sattes helt op paa Stranden. Besætningen (3 Md.) bjærgede sig selv i Land.	Indb. fra Esbjerg Told- kammer dat. d. 23 <sup>1</sup> / <sub>9</sub> 99.
189.	<b>Anna Maria.</b> Galeuse. O. Olsson.	Brantevik. 63.	Ballast. Strucr—Aalborg.	Løgstør-Grunde N. 3 <sup>1</sup> / <sub>11</sub> 99. SV.lig jævn Brise.	Grundstødning. Forlis.	Ved Grundstødningen Kl. 10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. blev Skibet læk, løb fuld af Vand og blev Vrag. Besætningen bjærgedes. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Ukendskab til Farvandet.	Indb. fra Løgstør Told- kammer dat. d. 9 <sup>1</sup> / <sub>11</sub> og 30 <sup>1</sup> / <sub>11</sub> 99.
190.	<b>Artushof.</b> Skruedamper. J. Wilke.	Danzig. 816.	Kul. Blyth—Danzig.	Kattegat. 10 Kml. SØ for Skagen paa 16 Fv. Vand. 18 <sup>1</sup> / <sub>6</sub> 99. Tæt Taage.	Kollision. Forlig.	D. 17. Kl. 11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. opstod en stærk Taage, hvorfor A. mindskede Farten. Kort efter MN. hørtes en Damppe og 15m efter fandt Kollisionen Sted med en Damper, der senere viste sig at være S. S. «Mauritius» af Glasgow, 602 Tons Brutto, Kapt. J. R. Moppett, med Trælast fra Kotka til England. A. sank i Løbet af 10 Min., og af dens Besætning (18 Md.) druknede 10, medens 8 bjærgedes af Baad fra M., der havde faaet Forstævnen knækket og et Hul i B. B.'s Bov og derfor maatte søge ind til Frederikshavn for Reparation. Anm. Søforklaring ses ikke at være aflagt.	Indb. fra Overlodsen i Aarhus dat. d. 27 <sup>1</sup> / <sub>6</sub> 99.
191.	<b>Astrea.</b> Skonnertbrig. N. Johannessen.	Kristianssand. 230.	Ballast. Mariager—Kristians- sand.	Silde-Røn (Læsø, S.). 26 <sup>1</sup> / <sub>11</sub> 99. VSV.lig Vind.	Grundstødning.	Efter Grundstødningen kort efter MN. udsattes Varpanker, men det lykkedes ikke at bringe Skibet flot. Da Vinden tiltog i Styrke og Søen blev høj afbrændtes Blus som Nødsignal, og Kl. 5 EM. ankom Bjærgningsbaad fra Frederikshavn; men først d. 27. Kl. 9 FM. blev A. ved Hjælp af Baade fra Land bragt flot af Damperen og bugseret til Frederikshavn, hvor det viste sig, at Skibet kun havde taget ringe Skade. Sørettens søkyndige Medlemmer udtalte, at Aarsagen til Grundstødningen maa søges i uberegnelig Strømsætning.	Søforklaring i Frederiks- havn d. 30 <sup>1</sup> / <sub>11</sub> 99.
192.	<b>August.</b> Skruedamper. Tyldmers.	Bremen. 692.	Stykgods og Bomuld. Bremerhaven— St. Petersburg.	Ud for Hasle (Bornholm). 28 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> 99. SV.lig frisk Kuling. Regntykning.	Grundstødning. Læ- kage.	Kl. 3 FM. ved at støde paa Stenbund blev Skibet læk, saa af Agter- lastrummet og Maskinrummet fyldtes med Vand; men bragtes senere flot af Svitzer's «B. E.». Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage og Strømsætning.	Indb. fra Bornholms Told- inspektorat dar. d. 28 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> 99.
193.	<b>Augusta.</b> Barkskib. J. Gulliksen.	Sandefjord. 852.	Kokuskærner. Ralum (Sydhavs- Øerne)—Aarhus.	Anholt-Rev. 24 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> 99. VNV.lig. Stiv Kuling. Regntykning.	Grundstødning.	Kl. 6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. under Krydsning V. efter med Pejling af Anholt Fyr i ØSØ., 12 Kml. gisset Afstand, grundstødte Skibet, men kom flot 2 Timer senere med Tab af en Del af Straakølen, hvorefter Rejsen fortsattes til Aarhus Havn. Efter d. 26. Kl. 7 FM. at have faaet Havnelods om Bord kom Skibet ved Indsejlingen atter paa Grund; men bragtes næste Dags Morgen flot af en Bugserbaad uden at have taget videre Skade.	Søforklarig i Aarhus d. 1 <sup>1</sup> / <sub>11</sub> 99.
194.	<b>Auguste Victoria S. S.</b> (se Nr. 49). <b>Aurora.</b> 3m. Skonnert. F. Mathusal.	Riga. 360.	Trælast Helsingfors—Leith.	Saltholm-Flak. 16 <sup>1</sup> / <sub>8</sub> 99. V.lig flov Kuling.	Grundstødning.	Efter at en Del af Dækslasten var losset i Lægtor blev Skibet bragt flot af Svitzer's «B. E.». Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Strømsætning.	Indb. fra Kastrup Told- kontrol dat. d. 17 <sup>1</sup> / <sub>8</sub> 99.



1.	Skibets			Søulykkens		Søforklaringens evt. Strandings-Beretningens	
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Løbe-Nr.	Navn. Art. Fører.	Hjemsted. Brutto Register- Tonnage.	Ladning. Rejse.	Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	Art.	Oplysninger.	Optagelses-Sted og Datum.
195.	<b>B.</b> <b>Barendrecht.</b> Skruedamper. de Jonge.	Rotterdam. 1407.	Kul. Swansea—Kjøbenhavn.	Hyllekrog (Lolland., S.). <sup>29</sup> / <sub>12</sub> 98. SV.lig Storm. Tykning.	Grundstødning.	Ved Lavvande — 5 Fod under dgl. Vande — kom Skibet paa Grund Kl. 5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM., og maatte forlades af Besætningen (21 Md.), der bjærgede sig om Bord i den forbipasserende Dampner «Ella», tilh. D. F. D. S. En Del af Ladningen kastedes over Bord; men først d. 1. Jan. 1899 lykkedes det Svitzer's «B. E.» at bringe Skibet flot og bugseret til Kjøbenhavn for Reparation. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Lavvande, Storm og Tykning.	Indb. fra Rødby Toldkammer dat. d. <sup>7</sup> / <sub>1</sub> 99.
196.	<b>Beltisloe.</b> Skruedamper. A. Danielsen.	Grimsby. 2869.	Ballast. Kolding—England.	Revsnæs-Rev. <sup>21</sup> / <sub>12</sub> 99. SØ.lig stiv Kuling. Klart Vejr.	Grundstødning.	Skøndt Fyrene vare sete og Fløjte-Tønden var hørt strandede Skibet paa Revet Kl. 10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. og blev læk; men bragtes flot d. 23. Decbr. Kl. 1 EM. af Svitzer's «B. E.» og indslæbtes til Kalundborg. Angiven <b>Aarsag</b> : Fejl Gisning af Afstanden fra Land. Anm. Ved Københavns Sø- og Handelsrets Dom af <sup>18</sup> / <sub>10</sub> 1900 blev Bjærgelønnen ansat til 50000 Kr.	Indb. fra Kalundborg Toldkammer dat. d. <sup>23</sup> / <sub>12</sub> 99.
197.	<b>Bergliot.</b> Skruedamper. O. A. Monsen.	Stavanger. 504.	Kul. Newport—Frederikshavn.	Horns-Rev, 6 Kml. fra Vyl Fyrskib. <sup>8</sup> / <sub>6</sub> 99. N.lig 2rebet Merssejls Kuling. Diset.	Grundstødning. Forlis.	Fra Terschelling Fyrskib sattes Kursen NØ. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Ø. efter Horns-Rev Fyrskib. Kl. 6 FM. saas et Fyrskib, som antoges for at være Horns-Rev, og Kursen fortsattes derfor. 1 Time senere grundstødte Skibet, blev læk, men kom kort efter flot og Kursen sattes da V. efter. Pumperne sattes i Gang, men Maskinrummet fyldtes hurtigt saa at Fyrene slukkedes. Da Skibet, hvis Værdi angives til 50000 Kr., ikke kunde bjærges, forlodes det af Besætningen i Baadene og Kl. 8 FM. sank det paa 10 Fv. Vand. Besætningen optoges først af en Damptrawler fra Grimsby og derefter af en tysk Fiskerevert, der indbragte den til Esbjerg. Anm. Som <b>Aarsag</b> til Grundstødningen angives en stærk Strømsætning Syd efter, der forsatte Skibet saaledes, at det Fyrskib, som saa Kl. 6 FM., ikke var Horns-Rev Fyrskib, men derimod «Vyl» Fyrskib.	Søforklaring i Esbjerg d. <sup>12</sup> / <sub>6</sub> 99. Indb. fra Føreren af Fyrtransportskibet «Nordsøen» dat. d. 9. og 12. Juni 1899.
198.	<b>Blythville S. S.</b> (se Nr. 33). <b>Bravo.</b> Galease. T. Nielsen.	Lyngør. 73.	Kul. Boness—Stege.	Læsø, N. (4 Kml. Ø. f. Nordre-Rønner Fyr). <sup>17</sup> / <sub>8</sub> 99. NV.lig Storm med haarde Byger. Regntykning. Høj Sø.	Grundstødning. Landsætning.	Efter at have passeret Skagen Fyrskib Kl. 4 FM. saas Kl. 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. i Læ en Holm med et Fyrtaarn, som antoges at være Hirsholms Fyrtaarn, hvorfor der holdtes af efter Læsø-Rende; men kort efter grundstødte Skibet, huggede sig efterhaanden over Revlerne og maatte derfor landsættes. Næste Dag gik Kapt. N. i Land i egen Baad og telegraferede efter Dampskibs-Hjælp. Efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord blev B. næste Dags FM. bragt flot af Svitzer's «B. E.» og indbragt til Frederikshavn mod en Bjærgeløn af <sup>1</sup> / <sub>3</sub> af Værdien. Angiven <b>Aarsag</b> : Strømsætning og usigtbart Vejr, hvilket bevirkede, at det sete Fyrtaarn, der viste sig at være «Nordre-Rønner» Fyrtaarn, blev antaget for at være Hirsholms Fyrtaarn. Rettens søkyndige Medlemmer bemærkede: «At «Bravo» af den stærke vestlige Storm og en Kaptajnen ubekendt Strøm var bleven ført længere Øst paa end beregnet». Anm. Da Skibet fra «N. R.» Fyr saas styrende Ø. f. Fyret mod Land blev Advarsels-Signalet J D « De stævner mod Fare» hejst, men uden Virkning. Redningsbaad var til Stede, men kom ikke til Anvendelse.	Søforklaring i Frederikshavn d. <sup>25</sup> / <sub>8</sub> 99. Indb. fra «Nordre-Rønner» Fyr dat. d. <sup>21</sup> / <sub>8</sub> 99.
99.	<b>C.</b> <b>Cairnbahn.</b> Skruedamper J. C. Stewart.	Newcastle. 1538.	Jordnødder. Rufisque (Senegambien)—Aarhus.	Portland Havn (Engelske Kanal). <sup>30</sup> / <sub>5</sub> 99.	Ild i Ladningen.	Kl. 4 FM. under Indtagelse af Bunker-Kul bemærkedes, at der kom Røg on fra den B. B.'s Bunker-Luge. Ved Undersøgelsen viste det-sig, at Ilden var opstaaet ca. 2 Fod under Dækket i det øverste Kulrum. Efter Lempning af Kullene og en Del af Ladningen og Nedpumpning af Vand blev Ilden slukket henad Kl. 10 FM. uden at Skibet havde taget Skade; men <b>Aarsagen</b> til Ildens Opkomst kan ikke oplyses, da man ifølge Vidneforklaringerne ikke havde haft Ild eller Lys ved Kullempningen.	Søforklaring i Aarhus d. <sup>9</sup> / <sub>6</sub> 99.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforklaringens evt. Strandings-Beretnings\	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Optagelses-Sted og Datum.
200.	<b>Camilla.</b> (se Nr. 9). <b>Carl.</b> Skruedamper. L. P. Norrman.	Helsingborg. 1682.	Kul. Blyth—Stockholm.	Tæt Ø. for Skagen-Revs NØ.-Tønde. 21/10 99. NV.lig Merssejls Kuling. Klart Vejr.	Kollision med sunket Vrag. Forlis.	Efter at C. var passeret Højen Fyr holdtes skarpt Udkig etter Vraget af Göteborg-Damperen «Suecia», som var angivet at ligge sunket med Forenden over Vandet paa Skagen-Rev (jfr. Løbe-Nr. 5). Da dette Vrag imidlertid ikke saas, holdtes Kursen, som sædvanlig kommende V. fra, tæt om NØ.-Tønden; men Kl. 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM., netop som denne var passeret, tørnede Skibet mod Vraget, fik Hul i Bunden under Maskinrummet, fyldtes med Vand og sank. C., der var assureret for 170000 Kr., blev Vrag. Besætningen (18 Md. og 2 Kvinder) bjærgede sig om Bord i Svitserdamperen «Frederikshavn», der landsatte den i Frederikshavn. Redningsbaaden «Skagens Gren» var til Stede ved Skibet, men blev ikkun benyttet til Overførelse af Besætningen til F. Aarsagen til Forliset forment Kapt. N. at maatte tilskrives Undladelse af Afmærkning af Vraget med Vragbøje el. lign. Søretten bemærkede: «At det havde været forsigtigst af Kapt. N., da han vidste, at der var sunket et Dampskib, uden at han vidste hvor dette var sket, om han havde holdt sig længere borte fra Nordøst-Tønden». Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra 1/4 99—31/3 1900 indeholder en nærmere Beskrivelse af dette Skibs Stranding m. m.	Søforklaring i Skagen d. 25/10 99.
201.	<b>Carl.</b> Skonnert. A. N. Andersson.	Kristinehamn. 111.	Trælast. Kramfors (Hernø- sand)—Skjelskør.	Agersø Sund. Stignæs- Flak (Sjælland, SV.). 27/8 99. NNØ.lig laber Kuling.	Grundstødning.	Kl. 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. grundstødte Skibet pludselig. Varpanker udsattes; men uden Resultat. Næste Dag Kl. 4 EM. bragtes C., der ikke var bleven læk, flot af Svitser's «B. E.», og bugseredes til Skjelskør for en Bjærgeløn af 800 Kr. Anm. Som Aarsag til Grundstødningen angiver Kapt. A., at det om Bord værende Søkort udviste 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Meters Dybde paa det Sted, hvor Skibet stødte, ligesom denne Dybde eller endnu større Dybde var angivet paa Kortet ad hele den Vej i Agersø Sund, som han havde passeret.	Søforklaring i Skjelskør d. 1/9 99.
202.	<b>Carl.</b> Skonnert. P. Andersson.  <b>Carl Woermann S. S.</b> (se Nr. 8). <b>Clan Macgregor S.S.</b> (se Nr. 11). <b>Clyde S. S.</b> (se Nr. 41). <b>Concordia.</b> (se Nr. 151).  <b>E.</b>	Karlskrona. 42.	Ballast. Apenrade—Karls- krona.	Ud for Brunddragerne (Lolland, S.). 17/8 99. V.lig Storm.	Grundstødning.	Ved Grundstødningen Kl. 1 FM. blev Skibet læk, løb fuld af Vand og maatte forlades af Besætningen (4 Md.), der bjærgede sig i Land i Skibets Baad. C. bragtes flot 3 Dage senere af Svitser's «B. E.». Anm. Angiven Aarsag: Storm og Strømsætning.	Indb. fra Rødby Told- kammer dat d. 21/8 99.
203.	<b>Eident.</b> Skruedamper. W. J. Warren.	Sunderland. 1558.	Trælast. Frederikshavn— Newcastle.	Gyldenløves-Flak, S. for Bøgestrøms-Tønden. 13/11 99. NNV.lig jævn Kuling.	Grundstødning. Lækage.	Kl. 8 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> FM. grundstødte E., der blev læk, men bragtes flot af Svitser's «B. E.» og bugseredes til Kjøbenhavn for Reparation. Anm. Angiven Aarsag: Ukendskab til Farvandet.	Indb. fra Stege Told- kammer da t. d. 14/11 99.
204.	<b>Eide Siebs S. S.</b> (se Nr. 19). <b>Elisabeth.</b> Skonnert. D. Herlitz.	Kylley (Gotland). 140.	Kul. Hamburg—Mariager.	Hurup (Mariager Told- Distrikt). 1/12 99. VSV.lig haard Kuling. Regntykning.	Grundstødning.	Kl. 9 FM. under Indsejlingen til Mariager Fjord grundstødte Skibet; men bragtes flot efter at en Del af Ladningen var bleven overlossen i Fiskerkvasen «Lillestine» af Frederikshavn. Bjærgeløn 500 Kr. Anm. Angiven Aarsag: Regntykning og Strømsætning.	Søforklaring i Mariager d. 9/12 99.
205.	<b>Elisabeth.</b> Brig. J. Svensson.	Oskarshamn. 284.	—	Lysegrund. Kattegat. 1/10 99. SØ.lig Storm. Høj Sø.	Stranding.	Kl. 9. FM. strandede E. i afmastet Tilstand, men var forinden forladt af Besætningen, der bjærgedes af Baadfører Niels Frederiksen af Hundsted, som tillige havde reddet Besætningen fra den s. D. Syd for Hesseløen sunkne Jagt «Mathilde» af Kjøbenhavn (se Afd. I, Løbe-Nr. 37). Dagen efter blev E. bragt flot af Svitser's «B. E.» og bugseret til Helsingør.	Indb. fra Nykjøbing p. Sjæl- land Toldkammer dat. d. 17/10 99.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforklaringens evt. Strandings-Beretningens	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Optagelses-Sted og Datum.
206	<b>Ellen.</b> Lystkutter. H.Tredup.	Ralswiek (Rügen). 26.	— Ralswiek—Kiel.	Ud for «Fuglsang», . Lol- land. S. 1/10 99. ØSØ.lig Storm. Regn- tykning.	Stranding.	Kl. 1 FM. indstrandede Kutteren og da den drev helt op paa Land lykkedes det Besætningen (3 Md.) at bjærge sig i Land ved egen Hjælp. E. blev senere bragt flot. Anm. Angiven <b>Aarsag:</b> Storm og Strømsætning.	Indb. fra Nakskov Toldkammer dat. d. 4/10 99.
207.	<b>Etna.</b> Skruedamper. W.A.Ouweband.  <b>Eugénie</b> (se Nr. 145).  <b>F.</b>	Amsterdam. 592.	Stykgods og Jæern- banesvellér. Danzig—Amsterdam	S. for Melsted (Born- holm). 16/6 99. Stille. Tæt Taage.	Grundstødning.	Kl.3 EM. grundstødte E. ca. 800 Alen fra Land. Efter Udlosning af en Del af Ladningen i Lægter bragtes Skibet næste Dag flot uden Skade af Svitser's «B.E.», hvorefter Ladningen genindtoges og Rejsen fortsattes. Anm. Angiven <b>Aarsag:</b> Taage.	Indb. fra Toldinspektoretet for Bornholm dat. d. 17/6 99.
208.	<b>Fair Head.</b> Skruedamper. J. Ellis.	Bel fast. 1089.	Hamp. Pernau—Belfast.	Søndre-Røse (Drogden). 5/12 99. NV.lig. Frisk Kuling. Diset.	Grundstødning. Læ- kage.	Kl.8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. grundstødte F.H., blev læk og løb fuld af Vand; men bragtes senere flot af Svitser's «B. E.» efter Losning af en Del af Ladningen i Lægter og Tætning af Dykker. Anm. Angiven <b>Aarsag:</b> Usigtbart Vejrlig og Strømsætning.	Indb. fra Dragør Told- kontrol dat. d. 11/12 99.
209.	<b>Fergus.</b> Skonnert J. D. Tønnesen.  <b>Freia</b> (se Nr. 10).	Lillesand. 179.	Trælast. Lillesand— Aberdeen.	Lønstrup Forstrand. 15/10 99. NV.lig Bramsejls Kuling. Urolig Sø.	Landsætning. Forlis	D. 13. Oktbr. under en haard N.lig Storm i Skagerrak sprang Skibet læk og fik 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Fod Vand i Lasten. En Braadsø skyllede en Del af Dækslasten over Bord. Dagen efter var Vandet steget til 5 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> Fod og, da Mandskabet efter 3 Døgn's Arbejder var blevet aldeles udmattet, besluttedes det efter afholdt Skibsraad at landsætte Skibet. Kl. 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. næste Dag begyndte Skibet at faa Grundbraad og huggede haardt paa yderste Revle. Redningsbaaden fra Lønstrup Rednings-Station kom da ud og bjærgede Besætningen (6 Md.) i Land. Skibet, der var assureret for 3000 Kr., blev Vrag. Søretten skønnede efter de foreliggende Oplysninger, at Kaptajnen ikke havde handlet uforsvarligt ved at Landsætte Skibet. Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvænenets Virksomhed fra 1/4 99—3 <sup>1</sup> / <sub>3</sub> 1900 indeholder en nærmere Beskrivelse af dette Rednings-Foretagende.	Søforklaring i Hjørring dat. d. 17/10 99.
210.	<b>Frej.</b> 3m. Skonnert. C. A. Åsberg.	Gefle. 438.	Salt. Almeria—Gefle.	Middelgrunden (Sundet). 18/4 99. NV.lig stiv Kuling.	Grundstødning.	Kl. 11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. grundstødte Skibet, men bragtes flot af Svitser's «B. E.» efter at en Del af Ladningen var losset i Lægter. Anm. Angiven <b>Aarsag:</b> Strømsætning og Forvexling af Sømærkerne.	Indb. fra Kastrup Told- kontrol dat. d. 19/4 99.
211.	<b>Frigga.</b> Skruedamper. J. Andersson.	Gøteborg. 343.	Hvede. Königsberg—Åhus.	Bornholms Ø. -Kyst. 28/11 99. Ø.lig Storm.	Grundstødning Læ- kage.	Natten mell. d. 27. og 28. Novbr. 1899 stødte F. paa en undervands Klippe mell. Svaneke og Nexø, blev læk, men kom flot ved egen Hjælp og, da det var Højvande, lykkedes det at naa ind i Nexø Havn. Efter at være tætnet af Dykker afsejlede F. d. 4. Decbr. under Ledsagelse af en Bjærgnings-Damper; men da Lækagen atter viste sig maatte Skibet vende tilbage til Nexø Havn, hvor der udlossedes omtr. 500 Tdr. Hvede, og hvorefter yderligere Reparation og Tætning foretoges. D. 21. Decbr. var F atter færdig til Afgang, men paa Grund af indtruffen Lavvande kunde Havnen først forlades en hel Maaned senere. Anm. Havnen Dybde angives f. T. til 12' i Indløbet og i Havnen til 14'; men da Vandstanden, efter nogle Dages Ø.lig Vind drejende gennem SØ. Til S. jævnlig er faldende med 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> à 2', bør Havnen ikke søges — selv naar den paabegyndte Uddykning til 16' er fuldført, og selv da kun under gunstige Vindforhol — af Skibe, der stikke mere en 14'. Da mange Skibe maa søge Læ under Bornholms Ø.-Kyst under de herskende V.lig. Storme, og i Tilfælde af Havari ere nødte til at ty til den eneste der værende Nødhavn, næres der i de interesserede Søfarts-Kredse et almindeligt Ønske om, at Nexø Havn maatte blive uddybet til mindst 20'.	Indb. fra Nexø Toldkammer dat. d. 26/9 1900.
212.	<b>Friedrich Wilhelm.</b> Brig. O. Büseher.	Neermoor. 247.	Kokes. Leer—Aalborg.	Engelskmands-Banke (Læsø, N.) 5/4 99. NV. lig Merssejls Kuling. Klar Luft.	Grundstødning. Forlis.	Kl. 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. grundstødte F. W. og blev Vrag. Besætningen (8 Md.) bjærgedes af Redningsbaaden fra Østerby Rednings-Station. Anm. Angiven <b>Aarsag:</b> Ukendskab til Farvandet. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvænenets Virksomhed fra 1/4 99—3 <sup>1</sup> / <sub>3</sub> 1900 indeholder en nærmere Beskrivelse af dette Rednings-Foretagende.	Indb. fra Læsø Toldkammer dat. d. 6/4 99.

1.	Skibets			Søulykkens		Søforklaringens evt. Strandings-Beretningen	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Optagelses-Sted og Datum.
213.	<b>Fuchs.</b> Skonnert. A. Kongs.  <b>Fulton S. S.</b> (se Nr. 13).  <b>G.</b>  <b>Gazelle S. S.</b> (se Nr. 16).	Riga. 182.	Salt. Gloucester—Aarhus.	Ø. f. Øen «Hjelm», tæt ud for 5 Fods Pullen. 2 <sup>1</sup> / <sub>5</sub> 99. SV.lig Kuling.	Grundstødning.	Kl. 10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. grundstødte <i>F.</i> , men bragtes flot s. D. Kl. 7 EM. af Svitzer's «B. E.» efter at en Del af Ladningen var udkastet. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Ukendskab til Farvandet. I det om Bord værende engelske Søkort af 1897 fandtes angivet 6 Fv. Vand indtil <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Kml. fra Vager-Grunden, hvor der kun er 11 Fod Vand. Skibet grundstødte inden for Vageren.	Indb. fra Hjelm Fyrstation dat. d. 22 <sup>7</sup> / <sub>5</sub> 99. Indb. fra Ebeltoft Toldk. dat d. 24 <sup>5</sup> / <sub>5</sub> 99.
214.	<b>Genova.</b> Skruedamper. E. Braathen.	Bergen. 965.	Kul. Newcastle—Norr- köping.	Ørum Strand (Jylland, V.). 18 <sup>6</sup> / <sub>6</sub> 99. Stille. Taage.	Grundstødning.	Kl. 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. Grundstødte <i>G.</i> , men bragtes flot s. D. Kl. 10 FM. Ved Højælpe fra Land. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage og Strømsætning.	Strandings- Beretning dat. Ørum Sogn d. 30 <sup>6</sup> / <sub>6</sub> 99.
215.	<b>Graffoe.</b> Skruedamper. J. S. Penwill.  <b>Grashopper S. S.</b> (se Nr. 243).  <b>H.</b>	Grimsby. 2996.	Majs. Baltimore-Kjøben- havn.	Anholt Øster-Rev. 16 <sup>1</sup> / <sub>1</sub> 99. SØ.lig. Snetykning.	Grundstødning.	Kl. 8 FM. grundstødte <i>G.</i> , men bragtea flot s. D. Kl. 10 EM. af Svitzer's «B.E.». Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Snetykning.	Indb. fra Anholt Toldsted dat. d. 17 <sup>1</sup> / <sub>1</sub> 99.
216.	<b>H.A. Walter.</b> Barkskib. H. Wernckes.	Papenburg. 410.	Trælast. Hudiksvall-Papen- burg.	Hyllekrog (Lolland. S.). 22 <sup>11</sup> / <sub>11</sub> 99. SV.lig. Storm. Regn- tykning.	Grundstødning. Forlis	Natten mell. d. 21. og 22. Novbr. grundstødte Skibet og blev Vrag. Besætningen (9 Md.) bjærgede sig i Land i Skibets Baad. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Storm og Regntykning.	Indb. fra Rødby Told- kammer dat. d. 24 <sup>11</sup> / <sub>11</sub> 99.
217.	<b>Hebron.</b> Skonnert. F. Torkildsen.  <b>Helios S. S.</b> (se Nr. 49).	Stavanger, 126.	Ballast. Svendborg—Leith.	Læsø-NV.-Rev. 2 <sup>8</sup> / <sub>8</sub> 99. V.lig rebet Mersejls Kuling, diset Luft.	Grundstødning. Lækage.	Efter at Dvalegrundens Fyrskib Kl. 2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> EM. var passeret i gis. Afstd. af <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Mil, holdtes skarpt Udkig efter Bøjen paa NV.-Revet, der saas ca. 15m senere. For at gaa fri af Revet maatte der vendes, men da Skibet nægtede at lystre Roret, skøndt Farten antoges at være 7 à 8 Mil, stødte det paa Revet og huggede stærkt. Efter Anvisning fra den til Stede komne Redningsbaad, der dog ikke blev benyttet, lykkedes det ved Sejlmanøvre at komme flot Kl. 5 EM.; men da Skibet trods stadig Pumpning trak mere og mere Vand maatte Frederikshavn søges som Nødhavn. Rettens søkyndige Medlemmer bemærkede: « At efter den Tid, hvori Styrmanden har staaet til Rors, kan Skibet ikke antages at have haft nær saa stor Fart som udtalt, da Skibet ellers ikke kunde have saa stor Afdrift, som det maa have haft, hvis den gissede Afstand fra Fyrskibet ellers er rigtig. Skibsdagbogen oplyser derhos intet nøjagtigt om Farten».	Søforklaring i Frederiks- havn d. 10 <sup>8</sup> / <sub>8</sub> 99.
218.	<b>Henry og Martha.</b> kutter. H. K. Hansen.	Tvedestrand. 66.	Trælast. Oskarshamn—Aalborg.	Korsholm (Limfjorden). 23 <sup>6</sup> / <sub>6</sub> 99. NØ.lig. frisk Kuling	Grundstødning.	Kl. 3 FM. passeredes Hals Fyrskib, der prajedes om der kunde faas Lods fra samme, men da dette benægtedes styredes ind efter i Kølvanet paa en dansk Galease. Kl. 5 FM. efter at have passeret de 2 ydre Bøjer tog Skibet Grunden og blev staaende. Varpanker udsattes, men uden Resultat. Nødfalg hejstes og Bjærgere kom om Bord, men kunde Intet udrette. Samme Dags Aftes ankom Bugserbaaden «Frem», tilh. Aalborg By's Havn, men først meste Dags Aften lykkedes der denne, efter at en Del af Dækslasten var losset i Lægter, at bringe Kutteren, der var bleven lidt læk, flot og ind til Aalborg. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse.	Søforklaring i Aalborg d. 6 <sup>7</sup> / <sub>7</sub> 99.
219.	<b>Hertha.</b> Skruedamper. T. Thjømø.	Drammen. 530.	Ballast. Masned Sund— Drammen.	Sjællands-Rev (S. r. Red- nings. Baaken). 21 <sup>5</sup> / <sub>5</sub> 99. V.lig. Labert. Taaget.	Grundstødning.	Kl. 3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> FM. grundstødte <i>H.</i> , men bragtea flot samme Dags Aften af Svitzer's «B. E.» i ubeskadiget Stand. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage og Strømsætning.	Indb. fra Nykjøbing p. Sjæl- land Toldk. dat. d. 24 <sup>5</sup> / <sub>5</sub> 99.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkes		Søforklaringens evt. Strandings-Beretningens	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage.	4. Ladning. Rejse	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Oplagelses-Sted og Datun.
220.	<b>Hilda S. S.</b> (se Nr. 125). <b>Hulda.</b> Galease. A. Andersson.	Ljungskile. 56.	Trælast. Karlstad—Aalborg.	I Nærheden af Niddingen Fyr. 12/11 99. Frisk Kuling. Høj Dønning.	1 Mand falden over Bord og druknet.	Kl. 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. faldt Ungmand Erik Hall af Gøteborg, der havde været til Rors, medens han over den 4 á 5 Fod høje Dækslast var paa Vejen til Folkelukafet, over Bord og druknede. Der stagvendtes strax og holdtes ned til Stedet, hvor den Overbordfaldne var set, hvorpaa et Friholt med en fastgjort, Line kastedes ud til ham; men han greb det ikke og forsvandt strax efter. Da Mørket var faldet paa kunde yderligere Redningsforsøg ikke foretages. Anm. Redningsøje fandtes ikke om Bord.	Søforklaring i Aalborg d. 15/11 99.
221.	<b>I.</b> <b>I will.</b> Kutter. E. Thorsen.	Tvedestrand. 48.	Brænde. Tvedestrand—Aarhus.	Læsø NV.-Rev. 4/7 99. NV.lig jævn Kuling.	Grundstødning.	Kl. 5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. grundstødte Kutteren, men bragtes flot samme Dag Kl. 4 EM. af Svitser's «B. E.» efter at en Del af Dækslasten var kastet over Bord. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Strømsætning.	Indb. fra Læsø Toldkammer dat. d. 5/7 99.
222.	<b>J.</b> <b>Jane.</b> Skruedamper. A.O.Nilsaon.	Gøteborg. 789.	Kul. Burntisland—Neustadt.	Revsnæs-Rev. 10/7 99. Stille. Taage.	Grundstødning.	Kl. 7 FM. grundstødte <i>J.</i> ; men bragtes flot neste Dags MD. af Svitser's «B. B.» efter at en Del af Kulladningen var bleven kastet over Bord. Dampskibet «Lydia Millington» af Rostock forsøgte at bringe <i>J.</i> flot, men kom derved selv paa Grund (se Løbe-Nr. 236). Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage og Strømsætning. Signalet fra Revsnæs Lys- og Fløjto-Tønde var ikke hørt.	Indb. fra Revsnæs Fyr dat. d. 10/7 99. Indb. fra Kalundborg Toldkammer dat. d. 11/7 99.
223.	<b>Jantjedina.</b> Kuf. J. Sievers.	Westrauderfehn. 42.	Brosten. Halmstad—Rendsburg.	Bøgestrømme, ca. 6 Kml. fra Stege. 1/4 99. SSV.lig frisk Kuling.	Grundstødning.	Efter Kl. 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. under Indsejlingen til Bøgestrømmen, uden at have taget Lods, passeredes 4 Prikker, idet der holdtes skarp Udkig efter «en hvid Storprik», som formentes at angive Løbets Retning; men da Dybden pludselig viste sig at være ikkun 5 Fod lagdes Roret i Læ. Tuder Vendingen grundstødte imidlertid Skibet og blev læk. Den hvide Prik saas da omtr. 2 Skibslængder forude. Varpanker udsattes, men uden Resultat og, da Vandet, trods stadig Pumpning, vedblev at slige, blev en Del af Ladningen ved Hjælp fra Land overloset i en tvsk Kuf. D. 4. April Kl. 2 FM. bragtes Skibet flot og indslæbtes til Stege af en Bugserbaad for 500 Kr. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men efter Vidneforklaringerne man den antages at skyldes Ukendskab til Farvandet.	Søforklaring i Stege d. 5/4 99.
224.	<b>Jermack S. S.</b> (se Nr. 60.) <b>Jotun.</b> Skruedamper. O. S. Meling.	Stavanger. 532.	Stykgoals. Stettin—Kjøbenhavn.	Smaagrundene (Salt- holm, V.) 27/10 99. SSV.lig stiv Kuling. Regntykning.	Grundstødning.	Kl. 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. grundstødte <i>J.</i> , men bragtes not samme Dags EM. af Svitser's «B. E.». Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Regntykning og Strømsætning.	Indb. fra Kastrup Toldkontrol dat. d. 27/10 99.
225.	<b>Julia.</b> Galease. O. Gulbrandsen.	Asker pr. Kristiania. 53.	Træmasse. Arendal—Kjøbenhavn.	Kronborg-Pynt. 22/9 99. SV.lig Storm med haarde Byger.	Grundstødning. Forlis.	Efter at <i>J.</i> d. 21. Septbr. om Aftenen paa Grund af Mandskabets Udmattelse var gaaet til Ankers ud for Humlebæk lettedes næste Dag Kl. 5 FM.; men da Vinden friskede op og gik S.ligere maatte der atter ankres mellem Humlebæk og Nivaa. Kl. 12 MD, gik Skibet i Drift, hvorfor det andet Anker blev stukket ud. Kl. 2 EM. sprængtes Kættingerne, Storsejlet og Klyveren tilsattes og det besluttedes af staa N. efter for at søge Helsingør som Nødhavn, hvilket imidlertid ikke lykkedes; idet Skibet af den haarde S.lige Strøm og Stormen sattes op mod Kronborg-Pynten, hvor det strandede og blev læk. Da Besætningen ikke kunde redde sig ved egen Hjælp blev der af Mandskab fra Kronborg Fæstning foretaget flere Forsøg paa at bjærge den, men uden Resultat. En Mand sprang da i Søen fra Fæstnings-Glaciets og svømmede med en Line ud til <i>J.</i> , der stod ca. 20 Favne fra dette, og fik Linen kastet om Bord, ved hvis Hjælp det da lykkedes Besætningen at redde sig i Land over Stenene. Skibet, der ikke var assureret, blev Vrag. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Strandingen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men ifølge Vidneforklaringerne maa den tilskrives — foruden den haarde S.lige Storm og Strøm — utilstrækkelig Sejlføring, samt at Kættingerne ikke vare blevne frastukne.	Søforklaring i Helsingør d. 25/9 99.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforklaringens evt. Strandings-Beretningens	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage.	4. Ladning. Rejse.	5. Sled. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Optagelses-Sted og Datum.
226.	<b>Julie.</b> Skruedamper. N. Michelsen.	Apenrade. 183.	Granitsten. Lysekil-Altona.	Romsø, N. Store-Belt. <sup>2</sup> / <sub>6</sub> 99. VNV.lig laber Kuling. Taage.	Grundstødning.	Kl. 5 FM. grundstødte <i>J.</i> , men bragtes flot næste Dag Kl. 7 EM. af Svitzer's «B. E.». Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage og Strømsætning.	Indb. fra Kjerteminde Toldk. dat. d. <sup>4</sup> / <sub>6</sub> 99.
227.	<b>K.</b> <b>Kaiserinn Maria</b> <b>Theresia.</b> Paketedamper. A. Meyer.	Bremen. 8278.	Passagerer. Swinemünde— Bremen.	2 Kml. ØSØ. for Hav- knuden (Fornæs) <sup>4</sup> / <sub>6</sub> 99. V.lig Vind. Diset Vejr.	Grundstødning. Læ kage.	Kl. 10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. grundstødte Damperen, der havde et Dybgaende af 23 Fod og løb med 17 Kml.'s Fart, og fik en Lækage i Bunden, hvorved Bundtanken fyldtes; men bragtes næste Dags EM. flot af en Del Orlogsskibe fra Kiel, nemlig Panserskibene «Ægir» og «Heimdal», 2 Torpedobaade samt flere Bugserbaade og Lægtere. Den havde en Besætning af 227 Mand og 32 Passagerer, hvoraf 22 landsattes i Grenaa af en Svitzer-Damper. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen angives at have været: Diset Vejr, samt at Deviationen var <sup>3</sup> / <sub>4</sub> Streg V.ligere end antaget. Anm. Paketten havde helsingørsk Lods om Bord fra Swinemünde, hvilken dog kun var antagen for Lodsning gennem Store-Belt. Ifølge Lodsens Raad skulde Landkendingen ikke tages ved Fornæs, men Pladsen bestemmes ved en paalidelig Tværpejling af Øen Hjelm, hvorefter Kursen skulde sættes Ø. om Anholt.	Indb. fra Grenaa Toldk. dat. d. <sup>5</sup> / <sub>6</sub> 99. Indb. fra Lodsinspektøren i Helsingør dat. d. <sup>7</sup> / <sub>6</sub> 99.
228.	<b>Kollund.</b> Skruedamper. F.Ulrichsen.	Flensburg. 829.	Kul. Burntisland—Kiel.	Langeland SØ. «1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Kbl. fra Land ud for Fakke- bjerg Fyr. <sup>17</sup> / <sub>6</sub> 99. SØ.lig. Labert. Diset.	Grundstødning.	Kl. 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. grundstødte <i>K.</i> , men bragtes flot samme Dag Kl. 6 EM. af en Bugserdamper fra Flensburg efter at have kastet ca. 300 Tdr. Kul over Bord. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage og Strømsætning.	Indb. fra Fakkebjerg Fyr dat. d. <sup>17</sup> / <sub>6</sub> 99. Indb. fra Rudkjøbing Toldk. dat. d. <sup>18</sup> / <sub>6</sub> 99.
	<b>Kong Inge S.S.</b> (se Nr. 21).						
	<b>Kvarven S.S.</b> (se Nr. 48).						
229.	<b>L.</b> <b>Lady.</b> Skonnert. P.G. Rosenblad.	Mariehamn (Åland). 225.	Trælast. Wartsala- Aarhus.	Ud for Nakkehoved, ved Lys- og Klokke-Tønden paa Ostindiefarer- Grunden. <sup>4</sup> / <sub>12</sub> 99. SV.lig Storm. Diset Vejr.	Grundstødning.	Kl. 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. under Krydsning med Sjællands N.-Kyst utydeligt i Sigte grundstødte <i>L.</i> , men kom kort efter flot med en mindre Lækage. Da Stormen tiltog og Merssejlene samt Storsejlet bortblæstes besluttedes det at søge Læ paa Helsingørs Red, hvor ankredes Kl. 12 MN. Da det viste sig, at Skibet kunde holdes læns med Vindpumpen blev det d. 8. Decbr. bugseret til Aarhus, hvortil det ankom næste Dag. Søretten udtalte: «At der ikke er navigeret med tilstrækkelig Forsigtighed og navnlig heller ikke holdt tilbørlig Udkig efter Klokkebøjen, og maa disse Omstændigheder antages at være Grunden til, at Skibet er stødt».	Søforklaring i Aarhus d. <sup>23</sup> / <sub>12</sub> 99.
230.	<b>Laura.</b> Galease. R.Schütt.	Möltenort. 39.	Majs. Aarhus—Stralsund.	Ny-Tolk (Grønsund). <sup>25</sup> / <sub>3</sub> 99. SSV.lig Vind, diset Luft og Snebyger.	Grundstødning. Forlis.	Kl. 8 FM. grundstødte <i>L.</i> og Forsøgene paa, ved Udkastning med Hjælp af Grønsund-Lodserne af en Del af Ladningen at bringe Skibet flot, mislykkedes. Da Skibet løb fuld af Vand forlodes det som Vrag af Besætningen (2 Md.) næste Dag i Lodsbaaden. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Ukendskab til Farvandet og Brugen af et forældet Søkort.	Indb. fra Stubbekjøbing Toldk. dat. d. <sup>27</sup> / <sub>3</sub> 99.
231.	<b>Leander.</b> Skruedamper. B. Drewes.	Bremen. 577.	Stykgods og Trælast. Königsberg—Svend- borg.	Knastegrunden ud for Bjørnø. <sup>29</sup> / <sub>12</sub> 99. SØ.lig Vind. Tykning med Sne og Regn.	Grundstødning.	Kl. 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. grundstødte <i>L.</i> , og kom først flot 2 Dage senere, efter at Dækslasten var kastet over Bord Og en Del af Stykgods-Ladningen var bleven udlosset i Lægter, ved Hjælp af en Damper fra Svendborg. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Snetykning.	Indb. fra Faaborg Toldk. dat. d. <sup>4</sup> / <sub>1</sub> 1900.
232.	<b>Leopold I.</b> Damp-Uddybningsskib. Depauw.	Antwerpen. 65.	— Antwerpen — Løgstør.	Thyborøn nordre Strand. <sup>18</sup> / <sub>6</sub> 99. NV.lig flov Kuling.	Grundstødning.	Efter at være grundstødt i Nærheden af Hanstholm kom <i>L. I.</i> flov ved egen Hjælp; men ved Indsejlingen til Thyborøn-Kanal kom Skibet atter paa Grund, blev dog s. D. bragt flot af Rednings-Damperen «Vestkysten». Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Fejltagelse af In.Indløbet til Kanalen som Følge af. at Søkort ikke fandtes om Bord.	Strandings-Beretning dat. Hassing- Refs Herreder d. <sup>1</sup> / <sub>8</sub> 99.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforklaringens evt. Strandings-Beretningens	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Optagelses-Sted og Datum.
233.	<b>Lilly</b> S.S. (se Nr. 56).  <b>Lindesnæs.</b> Skruedamper. J.Rabe.	Kristiania. 363.	Kul. Firth of Forth- Skjelskør.	Store-Belt, ca. 2Kml. fra Lys-og Fløjte-Tønden ud for Revsnæs-Rev. 7/1 99. S.lig Vind, skyet Luft.	Kollision med Skrue- damperen «Minna Horn af Hamburg.	Kl. 7 FM., strax efter at Lys-Tønden var passeret, saa Styrmanden, der havde Vagten, en modgaaende Dampers hvide Toplys 1 à 2 Streger om St. B. og kort efter dens grønne Sidelys. Kursen, der var S. <sup>3</sup> / <sub>4</sub> V., forandredes da til <sup>1</sup> / <sub>4</sub> Streg S.ligere. Efter 10 à 15m Forløb kom ogsaa denne Dampers røde Sidelys i Sigte. Roret lagdes da St. B. og 2 korte Damppipe-Toner afgaves (S. R. Art, 19 og 28). Kapt. R., der nu var kommen paa Dækket, saa først kun det grønne, derefter kun det røde og derpaa begge Sidelysene, samtidig hørtes 1 kort Damppipe-Tone, hvorefter fremgik, at den modgaaende Damper maa have lagt sit Ror B. B. L. holdt sit Ror haardt St. B., stoppede og kastede Maskinen «halv Kraft bak»; men strax efter løb M. H. sin Stævn ind i L.'s St. B.'s Laaring, og tilføjede denne et ovenbords Hul ca. 4" fra Vandlinjen og i en Højde af ca. 6'; det lykkedes dog at tætte Hullet og da L. ikke var bleven læk, fortsattes Rejsen. Indtil da var M.H., der ikke syntes at have taget nogen videre Skade, forbleven liggende stille paa Kollisions-Stedet.  Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse, antagelig fordi der ikke har foreligget nogen Søforklaring for den tyske Dampers Vedkommende.	Søforklaring i Skjelskør d. 10/1 99.
234.	<b>Linnea.</b> Skruedamper. U. Quiding	Karlskrona. 460.	Oliekager. Libau—Nykjøbing p. Falster.	Østersøen, ca. 35Kml. V. for Libau. 24/11 99. V.lig Storm med høj Sø.	Søskade.	Kl. 10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. under stadig tiltagende Storm tog L. flere svære Styrtesøer over, hvorved bl. A. Kappen til Kahytten bortsloges, saa at den fyldtes med Vand og en Del af det Opstaaende knustes. Da Skibet tillige fik B. B.'s Slagside, stoppedes op næste Dag og Mandskabet gik i Gang med at læmpe Kul, hvorved L. atter bragtes paa ret Køl. D. 27. Novbr. søgtes Læ under Bornholm, hvor der ankredes. Da Stormen d. 29. var løjet af, lettedes og Rejsen fortsattes til Nyk. p. F., hvor L. ankom d. 1. Decbr.	Søforklaring i Nykjøbing p. F. d. 4/12 99.
235.	<b>Livorno.</b> Skruedamper. B.Thellefsen.	Bergen. 1364.	Trælast. Räfsø—Manchester.	Skagens-Rev, ØNØ. For «Grenen». 18/6 99. VNV.lig flov Kuling. Taage.	Grundstødning.	Kl. 1 EM., da L. antoges at være paa Højde med Skagens Fyrskib, holdtes af til Kurs NV., kort efter saas en Stage med 2 opadvendte Koste om B. B., som først antoges at være Sømærket paa Skagens Nordre Rev; men da Taagen strax efter lettede lidt, opdagedes det, at det var det søndre Sømærke, samtidig saas ogsaa Skagen Fyrskib; derimod hørtes intet Taage-signal. Roret lagdes strax haardt B.B.; men Skibet stødte desuagtet. Det forsøgte nu først ved at bakke med fuld Kraft og derefter ved at udpumpe Bundtankene, samt ved at udsætte Varparker at bringe L. flot, men uden Resultat. Næste Dag om Morgenen ankom Svitser's «B. E.» ; men først Kl. 11 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> EM. lykkedes dette, efter at næsten hele Dækslasten dels var kastet over Bord dels losset over i Bjærgnings-Damperen.  Rettens søkyndige Medlemmer bemærkede: «At Grundstødningen maa antages forårsaget ved, at Kaptajnen antog at være længere nordost for Trindelen end han var, og paa Grund af Taagen ikke kunde se Fyrskibet ved Skagen eller høre Taage-signalet.	Søforklaring i Frederiks- havn d. 20/6 99.
236.	<b>Loch Bredan</b> (se Nr. 7).  <b>Lydia Millington.</b> Skruedamper. R. Wells.	Rostock. 754.	Kul. North Shields—Lübeck.	Revsnæs-Rev. 10/7 99. S.lig flov Kuling.	Grundstødning.	Kl. 2 EM. under Forsøg paa at yde Hjælp til S. S. «Jane» af Gøteborg, der om Morgenen var grundstødt paa Revet (Jfr. Løbe-Nr. 222), kom L. M. selv paa Grund; men bragtes flot Dagen efter af Svitser's «B. E.»	Indb. fra Kalundborg Told- kammer dat. d. 11/7 99.
237.	<b>M.</b>  <b>Martha.</b> Skonnert. E. Olsen.	Holmsbo. 130.	Tøndestaver. Drammen—Hamburg.	Stenbjerg Søndre Strand. 24/10 99. NV.lig haard Storm med høj Sø.	Landsætning. Forlis.	Natten til d. 24. Oktbr., da M. var paa 57°23' N.-Br. og 7o 10' V.-Lgd., blæste det op til en Storm, Skiltet blev da lagt NNV. over for Stormsejl, men tog stadig Styrtesøer over, der skyllede en Del af Dækslasten over Bord, medens en Del kastedes over Bord for at lette Skibet; men Sejlene bortblæstes og det drev hurtigt mod Land. Kl. 6 EM. ved Pejling af Hanstholm og Lodbjerg Fyr saas det, at Skibet var kommet saa nær Land, at	Indb. dat. Lodbjerg Fyr d. 25/10 99. Søforklaring i Thisted d. 27/10 99.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforklaringens evt. Strandings-Beretningens	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Optagelses-Sted og Datum.
238.	<b>Mathilde.</b> Skruedamper. C. Erichsen.	Flensburg. 1260.	Trælast. Sundsvall—Grange- month.	Ud for Havevig (Stevna- Klint). <sup>16</sup> / <sub>6</sub> 99. SØ.lig laber Kuling. Tæt Taage.	Grundstødning.	<p>Stranding var uundgaaelig, hvorfor det for at redde Besætningen besluttedes at landsætte det, hvilket skete Kl. 7 EM. ca. 2 Kml. SV. for Stenbjerg. Skibet blev Vrag, men Besætningen (5 Md.) bjærgedes ved Raket-Apparatet fra Stenbjerg Rednings-Station.</p> <p>Søretsmedlemmerne erklærede intet at have til de afgivne Erklæringer at bemærke, samt at Strandingen var foranlediget som foranført.</p> <p>Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra <sup>1</sup>/<sub>4</sub>99 til <sup>21</sup>/<sub>3</sub>1900 indeholder en nærmere Beskrivelse af oven nævnte Rednings-Foretagende.</p> <p>Efter at <i>M.</i> d. 14. Juni var afsejlet fra Sundsvall opstod en tæt Taage, der holdt sig mere eller mindre tæt de 2 følgende Dage. D. 16. om Morgenen hørtes Taagesignal fra Bornholm og <i>M.</i> gik nu med langsom Fart jævnlige brugende Loddet. Da Lodskuddet imidlertid Kl. 8 EM. ikkun viste 7 Fv. Vand, gjordes Ankeret klart, og da der kort efter loddedes <sup>6</sup>/<sub>2</sub> Fv., kastedes Maskinen bak; men Skibet grundstødte kort efter, stod fast med Forskibet og krængede stærkt over. Næste Dag ankom Svitzer's «B. E.» og bragte d. 18. Kl. 9 FM. Skibet, der ikke var blevet læk, flot, hvorefter Rejsen fortsattes.</p> <p>Anm. Angiven <b>Aarsag:</b> Taage og Strømsætning.</p> <p>Ved en af Søretten i Flensburg under 4. Oktbr 1899 afgiven Kendelse udtalte Rigskommissæren: At den Første Grund til Uheldet maatte søges i Taagen. Skibsførere, der sejle ind i Øresund under Taage uden at have nogen Pejling, burde ikke tøve med at ankre, naar Loddet viste under 10 Favne.</p> <p>Sørettens Kendelse lød paa, at Kapt. E. havde navigeret forsigtig og anvendt alle tilbørlige Forsigtigheds-Regler. Uheldet skyldtes Taagen, idet han havde troet, at han var paa den anden Side af Øresund ved Falsterbo. Sandsynligvis havde der ogsaa været Strøm.</p> <p>Anm. Under Søforhøret udtalte Kapt. E., at efter hans Formening vilde det være heldigt, hvis der var en Signalstation paa Stevns-Klint; mangt et Skib var før <i>M.</i> løbet paa Grund der i Taage.</p>	Søforklaring ved Stevns- Faxe Herreder d. <sup>17</sup> / <sub>6</sub> 99.
239.	<b>Mathilde Hennings.</b> Barkskib. M. Mikkelsen.	Riga. 541.	Trælast. Stettin—Cardiff.	Tversted, ca. 2 Kml. V. for Rednings-Stationen. <sup>11</sup> / <sub>2</sub> 99. VSV.lig. Merssejls Kuling. Høj Sø. Diset.	Landsætning paa Grund af Lækage.	<p>D. 31. Januar afsejlede Skibet fra Kjøbenhavn, hvor det havde været under Reparation efter Grundstødning paa «Drager Sandrev» d. 30. Oktober 1898 (se Søulykke-Statistikken for 1898, Løbe-Nr. 240.)</p> <p>D. 9. Febr. i Nordsøen sprang Skibet læk, og da Vandet i Last-rummet trods stadig Pumpning vedblev at stige, holdtes af efter Gøteborg; men da Vejret blev stormende og taaget, besluttedes det at landsætte Skiltet; hvilket udførtes 2 Dage senere Kl. 6 EM. ud for Tversted Aa paa en Banke ca. 500 Fv. fra Land. To Timer senere ankom Rednings-Materiellet fra Tversted Rednings-Station til Strandings-Stedet, og efter at et Strandings-Lys var antændt, blev Rednings-Baaden bragt flor ca. 300 Fv. til Luvart af samt 2 Passagerer bjærgedes i Land. D. 13. Febr. blev Skibet bragt flot af Svitzer's «B. E.» og bugseret til Frederikshavn, hvor det efter foretagen Reparation ved offentlig Auktion blev solgt til Norge og fører nu Navnet «Gudrun»</p> <p>Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra <sup>1</sup>/<sub>4</sub> 98 til <sup>31</sup>/<sub>3</sub> 99 indeholder en udførligere Beskrivelse af Rednings-Fortagendet.</p>	Indb. fra Hjørring Told kammer dat. d. <sup>12</sup> / <sub>2</sub> 99. Indb. fra Hirshals Fyr dat. d. <sup>12</sup> / <sub>2</sub> 99.
240.	<b>Melanchton.</b> Jast J. Mattsson.	Halmsted. 45.	Mursten. Aalborg—Kjøbenhavn.	Syd for Hesselø. <sup>22</sup> / <sub>5</sub> 99. N.lig rebet Merssejls- Kuling.	Sprungen læk og sunken.	<p>Kl. 4 FM. var <i>M.</i> i synkefærdig Tilstand ankeret op paa 9 Fv. Vand. Nødflag hejstes, hvorefter Fyrmesteren fra Hesselø kom om Bord og til-raadede øjeblikkelig Landsætning; men forinden dette kunde udføres, sank Jagten paa <sup>2</sup>/<sub>2</sub> Fv. Vand og blev Vrag. Besætningen (3 Md.) bjærgede sig i Land paa Hesselø.</p>	Indb. fra Hessele Fyr dat. d. <sup>22</sup> / <sub>5</sub> 99.
	<b>Merthyr .S. S.</b> (se Nr. 121).						



1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforklaringens evt. Strandings-Beretningens	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Optagelses-Sted og Datum.
241.	<b>Meteor S. S.</b> (se Nr.109).  <b>Mexican Prince S. S.</b> (se Nr. 116).  <b>Minna Elkan.</b> 3m. Skonnert. R. Roberts.	Carnarvon. 149.	Skifer. Port Madoe—Kiel.	Hatter-Rev. <sup>26</sup> / <sub>6</sub> 99. NV.lig frisk Kuling.	Grundstødning.	Kl. 11 FM. grundstødte Skibet; men bragtes flot af Svitzer's «B. E.», samt Bjærgere fra Samsø, efter at ca. 14 Tons af Ladningen var bleven kastet over Bord. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Forvexling af Sømærkerne.	Indb. fra Kalundborg Toldk. dat. d. <sup>28</sup> / <sub>6</sub> 99.
242.	<b>Minna Horn S. S.</b> (se Nr. 233).  <b>Morgenster.</b> Tjalk. G. J. de Jong.	Groningen. 90.	Kartofler. Groningen—Laurvig.	Harboøre (Jylland. V.). <sup>25</sup> / <sub>10</sub> 99. NV.lig Storm.	Forladt i Søen. Stranding.	Kl. 6 FM. indstrandede <i>M.</i> tilsyneladende i uskadt Stand, men med betydelig Slagside og uden Besætning, hvilken efter Skibets Papirer bestod af 4 Md. Da Skibets Baad var borte, formodes Besætningen at have forladt Skibet i Baaden. <i>M.</i> , der er bygget i 1895 af Staal, blev først udsat d. 5. Juni 1900 og indslæbt til Nykjøbing p. <i>M.</i> , hvor Skibet nu under Navnet «Gudrun» er hjemmehørende.	Indb. fra Lemvig Toldk. dat. d. <sup>25</sup> / <sub>10</sub> 99.
	<b>Munter.</b> Barkskib. N. Johnsen.	Sarpsborg. 1042.	Ballast. Bremerhaven— Kristiania.	Skagerrak. <sup>17</sup> / <sub>3</sub> 99. NNV.lig Storm med Byger.	Stærk Slagside ved Forskydning af Ballasten.	Kl. 10 EM., i Sigte af Ryvingen Fyr, under Bjærgningen af Sejl tog <i>M.</i> under en Byge flere voldsomme Overhalinger, hvorved Ballasten forskød sig over i St. B.'s Side, saaledes at Skibet kastedes paa Siden med Lønningen i Vandet og mistede Styret. Lempning af Ballasten, der bestod af ca. 475 Tons Sten, Sand og Jord, forsøgtes ved haardt Arbejde af hele Besætningen i Løbet af 4 à 5 Timer, men uden væsentlig Resultat, da Ballasten stadig forskød sig igen, idet der ingen Langskotter fandtes opsatte, ligesom andre Foranstaltninger herimod heller ikke vare trufne. Det besluttedes derfor, efter afholdt Skibsraad, at søge Hjælp blandt de i Nærheden liggende Damp-Trawlere. Af disse tilbød sig foret «Boreas» af Geestemünde, og d. 18. Kl. 5 FM. paabegyndtes Bugseringen med Kurs mod Kristianssand; men da Slæberen 3 Timer senere sprang, opgav denne Trawler Bjærgningen. <i>M.</i> drev nu stadig i SSØ.lig Retning og fik Hanstholm Fyr i Sigte i S., 20 à 30 Kml.'s Afst. e. G. 3*) Lanterner med rødt Lys hejstes, og da Damp-Trawleren «Grashopper» af Hull, 155 Tons Brutto, Kapt.W. E. Platten, tilbød Slæbning til Frederikshavn, og under store Vanskeligheder i den høje Sø sendte Baad om Bord med 2 Staalrosser (Trawl-Varp), paabegyndtes Bugseringen Kl. 12 MN., under hvilken Bugsertrossen gentagne Gange sprængtes og maatte forbindes paany. D. 19. Kl. 3 EM. passeredes Skagen Fyrskib og Kl. 9 EM. fortøjedes <i>M.</i> ved Frederikshavns Bolværker.  *) Nat-Signalet for Manøvre-Udygtighed er 2 Lanterner med rødt Lys (se S. R. Art. 4, a).	Søforklaring i Frederikshavn d. <sup>22</sup> / <sub>3</sub> 99.
244.	N. <b>Naddodd.</b> Skruedamper. G. Gundersen.	Egersund. 285	Stykgods. Stavanger — Thorshavn.	Nordsøen mell. Shetlands- Øerne of Færøerne. <sup>11</sup> / <sub>11</sub> 99. SØ.lig haard Storm. Høj Sø.	Søskade. 1 Mand skyllet over Bord og druknet.	Kl. <sup>2</sup> / <sub>1</sub> FM. paa Styrmændens Vagt brod pludselig en svar Braadsø over Kommando Broen og skyllede Styrmænd, Rorgænger og Matros Tonnes Tønnesen ned i Læ; medens det lykkedes de 2 førstnævnte at redde sig, forsvandt derimod Sidstnævnte. Kant. G. kom strax efter paa Dækket; men i Mørket under de stedfindende Vejrforhold, samt da Skibet løb med 8 Mils Fart, kunde intet Rednings-Forsøg foretages. En Del af Dækslasten (Petroleums-Fade) skylledes over Bord, ligeledes bortreves en Del af det Opstaaende og, Baaden knustes.	Søforklaring i Thorshavn d. <sup>23</sup> / <sub>1</sub> 99.
245	<b>Neerlands Vlag</b> (se Nr.161).  <b>Neptunus.</b> Barkskib. F. Zulinga.	Schiermonnikoog. 355.	Trælast.	Nordsøen. 4 Kml. NØ. for Hanstholm. <sup>28</sup> / <sub>9</sub> 99.	Forladt i Søen. Funden uden Master eller Besæt ning.	Kl. 11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. saas fra Fvret et dødt, afmastet Skib drivende rask NØ. efter. D. 1. Oktbr. blev det fundet af Svitzer's «B. E.» og indbjerget til Frederikshavn.	Indb. fra Hanstholm Fyr dat. d. 28. og 29. Septbr. 1899.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforklaringens evt. Strandings-Beretningens	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger	8. Optagelses-Sted og Datum.
246.	<b>Nora S. S.</b> (se Nr. 36). <b>Nordsee.</b> Damp-Trawler. P. Reichardt.	Altona. 151.	Slaget Fisk. Kattegat — Altona.	Sprogø Øst-Rev. <sup>18</sup> / <sub>1</sub> 99. SV.lig flov Kuling. N.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. grundstødte <i>N.</i> , men bragtes flot d. 20. Jan. Kl.8 FM. i ubeskadiget Tilstand af Svitser's «B. E.». Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Forvexling af Lys-Tønden med et Lys forude.	Indb. fra Korsør Toldk. dat. d. <sup>20</sup> / <sub>1</sub> 99. Indb. fra Sprogø Fvr dat. d. <sup>20</sup> / <sub>1</sub> 99.
247.	<b>Norrøna.</b> Skruedamper. H. Andersen.	Porsgrund. 1305.	Kul. Sunderland — Stock- holm.	Lønstrup (Jyllands NV.- Kyst). <sup>3</sup> / <sub>6</sub> 99. NV.lig Kuling. Tykning.	Grundstødning.	Kl. 11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. grundstødte <i>N.</i> , men bragtes næste Dags FM. flot med Højvande og ved Hjælp af Kystbeboerne. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Tykning og Strømsætning.	Indb. fra Hjørring Toldk. dat. d. <sup>4</sup> / <sub>6</sub> 99.
	<b>O.</b>						
248.	<b>Ocean S. S.</b> (Se Nr. 49). <b>Ocean Belle.</b> Brig. O. Owens.	Aberystwith. 189.	—	Ud for Bøvling-Klit (Jylland. V.). <sup>31</sup> / <sub>12</sub> 99. SV.lig Kuling. Diset Vejr.	Forlis	Kl. 10 EM. bemærkedes <i>S. f.</i> Thorsminde et Skib 1 Kml. fra Land, som afbrændte Blus. Thorsminde Rednings-Baad fulgte langs Stranden Skibet, der for smaa Sejl gik <i>N.</i> efter i samme Afstand fra Land. Omtr. midtvejs mell. Thorsminde og Fjaltring forsvandt Blusset pludselig, og da Rednings-Mandskabet naaede Stedet, saas Vraggods m. m. i stor Mængde at drive op paa Stranden. Der blev nu patrouilleret hele Natten, men Lig fandtes ikke, skøndt Skibets Baade og 7 Rednings-Bøjer vare inddrevne. Skibet, der sank paa dybt Vand ca. 2000 Fod fra Land, blev Vrag, og Besætningen, formentlig 7 Md., maa antages at være druknet.	Strandings -Beretning dat. Fjaltringd. <sup>29</sup> / <sub>6</sub> 1900.
	<b>P.</b>						
249.	<b>Peder.</b> Skonnert.	Pataholm. 56.	Ballast.	Østersøen, ca. 4 Kml. SV. for Møens Fyrtaarn. <sup>14</sup> / <sub>6</sub> 99.	Forladt i Søen i kær tret Tilstand.	Kl. 7 observeredes et kærtret Skib af Panserskibet <i>I. H.</i> , der indslæbte og landsatte det mellem Klintholm og Møen-Fyr. Da Baaden var borte, formodes Besætningen at have forladt Skibet i denne. Anm. Skibet solgtes ved offentlig Auktion til Stage, og fører nu Navnet «Freden II».	Indb. fra Stege Toldk. dat. d. <sup>15</sup> / <sub>6</sub> 99. Indb. fra Chefen for Panser- Skibet «Iver Hvitfedt» dat. d. <sup>15</sup> / <sub>6</sub> 99.
	<b>Pioneer</b> (se Nr. 17).						
	<b>R.</b>						
	<b>Rainbow S. S.</b> (se Nr. 139).						
	<b>Resie S.S.</b> (se Nr. 137).						
250.	<b>Rilda.</b> Skruedamper. Christoffersen.	Drammen. 313.	Kalksten.	V. f. Aflandshage (SV.- Pynten af Amager). <sup>29</sup> / <sub>4</sub> 99. SV.lig laber Kuling. Tykning mel Regnbyger.	Grundstødning.	Kl 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. grundstødte <i>R.</i> , blev læk og løb fuld af Vand. Efter at en Del af Lasten dels var kastet over Bord dels losset i Lægter, blev <i>R.</i> d. 4. Maj bragt Hot af Svitser's « B. E.» og indslæbt til Kjøbenhavn for Reparation. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Tykning og Strømsævtning	Indb. fra Drogden Fyrskib dat. d. <sup>1</sup> / <sub>5</sub> 99. Indb. fra Dragør Told- kontrol dat. d. <sup>4</sup> / <sub>5</sub> 99.
251.	<b>River Lagan.</b> Skruedamper. E. Davis	Glasgow. 803.	Ballast. Bandholm-Hapa- randa.	Rødsand (Lolland. S.). <sup>2</sup> / <sub>9</sub> 99. V.lig haard Kuling.	Grundstødning.	Kl. 10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM grundstødte <i>R. L.</i> , fik Hul i Bund-Tanken agter; men bragtes flot 2 Dage senere af Svitser's « B. E. » og indslæbt til Kjøbenhavn for Reparation. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Strømsævtning.	Indb. fra Rødby Toldk. dat. d. <sup>4</sup> / <sub>9</sub> 99.
252.	<b>Rixtine.</b> Kuf. A. H. Fulfs.	Dornumersiel. 44.	Ballast. Dornumersiel— Kragørø.	Havrvig (Jylland. V.). <sup>13</sup> / <sub>8</sub> 99. NV.lig stiv Kuling.	Landsætning. Forli	Efter at <i>R.</i> var sprungen læk i Søen, kunde den ikke holde paa Pumperne og maatte derfor Kl. 6 EM. sættes paa Land, men fik her Hul i Bunden og blev Vrag. Besætningen (3 Md. ) reddede sig i Land ved egen Hjælp	Indb. fra Ringkjøbing Toldk. dat. d. <sup>15</sup> / <sub>8</sub> 99.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforklaringens evt. Strandings- Beretningens	
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger	8. Optagelses-Sted og Datum.
253.	<b>Roger.</b> Skrudamper. F. Croizet.	Bordeaux. 2393.	Kul. Cardiff—Stockholm.	Sorte-Hat-Revet (Born- holm, V). 28/4 99. V.lig laber Vind. Tæt Tagge.	Grundstøning.	Kl. 3 EM. grundstødte R., men bragtes flot 2 Dage senere af Svitser's B. E.» efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord, og bugseredes til Kjøbenhavn for Reparation. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage.	Indb. fra Bornholms Told- inspektorat dat. d. 29-30/4 99.
254.	<b>Ruby.</b> Damp-Trawler. W. Harrison.	Hull. 155.	Fisk. Nordsøen-England.	Horns-Rev. 7/4 99. NØ.lig Vind. Taage og Regn.	Grundstødning.	Kl. 11 EM. strandede R., men blev senere bragt flot af Svitser's «B. E.» og bugseret til Esbjerg. Besætningen (9 Md.) forlod næste FM. Skibet dels i egen Baad dels i Rednings-Baaden fra Blaavand-Station, men sattes senere igen om Bord. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage og Regn, der forhindrede, at Fyret paa Blaavands-Huk kunde ses.	Strandings- Beretning dat. Blaavand (Oxby Sogn) d. 3/11 99.
255.	<b>S.</b> <b>Salamanca.</b> Skruedamper. L. H. Taylor.	Newcastle. 1840.	Kul. Newcastle-Stettin.	Mellem Hanstholm og Klitmøller. 6/11 99. SS V.lig stiv Kuling med Taage og Regntykning. Høj Sø.	Stranding. Forlis.	Kl. 2 FM. strandede S. og det lykkedes ikke at bringe Skibet flot, idet det af Søerne brækkedes midt over d. 10. Novbr. Af Besætningen (21 Md.) naaede 1ste Styrmand og 4 Mand Land i en if Skibets Baade Kl. 7 FM.; medens Resten bjærgedes ved Raket-Apparat fra Klitmøller Rednings-Station. Anm. 1. Ifølge Kapt. T.'s Udsagn var Hanstholm Fyr ikke set, og Sirene-Taage-signalerne, der dog havde lydt fra Kl. 11 EM. d. 4/11 til Kl. 7 FM. n. D., ikke hørte. Anm. 2. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra 1/4 99 til 31/3 1900 indeholder en nærmere Beskrivelse af oven nævnte Rednings-Foretagende.  Om <b>Aarsagen</b> til Strandingen har Søretten i Newcastle — ifølge et i «London Shipping Gazette» for d. 11/12 99 optaget Referat af det efter Ordre fra «Board of Trade» afholdte «Official Inquiry» — under 9/12 99 afgivet følgende Kendelse: «Retten fandt, at rigtige Forholds-Regler vare tagne ved Middags-Observationen d. 4. Novbr. til Bestemmelsen af Skibets Plads. Denne stemte imidlertid ikke overens med Pladsen efter Bestikket, idet de følgende Be-givenheder beviste, at den ikke havde været rigtig, eftersom Skibet i Virke-ligheden paa den Tid var 30 à 40 Kml. SØ ligere. Hvor vidt Forskellen hidrørte fra en Fejl ved Optagelsen af Højden eller Tiden, eller fra en Mangel ved selve Kronometret var Retten ude af Stand til af afgøre. Det formodes dog, at Føreren kunde have udvist større Omhu ved Maalingen af Sol-Højden, og at han ikke udelukkende burde have stolet paa Observationen, da den efter Loggen udløbne Distance var langt større. Havde Skibets Plads været som antaget, vilde den d. 4. Novbr. MD. satte og styrede Kurs have været sikker og rigtig nok. Føreren var paa Dækket i den Tid, da Hensynet til Skibets Sikkerhed fordrede hans personlige Overtilsyn. 2den Styrmand havde udført de ham af Føreren givne Ordre. Hanstholm Fyr var ikke bleven set, fordi det var skjult af Taage over Landet, medens det var klart rundt om Skibet».  «Loddet var ikke blevet benyttet, men naar Hensyn tages til den Plads, som Føreren antog Skibet var paa, kunde det ikke bebrejdes ham at have undladt dette. Der var holdt godt og forsvarligt Udkgig, og Skibet var navigeret med passende og sømandsmæssig Omsorg. <b>Aarsagen</b> til Strandingen maa derfor have været, at Skibet var forud for den ved Middags -Observationen d. 4. Novbr. be-stemte Plads Og dets Forlis var ikke forårsaget ved nogen Fejl eller Forseelse fra Føreren eller Officerernes Side».	Indb. fra Hanstholm Fyr dat. d. 5/11 99. Indb. fra Thisted Told- inspektorat dat. d. 6/11 99.
256.	<b>Scorpion S. S.</b> (se Nr. 134). <b>Siegfried.</b> Skruedamper. J. Schuldt.	Hamburg. 1464.	Magnesit. Lemnos — St. Peters- burg.	Vittensgrønd (Hyllekrog). 4/11 99. S.lig Vind. Diset.	Grundstødning. Lækage.	S. grundstødte Kl.4 EM. og fik et Hul i Forskibet, der fyldtes med Vand; men bragtes flot 2 Dage senere af Svitser's «B. E.», og bugseredes til Kjøbenhavn for Reparation. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Diset Luft og Strømsætning.	Indb. fra Nysted Told- kammer dat. d. 7/11 99.

1.	Skibets			Søulykkens		Søforklaringens evt. Strandings-Beretningens	
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Løbe-Nr.	Navn. Art. Fører.	Hjemsted. Brutto Register- Tonnage.	Ladning. Kejse.	Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold	Art.	Oplysninger.	Optagelses-Sted og Datum.
257.	<b>Signal S. S.</b> (se Nr. 135).	Tvedestrand. 64.	Kartofler og Saltsyre. Stettin—Karlskrona.	Snogebæk (Bornholm, SØ.). <sup>24</sup> / <sub>10</sub> 99. VSV.lig Storm. Tæt Taage.	Grundstødning. Læ kage.	Kl. 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. grundstødte S. og 3 Timer senere ankom Fiskere fra Saogebæk; men da Stormen tiltog og Vandet var faldende, hvorved Skibet krængede over med Rælingen i Vandet, maatte Besætningen (3 Md.) forlade Skibet i en Fiskerbaad. Dagen efter sprang Stormen til NNV., og da Vandet steg, kom S. flot af sig selv. Besætningen gik da om Bord igen; ved Fiskernes Hjælp lettedes og afsejledes til Nexø, hvortil S. ankom d. 25. K.1.6 EM. Skibet var blevet noget læk; men kunde dog holdes læns paa Pumpen. Bjærgeløn 1200 Kr. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage og Forvexling af Due-Odde Fyr med et Dampskibs-Toplys.	Søforklaring i Nexø d. <sup>30</sup> / <sub>10</sub> 99.
	<b>Simon v. Utrecht S. S.</b> (se Nr. 38).						
258.	<b>Spind</b> (se Nr.152).	Porsgrund. 322.	Kul. Hartepool—Mariager.	Læsø NV.-Rev. <sup>10</sup> / <sub>11</sub> 99. NV.lig Storm.	Grundstødning.	Kl. 6 FM. grundstødte Skibet, men bragtes flot næste Dag Kl. 11 FM. af Svitzer's «B. E.», efter at en Del af Ladningen dels var kastet over Bord, dels losset i Lægter; hvorefter det bugseredes til Frederikshavn for Eftersyn. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Strømsætning.	Indb. fra Læsø Toldk. dat. d. <sup>11</sup> / <sub>11</sub> 99.
	<b>Sport.</b> Galease. G. Jensen.						
259.	<b>Sportsman S. S.</b> (se Nr. 39).	Hamburg. 579.	Stykgods og Trælast. 62 Heste. Libau—Hamburg.	Ud for Listed (Bornholm, Ø.). <sup>8</sup> / <sub>4</sub> 99. S.lig laber Vind. Tæt Taage.	Grundstødning.	Kl. 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. grundstødte T., men bragtes flot 2 Dage senere af Svitzer's «B. E.», efter at en Del af Dækslasten dels var kastet over Bord, dels var losset i Lægter. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage.	Indb. fra Bornholms Told- inspektorat dat. d. <sup>9</sup> / <sub>4</sub> 99.
	<b>Statsraad Brock.</b> Barkskib. Høhn.						
260.	<b>Suecia S. S.</b> (se Nr. 5).	Gasselter-Nijeveen. 95.	Tagsten. Harlingen—Vording- borg.	Fejø-Staalgrund, 1 Kml. V. for Vejrø. <sup>14</sup> / <sub>3</sub> 99. NV.lig jævn Kuling. Taage.	Grundstødning. Sunken.	Kl. 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. grundstødte Skibet, blev læk og sank; men blev optagen 10 Dage senere og indbragtes til Bandholm af Svitzer's «B. E.». Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Tange.	Indb. fra Maribo-Bandholm Toldk. dat. d. <sup>18</sup> / <sub>3</sub> 99.
	<b>Supernal S. S.</b> (se Nr 169).						
261.	<b>T.</b>	Kalmar. 471.	Kul. West-Hartepool— Kalmar.	Saltholms Flak. <sup>4</sup> / <sub>1</sub> 99. SØ.lig Bramsejls-Kuling.	Grundstødning.	Kl. 6 EM. grundstødte T.; men bragtes flot næste Dag af Svitzer's «B. E.» efter at have losset en Del af Ladningen i Lægtere. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Forvexling af Fyr paa Grund af usigtbaart Vejr.	Indb. fra Kastrop Told- kontrol dat. d. <sup>5</sup> / <sub>1</sub> 99.
	<b>Tatti.</b> Skruedamper. G. A. Olsen.						
262.	<b>Teolinda</b> (se Nr. 119).	Frederiksstad. 260.	Ballast. Ymuiden—Frederiks- stad.	Harboøre (Jylland, V.). <sup>3</sup> / <sub>12</sub> 99. NV.lig haard Storm. Høj Sø.	Stranding. Forlis.	Efter at V, d. 2. Decbr. Kl. 10 FM. havde taget en svær Braadsø over, førskød Ballasten sig saaledes, at Skiber fik betydelig St. B.'s Slagside. og mistede Styret. For Storm og Sø drev det nu mod Land og sattes næste Morgen Kl. 5 helt op paa Stranden. Skibet, der ikke var assureret, blev	Indb. fra Lemvig Toldk. dat. d. <sup>3</sup> / <sub>12</sub> 99. Indb. fra Bovbjerg Fyr dat. d. <sup>3</sup> / <sub>12</sub> 99.
	<b>Teutonia S. S.</b> (se Nr. 74).						
	<b>Tres faciunt Col- legium.</b> Tjalk. J. Ensing.						
	<b>Trio.</b> Barkskib. A.Bäckström.						
	<b>V.</b>						
	<b>Victoria.</b> 3m. Skonnert. O.J. Christiansen.						

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforklaringens evt. Strandings-Beretningens	
	2. Navn Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.	6. Art.	7. Oplysninger.	8. Optagelses-Sted og Datum.
263.	<b>Vistula S. S.</b> (se Nr.112).  <b>W.</b>  <b>Waesland S. S.</b> (se Nr. 76).  <b>William Storrs.</b> Skruedamper. J. D. Daniels.	Newcastle. 3623.	Majs. Baltimore—Aarhus.	Baltimore River. <sup>16</sup> / <sub>2</sub> 99. N.lig stiv Kuling. Sne- og Regntykning. Is drift	Grundstødning.	<p>Vrag. Besætningen (8 Md.) bjærgedes ved Raket-Apparat fra Flyvholm Rednings-Station.</p> <p>Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra <sup>1</sup>/<sub>4</sub> 99 til <sup>31</sup>/<sub>3</sub> 1900 indeholder en nærmere Beskrivelse af dette Rednings-Foretagende.</p> <p>Kl. 10 FM. lettede W. S. fra Baltimore Havn og stod med Lods om Bord ned ad Floden, der var opfyldt af svær Drivis; men da Vejret blev usigtbart, kunde Bøjerne og Mærkerne, der tillige skjultes af Isen, ikke ses. Skibet kom da paa Grund Kl. 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> EM. og kunde ikke ved egen Hjælp bringes flot; hvilket først lykkedes næste Dags MD. ved Hjælp af Isbryderen &lt;Annapolis&gt;. Da Skibet ikke var blevet læk, fortsattes Rejsen til Aarhus, hvortil det ankom d. 10. Marts.</p>	Søforklaring i Aarhus d. <sup>18</sup> / <sub>3</sub> 99.

## Afdeling IV.

### TABEL A.

*Opgørelse af de i Oversigten for 1899 opførte Søulykkers eller Søskaders Antal og Art, over hvilke Søforhør (evt. Søforklaring) er afholdt*

(jfr. den i Søulykke-Statistiken for 1898 under Afsnit G, Tab. Nr. 1 og 3 optagne Statistik for Fem-Aaret 1894—1898).

Senlykkens Art.	Danske.		Svenske.		Norske.		Tyske.		Engelske.		Russiske (og Finske).		I Alt.	
	Sejl.	Damp.	Sejl.	Damp.	Sejl.	Damp.	Sejl.	Damp.	Sejl.	Damp.	Sejl.	Damp.	Sejl.	Damp.
Stranding (med Forlis)	14	4	—	1	3	1	—	—	—	—	—	—	17	6
Grundstødning . . .	23	20	2	—	6	1	1	1	—	—	1	—	33	22
Kæntring . . . . .	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2
Sprungne læk i Søen .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—
Forladt synkefærdig . .	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—
Forskellig Søskade . . .	4	7	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	5	9
Kollision . . . . .	15	27	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	15	29
Iidsvaade . . . . .	2	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	2
Bortebleven . . . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Overbordfalden m. m...	16	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	3
I Alt . . . . .	86	64	3	3	10	4	2	1	—	1	1	—	102	73
													175	

### TABEL B.

*Opgørelse af de i Oversigten for 1899 ifølge officielle Indberetninger m. in. opførte Søulykkers eller Søskaders Antal og Art, over hvilke Søforhør (evt. Søforklaring)*

*ikke er afholdt*

(jfr. den i Søulykke-Statistiken for 1898 under Afsnit G, Tab. Nr. 2, optagne Statistik for Fem-Aaret 1894—1898).

Stranding med (med Forlis) . . .	6	—	2	—	3	—	6	—	1	1	—	—	18 <sup>1)</sup>	1
Grundstødning . . . . .	9	1	4	2	2	6	3	9	1	6	3	—	22 <sup>2)</sup>	24 <sup>2)</sup>
Kæntring . . . . .	1	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	3	—
Sprungne læk i Søen . . . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Forladt synkefærdig . . . . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Forskellig Søskade . . . . .	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Kollision . . . . .	—	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	3
Konemnat. efter Søskade . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Bortebleven . . . . .	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—
Bjærgning af Skibsbesætn. . . .	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
I Alt . . . . .	24	6	7	2	5	6	10	11	2	7	3	—	51	32
													1	—
													1	3
													53	35
													88	

<sup>1)</sup> Endvidere Stranding (med Forlis) af: 1 hollandsk Sejlskib . .

<sup>2)</sup> » Grundstødning af: 1 hollandsk Sejlskib samt 1 hollandsk, 1 fransk og 1 belgisk Dampskib

TABEL C.  
*Opgørelse af Tab af Menneskeliv ved de for Danske Skibe ifølge Oversigten for  
 1899 indtrufne Søulykker og Søskader*  
 (jfr. den i Søulykke-Statistiken for 1898 under Afsnit G, Tab. Nr. 8 og 9, optagne Statistik for  
 Fem-Aaret 1894—1898).

Ulykkestilfældets Art.	I følge optagne Søforhør.						I følge 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 Skibes Stranding, Forlis eller anden Søskade . . . . .	6	14	1	2	7	16	10	58	—	—	10	58	16	72	1	2	17	74
Ved Overbordfalden . . . . .	15	15	1	1	16	16	—	—	—	—	—	—	15	15	1	1	16	16
Ved andre Ulykkestilfælde . . . . .	1	1	3	3	4	4	—	—	—	—	—	—	1	1	3	3	4	4
I Alt . . . . .	22	30	5	6	27	36	10	58	—	—	10	58	32	88	5	6	37	94

TABEL D.  
*Opgørelse af Antallet, Arten og Værdi-Tabene for de ifølge Oversigten for 1899  
 indtrufne Forlis af Danske Skibe*  
 (jfr. den i Søulykke-Statistiken for 1898 under Afsnit G, Tab. Nr. 10 og 11, optagne Statistik for  
 Fem-Aaret 1894—1898).

Forlisets Art.	Antal Skibe.	Brutto Register-Tonnage.	Med Ladning.	Uden Ladning.	Skibets		Besætning.	Passagerer.	Tab af Menneskeliv.
					Værdi.	Assurance.			
Dampskibe:					Kr.	Kr.			
Stranding . . . . .	4	6920	4	—	896000	744000	98	15	2
Kæntring . . . . .	1	378	1	—	65000	65000	11	1	—
Kollision . . . . .	2	628	2	—	122000	30000	25	—	1
Dampskibe i Alt	7	7926	7	—	1,083000	839000	134	16	3
Sejlskibe:									
Stranding, Landsætning og Grundstødning . . . . .	20	3290	14	6	280000	237000	105	2	28
Forladt synkefærdig . . . . .	10	910	10	—	58000	50000	41	1	6
Kollision . . . . .	7	1100	7	—	171000	118000	43	1	2
Borteblevne . . . . .	6	1110	5	1	110000	99000	37	—	37
Søskade og Kondemnation	1	675	1	—	75000	53000	12	—	—
Sejlskibe i Alt	44	7085	37	7	694000	557000	238	4	73
Damp- og Sejlskibe i Alt	51	15011	44	7	1,777000	1,396000	372	20	76

Opgørelse af Antal m. m. af Danske og Fremmede Skibes Strandinger og Grundstødninger paa **Danske Kyststrækninger og i Inderfarvande**,  
indtrufne i Aaret 1899

(jfr. den i Søulykke-Statistikken for 1898 under Afsnit G. Tab. Nr. 13, optagne Statistik for **Fem**-Aaret 1894-1898.

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) <sup>1)</sup> .....	—	—	—	—	1	28	—	—	1	28	1	38	2	11 20	5	1079	2	2344	10	4581	11	4609	—	13	13
Jyllands Nord-Vest-Kyst (til Skagen indb.) <sup>1)</sup> .....	1	233	—	—	1	85	—	—	2	318	—	—	2	2669	2	519	1	1682	5	4870	7	5188	4	—	4
Jyllands Øst-Kyst.....	5	509	3	3206	1	13	—	—	9	3728	2	322	1	8278	—	—	—	—	3	8600	12	12328	—	—	—
Limfjorden og- Thyborøn-Kan. Læsø .....	1	27	—	—	1	26	—	—	2	53	1	66	—	—	1	63	—	—	2	129	4	182	—	—	—
.....	2	213	—	—	—	—	—	—	2	213	5	799	—	—	1	247	—	—	6	1046	8	1259	—	—	—
Anholt.....	—	—	—	—	1	29	—	—	1	29	1	852	1	2996	—	—	—	—	2	3848	3	3877	—	—	—
Fyens Nord-Kyst med Samsø)	1	34	—	—	2	12*4	—	—	3	158	1	149	—	—	—	—	—	—	1	149	4	307	—	—	—
Fyens Syd-Kyst (med Ærø)	2	263	—	—	—	—	—	—	2	263	—	—	1	577	—	—	—	—	1	577	3	840	—	—	—
Fyens Ø.-Kyst (med Langel.)	1	20	—	—	—	—	—	—	1	20	—	—	2	1012	—	—	—	—	2	1012	3	1032	—	—	—
Sjællands Nord-Kyst.....	2	274	—	—	2	32	—	—	4	306	2	509	1	530	—	—	—	—	3	1039	7	1345	—	—	—
Sjællands Vest-Kyst (med Sprogø) .....	1	108	—	—	—	—	—	—	1	108	1	111	4	4563	—	—	—	—	5	4674	6	47 82	—	—	—
Smaalands-Farvandet (Grøn- sund indb.).....	2	30	—	—	—	—	—	—	2	30	2	1 37	—	1558	1	39	—	—	4	1734	6	1764	—	—	—
Lollands og Falsters S.-Kyst Sjællands Øst-Kyst Syd fra til Amager).....	1	50	—	—	—	—	—	—	1	50	3	134	3	3674	1	410	—	—	7	4218	8	4268	—	—	—
.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1260	—	—	—	—	1	1260	1	1260	—	—	—
Amager .....	1	22	—	—	—	—	—	—	1	22	—	—	2	1402	—	—	—	—	2	1402	3	1424	—	—	—
Saltholm.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	897	2	1910	—	—	—	—	5	2807	5	2807	—	—	—
Middelgrunden.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	438	—	—	—	—	—	—	1	438	1	438	—	—	—
Øresunds-Kysten (Nord fra til Kjøbenhavns Frihavn).....	1	25	1	1123	—	—	—	—	2	1148	1	40	—	—	1	53	—	—	2	93	4	1241	—	—	—
Bornholms Vest-Kyst .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3085	—	—	—	—	2	3085	2	3085	—	—	—
Bornholms Øst Kyst <sup>2)</sup> .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	64	3	1514	—	—	—	—	4	1578	4	1578	—	—	—
I Alt.....	21	1808	4	4329	9	337	—	—	34	6474	—	—	28	36148	12	2410	3	4026	68	47140	102	53614	4	13	17

Anm. 1. I Fem-Aaret 1895—1899 have paa **jydske Vest-Kyst** indtil Skagen følgende Strandinger fundet Sted:

	Uden Forlis.				Med Forlis.			
1895.....	13	Skibe med	8619	T. B.	18	Skibe med	4223	T. B.
1896.....	5	" "	3187	«	11	" "	4075	"
1897.....	6	" "	4288	«	19	" "	6168	"
1898.....	8	" "	6408	«	15	" "	5779	"
1899.....	6	" "	40611	«	12	" "	5737	"

Anm. 2. I Fem - Aaret 1895—1899 have paa **Bornholms Øst-Kyst** følgende Strandinger fundet Sted:

	Uden Forlis.				Med Forlis.			
1896	3	Skibe med	736	T. B.	2	Skibe med	272	T. B.
1896	1	" "	2374	"	3	" "	184	"
1897	"	" "	—	"	2	" "	524	"
1898	1	" "	239	"	3	" "	544	"
1899	4	" "	1578	"	"	" "	—	"



TABEL F.

*Antal af Strandinger og Forlis paa Danske Kyststrækninger og i Inderfarvande  
i Fem-Aaret 1895—1899 ordnede efter Skibenes Nationalitet  
og Brutto Register-Tonnage.*

	Uden Forlis.				Med Forlis.				Tilsammen.		Tab af Menne- skeliv.	
	Sejlskibe.		Dampskibe.		Sejlskibe.		Dampskibe.		Antal.	Brutto Tonnage.		
	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.				
1895.	Engelske.	3	543	19	27622	1	60	—	—	23	28225	—
	Danske	24	2331	9	6727	6	661	—	—	19	9719	—
	Norske	14	6002	3	1882	5	1795	—	—	22	9679	—
	Svenske	7	1312	3	3179	10	1513	—	—	20	6004	—
	Tyske	7	896	5	2838	5	672	1	505	18	4911	4
	Russiske (og Finske)	9	2464	—	—	1	166	—	—	10	2630	—
	Andre	1	607	1	1351	3	494	—	—	5	2452	—
I Alt	65	14155	40	43599	31	5361	1	505	137	63620	4	
1896.	Engelske.	1	266	11	13967	—	—	—	—	12	14233	—
	Norske	7	2194	5	4695	4	461	1	1663	17	9013	—
	Tyske	7	1758	5	5624	3	530	—	—	15	7912	9
	Danske	34	2594	5	2673	9	511	—	—	48	5778	—
	Svenske	13	2124	1	1079	7	802	—	—	21	4005	10
	Russiske (og Finske)	4	1405	—	—	3	1476	—	—	7	2881	—
	Andre	3	1518	1	1518	—	—	—	—	4	3036	—
I Alt	69	11859	28	29556	26	3780	1	1663	124	46858	19	
1897.	Engelske	2	468	11	18897	—	—	—	—	13	19365	—
	Norske	13	3228	10	7854	9	2121	—	—	32	13203	1
	Tyske	9	1729	8	7857	3	256	—	—	20	9842	1
	Danske	26	1435	6	5689	14	771	1	586	47	8481	8
	Svenske	17	2700	1	190	10	2342	1	933	29	6165	10
	Russiske (og Finske)	4	1190	—	—	3	1055	—	—	7	2245	—
	Andre .	4	608	2	2193	—	—	1	689	7	3490	—
I Alt	75	11358	38	42680	39	6545	3	2208	155	62791	20	
1898.	Engelske	3	1279	14	19795	—	—	—	—	17	21074	—
	Norske	16	4230	6	5145	8	3511	—	—	30	12886	—
	Svenske .	21	2961	3	2636	14	2062	1	989	39	8648	10
	Tyske	8	451	4	5274	8	1028	3	1791	23	8544	11
	Danske	38	2410	6	4383	17	734	—	—	61	7527	9
	Russiske (og. Finske)	12	4539	1	1632	3	1317	—	—	16	7488	—
	Andre	—	—	2	2762	—	—	—	—	2	2762	—
I. Alt	98	15870	36	41627	50	8652	4	2780	188	68929	30	
1899.	Tyske	5	240	10	14767	5	1196	—	—	20	16203	2
	Engelske	1	149	6	9470	1	189	1	1840	9	11648	7
	Norske	9	1819	7	6387	4	622	1	504	21	9332	—
	Danske	21	1808	4	4329	9	337	—	—	34	6474	4
	Svenske	6	1486	2	1132	1	63	1	1682	10	4363	—
	Russiske (og Finske).	3	767	—	—	—	—	—	—	3	767	—
	Andre	1	95	3	4392	1	340	—	—	5	4827	4
I Alt	46	6364	32	40477	21	2747	3	4026	102	53614	17	

## Anmærkninger til Tabellerne.

Ifølge Tabellerne **A.** og **B.** have Søulykkerne i Aaret 1899 i Antal været en Del ringere end i de 2 forudgaaende Aar, nemlig 263 henholdsvis mod 335 og 304; hvilken Nedgang navnlig skyldes det førstnævnte Aars heldigere Udfald for Skibsfartens Vedkommende, særligt for Sejladsen i danske Farvande paa Grund af disses forholdsvis gunstige Vind- og Vejr-Forhold; idet Antallet her var 102 mod henholdsvis 188 og 155 (jfr. iøvrigt Oplysningerne om afholdte Søforhør i Fem-Aaret 1894—1898 i Bilaget til Statistiken for 1898 under Tabel Nr. 1).

Blandt de refererede Søulykker af større Betydning fremhæves følgende:

### Kollisioner.

Angaaende disse henledes Opmærksomheden særlig paa Referaterne under Løbe-Nr. 5 (Antwerpen—Suecia), Nr. 7 (Brockenhuus-Schack—Loch Bredan), Nr.8 Brunette—Carl Woermann), Nr. 11 (Cathay—Clan Macgregor), Nr.16 (Elida—Gazelle), Nr. 19 (Eros—Eide Siebs), Nr.21 (H. A. Friis—Kong Inge), Nr. 27 (J.Grønsund—Dalanes), Nr. 33 Kronen—Blythville), Nr. 36 (Martha—Nora), Nr. 41 (Niels—Clyde), Nr. 45 (Olaf—Tiber) og Nr. 177 (Villemoes—Pietronella de Boer), (jfr. Oplysningerne om Kollisioner i Fem-Aaret 1894—98 under Bilaget til Statistiken for 1898, Tab. Nr. 6 og 7).

### Undladelse af Iagttagelse af de internationale Søvejs-Regler.

Udførligt refererede under Løbe-Nr. 7 (Loch Bredan), Nr.8 (Carl Woermann), Nr. 10 (Caster), Nr. 11 (Clan Macgregor), Nr. 16 (Gazelle), Nr. 19 (Eide Siebs), Nr. 33 (Kronen), Nr. 36 (Martha), Nr.41 (Clyde), Nr. 56 (Lilly), Nr. 112 (Vistula), Nr.119 (Teolinda) og Nr. 151 (Concordia).

### Forlis ved Stranding.

Se f. Ex. Løbe-Nr. 12 (S. S. Christiansborg), Nr.42 (S. S. Niord), Nr. 46 (S. S. Orion), Nr. 47 (Peruvian), Nr. 51 (S. S. Tejo) og Nr. 57 (Venner).

Værdi-Tabene ved Dampskibes Forlis efter Kollision og Stranding (7) have været betydelig større end i de 2 forudgaaende Aar, nemlig 1,083000 Kr. (se Tab. **D.**) henholdsvis mod 195000 og 595000 Kr. (se Tab. Nr. 10 i Statistiken af 1898 for Fem-Aaret 1894—98).

### Ildsvaade og Explosion.

Se Løbe-Nr. 40 (Moody), Nr. 78 (Charlotte Olsen) Nr. 117 (S. S. Julius Holmblad) og Nr. 65 (S. S. Amalienborg), (jfr. Bemærkningerne om denne Art Søulykker for Fem-Aaret 1894—98 i Bilaget til Statistiken for 1898 under Tab. Nr. 10 og 11).

### Brud paa Skrueaxel. Tab af Skrue.

Heraf findes refereret 4 Tilfælde, nemlig under Løbe-Nr. 49 (Polarstjernen), Nr. 134 (N. G. Petersen), Nr. 135 (Najaden) og Nr. 137 (Nauta).

### Brug af forældede Søkort.

Omhandlet under Løbe-Nr. 95 (Emblem), Nr. 175 (Victor), Nr. 201. (Carl), Nr. 213 (Fuchs) og Nr. 230 (Laura).

### Tab af Menneskeliv ved Overbordfalden.

Ifølge Tabel A. har Tabet været 20, heraf for Dampskibene ikkun 3, medens Antallet for de 2 forudgaaende Aar har været henholdsvis 20 og 17 (jfr. Tab. Nr. 8 og 9 i Statistiken for 1898 for Fem-Aaret 1894—98). Heraf skyldes 6 Overbordfalden fra Klyverbommen under Bjærgning af Klyveren (se Løbe-Nr. 48, 71, 73, 163, 168 og 176). Af Referaterne fremgaar, at disse Ulykker alle ere hændte under haardt Vejr med høj Sø, ved at Braadsøer have slaaet Matrosen over Bord. I lignende Tilfælde have tyske Søretter udtalt, at slige Ulykker skyldes Manglen af Stræktove paa Klyverbommen eller Næt under denne.

### Tab af Menneskeliv ved Forlis af de saakaldte «borteblevne» Skibe.

Se Løbe-Nr. 15 (Edil), Nr. 24 (Henny), Nr. 30 (Johanne), Nr. 50 (Sønderjylland), Nr. 52 (Thetis) og Nr. 58 (Webers Minde). Med disse 6 Sejlskibe gik 37 Menneskeliv tabt mod henholdsvis 28 og 32 i de 2 forudgaaende Aar (jfr. Tab. Nr. 11 i Statistiken af 1898 for Fem-Aaret 1894—98).

### Bjærgning af Skibsbesætning eller Skib.

Blandt slige Bjærgninger kunne de under Løbe-Nr. 22, 29, 49, 114, 145, 152, 183, 205 og 225 særlig betegnes som fortjenstlige.

Ifølge Meddelelse fra Krydstoldinspektoratet have Toldkrydserne i følgende Tilfælde været behjælpelige ved Redning af Menneskeliv:

1. D.  $\frac{7}{4}$  99 ud for Hals (Limfjorden) bjærgede Krydsfartøj Nr. 11 to Lodser, hvis Jolle var bleven oversejlet af en tysk Damper;
2. D.  $\frac{7}{10}$  99 bjærgede Krydsfartøj Nr. 6 to Fiskere, hvis Jolle var kængret paa Ærøskjøbing Red;
3. D.  $\frac{2}{12}$  99 ud for Fornæs bjærgede Krydsfartøj Nr. 23 fem Fiskere, hvis Baade under en Storm vare drevne til Søs og vare i Nød (jfr. iøvrigt Tab. Nr. 12 i Bilaget til Statistiken for 1898).

Fremmede Søretters Domme eller Kendelser over Søulykker overgaaede danske Skibe findes refererede under Løbe-Nr. 7, 8, 11, 19, 23, 27, 33, 43, 133 og 134.

1. Marts 1901.

A. S.