

# STATISTISK OVERSIGT

OVER DE I AARET

1901

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

INDTRUFNE

## SØULYKKER



*APRIL 1903*

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 Henhold til bemeldte Lov indsendte Udskrifter af Søforhør og Søforklaringer udarbejdet ved Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet i Kjøbenhavn.

BIBL. UNIV.  
HAFNIENSIS

# Indhold.

## Maritim-Statistiske Oplysninger om de i Aaret 1901 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-ling I. Danske Skibe.

Udarbejdet af Kaptajn i Flaaden *R. H. Kjølsern.*

1.	Skibets						Søulykkens	9.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
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 Vegr-forhold.	
1.	<b>A.</b> <b>a. Adolph Andersen.</b> b. Skruedamper. c. Randers. d. 981. e. 614.	a. Greenock. b. 1898. c. Staal. d. —	a. C. O. L. Schubert. b. D. F. D. S. c. — d. —	a. Sæd og Trælast. b. — c. — d. —	a. — b. — c. —	a. Riga. b. <sup>1</sup> / <sub>1</sub> 1901. c. Antwerpen.	a. «Kaiser Wilhelm» Kanalen. b. <sup>4</sup> / <sub>1</sub> . c. Kollision. d. SV.lig. Jævn Brise. Diset.	Søforklaring i Hamburg d. <sup>14</sup> / <sub>1</sub> 1901. Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. <sup>20</sup> / <sub>2</sub> og <sup>14</sup> / <sub>3</sub> 1901. Med Lods om Bord og gaaende med langsom Fart passeredes omtr. Kl. 8 EM. en i Kanalen liggende Damper om B. B., og umiddelbart efter saas forude en modgaaende Damper — „ <i>Max Fischer</i> ” af Rostck —. Roret lagdes haardt B. B. og A. A., som laa lidt skøns B. B. over i Kanalen, drejedes rask til St. B. Fra <i>M. F.</i> afgaves 2 korte Damppe-Toner, hvilket Signal fra A. A. besvaredes med 1 kort Tone. Disse Signaler gentoges derpaa yderligere 1 Gang paa samme Maade (2 Toner besvaredes med 1) af begge Skibene, og samtidig saas fra A. A. om B. B. endnu det røde Sidelys paa <i>M. F.</i> ; men strax efter forsvandt dette Lys, og da Kollision syntes forestaaende, kastedes A. A. 's Maskine «Fuld Kraft Bak». A. A. drejedes stadig St. B. over og tog Grunden om St. B. med Forskibet, samtidig med at Kollision indtraf. Herved fik begge Skibene Hul i Forskibet, A. A. mistede tillige et Anker og fik begge Klyds oprevne. Ved Assistance af Slæbedamper bragtes A. A. flot, og d. <sup>5</sup> / <sub>1</sub> blev Hamburg anløbet for Reparation. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Kollisionen afgiver Søretten intet Skøn, formentlig fordi Søforhør for den tyske Damper ikke foreligger.
2.	<b>a. Adolph Andersen.</b> b. Skruedamper. c. Randers. d. 981. e. 614.	a. Greenock. b. 1898. c. Staal. d. —	a. C. O. L. Schubert. b. D. F. D. S. c. — d. —	a. Sæd og Trælast. b. — c. — d. —	a. — b. — c. —	a. St. Petersburg. b. <sup>25</sup> / <sub>10</sub> 1901. c. Dunkerque.	a. ØlandsØ.-Kyst. b. <sup>27</sup> / <sub>10</sub> . c. Grundstødning. d. SV.lig. Flov Brise. Diset.	Søforklaring i Dunkerque d. <sup>9</sup> / <sub>11</sub> 1901. Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. <sup>23</sup> / <sub>12</sub> 1901. Kl. <sup>6</sup> / <sub>2</sub> FM. blev det taaget Vejr, og Taagevejr-Signaler afgaves med Damppeiben, men ca. 10 Min. senere klarede det af og blev ret sigtbart. Kl. 6 <sup>t</sup> 55 <sup>m</sup> FM. gik Kapt. S. et Øjeblik ned fra Broen, og da han kom tilbage observeredes Land forude. Roret lagdes haardt St. B. og Kursen forandredes fra SV. til SSØ. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Ø. Et højt Punkt i Vest blev af Kapt. S. antaget for Østergarnsholms Fyrtaarn, men senere viste det sig at være et Taarn inde i Land. Nogle faa Minutter efter at Kursen SSØ. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Ø. var sat, grundstødte A. A. med fuld Fart og løb fast. Maskinen stoppedes, og det viste sig ved Pejling af Lasterne, at Skibet var læk i Forrummet. Nød-signal hejstes, og ved Folk fra Land rekvireredes Assistance af Bjærgnings-Selskabet «Neptun». Efter at ca. 200 Tons af Lasten var losset i Lægtene, og Dækslasten foruden 140 Tons var kastet over Bord, bragtes A. A. d. <sup>30</sup> / <sub>10</sub> Kl. 11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. atter flot ved Assistance af Bjærgningsdamperen „ <i>Helios</i> ” i Forbindelse med Bugserdamper „ <i>Læsø</i> ” af Kjøbenhavn. D. <sup>31</sup> / <sub>10</sub> foretoges Dykker-Undersøgelse, og da det ved derefter afholdt Besigtelses-Forretning erklæredes, at A. A. kunde fortsætte Rejsen, afsejlede Skibet d. <sup>1</sup> / <sub>11</sub> til Dunkerque. Forinden Afrejsen maatte A. A.s Rederi kautionere for 300000 Kr. overfor «Neptun». Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Kollisionen afgiver Søretten intet Skøn.
3.	<b>a. Adonis.</b> b. Skonnertbrig. c. Svendborg. d. 160. e. 144.	a. Thurø. b. 1869. c. Eg. d. German. Lloyd.	a. R. Andersen. b. C. Bom. c. 9000. d. ca. 12000.	a. — b. — c. — d. —	a. 6. b. — c. —	a. Tayport. b. <sup>18</sup> / <sub>11</sub> 1901. c. Granton.	a. Leith Fjord. b. <sup>19</sup> / <sub>11</sub> . c. Forladt. d. VNV.lig. Storm.	Søforhør i Skjelskør d. <sup>8</sup> / <sub>1</sub> og <sup>9</sup> / <sub>1</sub> 1902. Efter ca. 12 Timers Bugsering i tiltagende Kuling opankredes A., som ingen Ballast havde inde. omtr. Kl. 10 EM. under Øen «Fidra». Strax efter forlodes A. af Slæbedamperen — „ <i>Flying Fish</i> ” af Edinburgh — under Foregivende af, at den skulde fylde Kul, uagtet Føreren havde lovet at forblive ved Ankerpladsen. D. <sup>19</sup> / <sub>11</sub> Kl. 4 FM. gik A., som laa for begge Ankrene med ca. 70 Fv. Kætting ude, i Drift, og drev efterhaanden ned mod en Klippeø «Craigleith». St. B.'s Kætting sprængtes, og da A. ikke syntes at kunne drive klar af Øen, hejstes Nød-signal, og efter afholdt Skibsraad forlodes Skibet af Besætningen Kl. 11 FM. i Storbaaden for om muligt at optages af en Damper — „ <i>Corsica</i> ” af Leith, Kapt. H. Speed — som observeredes styrende hen mod A. Dette lykkedes og kort efter blev Besætningen afgivet fra C. til en Redningsbaad fra North Benwick. Forinden dette skete, tilbød Kapt. S., at forsøge paa at faa en Slæber om Bord i A.; men da hverken Besætningen fra A. eller fra C. vilde udsætte sig for Faren ved dette Forsøg, blev det ikke udført. I Leith modtog Kapt. R. Meddelelse om, at A. d. <sup>20</sup> / <sub>11</sub> var indbjærget til Granton af en Damptrawler, hvorpaa han med Besætning afrejste til Granton, og efter ca. 10 Dages Forløb overtog han igen Skibet. Anm. 1. Om Bjærgelønnens Størrelse afgiver Søforhøret ingen Oplysning. Anm. 2. <b>Aarsagen</b> til Havarjet maa for formentlig ifølge de afgivne Vidneforklaringer tilskrives Storm i Forbindelse med den Omstændighed, at Slæbedamperen forlod A.

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.	
4.	a. <b>Anna</b> . b. Jagt. c. Mariager. d. 15. e. 14.	a. Norge. b. — c. Eg og Fyr. d. —	a. C. Christensen. b. C. C. Flade. c. 600 Kr. d. Uassureret.	a. Ledig. b. — c. — d. —	a. 2. b. — c. —	a. Aarhus. b. <sup>27</sup> / <sub>9</sub> 1901. c. Mariager.	a. Ebeltoft Vig. b. <sup>27</sup> / <sub>9</sub> . c. Grundstødn. Forlis. d. VSV.lig. Jævn Brise. Taage.	Søforhør i Mariager d. <sup>10</sup> / <sub>12</sub> 1901. Søforhør i Ebeltoft d. <sup>21</sup> / <sub>12</sub> 1901. Kl. ca. 7 EM. passeredes Sletterhage og derefter Skadegrunden, hvorpaa Kursen sattes efter Hjelm Fyr; men efter et Par Timers Forløb grundstødte A. NV. for Graasehagen. Ved at udføre Varpanker lykkedes det at bringe Jagten flot, men kort efter grundstødte den igen, og da det ikke ved egen Hjælp var muligt at tage A. af Grunden, roede Besætningen i Land. A. blev senere Vrag. Anm. 1. <b>Aarsagen</b> til Forliset maa ifølge den afgivne Forklaring formentlig tilskrives usigtbart Vejr i Forbindelse med flere Stregers Deviation paa Kompasset, antagelig fremkommet ved at der var henlagt flere store Søm i Kompashuset. Anm. 2. For Overtrædelse af Sølovens § 40 (Anmeldelse af Søulykken i første danske Havn) vedtog Kapt. C. i Mindelighed en Bøde paa 20 Kr.
5.	a. <b>Anna</b> . b. Jagt. c. Marstal. d. 37. e. 31.	a. Marstal, b. 1865. c. Eg. d. —	a. } P. H. Folmer. b. } c. 3000. d. 2700. Søass. Foren. «Ærø», Marst.	a. Ballast. b. — c. —	a. 2. b. — c. —	a. Marstal. b. <sup>17</sup> / <sub>3</sub> 1901. c. Wismar.	a. Neu Gaarzer Mühle. b. <sup>19</sup> / <sub>3</sub> . c. Grundstødn. Forlis. d. NØ.lig. Storm. Taage.	Anmeldelse fra Rederiet dat. Marstal d. <sup>27</sup> / <sub>3</sub> 1901. Søforhør i Ærøskjøbing d. <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 1901. I ca. 5 Km. Afstand fra Dahmerhøft blev Vejret Kl. 8 EM. d. <sup>18</sup> / <sub>3</sub> usigtbart, Kursen sattes SØ. t. S., og Loddet holdtes jævnt gaaende. Fra MN. styredes ØSØ., og omtr. 6 Min. efter at Lodskud paa 7 Fv. Vand var taget, hørtes Brænding forude, Roret lagdes i Læ, men A. huggede strax efter i Sten og blev Kl. 1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> FM. staaende fast. Sejlene nedfiredes, og kort efter fyldtes A., som havde hugget sig læk, med Vand. Besætningen bjærgede sig i Land med Jollen ved egen Hjælp. A. blev Vrag. Anm. <b>Aarsagen</b> til Forliset angives at være Taage.
6.	a. <b>Anna</b> . b. Jagt. c. Mariager. d. 14. e. 10.	a. Ulbøllc. b. 1837. c. Eg og Fyr.	a. } C. C. Flade. b. } c. 800. d. Uassureret.	a. Cement. b. 293 Sække. c. — d. —	a. 2. b. — c.	a. Aalborg. b. <sup>20</sup> / <sub>3</sub> 1901. c. Randers.	a. HegedalStrand. b. <sup>24</sup> / <sub>3</sub> . c. Sprunget læk. Sunket. d. SV. lig. Frisk Kuling.	Søforhør i Hjørring d. <sup>18</sup> / <sub>1</sub> 1901. Søforhør i Hammel d. <sup>21</sup> / <sub>1</sub> 1901. D. <sup>23</sup> / <sub>3</sub> Kl. 6 EM. passeredes Hals, hvorefter Kursen sattes mod Randers Fjord. Henimod MN. lagdes A. bak for at afvente Dagens Komme, men allerede Kl. 5 FM. opdagedes det, at Skibet var læk. Pumpen sattes i Gang, og Kursen sattes mod Land; men omtr. 1 Time efter sank A. pludselig paa 3 Fv. Vand. Kort forinden var Fortøjningen til Jollen sprængt, og denne drevet af, hvorfor Besætningen maatte søge Tilflugt i Rigningen. Herfra bjærgedes den efter et Par Timers Forløb ved Baad fra Land. A. blev Vrag. Anm. <b>Aarsagen</b> til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
7.	a. <b>Anna</b> . b. Skonnert. c. Nakskov. d. 67. e. 58.	a. Kolboda. b. 1896. c. Eg og Fyr. d. —	a. } C. G. P. b. } Nielsen. c. 12000. d. 12000. 4. Søforsikr. S. i Kbhvn.	a. Nafta. b. 420 Tdr. c. — d. —	a. 4. b. — c. 3.	a. Hals. b. <sup>3</sup> / <sub>7</sub> 1901. c. Tuborg.	a. SØ. for Hals Fyrskib. b. <sup>3</sup> / <sub>7</sub> . c. Explosion. Opbrændt. d. —	Søforhør i Hals d. <sup>5</sup> / <sub>7</sub> og <sup>16</sup> / <sub>8</sub> 1901. Kl. ca. 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. paa Kapt.'s Vagt saas Ild og Røg slaa i Vejret som fra en Explosion omtr. midtskibs. Rorgængerer, som i det Øjeblik befandt sig alene paa Dækket, sprang strax over Bord og holdt sig oppe ved Hjælp af noget Vragods. Noget efter optoges han og Styrmanden af Fiskerkutteren «Aktiv» fra Hou, som laa i Nærheden af Ulykkesstedet. «Aktiv» afsejlede strax til Hals, hvor de Reddede indlagdes paa Sygehuset, men i Løbet af Natten afgik Styrmanden ved Døden. Kapt. og 1 Md. omkom. Om Bord i A. vare Lugerne lagte over Lastrummene, som vare fyldte med Nafta-Fade, og Forsigtighed med Ild og Lys synes ikke at have været stor, idet baade Kapt. og Styrmand røg Tobak saavel paa Dæk, hvor der ligeledes laa Nafta-Fade, som om Læ. Anm. De Forulykkede vare: Kapt. Christian Georg Philipsthal Nielsen, Styrmand Lars Christiansen og Kok Sivert Petersen, alle af Nakskov.
8.	a. <b>Anna Maria</b> . b. Jagt. c. Grenaa. d. 18. e. 11.	a. Svaneke. b. 1809. c. Eg. d. —	a. } P. C. b. } Andersen. c. 3800. d. 3800. «Fors. af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug».	a. Ledig. b. — c. — d. —	a. 3. b. — c. —	a. Helsingør. b. <sup>12</sup> / <sub>11</sub> 1901. c. Grenaa.	a. N. for Grenaa. b. 13/11. c. Forlis. d. ØNØ. lig. Sne- storm. Høj Sø.	Anmeldelse fra Rederiet dat. Grenaa d. <sup>29</sup> / <sub>11</sub> 1901. Kl. 0 <sup>t</sup> 30 <sup>m</sup> FM. grundstødte A. M. paa Stavns-Hoved-Flak og blev senere Vrag. Besætningen bjærgedes ved Baad fra Land. Anm. 1. Nærmere Omstændigheder ved Forliset ubekendt, da Søforhør, som angives afholdt i Grenaa, ikke er fremkommet. Anm. 2. Aarsagen til Forliset angives at være Storm og Sneykning.
9.	a. <b>Annam</b> . b. Skruedamper. c. Kbhvn. d. 4542. e. 3703.	a. Kjøbenhavn. b. 1899. c. Staal. d. —	a. H.P. V. Berg. b. Det Østasiat. Kompagni. c. — d. —	a. Ballast. b. — c. — d. —	a. — b. — c. —	a. Port Arthur. b. — c. Shanghai.	a. Jangsekiang. b. <sup>10</sup> / <sub>3</sub> 1901. c. Kollision. d. NNV.lig. Frisk Kuling. Høj Sø.	Søforklaring i Shanghai d. <sup>14</sup> / <sub>3</sub> 1901. Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. <sup>31</sup> / <sub>12</sub> 1901. Kl. ca. 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> EM. observeredes fra A. en Lodsskonnert „Pole-Star“ af Shanghai, styrende Ø. over i ca. 3 Km. Afstand. Kursen sattes NV. t. N. for at agten om og i Læ af P. S., som imidlertid kort efter vendte V. over. Da Skonnerten havdes 3 Streger om B. B., stoppedes Maskinen i A., og noget efter vendte Skonnerten atter og holdt Ø. over med bak Klyver. Tæt ved A. blev der fra Skonnerten vinket til A. om at gaa i Læ af den, men Signalet blev ikke forstaaet af A., som hidtil uforandret havde holdt sin Kurs NV. t. N., men nu gav B. B.'s Ror. A.'s Fart var imidlertid ringe, Roret lystredes derfor kun langsomt, og da Kollision syntes forestaaende, kastedes Maskinen «Fuld Kraft Bak»; men kort efter ramtes A. af P. S. omtr. midtskibs om B. B. Efter Kollisionen, ved hvilken A. ingen Skade tik, toges P. S., som var haardt beskadiget, paa Slæb af A. Ved Voldgifts-Kendelse dømtes A. at betale til P. S. en Skadeserstatning, som nedsattes til 8800 Kr., medens Sagens Omkostninger deltes lige mellem Parterne.

1.	Skibets						Søulykkens	9.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rejse: a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr-forhold.	Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
10.	a. <b>Arken</b> . b. 3m. Skonnert. c. Marstal. d. 198. e. 179.	a. Marstal. b. 1886. c. Eg. d. Registre V.	a. C. A. Christensen. b. H. C. Christensen. c. 38000. d. Uassureret.	a. Kul. b. 250 Tons. c. 5000. d. Hamburg.	a. 7. b. — c. —	a. Swansea. b. — c. Rio Grande do Sul.	a. 4 Kml. Ø. for Bonavista. b. <sup>20</sup> / <sub>1</sub> 1901. c. Kollision. Forlis. d. ØNØ.lig. Jævn Brise. Klart.	Søforklaring i Rotterdam d. <sup>2</sup> / <sub>2</sub> 1901. Søforhør i Hamburg d. <sup>7</sup> / <sub>2</sub> 1901. Anmeldelse fra Rederiet dat. Marstal d. <sup>20</sup> / <sub>2</sub> 1901. Søforhør i Ærøskjøbing d. <sup>12</sup> / <sub>3</sub> 1901. Kl. 6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. paa Kapt.'s Vagt saas fra A. omtr. 2 Streger om St. B. det hvide Toplys og ca. 5 Min. senere tillige det grønne Sidelys fra en Damper, som viste sig at være „ <i>Pernombuco</i> ” af Hamburg. I A., hvis Sidelys brændte klart, blev Kursen holdt uforandret. Pludselig saas P.'s røde Sidelys, og kort efter ramtes A. om B. B. agter af P.'s Stævn. Besætningen fra A. sprang om Bord i P., og da man derfra havde overbevist sig om, at A. var i synkefærdig Stand, blev Skibet forladt Kl. ca. 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. Fra P., der var bestemt til Hamburg via Rotterdam, landsattes Besætningen i Hamburg. Ved et «Spruch» afgivet d. <sup>9</sup> / <sub>2</sub> af Søretten i Hamburg siges <b>Aarsagen</b> til Kollisionen udelukkende at skyldes fejlagtig Manøvrering af den Vagthavende i P. Denne, som var 3dje Styrmand, dømte til at have sit Skipper- og Styrmandspatent forbrudt. Anmeldelse fra Rederiet dat. Svendborg d. <sup>2</sup> / <sub>12</sub> 1901. <b>Aarsagen</b> til Forliset ubekendt, da Skib og hele Besætningen er forsvundet. Anm. Besætningens Navne ved sidste Udmønstring vare: Kapt. J. P. Hansen af Thurø, Styrmand S. H. Jørgensen af Drejø, Letmatroserne H. Christensen af Helsingør og L. Pedersen af Esbønderup, Kok S. A. Sørensen af Nordby samt Dreng P. A. Hansen af Thurø.
11.	a. <b>Athene</b> . b. Skonnert. c. Svendborg. d. 136. e. 125.	a. Thurø. b. 1876. c. Eg. d. Registre V.	a. J.P.Hansen. b. C Bom. c. 14000. d. 14000. Svendborg Sø-Assur.	a. Ballast. b. — c. — d. —	a. 6. b. — c. 6.	a. England. b. <sup>9</sup> / <sub>11</sub> 1901. c. Warkworth.	a. Marsden Bay. b. Formentlig d. <sup>12</sup> / <sub>11</sub> — <sup>13</sup> / <sub>11</sub> . c. Borteblevet. d. Orkanagtig Storm. Høj Sø. a. Ud for Hurup. b. <sup>14</sup> / <sub>11</sub> 1901. c. Forlis. d. NØ.lig. Storm.	Anmeldelse fra Rederiet dat. Hurup d. <sup>21</sup> / <sub>11</sub> 1901. Under haard Storm drev A., som var opankret ud for Hurup, i Land og sønderlages. Besætningen var ikke om Bord under Forliset. Anm. 1. <b>Aarsagen</b> til Forliset angives at være haardt Vejr. Anm. 2. Søforhør ses ikke at være afholdt.
12.	a. <b>Atle</b> . b. Kvase (Jagt). c. Hurup. d. 7. e. 4.	a. Sverige. b. — c. Eg og Fyr. d. —	a. } b. } N. P. Jensen. c. 600. d. Uassureret.	a. Ledig. b. — c. — d. —	a. 2. b. — c. —	a. — b. — c. —	a. Ved Berwick. b. <sup>13</sup> / <sub>11</sub> . c. Forlis. d. NØ.lig. Storm.	Anmeldelse fra Rederiet dat. Holbæk d. <sup>7</sup> / <sub>12</sub> 1901. <b>Aarsagen</b> til Forliset ubekendt, da hele Besætningen druknede. Anm. Besætningens Navne vare: Kapt. H. J. Olsen af Svaneke, Styrmand R. From-Andersen af Vester Aaby, Letmatros Peter C. H. Petersen af Stege, Ungmændene A. É. W. Andersen og H. P. Petersen, sidstnævnte af Norge, samt Kok Peder M. Hjæresen af Lunde.
13.	a. <b>Axel</b> . b. Skonnert. c. Holbæk. d. 124. e. 110.	a. Holbæk. b. 1870. c. Eg. d. Registre V.	a. H. J. Olsen. b. P. Smith. c. 10000. d. 3940. «Den Kjøbenh. Sø-Assur. Foren.»	a. Pitprops. b. 57 Stand. c. — d. — «Ocean» i Gøteborg.	a. 6. b. — c. 6.	a. Falkenberg. b. <sup>25</sup> / <sub>10</sub> 1901. c. Methil.	a. Ved Berwick. b. <sup>13</sup> / <sub>11</sub> . c. Forlis. d. NØ.lig. Storm.	Anmeldelse fra Rederiet dat. Holbæk d. <sup>7</sup> / <sub>12</sub> 1901. <b>Aarsagen</b> til Forliset ubekendt, da hele Besætningen druknede. Anm. Besætningens Navne vare: Kapt. H. J. Olsen af Svaneke, Styrmand R. From-Andersen af Vester Aaby, Letmatros Peter C. H. Petersen af Stege, Ungmændene A. É. W. Andersen og H. P. Petersen, sidstnævnte af Norge, samt Kok Peder M. Hjæresen af Lunde.
14.	<b>B.</b> a. <b>Borghild</b> . b. Kutter. c. Vestmanhavn. d. 80. e. 80.	a. Goole. b. 1877. c. Eg. d. —	a. J. Johannesen. b. Olsen. c. 10600. d. Uassureret.	a. Salt og Fiskeri-Invent. b. 3000. c. Uassureret.	a. 8. b. — c. 3.	a. Fiskeri under Færøerne. b. — c. —	a. Færøerne. b. <sup>13</sup> / <sub>4</sub> 1901. c. Kollision. Sunket. d. SSØ.lig. Haard Kuling. Regnbyger.	Højesterets Dom d. <sup>25</sup> / <sub>10</sub> 1901. Da Søforhør ikke foreligger, er det Nedenstaaende uddrag efter Referaterne af denne Dom. Kl. 2 FM. fandt Kollisionen Sted. Begge Skibes Sidelys brændte klart, og maatte under de givne Vejrforhold formentlig kunne ses i godt <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Kvartmils Afstand. Fra B., der styredes SØ. over, var det grønne Sidelys fra S. set i Læ god og vel et Kvartertid før Kollisionen; men da det var S., der skulde vige af Vejen, blev Kursen holdt uforandret. Umiddelbart før sammenstødet præjedes S. fra B. om at holde af, men strax efter ramtes B. midtskibs om B. B. af S. saa haardt, at Vandet strax strømmede ind i B. 5 Md. af Besætningen reddede sig over paa S. medens de øvrige 3 Md. druknede. Paa S. havde Bedstemand J. M. Eldevig overtaget Hundevagten Kl. 12 MN. med 6 Mand. Kun 2 af disse, der begge vare unge og meget lidt søvante, forbleve paa Vagten. Kl. 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> gik E. ned om Læ, idet han paalagde Folkene at holde godt Udkig. Kort efter varskoedes han om, at et rødt Lys fra en Sejler, som senere viste sig at være S., saas i Nærheden saa tæt ved, at dens Sejl trods Mørket kunde ses. Han sprang strax-paa Dækket og lagde Roret, der var midtskibs—det var iøvrigt ikke oplyst, at der under E.'s Fraværelse havde været Nogen til Rors — op, saa S. faldt af, men naaede ikke at gaa klar af B. I Forvirringen under Kollisionen blev der Intet gjort for at redde B.'s Besætning. Ved Sørettens Dom var det udtalt, at B.'s Sidelys maatte antages at have kunnet ses tidnok fra S. til at dette Skib — navnlig i Betragtning af Skibenes ringe Fart — havde kunnet holde af, og at naar man ikke fra S. havde bemærket dem, kunde dette kun hidrøre fra mangelfuldt Udkig, medens Tiltalte E. havde haft saa meget større Opfordring til selv at holde behørigt Udkig, som han ikke kunde forlade sig paa de to unge og uøvede Folk paa Dækket Idet Vagtmandskabet paa B. havde været berettiget til at stole paa, at S., som det var dens Pligt, vilde gaa af Vejen for B., og det derfor ikke kunde retfærdiggøre Tiltalte, at B. mulig desuagtet, hvis flette Skib vedblivende havde observeret S., kunde have gjort mere, for at undgaa kollisionen, naar det var blevet opdaget, at S. ikke gik af Vejen, skønnedes Sammenstødet at maatte tilskrives den af Tiltalte udviste Uagtsomhed. Som Følge heraf dømtes Tiltalte, der ellers af sin Skipper havde faaet det Lov, at han var en paalidelig og erfaren Sømand, efter Sølovens § 308 til en Bøde af 200 Kr., hvorimod han frifandtes for Tiltale efter Straffelovens § 198, idet det ikke var oplyst, at de 3 Mands Drukning alene var foraarsaget ved hans Forhold. Højesteret stadfæstede Sørets-Dommen.
	a. <b>Suduroy</b> . b. Kutter. c. Thorshavn. d. 93. e. 93.	a. Hull. b. 1881. c. Eg. d. —	a.+ b. H. F. Johannesen. c. — d. —	a. — b. — c. — d. —	a. — b. — c. —	a. Fiskeri under Færøerne. b. — c. —	a. — b. — c. Kollision. d. —	

1.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rejse: a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	
15.	<b>C.</b> <b>Carla</b> (se Nr. 33).  <b>a. Caroline.</b> b. Jagt. c. Marstal. d. 30. e. 24.	a. Marstal. b. 1850. c. Eg. d. —	a. } b. } H. C. Madsen. c. 2775. d. 2775.	a. Sten. b. 45 Tons. c. — d. —	a. 3. b. — c. —	a. Rønne. b. <sup>26</sup> / <sub>10</sub> 1901. c. Kolding.	a. Østersøen. b. <sup>28</sup> / <sub>10</sub> . c. Sprunget læk. Sunket. d. SV.lig. Storm	Søforklaring i Trelleborg d. <sup>2</sup> / <sub>11</sub> 1901. Søforhør i Ærøskjøbing d. <sup>10</sup> / <sub>12</sub> 1901. Anmeldelse fra Rederiet dat. Marstal d. <sup>6</sup> / <sub>11</sub> 1901. Strax efter MN. viste det sig, at C., som arbejdede haardt i Søen, var sprunget læk. Pumpen sattes strax i Gang; men desuagtet steg Vandet, hvorfor det besluttedes at sætte Kurs efter Dragør. Da C. var naaet til V. for Falsterbo Fyrtaarn, var Lækagen tiltagen saa meget, at det blev nødvendigt, for ikke at synke, at søge Landsætning hurtigst muligt. Kursen sattes mod Falsterbo Fyrt., men ca. 3 Kml. fra samme sank C. paa ca. 5 Fv. Vand. Besætningen bjærgede sig ved egen Hjælp i Land med Skibsjollen, uden at kunne redde andet end Skibspapirene Ved Foranstaltning af den svenske Regering blev C., som laa farlig for Sejladsen, senere bortsprængt. Anm. <b>Aarsagen</b> til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
16.	<b>D.</b> <b>a. Dan.</b> b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1557. e. 964.	a. Renfrew. b. 1882. c. Jærn. d. —	a. T. H. Tofte. b. L. H. Carl. c. — d. —	a. Ballast. b. — c. — d. —	a. — b. — c. —	a. — b. — c. Riga.	a. Østersøen. b. <sup>18</sup> / <sub>10</sub> 1901. c. Kollision. d. SØ.lig. Flov Brise. Taage.	Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. <sup>28</sup> / <sub>10</sub> 1901 og <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 1902. Kl. 8 <sup>t</sup> 19 <sup>m</sup> FM. hørtes i D. ca. 1 Streg for om B. B. Taagesignal fra en Damper, som senere viste sig at være „ <i>Nordkap</i> “ af Helsingborg. Maskinen sattes paa «Langsom Frem» og derefter paa «Stop», medens Taagesignal afgaves med Dampbiben. Strax efter, da N.'s Signal igen hørtes omtr. i samme Retning, kastedes Maskinen «Fuld Kraft Bak», og Roret lagdes samtidig B. B. Umiddelbart efter saas N. forude om B. B., og omtr. 2 Min. efter at Maskinen havde arbejdet «Bak», kolliderede Skibene. D.'s Stevn gik ind i N., som derved erholdt et stort Hul i Boven, hvorigennem Vandet strømmede ind i Skibet; ogsaa D. fik Hul i Boven, men over Vandlinjen. Saasnart Skibene kom klar af hinanden, udsattes Baad fra D., og efter at en Del af N.'s Besætning var tagen om Bord i D., forsøgte det at slæbe N., men efter nogen Tids Forløb sprængtes Slæberen, og Forsøget maatte opgives. Det besluttedes da, at Kapt. paa N. med sine Styrmand og 3 Matroser skulde forblive ved N. i en Redningsbaad, medens D. afsejlede til Ystad for derfra at afsende Dykkerdamper til Assistance. Kl. 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> EM. forlod D. Kollisionsstedet og allerede Kl. ca. 4 EM. afsendtes Dykkerdamper fra Ystad, medens D. afsejlede til Kbhvn. for Reparation. Ifølge Uddrag af N.'s Journal hørtes Kl. ca. 8 <sup>t</sup> 20 <sup>m</sup> FM. Taagesignal fra en Damper — „ <i>Dan</i> “ af Kbhvn. — ca. 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Streg om B.B.; Maskinen stoppedes og kastedes «Bak», hvorefter der kun blev holdt Fart tilstrækkelig for at kunne styre. Taagesignaler afgaves, og da Lyden af D.'s Signaler trak hen imod St. B., lagdes Roret St. B. og Maskinen stoppedes. Strax efter saas D. om St. B. forude, Maskinen kastedes «Fuld Kraft Bak», men kort efter kolliderede Skibene. Ved Kollisionen fik N. et 14 Fod langt Hul i Boven. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Kollisionen afgiver Søretten intet Skøn, fomentlig fordi Søforklaring for N. ikke foreligger.
17.	<b>E.</b> <b>a. Elida.</b> b. Skonnertbrig. c. Kallundborg. d. 195. e. 182.	a. Sverige. b. 1872. c. Eg og Fyr. d. —	a. N. Wulff. b. W. Colding. c. 2300. d. Uassureret.	a. Kartoffler. b. ca. 2000 Tdr. c. — d. 13000. Danske Lloyd.	a. 7. b. — c. —	a. Kallundborg. b. <sup>3</sup> / <sub>5</sub> 1901. c. Horten.	a. Ø. for Lys-tønden paa Revsnæs-Rev. b. <sup>9</sup> / <sub>5</sub> . c. Grundstødn. Forlis. d. SØ.lig. Frisk Kul. Klart.	Søforklaring og Søforhør i Kallundborg d. <sup>11</sup> / <sub>5</sub> 1901. Anmeldelse fra Rederiet dat. Kallundborg d. <sup>6</sup> / <sub>6</sub> 1901. Kl. 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. passeredes Revsnæs Fyr i en gis. Afstd. af 2 Kml., hvorefter Kursen sattes NNV. hen. Omtr. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Time senere saa Kapt W., som fra Storvantet holdt Udkig efter Revsnæs Lys-Tønde, Glimt om St. B., og da han fejlagtig antog Glimtet for nævnte Tønde, gav han Ordre til at luve op, men strax efter grundstødte E. og huggede haardt. Sejlene bakkedes, men E. kunde ikke ved egen Hjælp bringes flot. I Løbet af Natten tiltog Kuling og Sø, og E., som var blevet læk, trak mere og mere Vand. D. <sup>7</sup> / <sub>5</sub> Kl. 9 FM. ankom «Svitzers B. E.», men medens gentagne Forhandlinger om Bjærgeløn afholdtes, tiltog Søen saa meget, at Besætningen maatte forlade E. og gaa om Bord i Bjærgningsdamperen. D. <sup>8</sup> / <sub>5</sub> var E. kærtret over, og hele Dækket laa under Vand. Skibet blev Vrag. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Forliset afgiver Søretten intet Skøn. Ifølge de afgivne Vidneforklaringer synes Forliset at skyldes Forvexling af Hatter-Barn Lys-Tønde med Revsnæs Lys Tønde.
18.	<b>a. Enighed.</b> b. Fiskerkvase. c. Nyborg. d. 12. e. 9.	a. Kjørteminde. b. 1891. c. Eg og Fyr. d. —	a. C. V. Christoffersen. b. P. C. og C. V. Christoffersen. c. 1500. d. Uassureret.	a. Fisk. b. — c. omtr. 1700. d. Uassureret.	a. 2. b. — c. 2.	a. Lundeberg. b. <sup>8</sup> / <sub>12</sub> 1901. c. Kjøbenhavn.	a. St. Belt. b. Formentlig <sup>8</sup> / <sub>12</sub> . c. Bortebleven. Forlis. d. V.lig. Storm.	Søforhør i Nyborg d. <sup>28</sup> / <sub>2</sub> 1902. Anmeldelse fra Rederiet dat. Nyborg d. <sup>13</sup> / <sub>5</sub> 1902. Siden Afrejsen vides Intet om Skiltet undtagen at noget Inventar fra samme er drevet i Land paa Agersø. Det antages forlist d. <sup>8</sup> / <sub>12</sub> i Store Belt og Besætningen druknet. Besætningens Navne vare: Christoffer Vilhelm Christoffersen og Peter Johansen, begge af Nyborg. Sørettens søkyndige Medlemmer udtalte: «at de anse det for rimeligt, at Forliset skyldes den af Fiskerifoged Christoffersen angivne Omstændighed, at Tragten ikke har været høj nok til at hindre Udskylning inde fra Dammen.

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.	
19.	a. <b>Estrup.</b> b. Skonnert. c. Svendborg. d. 135. e. 125.  <b>F.</b>	a. Thurø. b. 1879. c. Eg. d. Registre V.	a. P. Madsen. b. C. Bom. c. 16000. d. 16000.	a. Kul. b. 210 Tons. c. — d. —	a. 6. b. — c. 1.	a. Newcastle. b. <sup>12</sup> / <sub>11</sub> 1901. c. Kallundborg.	a. Berwick. b. <sup>13</sup> / <sub>11</sub> . c. Forlis. d. Ø.lig. Storm. Høj Sø.	Søforhør i Svendborg d. <sup>2</sup> / <sub>12</sub> 1901 og <sup>10</sup> / <sub>2</sub> 1902. Anmeldelse fra Rederiet dat. Svendborg d. <sup>2</sup> / <sub>12</sub> 1902. Om Morgenen, da <i>E.</i> med knækket Storbom og sønderblæste Sejl kom i Sigte af Longstone Fyr, besluttedes det efter afholdt Skibsraad at sætte Skibet paa Land for om muligt at bjærge Livet, da det under de daværende Forhold ansaas for umuligt at klare Landet fra sig. Nødsignal hejstes, og Kursen sattes mod Land. Omtr. Kl. 9 FM. tog <i>E.</i> en frygtelig Braadsø over agter fra, hvorved Ror og Dækshus m. m. sønderlages og 5 Md. skylledes fra agter helt forud. Herved bleve de stærkt forslaaede, og 1 af dem. Kok Thomas Jensen af Klitmøller, kvæstedes saa haardt, at han kort efter døde og skylledes over Bord. <i>E.</i> , som nu var uden Styr, drev derefter ind paa nogle Klipper ca. 80 Fv. fra Land, og Besætningen søgte saa godt som muligt Tilflugt i Rigningen. Kort efter bjærgedes Besætningen ved Raketapparat fra Land. <i>E.</i> sønderlages fuldstændig. Anm. <b>Aarsagen</b> til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
20.	a. <b>Fides.</b> b. 8m. Skonnert. c. Svendborg. d. 214. e. 191.	a. Pekela. b. 1878. c. Eg. d. German. Lloyd	a. N.Nielsen. b. I. P. Jørgensen. c. 12800. d. 8500.	a. Trælast. b. 90 Stnd. c. — d. —	a. 7. b. — c. —	a. Räfsö (Finland). b. <sup>4</sup> / <sub>8</sub> 1901. c. London.	a. Nordsøen. b. <sup>1</sup> / <sub>9</sub> . c. Sprunget læk. Kondemnation. d. NNV.lig. Storm. Høj Sø.	Søforhør i Svendborg d. <sup>16</sup> / <sub>10</sub> og <sup>22</sup> / <sub>10</sub> 1901. Anmeldelse fra Rederiet dat. Svendborg d. <sup>6</sup> / <sub>12</sub> 1901. Under stormende Kuling med høj Sø arbejdede <i>F.</i> sig mere og mere læk, og trods uafbrudt Pumpning fra Kl. 5 EM. til den følgende Dag steg Vandet i Lasten til 9 Fod. Efter afholdt Skibsraad hejstes Nødsignal og Overbordkastning af Dækslasten paabegyndtes. Efter at ca. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Standard var kastet over Bord, bjærgedes Besætningen af Fiskerdamperen „ <i>Tom</i> “ af Geestemünde ved Baad fra <i>T.</i> , som trods de farefulde Omstændigheder i den høje Sø udførte 2 Rejser mellem Skibene. Da Vejret d. <sup>3</sup> / <sub>9</sub> bedagedes blev <i>F.</i> taget paa Slæb af <i>T.</i> , der havde holdt gaaende i Nærheden af <i>F.</i> , og bugseredes d. <sup>4</sup> / <sub>9</sub> ind til Geestemünde. <i>F.</i> blev kondemneret og solgt for ca. 2200 og Ladningen for ca. 2600 Kr. Anm. <b>Aarsagen</b> til Søulykken ma ifølge de afgivene Vidneforklaringer formentlig tilskrives haardt Vejr.
21.	a. <b>Forsøget.</b> b. Fiskerkvase. c. Lønstrup. d. 5. e. 5.	a. Norge. b. — c. Eg. d. —	a. J.C. Jensen (Kirkedal). b. J.C. Kirkedah. c. 1035. d. 1000.	a. — b. — c. — d. —	a. 3. b. — c. 3.	a. Lønstrup. b. <sup>1</sup> / <sub>8</sub> 1901. c. Fiskeri.	a. Vesterhavet. b. 4. c. Bortebleven. d. VNV.lig. Stiv Kul. Høj Sø.	Anmeldelse fra Rederiet dat. Lønstrup d. <sup>28</sup> / <sub>8</sub> 1901. Efter at <i>F.</i> d. <sup>1</sup> / <sub>8</sub> var set paa Rejse til Fiskepladsen ud for Bulbjerg vides Intet om Kvasens Skæbne. Den formodes sunket og Besætningen druknet. Besætningens Navne vare: Jens Christian Jensen (Kirkedal), Jacob Frederiksen og Christian Bruun, alle af Lønstrup. <b>Aarsagen</b> til Forliset ukendt. Anm. Søforhør angives afholdt ved Vennebjerg Herredskontor, men er ikke fremkommet.
22.	a. <b>Frederikke.</b> b. Skonnert. c. Rørvig. d. 110. e. 99.	a. Svendborg. b. 1865. c. Eg. d. —	a. I. Madsen. b. P.L. Petersen. c. 10000. d. 7000. Kjøbenhavn.	a. Kul. b. — c. — d. —	a. 5. b. — c. 5.	a. Charlestown. b. <sup>26</sup> / <sub>11</sub> 1901. c. Nykjøbing S.	a. Ubekendt. b. » c. Bortebleven. d. Ubekendt.	Anmeldelse fra Rederiet dat. Nykjøbing S. d. <sup>14</sup> / <sub>5</sub> 1902. Siden Afrejsen d. <sup>26</sup> / <sub>11</sub> 1901 vides Intet om Skibet og dets Skæbne. Det antages forlist og Besætningen druknet; <b>Aarsagen</b> til Forliset følgelig ukendt. Anm. 1. Besætningens Navne vare: Kapt. J. Madsen af Rørvig, Styrmand A. Hansen af Mullerup, Letmatros Georg Hansen af Svaneke, Ungmand Jens Otto Harald Jensen af Nykjøbing S. og Kok Niels Kristian Jensen af Bogø. Anm. 2. Søforhør ses ikke at være afholdt.
23.	a. <b>Fulvia.</b> b. 3m. Skonnert. c. Svendborg. d. 214. e. 194.  <b>G.</b>	a. Svendborg. b. 1896. c. Eg. d. Registre V.	a. J. J. Nielsen. b. J. R. Andersen. c. 50000. d. 39200. Svendborg Sø-Assurance.	a. Sveller. b. 13700 Kbfd. c. 15500. d. Heilbronn. 15500.	a. 7. b. — c. —	a. Danzig. b. <sup>13</sup> / <sub>1</sub> 1901 c. Horsens.	a. Brantevik. b. <sup>19</sup> / <sub>1</sub> . c. Grundstødn. Forlis. d. SV.lig. Flov Brise. Taage.	Anmeldelse fra Rederiet dat. Svendborg d. <sup>25</sup> / <sub>2</sub> 1901. Kl. ca. 6 EM. grundstødte <i>F.</i> og blev senere Vrag. Besætningen bjærgedes ved Baade fra Land. Anm. 1. Søforhør angives at være afholdt i Cimbrishamn, men er ikke fremkommet. Anm. 2. <b>Aarsagen</b> til Forliset angives at være Taage.
24.	a. <b>Gefion.</b> b. Hjuldamper. c. Kjøbenhavn. d. 360. e. 194.	a. Kjøbenhavn. b. 1874. c. Jærn. d. —	a. N. P. Svendsen. b. Dampsk.-Selsk. «Øresund». c. — d. Danske Lloyd.	a. Stykgods. b. — c. — d. —	a. 11. b. 30. c. —	a. Malmø. b. <sup>19</sup> / <sub>1</sub> 1901. c. Kjøbenhavn.	a. Øresund. b. <sup>19</sup> / <sub>1</sub> . c. Kollision. Sunket. d. Taage.	Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. <sup>26</sup> / <sub>1</sub> og <sup>22</sup> / <sub>2</sub> 1901. Efter Afgang fra Malmø gik <i>G.</i> i nogen Tid med langsom Fart og derefter i ca. 15 Min. med fuld Fart, jævnlige afgang Taagevejr -Signaler. Da 1 Damppe Tone, som strax gittedes at komme fra SS. „ <i>Hveen</i> “ af Malmø, der daglig mødtes paa Ruten, hørtes omtr. 1 Streg om St. B., mindskedes Farten først til halv og derefter til langsom Fart, idet Taagevejr-Signaler stadig med passende Mellemrum afgaves. Ca. 1 Min. senere, da <i>H.</i> igen hørtes om St. B., stoppedes Maskinen, idet Kursen dog vedblivende blev holdt misv. NV. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> N. Noget efter hørtes 3 Damppe-Toner fra <i>H.</i> , og strax efter — omtr. 3 à 4 Min. efter at <i>G.</i> 's Maskine var stoppet — saas



Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens	9.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rejse: a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	
25.	a. <b>Hveen.</b> b. Skruedamper. c. Malmø. d. 202. e. 113.  a. <b>Gud raader for Lykken.</b> b. Dæksbaad. c. Kjøge. d. 11. e. 10.	a. Motala. b. 1882. c. Jærn. d. —	a. J. G. Karlberg. b. Svenska Rederi Aktiebolaget «Øresund». c. — d. —	a. Stykgods. b. — c. — d. Danske Lloyd.	a. 9. b. — c. —	a. Kjøbenhavn. b. <sup>19</sup> / <sub>1</sub> 1901. c. Malmø.	a. Øresund. b. <sup>19</sup> / <sub>1</sub> . c. Kollision. d. Taage.	<p>H. med tilsyneladende stor Fart stævende mod G. Maskin-Telegrafens sattes paa «Fuld Kraft Frem», men inden Ordren til Maskinen kunde udføres, rantes G. om St. B. ved Stovantet af H.'s Stævn. Maskinen stoppedes, og de B. B.'s Baade klargjordes, men da det viste sig, at H. kunde optage G.'s Passagerer og Mandskab, bjærgede disse sig om Bord i H., medens Skibene endnu hang sammen. Omtr. 15 Min. efter Kollisionen var G. sunket og laa paa 7 Fv. Vand. Anm. Omtr. <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Aar senere blev G. efter store Anstrengelser optaget og ført til Kjøbenhavn for Reparation.</p> <p>Søforklaring i Malmø d <sup>24</sup>/<sub>1</sub> 1901. Kl. 9<sup>h</sup> 15<sup>m</sup> FM. hørtes fra H., som gik med fuld Fart, omtr. 1 Streg om St. B. 1 Damppe-Tone, der antoges at komme fra H. D. „Gefion“ af Kbhvn. Kort efter hørtes det samme Signal omtr. <sup>1</sup>/<sub>4</sub> Streg om St. B. og derefter atter omtr. forude. Da G., som ellers ved dagligt Møde passeredes om B. B., nu antoges at trække nordligere, forandrede Kapt. K. Kursen, som hidtil havde været SØ., til SSØ.; idet han samtidig gav 1 kort Damppe-Tone. Dette Signal gentoges 3 à 4 Gange med omtr. 1 Min. Mellemrum. Efter at G.'s Damppe-Tone derpaa var hørt 1 Streg om B. B., saas dette Skib pludselig ret forude, vendende St. B.'s Side mod H. Roret lagdes haardt St. B. for at dreje agten om G.; men da Kollisionen var uundgaaelig, stoppedes Maskinen og kastedes «Fuld Kraft Bak»; strax efter borede H.'s Stævn omtr. 4 Fod ind i G., der hurtig begyndte at synke. Maskinen i H. stoppedes indtil Passagerer og Mandskab fra G. var kommet om Bord i H., som derefter bakkedes fri af G. Kort efter ankom Dampfergen „Kjøbenhavn“ af Kbhvn, som overtog samtlige Passagerer fra G. og H. tilligemed G.'s Besætning, hvilke alle samme Dag landsattes i Kjøbenhavn. H., som fik et Hul i Boven, fortsatte Rejsen til Malmø, hvor Reparation foretoges.</p> <p>Søforhør ved Amager Birk d. <sup>5</sup>/<sub>11</sub> 1901. Anmeldelse fra Rederiet dat. Kjøge d. <sup>25</sup>/<sub>1</sub> 1902. Ud for Amager i Mørkningen sprængtes Klofald, og for bedre at kunne reparere Skaden sattes Kursen længere ind mod Land, hvor der var mindre Sø. Pludselig stødte G. r. f. L. haardt — formentlig mod en Sten, da Bund ikke kunde faas med en 12 Fod lang Stage — og blev læk. Kursen sattes mod Land, men kort efter sank G. r. f. L. paa 8 Fod Vand og blev senere Vrag. Besætningen bjærgede sig i Land med Jollen. Anm. <b>Aarsagen</b> til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.</p>
26.	<b>H.</b> a. <b>Hans Emil.</b> b. Skonnert. c. Svendborg. d. 106. e. 93.	a. Thurø. b. 1892. c. Eg. d. Registre V.	a. P. Hansen. b. J. Ph. Jørgensen. c. 19000. d. Svendborg Assur.-Selsk. 19000.	a. Trælast. b. 45 Stnd. c. 6000. d. —	a. 5. b. — c. 2.	a. Mandal. b. <sup>6</sup> / <sub>7</sub> 1901. c. Island.	a. Atlanterhavet. b. <sup>18</sup> / <sub>7</sub> . c. Havari. Forladt. Senere bjærgt. d. SV.lig. Storm.	<p>Søforhør i Esbjerg d. <sup>27</sup>/<sub>7</sub> 1901. Kl. 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> EM. paa Styrmandens Vagt tog H. E., som for rebet Skonnertsejl laa underdrejet SSØ. over, en frygtelig Braadsø over, hvorved Skylight og Kahytstrappe knustes og Kahytten fyldtes halvt med Vand. Kapt. H., som strax kom paa Dækket, saa da, at Styrmanden — Johannes Hansen af Thurø — var forsvunden og Matros Gabriel Olsen af Mandal liggende paa Dækket mellem Vraggods og Dækslast med knust Ben og sønderslaet Underliv (han afgik d. <sup>24</sup>/<sub>7</sub> ved Døden som Følge af disse Læsioner). Den 3dje Mand paa Vagten var sluppet uskadt fra Braadsøen som Følge af, at han opholdt sig i Kabysen. Saavel Stor- som Skonnert-Sejl med Bomme og Gaffler vare sønderslaede og skyllede over Bord, det Opstaaende fra agter til hen imod Fokkevant samt Roret var knust, og Skanddækket agter løftet op saaledes, at Vandet strømmede ind i Skibet. Saa godt som muligt søgtes det at stoppe Lækagerne og at ordne Rorgrejerne; Nødsignal hejstes og Pumperne sattes i Gang. D. <sup>19</sup>/<sub>7</sub> saas en Damptrawler — „Tugela“ af Hull, Kapt. W. Elliot — og da Vejret havde bedaget sig noget, bjærgede Besætningen (3 Md. foruden den saarede Matros) sig med egen Baad om Bord i T. D. <sup>21</sup>/<sub>7</sub> blev Orkneyøerne anløbet, for at erholde Lægehjælp til nævnte Matros; men da intet Hospital fandtes paa Stedet, fortsattes Rejsen til Hull, hvortil Skibet ankom d. <sup>23</sup>/<sub>7</sub>. D. <sup>26</sup>/<sub>7</sub> indbjærgedes H. E. af Damptrawler „Royalist“ af Hull til Aberdeen og blev dersteds beslaglagt af T.'s Rederi, som gjorde Fordring paa en betydelig Bjærgeløn for at have bjærget H. E.'s Besætning Anm. <b>Aarsagen</b> til Søulykken fremgaar af det Ovenanførte.</p>
27.	a. <b>Helga.</b> b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1182. e. 725.	a. W. Hartlepool. b. 1897. c. Staal. d. —	a. H. C. Lagesen. b. M. Carl. c. — d. —	a. Ballast. b. — c. — d. —	a. 18. b. — c. —	a. Kjøbenhavn. b. <sup>18</sup> / <sub>12</sub> 1901. c. Grangemouth.	a. Ud for Boness. b. <sup>16</sup> / <sub>12</sub> . c. Kollision. d. NV.lig. Jævn Brise.	<p>Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. <sup>27</sup>/<sub>12</sub> 1901 og <sup>8</sup>/<sub>1</sub> 1902. Med Lods om Bord og med Maskinen paa «Halv Kraft Frem» lagdes Roret lidt B. B. for at passere 2 smaa Ankerligger om B. B. Efter at disse vare passerede, kommanderedes St. B. med Roret for at dreje tilbage paa Kurs, men da Rormaskinen nægtede at funktionere og Roret laa B. B., blev H. ved med at dreje til St. B., hvor S. S. „Livny“ af Libau laa til Ankers. Det forsøgte at undgaa Kollision ved at kaste Maskinen «Fuld Kraft Bak» og lade et Anker gaa i Bund med 15 Fv. Kætting; men kort efter rantes L. midtskibs af H.'s Stævn. L. tik et stort Hul midtskibs, hvorigennem Vandet strømmede ind; men da Skibet var lastet med Træ, antoges det at kunne flyde paa Lasten og Besætningen forblev om Bord. H. fortsatte Rejsen til Grangemouth, hvor der stillede Sikkerhed paa ca. 144000 Kr. til eventuel Dækning af L.'s Skade. Anm. <b>Aarsagen</b> til Kollisionen fremgaar af det Ovenanførte.</p>

1.	Skibets					Søulykkens	
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rejse: a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.
28.	a. <b>Hermantine.</b> b. Galease. c. Marstal. d. 48. e. 40.	a. Barth. b. 1861. c. Eg. d. —	a. } A. H. b. } Petersen. c. 7000. d. 5000. Søass. For. «Marstal».	a. Mursten. b. 31000 Stk. c. 1240. d. —	a. 3. b. — c. —	a. Hasle. b. <sup>13</sup> / <sub>6</sub> 1901. c. Lübeck.	a. Ud for Hasle. b. <sup>13</sup> / <sub>6</sub> . c. Forlis. d. SV.lig. Storm.
29.	a. <b>Hesselø.</b> b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 500. e. 298.	a. Kjøbenhavn. b. 1901. c. Staal. d. Registre V.	a. W. A. Jørgensen. b. D. F. D. S. c. 233000. d. Uassureret.	a. Stykgods. b. — c. — d. —	a. 15. b. — c. —	a. Norrköping. b. <sup>14</sup> / <sub>10</sub> 1901. c. Stockholm.	a. Ud for Wiksten Fyr (Stockholm Skærsgaard). b. <sup>15</sup> / <sub>10</sub> . c. Grundstødn. d. ØNØ.lig. Frisk Brise. Regndis.
30.	<b>I.</b> a. <b>Inga.</b> b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 218. e. 132.	a. Svendborg. b. 1889. c. Eg. d. Registre V.	a. P. L. Knudsen. b. T. E. Tulinius. c. 50000. d. 50000. Kgl. oktr. Sø-Ass. Komp. Kbhvn.	a. Sild. b. 386 Tdr. c. — d. —	a. 11. b. — c. —	a. Øfjord. b. <sup>18</sup> / <sub>12</sub> 1901. c. Borgarfjord.	a. Islands N.-Kyst. b. <sup>19</sup> / <sub>12</sub> . c. Kollision med Is. Landsætn. Forlis. d. S.lig. Flov Brise.
31.	<b>J.</b> a. <b>Jason.</b> b. Skonnert. c. Kjøbenhavn. d. 61. e. 55.	a. Kjøge. b. 1866. c. Eg. d. Registre V.	a. J. Jacobsen. b. J. Bech & Sønner. c. 7000. d. 7000. Kgl. oktr. Sø-Ass. Komp. Kbhvn.	a. Salt. b. — c. 2800 d. —	a. 5. b. — c. —	a. Klaksvig. b. <sup>27</sup> / <sub>3</sub> 1901. c. Svinø.	a. Kalsø Fjord (Færøerne). b. <sup>27</sup> / <sub>3</sub> . c. Forlis. d. NNØ.lig. Storm.

9.
Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
<p>Søforklaring og Søforhør i Hasle d. <sup>15</sup>/<sub>6</sub> 1901. Anmeldelse fra Rederiet dat. Marstal d. <sup>8</sup>/<sub>7</sub> 1901.</p> <p>Omtr. 2 Timer efter Afsejlingen besluttedes det som Følge af Storm og høj Sø at returnere til Hasle. Kl. ca. 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> EM. ud for Havnen hejstes Lodsflag og Roret lagdes i Læ for at vende ud efter; men inden <i>H.</i> var kommen gennem Vinden sprængtes Stroppen til «Ørefignet» paa Stagfokken, og <i>H.</i> faldt tilbage ind mod Land. Mesanen nedfiredes for om muligt ved Kovending enten at sejle <i>H.</i> i Havn eller klar af Landet; men da Skibet var faldet ca. 4 Streger af, luvede det atter til, hvorfor Stagvending igen forsøgtes, idet Mesanen atter sattes. Denne Manøvre mislykkedes imidlertid som Følge af høj Sø, og <i>H.</i> drev ind mod Stenene ud for Molen og grundstødte. Omtr. 1 Time efter bjærgedes Besætningen ved Hjælp af Raket-Apparatet. <i>H.</i> blev Vrag og solgtes for 105 Kr.</p> <p>Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Forliset afgiver Sørøtten intet Skøn. Ifølge de afgivne Vidneforklaringer var <i>H.</i>, den Gang Lodsflaget hejstes, saa tæt inde under Land, at Lodsens mente ikke at kunne borde Skibet, og derfor gik han ikke ud.</p> <p>Søforklaring i Stockholm d. <sup>2</sup>/<sub>11</sub> 1901. Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. <sup>13</sup>/<sub>11</sub> 1901, d. <sup>20</sup>/<sub>1</sub> og <sup>19</sup>/<sub>2</sub> 1902 Anmeldelse fra Rederiet dat. Kjøbenhavn d. <sup>27</sup>/<sub>1</sub> 1902.</p> <p>Kl. 0<sup>l</sup> 10<sup>m</sup> FM. ved Landsort toges Kronolots H. L. Lundberg om Bord, og da Kapt. J.'s Henstilling til ham om at ankre eller afvente Dagens Komme, hvis han mente, at der var Fare ved at fortsætte gennem Skærsgaarden om Natten, blev besvaret benægtende, fortsattes Rejsen under Lodsens Kommando. Omtr. <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Time senere forespurgte Kapt. — som d. <sup>12</sup>/<sub>10</sub> paa samme Rejse med Lods om Bord havde rørt Grunden — atter Lodsens om han var sikker i sin Sag, hvortil han svarede ja, og at han saa og styrede paa Fyrene saaledes som det skulde gores. Nogle faa Minutter efter dette Svar saas Braaddet fra et Skær i Vandskorpen lige under Boven om B. B., Roret lagdes B. B., Maskinen kastedes «Fuld Kraft Bak», men strax efter løb <i>H.</i> fast paa «Kastbådan» Skær og blev læk. Maskinpumpen sattes i Gang, men da der i Løbet af Natten opstod Fare for at <i>H.</i> skulde glide af Skæret og synke, gik Besætningen i Baadene og opholdt sig i disse ved <i>H.</i> til om Morgenen, da den atter gik om Bord. 2 Bjærgningsdampere, som om FM. kom til Stede, søgte forgæves at bjærge <i>H.</i>, der senere under længere Tids uroligt Vejr med høj Sø blev Vrag. Dette solgtes for 6000 Kr.</p> <p>Anm. Lodsens blev ved Krigsret i Stockholm idømt en Bøde af 100 Kr. for Forsømmelighed ved Lodsning af <i>H.</i></p> <p>Søforklaring ved Thingø Syssel (Island) d. <sup>22</sup>/<sub>12</sub> 1901. Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. <sup>20</sup>/<sub>1</sub> 1902. Anmeldelse fra Rederiet dat. Kjøbenhavn d. <sup>30</sup>/<sub>8</sub> 1902.</p> <p>Kl. 7<sup>l</sup> 5<sup>m</sup> FM., medens Styrmanden nogle faa Minutter havde forladt Dækket for at konferere med Kapt., som opholdt sig i Kahytten, om Kursen, løb <i>I.</i> med fuld Fart ind i Polarisen, som hidtil ikke havde været i Sigte. Ved Kollisionen blev <i>I.</i>'s Stævn knust, og Vandet strømmede ind i Lasten. Maskinpumpen sattes i Gang, og Kl. 8<sup>l</sup> 20<sup>m</sup> FM. lykkedes det at manøvrere <i>I.</i> klar af Isen, hvorefter Kursen sattes mod Land. Redningsbaadene klargjordes, og da Vandet trods stadig Pumpning efterhaanden steg saa højt, at det nærmede sig Fyrstederne, besluttedes det efter afholdt Skibsraad at landsætte <i>I.</i> Dette skete Kl. 12 MD., og 3 Timer efter forlodes <i>I.</i>, som da var fuld af Vand og huggede haardt i Grunden. Efter at Kontrakt om Bjærgning af Last og Inventar var afsluttet med Folk fra Land — Bjærgeløn <sup>1</sup>/<sub>3</sub> af det ved Auktion indkomne Beløb for Godset — afsendtes Besætningen til Raufarhavn d. <sup>20</sup>/<sub>12</sub> for derfra at hjemsendes med en Damper, medens Kapt. og Maskinmester foreløbig forblev paa Strandingsstedet. <i>I.</i> blev Vrag.</p> <p>Anm. <b>Aarsagen</b> til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.</p> <p>Søforhør i Thorshavn d. <sup>30</sup>/<sub>3</sub> 1901. Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. <sup>9</sup>/<sub>9</sub> 1901. Anmeldelse fra Rederiet dat. Kjøbenhavn d. <sup>25</sup>/<sub>6</sub> 1901.</p> <p>Under Krydsning nægtede <i>J.</i> 2 Gange Vending og var derved kommen Kysten saa tæt, at Vending for Vejret ikke kunde foretages. Et 3dje Forsøg paa Stagvending mislykkedes ogsaa, fordi Stagfokken revnede; det forsøgtes da, ved at stikke Varpankret i Bund fra luv Bov, at faa <i>J.</i> gennem Vinden, men Trossen sprængtes, og <i>J.</i> drev ind mod Klipperne. St. B.'s Anker med 30 Fv. Kætting blev derpaa stukket ud, men kunde ikke holde, hvorefter Skibet stødte. Det lykkedes Besætningen at bjærge sig i Land med egen Baad. <i>J.</i> blev Vrag.</p> <p>Anm. <b>Aarsagen</b> til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.</p>

1.	Skibets						Søulykkens
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rejse: a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.
32.	a. <b>Jensine</b> . b. 2m. Kutter. c. Frederikshavn. d. 23. e. 14.	a. Frederikshavn. b. 1889. c. Eg. d. —	a. R. P. Knudsen. b. O. J. Berg. c. 8600. d. 6800. Skibsforsik. Foren. for Frederikshavn.	a. Ledig. b. — c. — d. —	a. 6. b. — c. 1.	a. Kjøbenhavn. b. <sup>19</sup> / <sub>8</sub> 1901. c. Fiskeri under Anholt.	a. Ud for Lappe- Grund, N. for Helsingør. b. <sup>20</sup> / <sub>8</sub> . c. Kollision. Forlis. d. V.lig. Jævn Brise.
33.	a. <b>John Frederick</b> . b. 2m. Kutter. c. Middelfart. d. 71. e. 53.	a. Grimsby. b. 1877. c. Eg. d. German. Lloyd. e. —	a. } A. F. b. } Jørgensen. c. 7500. d. 3000. De priv. Ass. Kbhvn.	a. Cement. b. 114 Tons. c. ca. 4000. d. —	a. 4. b. — c. —	a. Aalborg. b. <sup>27</sup> / <sub>3</sub> 1901. c. Helsingør.	a. Limfjorden. b. <sup>27</sup> / <sub>3</sub> . c. Oversejling. Forlis. d. ØSØ.lig. Klart.
	a. <b>Carla</b> . b. Skruedamper. c. Nordby. Fanø. d. 316. e. 179.	a. Tønning. b. 1899. c. Staal. d. —	a. L. J. Holst. b. P. N. Winther. c. — d. —	a. — b. — c. — d. —	a. — b. — c. —	a. Aalborg. b. <sup>27</sup> / <sub>3</sub> 1901. c. —	
34.	<b>K.</b> a. <b>Knud II</b> . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1915. e. 1201.	a. W. Hartlepool. b. 1900. c. Staal. d. —	a. C.S.Hansen. b. L. H. Carl. c. — d. —	a. Trælast. b. — c. — d. —	a. — b. — c. —	a. Antora (Fin- land). b. <sup>1</sup> / <sub>6</sub> 1901. c. Calais.	a. Antora. b. <sup>1</sup> / <sub>6</sub> . c. Grundstødn. d. —
35.	<b>M.</b> a. <b>Magnetten</b> . b. Jagt. c. Kjøbenhavn. d. 19. e. 13.	a. Sverige. b. — c. Eg og Fyr. d. —	a. } J. F. Sjøgren. b. } c. 1100. d. Uassureret.	a. Ledig. b. — c. — d. —	a. 2. b. — c. —	a. Kjøbenhavn. b. <sup>9</sup> / <sub>7</sub> 1901. c. Stenfiskeri i Sundet.	a. Ved «Prøve- sten». b. <sup>9</sup> / <sub>7</sub> . c. Grundstødn. Forlis. d. N.lig. Frisk Brise. Sigbart.
36.	a. <b>Marie</b> . b. 3m. Skonnert (med Hjælpe- Skruer). c. Marstal. d. 174. e. 139.	a. Sverige. b. 1898. c. Fyr. d. Registre V.	a. N. H.Eriksen. b. H. M. Seier. c. 33500. d. 20000. Sø-Ass. Foren. «Ærø».	a. Trælast. b. 97 Stnd. c. — d. —	a. 6. b. — c. —	a. Frederiks- stad. b. <sup>9</sup> / <sub>10</sub> 1901. c. Reykjavik.	a. Atlanterhavet. b. Ukendt. c. Ilanddrevn. Kondemna- tion. d. —

9.
Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. <sup>26</sup> / <sub>8</sub> 1901. Anmeldelse fra Rederiet dat. Frederikshavn d. <sup>10</sup> / <sub>10</sub> 1901. D. <sup>19</sup> / <sub>8</sub> i Sundet Kl. ca. 8 EM. gik Føreren og 3 af Fiskerne til Køjs, og Vagten overtoges derefter af 2 Md. ad Gangen. Efter at Helsingør var passeret skrallede Vinden, og <i>J.</i> styrede bidevind over mod Sverige. Kl. <sup>1</sup> / <sub>4</sub> FM. vendtes SV. t. V. over. Forinden Vendingen saas Lysene fra en Dampner — „ <i>Kilmorack</i> ” af Glasgow — som stod N. efter. Efterhaanden nærmede <i>K.</i> sig, og da der blev overhængende Fare for Kollision, præjedes alle Mand op i <i>J.</i> , hvis Kurs hidtil var holdt uforandret. Umiddelbart forinden Kollisionen lagdes Roret i Læ for om muligt at glide langs <i>K.</i> , men dennes Stævn ramte <i>J.</i> omtr. midtskibs om B. B. Det lykkedes de 5 Md. fra <i>J.</i> at klatre om Bord i <i>K.</i> , medens 1 Md., Fisker Johannes Poulsen af Frederikshavn, druknede. Nogle faa Minutter efter Kollisionen sank <i>J.</i> med Agterenden, medens Boven flød og holdt sig over Vandet, saa længe den i Mørket kunde ses. Efter at der forgæves var søgt efter den Forulykkede med Baad fra <i>K.</i> , returnerede denne Dampner til Helsingør, hvor <i>J.</i> 's Besætning landsattes. Sørettens Medlemmer fandt Anledning til at tilkendegive Skipperen: «at det maa anses for ufor-svarligt, at han havde forladt Dækket, medens Fartøjet ved Nattetid passerede et stærkt befærdet Farvand, og at der ikke i dette Tilfælde paa en eller anden Maade er gjort Allarm, da Faren var øjensynlig». Anm. <i>Kilmorack's</i> Rederi udbetalte uden Søgemaal 8100 Kr. i Erstatning til <i>J.</i> 's Rederi, 900 Kr. til Besætningen og 3600 Kr. til Enken efter den Forulykkede.
Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. <sup>26</sup> / <sub>3</sub> og <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 1901. Anmeldelse fra Rederiet dat. Middelfart d. <sup>10</sup> / <sub>4</sub> 1901. Kl. <sup>8</sup> / <sub>4</sub> EM. oversejledes <i>J. F.</i> , som med klart brændende Ankerlys og Vagt paa Dækket laa til Ankers ud for Bredehage omtr. i Fyrlinjen, af S. S. „ <i>Carla</i> ” af Nordby, og sank i Løbet af et Par Minutter. Besætningen bjærgede sig i yderste Øjeblik over paa <i>C.</i> Fra <i>C.</i> , som med fuld Fart og med Lods om Bord — men uden Udkig paa Broen — styrede Fjorden ud, saas pludselig Rigningen af et Skib — <i>J. F.</i> — forude lidt om St. B.; Roret lagdes St. B., men umiddelbart efter rantes <i>J. F.</i> midtskibs af <i>C.</i> 's Stævn, og sank kort efter. <i>J. F.</i> 's Ankerlys var ikke set før Kollisionen. <i>C.</i> , som ingen Skade havde faaet, returnerede til Aalborg, hvor <i>J. F.</i> 's Besætning landsattes. Ved Sø- og Handelsrettens under d. <sup>12</sup> / <sub>11</sub> 1902 afsagte Dom dømtes <i>Carla</i> , som havende den væsentligste om end ikke den hele Skyld for Sammenstødet, til at betale Skibsfører A. Jørgensen <sup>2</sup> / <sub>3</sub> af <i>J. F.</i> 's Tab; hvilket ialt sattes til 10909, <sup>34</sup> Kr., samt 300 Kr. i Sags-Omkostninger.
Søforklaring i Bjørneborg d. <sup>7</sup> / <sub>6</sub> 1901. Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. <sup>12</sup> / <sub>8</sub> 1901. Kl. <sup>5</sup> / <sub>4</sub> EM. ved Afsejling fra Lasteplassen med en «kendt» Mand som Lods om Bord og assisteret af Slæbedamper tørnede <i>K. II.</i> mod en Sten, hidtil ukendt i Farvandet, blev læk, og maatte for ikke at synke returnere til Antora og sættes paa Grund. Efter at Lasten var udlosset bragtes <i>K. II.</i> ved Assistance af Bjærgningsdamper af Grunden og til Stockholm for Reparation. Udgifterne ved Grundstødning m. m. androg henimod 100000 Kr. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen, der skete paa et Sted, hvis Farvand kun i Ny og Næ besejles af Skibe for at indtage Trælast fra Ejerne af Skovene ved samme, og iøvrigt ikke findes optaget i noget Søkort, maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives, at <i>K. II.</i> ramte en dersteds beliggende hidtil ukendt Grund.
Anmeldelse fra Rederiet dat. Kjøbenhavn d. <sup>22</sup> / <sub>7</sub> 1901. Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. <sup>3</sup> / <sub>8</sub> 1901. Kl. 2 EM., medens Føreren opholdt sig i Lastrummet for at lægge Garneringen fast, grundstødte <i>M.</i> paa Vraget af „ <i>Prøvesten</i> ”, blev læk og senere Vrag. Besætningen bjærgede sig i Jollen. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives, at <i>M.</i> styrede inden for Afmærkningen for « <i>Prøvesten</i> »s Vraget og derved sejlede paa dette.
Anmeldelse fra Rederiet dat. Marstal d. <sup>11</sup> / <sub>3</sub> 1902. I Januar 1902 inddrev <i>M.</i> med Kølen i Vejret paa Norges Vestkyst i Nærheden af Christianssund og blev kondemneret. Besætningen, som bestod af 6 Md., antages druknet, og <b>Aarsagen</b> til Forliset følgelig ukendt. Anm. Besætningens Navne ved sidste Udmønstring vare: Kaptajn Niels Hansen Eriksen af Marstal, Styrmand Jens Christensen af Ommel, Letmatroserne Lauritz Valdemar Nielsen af Vesterø og Julius Frederik Algren af Dragør, Ungmand Ernst Marinus Petersen af Vesterø og Kok Niels Christian Jacobsen af Stege.

1.	Skibets					Søulykkens	
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rejse: a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.
37.	a. <b>Marie</b> . b. Jagt. c. Nibe. d. 40. e. 33.	a. Oskarshamn. b. 1865. c. Eg og Fyr. d. —	a. + b. J. Thomsen. c. 3500. d. Uassureret.	a. Sten. b. 73 Tons. c. — d. —	a. 3. b. — c. —	a. Varberg. b. $\frac{1}{10}$ 1901. c. Stettin.	a. Ud for Greifswalder Oie. b. $\frac{8}{10}$ . c. Sprunget læk. Forlis. d. NV.lig. Storm. Høj Sø.
38.	a. <b>Marie</b> . b. Jagt. c. Kjøbenhavn. d. 38. e. 30.	a. Kolding. b. 1860. c. Eg. d. —	a. + b. J. C. Kløcker. c. 5300. d. 5000. «Øernes gens. Søforsikr.-For.» paa Bogø.	a. Jernslagge. b. 35 Tons. c. — d. —	a. 2. b. — c. —	a. Göteborg. b. $\frac{12}{10}$ 1901. c. Stettin.	a. 30 Kml. SØ. t. Ø. for Møen. b. $\frac{25}{10}$ . c. Sprunget Læk. Forlis. d. S.lig. Jævn Kul. Urolig Sø.
39.	a. <b>Mars</b> . b. 2m. Fiskerkutter. c. Esbjerg. d. 35. e. 19.	a. Wewelsfleth. b. 1886. c. Eg og Bøg. d. —	a. + b. J. Johansen. c. 10300. d. 8200. Fors. af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug.	a. Ledig. b. — c. — d. —	a. 5. b. — c. —	a. Esbjerg. b. $\frac{13}{9}$ 1901. c. Fiskeri i Nord-søen.	a. Nordsøen. b. $\frac{14}{9}$ . c. Sprunget læk. Forlis. d. Ø.lig. Frisk Kuling.
40.	a. <b>Martha</b> . b. Skonnert. c. Marstal. d. 144. e. 131.	a. Marstal. b. 1876. c. Eg. d. Registre V.	a. H. R. Haagen-sen. b. H. J. Bager. c. 16000. d. 16000. Ass. Selsk. «Ærø»	a. Jærn og Byg. b. ca. 80 Tons c. — d. —	a. 6. b. — c. —	a. Casablanca. b. — c. Saffi.	a. Saffi. b. $\frac{17}{12}$ 1901. c. Drevet i Land. Forlis. d. SV.lig. Orkan. Høj Sø.
41.	a. <b>Mathilde</b> . b. Jagt. c. Rudkjøbing. d. 22. e. 17.	a. Langeland. b. 1847. c. Eg. d. —	a. + b. N. P. Lund. c. 1000. d. Uassureret.	a. Ledig. b. — c. — d. —	a. 2. b. — c. —	a. Nysted. b. $\frac{22}{12}$ 1901. c. Rudkjøbing.	a. Langeland. b. $\frac{22}{12}$ . c. Forlis. d. NØ.lig. Stiv Kul. Taage.
	N.						
42.	a. <b>Nanna</b> . b. Bark. c. Nordby. Fanø. d. 377. e. 344.	a. Nordby F. b. 1887. c. Eg. Bøg og Fyr. d. Registre V.	a. L. M. Nielsen. b. C. H. Nielsen. c. 25000. d. 30000. Hamburg og paa Fanø.	a. Ballast. b. 200 Tons c. — d. —	a. 10. b. — c. —	a. Ciudad Bo-livar. b. $\frac{17}{4}$ 1901. c. Yucatan.	a. Isle Mujere. b. $\frac{3}{5}$ . c. Grundstødn. Forlis. d. NØ.lig. Jævn Brise.

9.
Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. $\frac{14}{10}$ 1901. Anmeldelse fra Rederiet dat. Nibe d. $\frac{14}{10}$ 1901. Kl. 9 $\frac{1}{2}$ FM., da Greifswalder Oie Fyr havdes i S. t. Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. ca. 4 Kml.'s Afstd. e. G., sprang <i>M.</i> læk, og da Vandet trods Pumpning steg rask, styredes ind under Greifswalder Oie, hvor Skibet opankredes. Nødsignal hejstes; men da ingen Folk kom fra Land, bjærgede Besætningen sig i Land med Jollen. <i>M.</i> , som da var fuld af og havde Dækket under Vand, blev Vrag. Anm. <b>Aarsagen</b> til Forliset maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives haardt Vejr og høj Sø, i hvilken <i>M.</i> arbejdede sig læk.
Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. $\frac{1}{11}$ 1901. Anmeldelse fra Rederiet dat. Kjøbenhavn d. $\frac{4}{11}$ 1901. Kl. 5 EM., da <i>M.</i> for rebede Sejl styrede S. t. Ø., arbejdende tungt og haardt i Søen, viste der sig mere Vand ved Pumpe end sædvanlig. Kl. 6 EM. pumpedes atter, og da der ikke kunde faas læns, blev Pumpen holdt i Gang; men alligevel steg Vandet jævnt, og Kl. 10 EM. var der 2 Fod i Lasten. Kursen sattes N. over for om muligt at naa ind til Trelleborg, men da Vinden fløvede af, og <i>M.</i> efterhaanden fyldtes, forlodes Skibet, som derefter sank. Besætningen optoges efter 3 Timers Ophold i Skibsjollen af S. S. „ <i>Ran</i> ” af Kragerø, Kapt. Nielsen, og landsattes derfra i Bandholm. Anm. <b>Aarsagen</b> til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
Anmeldelse fra Rederiet dat. Esbjerg d. $\frac{16}{9}$ 1901. Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{28}{9}$ 1901. D. $\frac{13}{9}$ om Aftenen opankredes <i>M.</i> paa Fiskepladsen ca. 7 Mil V. for Ringkjøbing. Om Morgenens d. $\frac{14}{9}$ pumpedes Skibet læns, efter at der var kastet nogle Pøse Vand i Rummet for at slukke et Blus, som var væltet paa Dørken. Kort efter, medens Mandskabet var i Gang med Letning, opdagedes det, at <i>M.</i> var læk, og uagtet Pumpning strax udførtes, steg Vandet hurtigt i Rummet. Nødsignal hejstes, og ved Assistance af et Par i Nærheden værende Kuttere, hvoraf den ene — „ <i>Young Hero</i> ” af Esbjerg — opankredes ved <i>M.</i> , bjærgedes en Del Inventarium og Fiskegrejer. Kl. ca. 3 EM. optoges <i>M.</i> 's Besætning i <i>Y. H.</i> , og noget efter sank <i>M.</i> Besætningen landsattes i Esbjerg. Anm. <b>Aarsagen</b> til Forliset maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives, at <i>M.</i> under den friske Kuling med jævn høj Sø har arbejdet sig læk.
Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{15}{1}$ 1902. Anmeldelse fra Rederiet dat Marstal d. $\frac{18}{1}$ 1902. Om Morgenens, medens <i>M.</i> laa til Ankers for B. B.'s Anker, blæste det op til en Storm; St. B.'s Anker sattes, og der blev stukket 45 Fv. Kætting om St. B. og 90 om B. B. Kl. 11 FM. blæste det en Orkan, og ca. $\frac{1}{2}$ Time efter sprængtes St. B.'s Kætting, hvorefter <i>M.</i> gik i Drift. B. B.'s Kætting blev stukket ud, og et Stagsejl samt lidt af Skonnertsejlet sattes for at sejle <i>M.</i> i Land og muligvis bjærge Besætningens Liv. Kl. 2 EM. tørnede <i>M.</i> mod 2 smaa Klipper, men Braaddet mod disse var saa voldsomt, at Besætningen ikke kunde komme i Land. Kort efter gled <i>M.</i> lidt agter over, hvorved Jollen, som var svinget ud, kom til at vise ind over en Klippe. Der lykkedes Besætningen i yderste Øjeblik at springe fra Jollen ind paa Klippen, og umiddelbart efter ar Kapt. H., som sidste Mand, sprang i Land, sønderloges <i>M.</i> og i Løbet af en Time var Skibet forsvundet. De inddrevne Rester af <i>M.</i> solgtes for ca. 360 Kr. Anm. <b>Aarsagen</b> til Forliset maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer tilskrives haardt Vejr, som umuliggjorde ethvert Forsøg paa ved Sejlads at klare Landet fra sig.
Søforklaring i Rudkjøbing d. $\frac{7}{1}$ 1902. Anmeldelse fra Rederiet dat. Rudkjøbing. d. $\frac{27}{12}$ 1901. Kl. ca. 7 EM. under stærk Taage grundstødte <i>M.</i> paa Ø. -Kysten af Langeland. Besætningen roede i Land med Jollen og forsøgte at faa Assistance til at tage <i>M.</i> af Grunden; men da Kulingen friskede i, kunde Intet foretages i Mørket, og den næste Dag var <i>M.</i> Vrag. <b>Aarsagen</b> til Forliset maa ifølge den afgivne Forklaring formentlig tilskrives Taage og Strømsætning.
Anmeldelse fra Rederiet dar. Nordby F. d. $\frac{28}{6}$ 1901. D. $\frac{3}{5}$ grundstødte <i>N.</i> og hele Bunden sønderloges. Besætningen bjærgede sig i Land i <i>N.</i> 's Baade. Vraget solgtes for ca. 800 Kr. <b>Aarsagen</b> til Forliset angives at være, at <i>N.</i> kom for nær til Landet, hvorved Skibet grundstødte. Anm. Søforklaring er aflagt for Konsulatet i New York; men er ikke fremkommen.

1.	Skibets						Søulykkens
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rejse: a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr-forhold.
43.	a. <b>Nexos</b> . b. Skruedamper. c. Esbjerg. d. 1013. e. 633.	a. Hellerup. b. 1900. c. Staal. d. Registre V.	a. N. Sørensen. b. Dpsk.-Selsk. «Vesterhavet». c. 320000. d.—	a. Bjælker. b. 406 Tylter. c.— d.—	a. 15. b. 3. c.—	a. Uleåborg. b. $\frac{3}{9}$ 1901. c. Harlingen.	a. «Kaiser Wilhelm» Kanal. b. $\frac{7}{9}$ . c. Kollision. d. SØ.lig. Klart.
44.	a. <b>Nikoline</b> . b. Jagt. c. Nykjøbing S. d. 16. e. 11.	a. Odense. b. 1857. c. Eg. d.—	a. N. P. Andersen. b. O. F. Sørensen. c. 1200. d. Uassureret.	a. Ledig. b.— c.— d.—	a. 2. b.— c.—	a. Isefjord. b. $\frac{8}{7}$ 1901. c. Yderby.	a. Sjællands Odde. b. $\frac{13}{7}$ . c. Forlis. d. N.lig. Frisk Kuling. Høj Sø.
45.	a. <b>Nora</b> . b. Skruedamper. c. Esbjerg. d. 858. e. 522.	a. Kjøbenhavn. b. 1898. c. Staal. d. Registre V.	a. M. E. Jørgensen. b. Dpsk.-Selsk. «Vesterhavet». c. 300000. d.—	a. Ballast. b.— c.— d.—	a. 15. b.— c.—	a. London. b. $\frac{8}{11}$ 1901. c. Methil.	a. Themsen. b. $\frac{8}{11}$ . c. Kollision. d. V.lig. Jævn Brise. Klart.
46.	a. <b>Nordhvalen</b> . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 3297. e. 2121.	a. Thornaby. b. 1895. c. Staal. d.—	a. L. Brinck. b. P. Brown. c.— d.—	a. Korn. b.— c.— d.—	a.— b.— c.—	a. Taganrog. b. $\frac{29}{5}$ 1901. c. Bergen.	a. Bosporus. b. $\frac{10}{6}$ . c. Kollision. d. Stille. Taage. Haard Strøm.

9	
Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.	
<p>Søforhør i Esbjerg d. <math>\frac{20}{9}</math> 1901.</p> <p>Kl. <math>11\frac{1}{2}</math> EM. saas forude om St. B. fra <i>N.</i>, som med klart brændende Side- og Toplys, under Lods-Kommando og med langsom Fart styrede gennem Kanalen, det grønne Sidelys og Toplyset paa en modgaaende Damper — „<i>Willie</i>” af Bona. 1 lang Damppe-Tone afgaves og noget efter, da Skibene nærmede sig hinanden, 1 kort Tone, idet Koret samtidig lagdes B. B. Da <i>N.</i> imidlertid trods B. B.'s Ror drejede lidt til B. B., sattes Maskinen paa «Halv Kraft Frem», og Roret lagdes haardt B. B.; men desuagtet drejede <i>N.</i> fremdeles B. B. over. Roret blev nu skiftet, idet samtidig 2 korte Toner afgaves, hvilket Signal besvarede paa samme Maade fra <i>W.</i>; men da Kollision paa det Tidspunkt var umiddelbart forestaaende, kastedes Maskinen «Fuld Kraft Bak». Strax efter kolliderede Skibene, idet <i>N.</i>'s Stævn ramte <i>W.</i> omtr. midtskibs om St. B. Fra <i>W.</i>, som strax begyndte at synke, bjærgede Besætningen sig om Bord i <i>N.</i>, medens Skibene endnu hang sammen. Omtr. 5 Min. efter Kollisionen sank <i>W.</i>, hvorimod <i>N.</i>, der var saa godt som ubeskadiget, fortsatte Rejsen ved Dagens Frembrud.</p> <p>Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Søulykken afgiver Søretten intet Skøn, formentlig fordi Søforhør for <i>W.</i> ikke har foreligget. Ifølge de afgivne Vidneforklaringer maa Aarsagen til, at <i>N.</i> ikke vilde lystre Roret formentlig tilskrives, at Skibet, som holdt sig i St. B.'s Side af Kanalen, har været saa tæt ved Grunden, at Styringen tabtes.</p>	
<p>Anmeldelse fra Rederiet dat. Nykjøbing S. d. <math>\frac{28}{8}</math> 1901.</p> <p>Under haard Kuling sprængtes Ankerkættingen. <i>N.</i> drev i Land og blev senere Vrag. Besætningen bjærgede sig i Land i Skibsjollen.</p> <p>Anm. 1. <b>Aarsagen</b> til Forliset angives at være haard Kuling.</p> <p>Anm. 2. Søforhør ses ikke at være afholdt.</p>	
<p>Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. <math>\frac{9}{12}</math> 1901.</p> <p>Omtr. Kl. <math>11^t 50^m</math> FM. saas fra <i>N.</i>, som med Lods om Bord og med afvejlende Fart styrede ned ad Themsen, en modgaaende Damper — „<i>Ibis</i>” af London — forude. Da 1 kort Damppe-Tone fra <i>N.</i> besvarede fra <i>I.</i> med 2 korte Toner, afgaves 2 korte Toner fra <i>N.</i>, hvis Ror derpaa lagdes St. B. Kort efter afgaves imidlertid 1 kort Tone fra <i>I.</i>; men da Afstanden mellem Skibene nu var saa kort, at der for <i>N.</i> ikke vilde være Tid til, ved at skifte Roret, at dreje klar af <i>I.</i>, afgaves igen 2 Toner fra <i>N.</i>, og samtidig sattes Maskinen paa «Fuld Kraft Frem», for om muligt at naa foran om <i>I.</i> Dette lykkedes ikke, idet <i>I.</i>, som drejede St. B. over, med sin Bov ramte <i>N.</i> agter om St. B. Ved Kollisionen trykkes <i>N.</i>'s Skibsside om St. B. over Vandgangen ind, og Rorkættingen sprængtes. <i>I.</i> tog ingen væsentlig Skade, hvorimod <i>N.</i> maatte returnere til London for Reparation. Denne androg ca. 54000 Kr.</p> <p>Ved Søretsdom, afsagt ved den engelske Admiralitets-Ret d. <math>\frac{3}{12}</math> 1901, blev „<i>Ibis</i>” dømt som havende hele Skylden.</p>	
<p>Søforklaring i Konstantinopel d. <math>\frac{26}{6}</math> 1901.</p> <p>«Maritime Deposition» dat. Newcastle d. <math>\frac{15}{8}</math> 1901. Søforklaring i Bergen d. <math>\frac{30}{7}</math> 1901.</p> <p>Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. <math>\frac{22}{2}</math>, <math>\frac{24}{2}</math> og <math>\frac{3}{3}</math> 1902.</p> <p>Kl. <math>6\frac{1}{2}</math> FM., efter at Lodsen var kvitteret ud for Konstantinopel, styrede <i>N.</i> ud i Marmarahavet. Kl. <math>6^t 38^m</math> FM. blev det pludselig tæt Taage, Maskinen sattes paa «Langsom Frem», og Taagesignal afgaves. Kort efter hørtes en Gongong eller lignende Instrument omtr. <math>\frac{1}{2}</math> Streg om St. B., og da dette Signal antoges at være afgivet fra en Lægter, der, forinden Taagen kom, var set om B. B., styrende tværs paa <i>N.</i>'s Kurs, blev Roret lagt St. B. for at passere agten om Lægteren. Medens <i>N.</i> drejede B. B. over, saas pludselig Boven af en Damper — „<i>Trevarrok</i>” af St. Ybes — til Ankers i ca. <math>\frac{1}{2}</math> .Skibslængdes Afstand forude om St. B. For muligvis at svinge Agterskibet klart af <i>T.</i> skiftedes Roret, og Maskinen sattes paa «Fuld Kraft Frem»; men Afstanden var for kort, og Strømmen løb saa haardt, at <i>T.</i>'s Bov ramte <i>N.</i> om St. B. ud for Kulbunkerne. Herved beskadigedes <i>N.</i>'s Skibsside betydeligt, og Vandet strømmede ind i Maskinrummet. Pumperne sattes strax i Gang, og det besluttedes, for ikke at synke, at sætte <i>N.</i> paa Grund. Under Forsøget herpaa blev <i>N.</i> af den haarde Strøm sat ned mod en anden til Ankers liggende Damper — „<i>Turner Severin</i>” af Braila — hvorved <i>N.</i> fik 2 Plader i Hytten beskadigede, medens <i>T.S.</i> ingen Skade led. Kl. <math>6^t 50^m</math> FM. landsattes <i>N.</i> paa et Sted, hvor der var Sandbund, og Vandet stod da saa højt i Maskinrummet, at det naaede til Underkant af Kedlen. Efter at være blevet undersøgt og tætnet af Dykker, og efter at en Del af Ladningen var løst i Lægter, bragtes <i>N.</i> d. <math>\frac{18}{6}</math> atter flot og til Konstantinopel for Reparation. D. <math>\frac{8}{7}</math> efter endt midlertidig Reparation fortsattes Rejsen. Udgifterne ved Havariet androg ialt ca. 109000 Kr.</p> <p>Anm. <b>Aarsagen</b> til Kollisionen fremgaar af det Ovenanførte.</p>	

1.	Skibets						Søulykkens	9.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.		
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.
47.	<b>O.</b> a. <b>Oscar II.</b> b. Slup. c. Lynæs. d. 24. e. 21.	a. Sverige. b. — c. Eg og Fyr. d. - -	a. P. Larsen. b. P. H. Brammer. c. 4000. d. 2200. Øernes gens. Søassur. Foren. paa Bogø.	a. Brænde. b. 22 Favne. c. 400 Kr. d. Uassureret.	a. 2. b.— c.—	a. Arendal. b. <sup>11/12</sup> 1901. c. Lynæs.	a. Ud for Vinga. b. <sup>24/12</sup> . c. Sprunget læk. Sunken. d. Ø.lig. Sne-storm.	Anmeldelse fra Rederiet dat. Frederiksværk d. <sup>18/12</sup> 1901. Søforhør i Frederiksværk d. <sup>30/12</sup> 1901. Natten til d. <sup>14/12</sup> under en forrygende Snestorm med høj Sø sprang <i>O. II.</i> læk omtr. ud for Marstrands Fyr. Pumpen sættes i Gang, men Vandet steg stadig i Rummet. For om muligt at faa Lods og bjærge <i>O. II.</i> ind til en svensk Havn, styredes mod Vinga, og om Morgenen Kl. 9 kom en Lodsbaad i Nærheden; men Søen var for haard til at Lodsene kunde komme om Bord. Da <i>O. II.</i> efterhaanden var blevet synkefærdig, gik Besætningen i Jollen og optoges Kl. 2 EM. af Lodsbaaden, som stadig havde holdt sig i Nærheden. Samme Dag landsattes Besætningen i Gøteborg Skærgaard. Anm. <b>Aarsagen</b> til Forliset maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives haardt Vejr.
48.	<b>P.</b> a. <b>Patmos.</b> b. Skonnert. c. Dragør. d. 58. e. 49.	a. Barth. b. 1862. c. Eg. d. —	a. } C. Mathisen. b. } c. 6000. d. 5500. Øernes gens. Søforsikr. Selsk.	a. Ballast. b. — c. — d. —	a. 3. b. — c. —	a. Dragør. b. <sup>3/5</sup> 1901. c. Knäbäck.	a. Ud for Cimbris-hamn. b. <sup>6/5</sup> . c. Drevet i Land. Forlis. d. Ø.lig. Storm.	Søforklaring i Kristianstad d. <sup>11/5</sup> 1901. Anmeldelse fra Rederiet dat. Kjøbenhavn d. <sup>13/5</sup> 1901. Søforhør ved Amager Birk d. <sup>24/8</sup> 1901. Om Natten til Ankers blæste det op til en Storm; Ankret lettedes og Sejl tilsattes for om muligt at sejle klar af Landet, men i den høje Sø nægtede <i>P.</i> at vende og maatte igen opankres. Sejlene bjærgedes og Ankeret sættes, men inden dette fik Hold i Bunden, grundstødte <i>P.</i> paa Sandrevlerne og blev læk. Besætningen blev om Bord til ud paa EM., da den ved egen Hjælp bjærgede sig i Land med Jollen. <i>P.</i> , som blev Vrag, solgtes paa Grunden for 400 Kr. Anm. <b>Aarsagen</b> til Forliset maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives haard Kuling og høj Sø, som umuliggjorde Forsøget paa at klare Landet.
49.	a. <b>Puck.</b> b. Bark. c. Nordby. Fanø. d. 494. e. 474.	a. Newcastle. b. 1863. c. Jærn. d. Lloyd's Reg.	a. H. N. Svendsen. b. J. P. Clausen. c. 36000. d. 36000. Hamburg, Norge og Fanø.	a. Ballast. b. — c. — d. —	a. 13. b. 150. c. —	a. Mioko (Bismarck-Øerne). b. <sup>22/10</sup> 1901. c. New Ireland.	a. New Hannover. b. <sup>7/11</sup> . c. Grundstødn. Kondemnation. d. Stille. Klart. Høj Dønning. Stærk Strøm.	Anmeldelse fra Rederiet dat. Nordby p. Fanø d. <sup>20/5</sup> 1902. Søforhør i Nordby d. <sup>2/7</sup> 1902 Natten til d. <sup>7/11</sup> ved M.N., da <i>P.</i> i næsten stille Vejr styrede SØ. ud fra Landet, gissedes Pladsen ca. 3 Kml. af Kysten. Omtr. <sup>1/2</sup> Time senere, da det var ganske Stille, hørtes Brænding, alle Mand purredes ud, og begge Baade udsattes for at bugsere; men trods Bugsering drev <i>P.</i> nærmere og nærmere til Kysten. Loddet, som jævnlig kastedes, gav ingen Bund, Varpankret klargjordes, og ved første Lodskud med Bund 28 Fv.) kastedes Ankret, men umiddelbart efter grundstødte <i>P.</i> med B. B.'s Side mod et Korallrev. Blaalys afbrændtes, Raketter opsendtes, og en Baad udsendes for at skaffe Assistance fra en Damper, som laa ca. 3 Kml. fra Strandingsstedet. Kl. <sup>4 1/2</sup> FM. kom Damperen, og <i>P.</i> blev hurtig bragt flot (Bjærgeløn ca. 1800 Kr.). Efter nogen Tids Bugsering sprængtes Slæberen, Sejl tilsattes og <i>P.</i> fortsatte Rejsen. D. <sup>8/11</sup> Kl. 8 FM. opdagedes <i>P.</i> At være læk, Pumperne sættes i Gang og blev ved Hjælp af Arbejdere, der var om Bord som Passagerer, holdt jævnt, i Gang hele Rejsen. D. <sup>12/11</sup> døde Matros Absalon Kristian Pedersen efter 6 Dages Sygdom, og da efterhaanden 2 Md. og senere 2den Styrmand bleve syge, besluttedes det d. <sup>24/11</sup> efter afholdt Skibsraad at søge nærmeste Havn. D. <sup>2/12</sup> opankredes <i>P.</i> paa Herberthshøje Red, hvor Lægehjælp blev erholdt, og Besigtelse foretoges. Efter at Søforklaring var aflagt, blev <i>P.</i> af Retten kond emmeret, og senere ved Auktion solgt for ca. 6000 Kr. Anm. <b>Aarsagen</b> til Søulykken fremgaar af det Ovenanførte.
50.	<b>R.</b> a. <b>Ragnheidur.</b> b. Skonnert. c. Reykjavik. d. 80. e. 70.	a. Frederikssund. b. 1870. c. Eg. d. Registre V.	a. F. C. Jepsen. b. C.Nielsen. c. 10000. d. 10000. De priv. Ass. Kbhvn.	a. Tør Fisk. b. 529 Skpd. c. 32500. d. 32500. De priv. Ass. Kbhvn.	a. 5. b. — c. —	a. Island. b. <sup>4/9</sup> 1901. c. Liverpool.	a. 17 Kml.N. t. V. for St. Kilda. b. <sup>21/10</sup> . c. Kollision. Sunken. d. N.lig. Flov Brise. Klart.	Anmeldelse fra Rederiet dat. Kjøbenhavn d. <sup>21/11</sup> 1901. «Maritime Deposition» dat. Stornoway d. <sup>23/10</sup> 1901. Paa Hundevagten, da <i>R.</i> med klart brændende Sidelys styrede VSV. over, saas om B. B. agter det grønne Sidelys og Toplyset fra en Damper — „Northward Ho!“ af Hull — styrende omtr. SV. t. V. <sup>3/4</sup> V. Nogen Tid efter saas <i>N. H.</i> 's røde Sidelys, men kort efter vistes igen det grønne Lys. Fra <i>R.</i> vistes 1 Nathuslanterne fra Agterskibet, og Signal gaves med Taagehorn, men kort efter rantes <i>R.</i> agter af <i>N. H.</i> 's Bov, blev Læk Og sank. Besætningen optoges af <i>N.H.</i> og landsattes d. <sup>23/10</sup> i Stornowav. Ved en af den engelske Admiralitets-Ret d. <sup>21/12</sup> 1901 afsagt Dom erklæredes <i>R.</i> Alene skyldig i Kollisionen, da Bestemmelsen i de internationale Søvejs-Regler, Art. 10, om Visningen fra Agterenden af et hvidt Lys eller et Blus, ikke var bleven opfyldt ved Visningen af Nathus-Lanternen. Anm. Søvejs-Reglernes Art. 10: Et Skib, der indhentes af et andet, skal fra sin Agterende vise det sidstnævnte Skib et hvidt Lys eller et Blus. <i>Det hvide Lys, der ifølge denne Artikel fordres vist, kan føres i en fast anbragt Lanterne, men i saa Tilfælde skal denne være saaledes indrettet og skærmet, at den Kaster et ubrudt Lys over en Bue af Horisonten paa 12 Kompas-Streger, nemlig 6 Streger paa hver Side af Skibet fra ret agter og saaledes, at det er synligt i en Afstand af mindst 1 Kvartmil. Dette Lys skal derhos føres saa nær som mulig i samme Højde som sidelysene.</i>

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens	9.
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	3. a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	4. a. Fører, b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	5. Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	6. a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	7. Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
51.	<b>A Russia.</b> b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1617. e. 1022.	a. Helsingør. b. 1889. c. Staal.	a. P. Hansen. b. Dpsk.-Selsk. «Kjøbenhavn». c. — d. —	a. Trælast. b. — c. — d. —	a. — b. — c. —	a. Riga. b. <sup>17</sup> / <sub>6</sub> 1901. c. Rotterdam.	a. Drogden. b. 19/6 c. Kollision. d. VSV.lig. Fløv Brise. Klart.	Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) D. <sup>22</sup> / <sub>6</sub> 1901. Efter at Nordre-Røse Fyr Kl. 11 EM. var passeret, styrede R. med Ledefyrene ved Dragør over Et gennem Hollænderdybet. Omtr. midt mellem Nordre-Røse og Søndre-Hoved-Tønde saas Toplys og grønt Sidelys fra en Damper — „Annandale“ af London — omtr. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Streg om B. B. R.'s Top- og Sidelys brændte klart. Omtr. 2 Min. senere saas først begge A.'s Sidelys og derefter kun det røde Lys. Da A. var kommen i Nærheden af R., saas pludselig A.'s grønne Sidelys. Roret i R. lagdes da B. B., samtidig med at l kort Damppipe-Tone afgaves, og Maskinen sattes først paa «Langsom Frem» og strax derefter, da Kollision syntes forestaaende, paa «Fuld Kraft Bak», idet 3 korte Toner afgaves. Omtr. 2 Min. senere kolliderede Skibene, idet R.'s Bov ramte A.'s St. B.'s Side. Begge Skibene fik betydelig Skade, navnlig A., der blev læk og maatte sættes paa Grund paa Saltholmen. R. afsejlede til Kjøbenhavn for Reparation. Ved Søretsdom, afsagt ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn d. <sup>5</sup> / <sub>11</sub> 1902, dømtes Føreren af Annandale til Betaling af Skade og Tab paa Russia, ialt 6543 Kr. 22 Øre og 200 Kr. i Sagsomkostninger, medens Russia's Rederi frifandtes for Tiltale af Annandale's Fører.
52.	<b>S.</b> a. Siam. b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 3875 e. 2489.	a. Flensburg. b. 1898. c. Staal. d. —	a. P. E. Glahn. b. Det Østasiat. Kompagni. c. — d. —	a. Stykgods. b. — c. — d. —	a. — b. — c. —	a. Singapore. b. <sup>3</sup> / <sub>9</sub> 1901. c. Port Said.	a. 25 Kml. N. For Perim. b. <sup>22</sup> / <sub>9</sub> . c. Grundstødn. d. SSØ.lig. Fløv Brise.	Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. <sup>27</sup> / <sub>11</sub> , <sup>28</sup> / <sub>11</sub> , <sup>2</sup> / <sub>12</sub> og <sup>10</sup> / <sub>12</sub> 1901. D. <sup>22</sup> / <sub>9</sub> Kl. <sup>2</sup> / <sub>2</sub> FM. passeredes Perim. Efter at Kapt. G. ved en Azimuth-Observation havde fundet den dev. Misv. = 7° V., gik han om Læ, idet han gav Ordre til den vagthavende Styrmand, at der skulde styres dev. N. 23° V. (retv. N. 28° V., idet dev. Misv. regnedes at være ikke 7° V., men 5° V., i Overensstemmelse med hvad der havde været Tilfældet paa tidligere Rejser), og at han skulde varsko l. Styrmand om at foretage Azimuth-Observationer, samt at Kapt. skulde varskos, naar der var udløbet 40 Kml. fra Perim. Denne Ordre blev overgivet til l. Styrmand, da han Kl. 4 FM. overtog Vagten, paa hvilket Tidspunkt Perim Fyr endnu saas agter ude; men han foretog imidlertid ingen Observation, da han havde opfattet Ordren derom saaledes, at Azimuth skulde bestemmes ved Solopgang og ikke, som af Kapt. forudsat, ved Stjerne-Observation. Kl. ca. <sup>4</sup> / <sub>4</sub> FM. saas en graa Stribe om St. B. forude, uden at denne dog vakte nogen Opmærksomhed, da den antoges for en Sky; men <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Time senere hørtes en Lyd, som om Skibet passerede gennem tynd Is, og strax efter stod S. fast. Maskinen stoppedes og Kapt., som strax kom paa Dækket, søgte forgæves ved Bakning med Maskinen at bringe S. flot. Efter Grundstødningen viste det sig, at den dev. Misv. ikke var 7° V., som beregnet, men 7° Ø., og S. var altsaa navigeret frem med en Kurs, der var omtr. l Streg for nordlig. Ved Assistance af Bjærgningsdamper „Meyun“ af Perim, og efter at en Del af Ladningen var losset i Lægtene, lykkedes det d. <sup>26</sup> / <sub>9</sub> om EM. at bringe S. flot. Samme Dag blev der af nogle Indfødte forøvet et væbnet Angreb paa „Meyun“, samtidig med at en Lægter, der var ladet med udlosset Gods fra S., blev bordet, og Varer til en Værdi af ca. 30000 Kr. bortført, forinden det ved en Expedition med bevæbnede Folk fra S. lykkedes at bortjage Røverne. Efter at Ladningen atter var indtaget, afsejlede S. til Perim, hvor det ved Dykker -Undersøgelse konstateredes, at Skibet ingen Skade havde lidt. D. <sup>29</sup> / <sub>9</sub> fortsattes Rejsen. Ved Sørets-Dom (Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn) af <sup>12</sup> / <sub>3</sub> 1902 idømtes l. Styrmand en Bøde paa 200 Kr., medens Sagens Omkostninger paalagdes Kapt. og l. Styrmand i Forening. Ved Højesterets Dom af <sup>21</sup> / <sub>1</sub> 1903 blev lste Styrmand imidlertid frikendt.
53.	a. Skjold. b. Damp-Uddybningsskib. c. Kjøbenhavn. d. 177. e. 28.	a. Renfrew. b. —	a. C. Jacobsen. b. N.C. Monberg. c. 60000. d. 50000.	a. — b. — c. — d. —	a. 4. b. — c. —	a. Nyborg. b. <sup>25</sup> / <sub>4</sub> 1901. c. Kastrup.	a. Ud for Falsterbo. b. <sup>26</sup> / <sub>4</sub> . c. Sunket. d. ØSØ.lig. Storm. Høj Sø.	Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. <sup>18</sup> / <sub>5</sub> 1901. Under Bugsering af 2 Bugserdampere — „Dragør“ og „Falken“ — passeredes Grønsund ud omtr. Kl. 2 FM. I Løbet af FM. blæste det op med Ø.lig Kuling, som efterhaanden blev til Storm med høj Sø, i hvilken S. arbejdede haardt og tog meget Vand over. Ved Middag udstedes den ene af 2 Storbaade, som slæbtes efter S. og noget efter arbejdede S. sig læk, saa Dampumpen maatte holdes i Gang. l Timestid senere sprængtes Slæberen til en Pram, som ogsaa slæbtes efter S., og Prammen forlistes. Kl. ca. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. sønderlodes en Remkasse paa Dækket, hvorved der kom meget Vand ned i Rummet, og kun med stort Besvær og under Fare for at skylles over Bord, lykkedes det Besætningen at stoppe Lækagen. Vandet i Maskinrummet var imidlertid voxet saa meget, at Maskinisten ikke kunde holde Dampumpen i Gang, og da Forskibet efterhaanden sank dybere og dybere, forlodes S. Kl. ca. <sup>2</sup> / <sub>2</sub> EM. af Besætningen, idet denne sprang ned i den anden Storbaad. Dette blev forsøgt tilkendegivet for Bugserdamperne ved Svingning med en Kugle paa en Stage, da der ikke mellem Førerne var truffet nogen som helst Aftale om indbyrdes Signalering. Kort efter optoges Halvdelen af Besætningen om Bord i F., medens Kapt. og Maskinmesteren endnu l Timestid forbleve i Baaden. Efter at ogsaa disse 2 Md. var bjærget om Bord i F., blev denne Dampbaads Maskine ubrugbar, hvorpaa F. toges paa Slæb af D., som derefter fortsatte Bugseringen til Kl. 9 EM., da S. sank paa 5 Fv. Vand omtr. 3 Kml. V. t. S. for Falsterbo Fyr. Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.

1. Løbe-Nr.	Skibets				Søulykkens			9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg.T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. e. Omkomne.	Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	
54.	a. <b>Skodsborg</b> . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1903. e. 1212.	a. Stockton. b. 1889. c. Jærn. d. Lloyd's Reg.	a. M. Larsen. b. C. K. Hansen. c. 265800. d. 265800.	a. Trælast. b. 265 Stnd. c. — d.—	a. 21. b. — c. —	a. Trångsund (Finland). b. <sup>18</sup> / <sub>10</sub> 1901. c. Kotka.	a. Aspø ved Kotka. b. <sup>18</sup> / <sub>10</sub> . c. Grundstødn. Kondemnation. d. SSØ. lig. Haard Kuling.	Søforklaring i Kotka d. <sup>31</sup> / <sub>10</sub> 1901. Anmeldelse fra Rederiet dat. Kjøbenhavn d. <sup>7</sup> / <sub>11</sub> 1901. Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. <sup>5</sup> / <sub>11</sub> , <sup>15</sup> / <sub>11</sub> og <sup>16</sup> / <sub>12</sub> 1901. Kl. 6 EM. havdes Aspø Fyr i Sigte. Signalblus for Lods afgaves; men da Lods paa Grund af Kuling og Sø ikke kunde komme ud, fortsattes Sejladsen med den om Bord værende Lods, som paatog sig Lodsningen ind til Aspø Lods-Station. Kl. <sup>6</sup> / <sub>4</sub> EM. havdes Ledefyrene over Et, hvorefter der styredes ind i Fyrlinjen. Kl. <sup>7</sup> / <sub>4</sub> EM., da Aspø Fyr havdes i misv. NV. giss. Afstd. 1 Kml, og S. i ca. 10 Min. havde gaaet med mindsket Fart, lagdes Roret haardt B. B.; men S. lystrede ikke Roret, tørnede paa Grunden «Weitkari», blev læk og stod fast. Maskinen kastedes «Fuld Kraft Bak», men S. forblev fast, og da Vandet hurtig steg i Rummet, sattes Maskinpumpen i Gang og Nødssignal afgaves. D. <sup>19</sup> / <sub>10</sub> antoges Assistance af Dykkerdamper „Karin“ og Bjærgningsarbejdet begyndtes. Dette afbrødes d. <sup>28</sup> / <sub>10</sub> af en SV.lig Storm, under hvilken S., som arbejdede voldsomt, maatte forlades af Besætningen, der optoges af Dykkerdamperen. D. <sup>29</sup> / <sub>10</sub> fandtes S. brækket midt over og blev senere kondemneret. A n m. <b>Aarsagen</b> til Forliset fremgaar af det Ovenanførte. Anmeldelse fra Rederiet dat. Bogense d. <sup>8</sup> / <sub>8</sub> 1901. Søforhør i Bogense d. <sup>8</sup> / <sub>8</sub> 1901. Under frisk Kuling med høj Sø knækkedes Mastetoppen af oppe under Godset, men da S. V. fremdeles kunde styres bidevind, fortsattes Rejsen med Kursen mod Æbelø. Omtr. 1 Time efter knækkedes Godset, og Storsejlet faldt ned. S. V. maatte da styres for Vejret, og Kursen sattes mod Samsø, for om muligt at naa Havn ved Koldby Kaas; men i den temmelig høje Sø knækkedes Masten og gik over Bord. S. V., som nu faldt tværs i Søen, tog efterhaanden meget Vand over og arbejdede sig læk, saa Besætningen (Føreren og hans 2 mindre-aarige Sønner) maatte bjærge sig i Jollen. Efter at S. V. omtr. Kl. 4 EM. var bleven forladt i synkefærdig Stand, naaede Besætningen efter ca. 7 Timers Ophold i Jollen ind til Fyens Kyst. Anm. <b>Aarsagen</b> til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
55.	a. <b>Sophie Vilhelmine</b> . b. Jagt. c. Bogense. d. 24. e. 18.  <b>Suduroy</b> (se Nr. 14).  <b>T.</b>	a. Marstal, b. 1851. c. Eg. d.—	a. } S. G. b. } Berggren. c. 2250. d. 2250. «Øernes gens. Søforsikr.-For.» paa Bogø.	a. Kalksten. b. 5 Kub. Fv. c. 240. d. —	a. 3. b.— c.—	a. Faxe. b. <sup>27</sup> / <sub>7</sub> 1901. c. Bogense.	a. S. for Samsø. b. <sup>4</sup> / <sub>8</sub> . c. Forlis. d. SV. lig. Frisk Kuling.	
56.	a. <b>Thora</b> . b. Jagt. c. Faxe. d. 28. e. 22.  <b>U.</b>	a. Thurø. b. 1859. c. Eg. d. —	a. } H. J. Jensen. b. } c. 2500. d. 2500. «Øernes gens. Søforsikr. for mindre Skibe.»	a. Mursten, b. 18000 Stk. c. 577. d. Uassureret.	a. 2. b. — c. —	a. Faxe. b. <sup>6</sup> / <sub>8</sub> 1901. c. Tuborg.	a. Ud for Stevns, b. <sup>7</sup> / <sub>8</sub> . c. Forlis, d. NV. lig. Jævn Brise.	Aumeldelse fra Rederiet dat, Faxe d. <sup>12</sup> / <sub>8</sub> 1901. Om Aftenen d. <sup>6</sup> / <sub>8</sub> ud for Stevns sprang T. læk; men blev holdt paa Pumpen til Kl. 2FM., da Skibet, kort efter at være forladt af Besætningen, sank. Besætningen optoges af en svensk Jagt, der forinden havde forsøgt at bugserer T. ind mod Land. Anm. 1. <b>Aarsagen</b> til Forliset angives at skyldes, at T. sprang læk. Anm. 2. Søforhør ses ikke at være afholdt.
57.	a. <b>Union</b> . b. Bark. c. Nordby F. d. 669 e. 608.	a. Sunderland. b. 1892. c. Staal. d. Lloyd's Reg.	a. J. Sørensen. b. P. N. Harbye. c. 100000. d. 100000. Hamburg og Fanø.	a. Ballast. b. 300 Tons. c. — d.—	a. 12. b. — c. —	a. Matupi. b. <sup>8</sup> / <sub>8</sub> 1901. c. Jaluit.	a. Jaluit. b. <sup>3</sup> / <sub>9</sub> . c. Forlis. d. Stille. Høj Sø. Haard Strøm.	Anmeldelse fra Rederiet dat. Nordby p. Fanø d. <sup>5</sup> / <sub>12</sub> 1901. Ved Indsejlingen til Jaluit med Lods om Bord blev U. af Strømmen i Stille sat ind paa et Korallrev og blev senere Vrag. Besætningen bjærgedes ved Baad fra Land. Vraget solgtes for ca. 425 Kr. Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.



## Afde-ling II.

Søulykker af mindre Betydning.

Danske Skibe.

Udarbejdet af Kaptajn i Flaaden *R. H. Kjølsten*.

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.
58.	<b>A.</b> <b>Adele.</b> Galease. H.A. Rasmussen.	Marstal. 46. H.A. Rasmussen.	Ballast. Rügenwalde—Hasle.	Ud for Arnager (Born- holm). <sup>13</sup> / <sub>11</sub> 1901. Ø. lig. Storm. Snetykning.	Grundstødning.	Omtr. ved MN. havdes begge Due-Odde Fyr over Et, og da Lodskud paa 18 Fv. ingen Bund gav, sattes Kursen VNV. over. Under tiltagende Kuling med Snetykning rebedes Sejlene, og medens dette Arbejde udførtes, gav Loddet først 8 Fv. og derpaa 3 Fv. Vand. Roret surredes i Borde for at falde ud efter, men inden det naaedes at faa Sejlene hejste efter Rebningen, sloges Rorsurringerne los, hvorved A. faldt ind mod Land og huggede kort efter i Grunden. Sejlene bjærgedes, Ankret sattes i Bund og Nød-signal med Blus afgaves. Kl. 4 FM. bjærgede Besætningen (2 Md.) sig ved egen Hjælp i Land. D. <sup>4</sup> / <sub>12</sub> bragtes A. ved Assistance af «Svitzers B. E.» atter flot og ind til Rønne. Anm. Søretsmedlemmerne udtalte som deres Formening: «at snetykning i Forbindelse med Strømsætning er <b>Aarsagen</b> til Strandingen».	Søforklaring og Søforhør i Rønne d. <sup>18</sup> / <sub>11</sub> 1901.
59.	Adolph Andersen. Skruedamper. C. O. L. Schubert.	Randers. 981. D. F. D. S.	Stykgods. Riga—Antwerpen.	«Kaiser Wilhelm»- Kanalen. <sup>24</sup> / <sub>8</sub> 1901. NV. lig. Frisk Kuling. Sigtbart.	Kollision.	Med Lods om Bord, og efter dennes Ordre gaende med langsom Fart, saas fra A. A. omtr. Kl. 7 FM. en modgaende Dampner — „Bernhardt“ af Kiel — forude, men kort forinden den skulde passeres, rørte A.A. Grunden om St. B. og tabte Styret. Roret lagdes haardt B. B., og da A. A. alligevel drejede B. B. over, kastedes Maskinen « Fuld Kraft Bak » . Kort efter rantes B. lidt agten for Broen om B. B. af A. A.'s B. B.'s Bov, som derved fik en Skramme i Bakken. Saa snart Skibene, som iøvrigt ikke havde faaet syn-derlig Skade, kom klar af hinanden, fortsattes Rejsen. Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det Ovenanfømte.	Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. <sup>31</sup> / <sub>10</sub> 1901.
60.	<b>Agnete.</b> Skonnert. J. Møller.	Svendborg. 149. J. Anderskouv.	Havre. Pillau —Göteborg.	Øresund. <sup>8</sup> / <sub>11</sub> 1901. V. lig. Haard Kuling. Regn.	Kollision.	Efter at Taarbæk-Rev Lystønde var passeret Kl. 3 FM. styredes N.t.V. for smaa Sejl under tiltagende haard Kuling, meget mørkt Vejr og Smaa-regn. Kl. <sup>3</sup> / <sub>2</sub> FM. paa Kapt.'s Vagt hørtes Raab forude, Roret lagdes haardt op og strax efter saas et rødt Sidelys fra en Sejler omtr. 3 Streger om St. B. A. faldt villig af, men 1 à 2 Min. efter kolliderede Skibene med deres B. B.'s Sider. I Mørket skiltes Skibene hurtig fra hinanden, og A. opankredes i Vedbæk-Bugt. Da Vejret holdt sig stormende, besluttedes det at søge Kjøbenhavn for Reparation af Skaden. D. <sup>11</sup> / <sub>11</sub> blev A. ved Besigtelse erklæret usødygtig, hvorfor Ladningen til Dels lossedes og Re-paration foretages.	Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. <sup>15</sup> / <sub>11</sub> 1901.
61.	<b>Anna.</b> Skonnertbrig. A. N. Anthonisen.	Karrebæksminde. 166. J. Albertsen.	Pibeler. Fowey—Riga.	Lappe-Grund. 4/4 1901 VNV. lig. Stormende Kul. Regntykning.	Grundstødning.	Under Forsøg paa at passere V. om Lappe-Grund Fyrskib, kom A. inden for Vageren paa Blokhuis-Grund Og grundstødte. Ved Assistance af «Svitzers B. E.» brugtes A. samme Dag atter flot og ind til Helsingør. Bjærgeløn 3000 Kr. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen angives at være Strømsætning.	Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. <sup>11</sup> / <sub>4</sub> 1901.
62.	<b>Anna.</b> Galease. L. Hansen.	Rødvig. 24. L. Hansen.	Sten. Stevns— Kjøbenhava.	Ud for Kastrop. <sup>8</sup> / <sub>8</sub> 1901. VNV. lig. Frisk Kuling. Regntykning.	Kollision.	Kl. 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. oversejlede A., som med klart brændende Sidelys styrede bidevind Nord over, en Fiskerbaad — „Ravnene“ af Kbhvn.—, der uden at have noget Lys tændt, laa opankret ud for Kastrop. R. sank og Be-sætningen (2 Md.), som havde lagt sig til at sove, bjærgede sig om Bord i A. Anm. <b>Aarsagen</b> til Kollisionen fremgaar af det Ovenanfømte.	Søforhør i Kbhvn. (Sø- Og Handelsretten) d. <sup>13</sup> / <sub>8</sub> 1901.

1. Løbet- ner	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.
63.	<b>Anna.</b> Galease. R. A. Bruun.	Odense. 41. R. S. Bruun.	Sæd. Skjelskør—Hamburg.	Friederichsort. <sup>21</sup> / <sub>8</sub> 1901. ØNØ.lig. Frisk Brise. Klart.	Grundstødning.	I Nærheden af Friederichsort Fyr, hvor der saas en Mængde Lys fra Ankerliggerne, besluttedes det at opankre A. Da Loddet viste 10 Fv. Vand, nedhaledes Sejlene, derefter havdes 8 Fv. Vand, men inden det naaedes at stikke Ankret i Bund grundstødte A. Efter gentagne mislykkede Forsøg paa ved egen Hjælp at komme af Grunden, antoges Bjærgningsdamper til Assistance, og d. <sup>22</sup> / <sub>2</sub> bragtes A., som ingen Skade havde lidt, atter flot. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen fremgaar af det Ovenanførte.	Søforhør i Kbhvn. Sø- og Handelsretten d. <sup>17</sup> / <sub>8</sub> 1901.
64.	<b>Anna Christine.</b> Skonnert. J. Petersen.	Assens. 66 J. Petersen.	Oliekager. Køningsberg—Odense.	Basnæs (Sjælland). <sup>6</sup> / <sub>12</sub> 1901. SV.lig. Storm. Regn- tykning.	Grundstødning.	Kl. <sup>3</sup> / <sub>2</sub> EM. grundstødte A. C. paa Basnæs Landgrund. Ved Assistance fra «Svitzers B. E.» bragtes Skibet d. <sup>8</sup> / <sub>12</sub> atter flot og slæbtes til Korsør. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen angives at være Strømsætning	Indb. fra Krvdstoldfartøj Nr. 7, dat d. <sup>8</sup> / <sub>12</sub> 1901.
65.	<b>Anne Margrethe.</b> Skonnert. B. H. Raahauge.	Marstal. 88. E. H. Raahauge.	Kul. Brake—Memel.	Ud for Brunnsbüttel. <sup>5</sup> / <sub>8</sub> 1901. —	Kollision.	Til Ankers med klart brændende Ankerlys og Vagt paa Dækket paa-sejledes A. M. af en Lægter — „ <i>Nachricht</i> “ af Hamburg. Ved Kollisionen tog A.M. betydelig Skade, idet Sprydet knækkedes, og det Opstaaende forude knustes m. m Anm. skaden paa A.M. erstattedes af N. med et beløb af ca. 4500 Kr.	Søforhør i Ærøskjøbing d. <sup>10</sup> / <sub>12</sub> 1901.
66.	<b>Ask.</b> Skruedamper. G. L. Hansen.	Randers. 946. C. Hassager.	Majs. Philadelphia—Korsør.	Atlantehavet. <sup>13</sup> / <sub>1</sub> 1901. NV.lig. Haard Kuling. Høj Sø.	Lækage.	Kl. <sup>7</sup> / <sub>2</sub> EM., da A. arbejdede haardt og tog meget Vand over, viste det sig, at der var 13" Vand i Storlasten og 9" Vand i Agterlasten. Pumperne sattes i Gang, og ved Eftersyn paa Mellemdækket opdagedes det, at Sideportene lækkede, idet Pakningen havde arbejdet sig ud. Gennem Lækagen var der kommet en Del Vand ind, som under Skibets Bevægelser slog over Lugen og løb ned i Underrummet. Ved at læmpe Lasten lykkedes det at skaffe Spygatterne klare, og bringe Vandet Afløb til Pumperne, men Tætning indvendig fra af Portene kunde ikke udføres, da der var løs Sæd i Rummene. Saa godt som Forholdene tillod det, tætnedes Portene udvendig fra, og da Rejsen ikke kunde fortsættes med lække Porte, besluttedes det at anløbe New York som Nødhavn. D. <sup>15</sup> / <sub>1</sub> ankom Skibet til New York og d. <sup>21</sup> / <sub>1</sub> var det atter — saa snart Lasten var genindtaget — klar til at fortsætte Rejsen. Anm. <b>Aarsagen</b> til Havariet maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives, at det kolde Vejr, som herskede dengang Tætning af Portene udførtes har gjort Mønjekitten skør, og at denne derfor — i Stedet for at binde — delvis er sprækket og saa paa Ydersiden bleven vasket væk af Soen.	Søforklaring i New York d. <sup>23</sup> / <sub>1</sub> 1901.
67.	<b>Ask.</b> Skruedamper. G.L.Hansen.  <b>Aurora</b> (se Nr. 166).  <b>B.</b>  <b>Belona.</b> Skonnertbrig. R. C. Petersen.	Randers. 946. C. Hassager.  Troense. 170. F W. Valentin.	Majs. Philadelphia—Korsør.  Ballast. Svendborg—Sandvik.	Revsnæs-Rev. <sup>20</sup> / <sub>2</sub> 1901. Stille. Diset.  Bogskär Fyr (Finland). <sup>1</sup> / <sub>6</sub> 1901. Taage.	Grundstødning.   Grundstødning.	Kl. 8 EM. grundstødte A. paa Revsnæs. Efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord, kom Skibet d. 21/2 Kl. 5 EM. atter flot. Anm. 1 <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen angives at være Strømsætning og fejlagtig Gisning'af Afstand fra Land. Anm. 2. Søforklaring ses ikke at ren afgivet.  Kl. 6 EM., da B. under tæt Taage styrede i Retning hen imod Taagesignaler, som antoges at komme fra. Fyrskibet «Svenska Bjørn», saas pludselig Braad forude, Røret lagdes op, mon strax efter grundstødte B. og stod fast. Da det klarede af viste det sig, at B. var forsat over mod den finske Kyst, Ved Assistance af svensk Bjærgningsdamper bragtes Skibet, som var læk, d. <sup>4</sup> / <sub>6</sub> atter flot, og bgseredes til Stoekholm for Reparation. Søretsmedlemmerne bemærkede: at lignende Tilfælde, som det foreliggende, hyppigt sker i delte Farvand, idet Strømmen er uberegnelig og af betydelig Størrelse».	Indb. fra Kallundborg Toldk. dat. d. <sup>21</sup> / <sub>2</sub> 1901.  Søforklaring og Søforhør i Svend borg d. <sup>18</sup> / <sub>1</sub> 1902

1. Løbe-Ne	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.
69	<b>Belona.</b> Skonnertbrig. R. C. Petersen.	Troense. 170. F. W. Valentin.	Kul. Dysart—Svendborg.	Nordsøen. 28/12 1901. Storm.	I Md. druknet, ved Overbordfalden.	Om Natten, da alle Mand var paa Dækket til Rebning, faldt Ungmand Jens Johan Petersen af Korsør over Bord fra Klyverbommen. Rednings-Bøje blev strax udkastet, men hverken denne eller Tampen af en Ende, som kastedes til den Overbordfaldne, blev taget af ham, som hurtigt forsvandt. Under de daværende Omstændigheder — Nat, høj Sø, nedfired Storsejl — kunde ifølge de afgivne Vidneforklaringer ingen yderligere Foranstaltninger foretages for at bjærge den Overbordfaldne. Anm. <b>Aarsagen</b> til Ulykken fretnaar af det Ovenanførte.	Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. 18/1 1902.
70	<b>Bornholm</b> (se Nr. 171).  <b>C.</b> <b>Carl Hecksher.</b> Skruedamper. A.G. Starek.	Kjøbenhavn. 1665. Dpsk.-Selsk. Kjøben- havn».	Sukker. Dunkerque—Kbhvn.	Ø. for Horns-Rev Fyrskib. 21/6 1901. SSØ.lig. Jævn Brise Overtrukket.	Grundstødning.	Kl. 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. paa 2den Styrmands Vagt tabte C. H., som med fuld Fart styrede NØ. t.Ø. hen, pludselig Farten og stod strax efter fast. Maskinen stoppedes, og Kapt. S., som strax kom paa Broen, søgte forgæves at bringe C. H. flot ved Bakning med Maskinen. Efter at have kastet 1515 Sække Sukker over Bord, lykkedes det Kl. 2 EM. s. D. atter at bringe Skibet, der tilsyneladende ingen Skade havde lidt, flot, hvorefter Rejsen fortsattes. Anm <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives deviations-Forandring paa kompasset.	Søforkør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten d. 29/6 1901.
71	<b>Carla.</b> Skruedamper. L. J. Holst.	Nordby p. F. 316. P. N. Winther.	Ballast. Svendborg—Hamburg.	Elben. 9/2 1901. Tange.	Kollision.	Kl. 6 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> FM. under Taage med Lods om Bord kolliderede C. med S. S. „Lincoln“ af Grimsby. Paa C.'s Kommandobro var i Kollisions Øjeblikket kun Lods og Rormand. Ingen Udkig paa Bakken. Maskinen gik med «Fuld Kraft Frem», men Farten var som Følge af svær Isdrift kun ringe. Da L.'s grønne Sidelys saas 1 Stres om St. B., gav Lodsens Ordre til at lægge C.'s Ror St. B.; men da L. afgav 1 Damppebe-Tone og gav B. B.'s Ror, skiftedes Roret i C. Afstanden imellem Skibene var imidlertid nu for ringe til at Kollision kunne undgaas, og ved denne, som strax efter indtraf, fik begge Skibene betydelig Skade, men Rejsen kunde dog fortsættes, og Kl. 9 FM. fortøjedes C. i Hamburg Havn. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Kollisionen foreligger intet Skøn, formentlig fordi Søforhør for L.'s Vedkommende ikke forefindes.	Søforklaring for «Hamburg See Amt » d. 13/2 1901.
72	<b>Christen Jensen.</b> Skonnert. N.T. Christensen.	Faxe. 44. L. Christensen.	Bomuldsfrøkager. Kbhvn.—Apenrade.	Vejrø 29/12 1901. SØ.lig. Frisk Kul. Diset.	Grundstødning.	Kl. 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 2 FM. grundstødte C. J. Ved Assistance af Folk fra Lan brugtes Skibet samme Dag atter flot, og afsejlede til Korsør for Dykker-Undersøgelse. Anm. som <b>Aarsag</b> til Grundstødningen angives fejlagtig Afstands-gisning.	Indb fra Krydsfartøj Nr. 7 dat. d. 29/12 1901.
73	<b>Claudia.</b> Bark. J. B. Clausen.	Marstal. 367. H. A. Grube.	— Gøteborg—St. Louis.	Ved Royal Sovereign Fyrskib. 24/12 1901. Taage.	Kollision.	Omt. Kl. 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. hørtes fra C., som med smaa Sejl og afgivende Taagevejr-Signaler styrede V. t. S. over, Lyden af en Damppebe, og kort efter saas om St. B. først Toplyset og derefter det røde Sidelys fra en Damper, som senere viste sig at være S. S. „Bauta“ af Bergen. Da Kollision syntes umiddelbart forestaaende, lagdes Roret i C. haardt B. B., men strax efter ramtes C. om St. B. i Boven af B.'s Stævn, blev læk og fyldtes. men flød paa Lasten. C. toges paa Slæb først af B. og derefter, da Slæberen nogen Tid efter under tiltagende Kuling sprængtes, af en Bugser-damper, og indbragtes samme Dag til Gravesend.	Indb. til Udenrigsmni- steriet dat. General- Konsulatet i London Februar 1902.
74	<b>Constantin.</b> Skruedamper. N.C. Niedersøe.	Kjøbenhavn. 825. D. F. D. S.	Stykgods. Hamburg—Aarhus.	Elben. 1/3 1901. SØ.lig. Flov Brise. Diset.	Kollision.	Kl. 10 EM. saas fra C. som med Lods om Bord og med Maskinen paa «Halv Kraft Frem styrede ned ad Elben, en Slæbedampers 2 Toplys og røde Sidelys forude. Kort efter saas det grønne Sidelys; Roret" i C. lagdes St.B. og 2 Damppebe-Toner afgaves, hvilket Signal besvaredes med 2 Damppebe-Toner fra Slæbedamperen — „Seedler“ af Hamburg. Umiddelbart efter viste S. dog rødt Sidelys, i C. gaves atter 2 Toner og Roret lagdes haardt St. B., men S. gav nu 1 Tone. I C. stoppedes Maskinen og denne kastedes Fuld Kraft Bak». S. passerede klar af C, men dette Skib ramtes om St. B. ved Fokkevantet af en Lægter, der bugseredes af S. Ved	Søforhør i Hamburg d. 12/3 1901. Søforklaring i Aarhus d. 20/3 1901.

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.
						<p>Kollisionen fik <i>C.</i> et Hul i Vandlinjen og maatte sættes paa Grund. Efter at være tætnet ved Dykker indkom <i>C.</i> d. <math>\frac{2}{3}</math> til Hamburg for Reparation.</p> <p>Ved «Seeamt» i Hamburg ses Rigskommissæren at have udtalt: «Kollisionen maa efter min Formening ganske og alene tilskrives <i>C.</i>, idet Lods søgte at vige af Vejen for Slæbedamperen, der havdes om <i>B. B.</i>, ved at give <i>St. B.'s</i> Ror. Da <i>C.</i> befandt sig paa N.-Siden af Farvandet, var der ingen som helst Grund for denne til at forandre Kurs; men kunde den ikke holde denne, saa skulde den have stoppet og bakket.</p> <p>Sørettens Kendelse var følgende: «Kollisionen mellem den danske Damper <i>C.</i> med den paa Slæb af Bugserbaaden „<i>Seadler</i>“ værende Kahn Nr 73 skyldes Damperen, idet samme søgte at undvige den om <i>B. B.</i> modgaaende Slæbebaad ved at lægge Roret <i>St. B.</i></p> <p>Kollisionen vilde ogsaa kunde være undgaaet, naar Farten i Tide var bleven mindsket for at lade Slæbebaaden passere foran om.»</p>	
75.	<b>Dan.</b> Skruedamper. T. H. Tofte.	Kiøbenhavn. 1557. L. H. Carl.	Kul. S. Shields—Libau.	S. Shields Dok. $\frac{26}{7}$ 1901. NØ.lig. Jævn Brise.	Kollision.	<p>Med Lods om Bord under Udgaende af Dokken tabtes pludselig Styret, og <i>D.</i> tog først en Gir til <i>B. B.</i> og tørnede mod den ene Side af Dokken, derefter en Gir til <i>St. B.</i> og tørnede mod den anden Side af Dokken. Ved Kollisionen blev Dokken ubeskadiget, hvorimod <i>D.</i> fik flere Plader og Spanter i Boven beskadiget. Skaden androg ca. 3600 Kr.</p> <p>Anm. <b>Aarsagen</b> til Havariet angives at være Strømsætning.</p>	«Maritime Deposition» dat. South Shields d. $\frac{27}{7}$ 1901.
76.	<b>Diana.</b> Jagt. J.P. Johansen.	Stege. 35. J.P. Johansen.	Kunstgødning. Kbhvn.—Svendborg.	Ud for Lohals. $\frac{9}{4}$ 1901. VSV.lig. Stormende Kul.	Grundstødning.	<p>Under Krydsning nægtede <i>D.</i> at vende og faldt tilbage ind mod Grunden. Et nyt Forsøg paa Vending mislykkedes, og da denne for 3dje Gang forsøgtes, lykkedes den kun ved at stikke Ankeret i Bund. Under Manøvren med at lette Ankeret tog <i>D.</i> imidlertid Grunden, huggede og blev staaende. Ved Assistance fra Sviters <i>B. E.</i> blev <i>D.</i> samme Dag bragt flot og til Svendborg.</p> <p>Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig skyldes, at <i>D.</i> nægtede Vending.</p>	Søforhør i Svendborg d. $\frac{11}{4}$ 1901.
77.	<b>Diana.</b> Jagt. A. H. Piil.	Rudkjøbing. 49. A. H. Piil.	Ballast. Kbhvn.—Kristiania.	Ud for Hurup. $\frac{14}{11}$ 1901. NØ.lig. Storm. Sne- tykning.	Grundstødning.	<p>Omtr. Kl. 6 FM. grundstødte <i>D.</i> ud for Nørre Hurup. Omtr. 2 Timer efter bjærgedes Besætningen (3 Md.) ved en Fiskerbaad bemanded med 4 Fiskere fra Øster Hurup. <i>D.</i> blev senere bragt flot.</p> <p>Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen angives at være, at <i>D.</i>, efter at Storbommen var knækket Og Stagfokken itublæst, ikke kunde klare Landet fra sig i det burde Vejr.</p>	Indberetning dat. Mariager Toldk. d. $\frac{18}{11}$ 1901.
78.	<b>Dollar.</b> Skonnert. J. K. Jensen.	Kjøbenhavn. 213. A. P. C. Kløvborg.	Trælast. Kristianssand—Dover.	Ud for Cromer Fyr. $\frac{13}{1}$ 1901. SØ.t.S. Flov Brise. Diset.	Kollision.	<p>Kl. <math>2\frac{1}{4}</math> FM. paa Styrmandens Vagt saas tværs om <i>St. B.</i> fra <i>D.</i>, som med klart brændende Sidelys styrede bidevind for <i>B. B.'s</i> Halse, først Toplyset og derefter tillige det røde Sidelys fra en Damper, som senere viste sig at være „<i>Acuba</i>“ af Sunderland. I <i>D.</i> blev Kursen holdt uforandret, indtil umiddelbart før Kollisionen, da Roret lagdes i Læ for om muligt at formindske dennes Virkning. Besætningen kaldtes op, og strax efter ramtes <i>D.</i> forude af <i>A.'s</i> Stevn. Begge Skibene fik betydelig Skade, og <i>D.</i> blev af <i>A.</i> slæbt ind til Dover, hvor foreløbig Reparation udførtes. Skaden paa erstattedes af <i>A.</i> med ca. 6800 Kr.</p> <p>Søretten i Lemvig skønnede: «efter det Oplyste, at der ikke paahviler Skonnerten „<i>Dollar</i>“ nogen Skyld for Kollisionen, men alene Damperen „<i>Acuba</i>“.</p>	Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. $\frac{23}{3}$ 1901. Søforhør i Lemvig d. $\frac{29}{3}$ 1901.
79.	<b>Dorothea.</b> Galease. J. Henriksen.	Vejle. 19. J. Henriksen.	Cement. Aalborg—Vejle.	Vejle Fjord. $\frac{2}{10}$ 1901. SØ.lig. Taage.	Grundstødning.	<p>Efter at Rosenvold-Hage var passeret, styredes i ca. <math>\frac{3}{4}</math> Time NV.t V., hvorefter Kursen ændredes til V. t. S. Omtr. en Time efter, da Loddet viste 6 Fv. Vand, lagdes Roret i Læ for at vende; men inden Vendingen var udført, grundstødte <i>D.</i> Kl. var da ca. 9 EM. Da <i>D.</i> hurtig begyndte at trække Vand, og efterhaanden fyldtes, gjordes Nødsignal, og Kl. <math>11\frac{1}{2}</math> EM. bjærgedes Besætningen (2 Md.) ved Baad fra Land. <i>D.</i> <math>\frac{18}{10}</math> blev <i>D.</i> ved Assistance fra Land atter bragt flot.</p> <p>Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen angives at være Taage.</p>	Søforklaring i Fredericia d. $\frac{7}{10}$ 1901.

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.
80.	<b>Edda</b> Hjuldampere C. A. Bang.	Kjøbenhavn. 327. D. F. D. S.	Passagerer. Warnemünde— Gjedser.	Ca. 3 Kml. uden for Warne- münde. 28/11 1901. V.lig. Frisk Kuling. Høj Sø.	Maskinhavari.	Omtr. 20 Min. efter Afgangen fra Warnemünde mærkedes et Slag i St. B.'s Hjulkasse, hvorefter Maskinen stoppedes. <i>E.</i> opankredes og ved Dagens Frembrud højeste Signalet «Maskinen ubrnngbar». Kl. 12 MD. toges <i>E.</i> paa Slæb af Postdamper „ <i>Kaiser Wilhelm</i> “ af Warnemünde og indbragtes samme Dag til Gjedser, hvor Reparation udførtes.	Søforklaring i Xvkjøbing F. d. 7/12 1901.
81.	<b>Elise Dyreborg.</b> Skonnert. H. Fabricius.	Marstal. 102. H. C. Nielsen.	Minetømmer. Porsgrund—Alloa.	ØSØ. for St. Abbs Head 13/11 1901. NØ.lig. Orkan. Høj Sø.	Overbordskylning og Tab af 3 Md. Landsætning.	Ved Midnat i orkanagtigt Vejr under Manøvre med at kovende faldt Kapt. Hans Fabricius af Marstal over Bord og forsvandt. Ingen af Besætningen saa ham gaa over Bord, da alle Mand, undt. Kapt., var forude for at hejse Forsejl; men det antages, at han var slaaet over Bord af Stor-sejlet. Efter Vendingen, medens Styrmanden et Øjeblik var om Læ for at se i Kortet, skylledes 2 Md. — Matros Karl Kjøping af Pillau og Ungmand Peter Petersen af Endelave — over Bord i den voldsomme Sø og druknede. Forsøg paa at redde de Overbordfaldne kunde ikke gøres. Foruden Styrmanden var nu kun Kokken tilbage, og da det indsaas, at at Landet ikke kunde klares, besluttedes det at landsætte <i>E. D.</i> Dette skete Kl. ca. 3 FM. ved Højvande, og da Vandet faldt, vadede de 2 Md. i Land. <i>E. D.</i> blev senere taget af Grund og indbragt til Leith for Reparation. Anm. <b>Aarsagen</b> til Søulykken var haardt Vejr.	«Maritime Deposition» dat. Berwick d. 13/11 1901. Søforhør i Ærøskjøbing d. 10/12 1901.
82.	<b>Ella.</b> Skruedampere. C. Simonsen.	Kjøbenhavn. 368. D. F. D. S.	Stykgods. Hamburg—Kbhvn.	Elben. 9/11 1901. V.t.N.lig. Flov Brise. Klart.	Kollision.	Omtr. Kl. 9 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> EM., da <i>E.</i> med Lods om Bord styrede ned ad Elben, varskoede Udkiggen for en Sejlers røde Sidelys lidt om B. B., og strax efter saas en Sejler, uden synligt Lys, lidt om St. B. Roret lagdes haardt B. B., og Maskinen kastedes «Fuld Kraft Bak», men strax efter ramtes Sejleren — en kullastet Evert formentlig af Navn „ <i>Anna</i> “ — midtskibs af <i>E.</i> 'a Stevn og sank kort efter. Besætningen (2 Md.) reddede sig i Land i egen Baad. <i>E.</i> tog ingen Skade, og Rejsen fortsattes.	Søforhør i Kbhvn. So- og Handelsretten) d. 13/11 og 18/11 1901.
83.	<b>Ellen.</b> Kutter med H.S. L. A. Larsen.	Kjøbenhavn. 55. K. Jacobsen.	Fisk. Fiskeri under Island.	Vopnafjord. 18/7 1901. S.lig. Orkan.	Havari.	Medens <i>E.</i> laa til Ankers og tiskede, blæste det op, og trods det andet Anker med 50 Fv. Kætting blev sat, gik Kutteren i Drift. Fiske-redskaberne maatte stikkes ud og Skruen sættes i Gang, men <i>E.</i> drev ned mod nogle Skær i Læ. I Nærheden af disse kappedes Rigningen, hvorefter Ankrene holdt. Ved Kapningen gik Klyverbom med Sejl over Bord og en Del af Dækket blev revet op. D. 20/7 bragtes <i>E.</i> , ved Assistance fra Land, i Havn, hvorfra Skibet senere bugseredes til Frederikshavn. Sørettens Søkyndige Medlemmer bemærkede: «at de finde, at der var for lidt Kæde og Ankergrejer i det Hele taget.»	Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. 15/8 1901.
84.	<b>Emilie Franciska.</b> Kutter. P. Pedersen.	Frederikshavn. 86. Vendsyssel Fiske- Export-Forening.	Fisk. Fiskeri.	Ø. for Nordby. 19/11 1901. V.lig. Storm.	Grundstødning.	Omtr. Midt mellem Nordby og Esbjerg opankredes <i>E. F.</i> for B. B.'s Anker og 30 Fv. Kætting. Da det i det forrygende Vejr tog lang Tid at faa Sejlene bjærget, gik Kutteren i Drift og tørnede først op for Ankret inde paa 2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> Fv. Vand. Da Vejret bedagede sig, faldt Vandet saa stærkt, at Kutteren ikke kunde hives af Grunden. Først d. 27/11 lykkedes det ved Assistance af 3 Dampere at bringe <i>E.F.</i> , som ingen Skade havde lidt, flot og til Esbjerg. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen fremgaar af det Ovenanførte.	Søforklaring i Esbjerg d. 2/12 1901.
85.	<b>Emanuel.</b> Skonnert. P. Nielsen.	Ærøskjøbing. 38. P. Nielsen.	Sæd. Dagelykke—Tuborg.	Ud for Dagelykke. 17/12 1901. S.lig. Frisk Kuling.	Grundstødning.	Ved Bugsering ud af Havnen kom <i>E.</i> for tæt til Grunden og blev Staaende. Da det hverken ved Bugserdamperens Hjælp eller ved at udføre Varpanker var muligt at bringe <i>E.</i> flot, maatte Lasten lægtres. Efter at ca. 1/3 af Lasten var losset, kom <i>E.</i> ved Assistance af Dampbaad fra Svendborg flot, og Rejsen fortsattes derpaa den følgende Dag. D. 23/12 under ØSØ.lig Kuling med Snetykning, efter at Masnedø-Kalv var passeret, grundstødte <i>E.</i> imidlertid atter under Krydsning ud for Havnsø Nakke og blev staaende. Forsøg paa ved egen Hjælp at komme flot mislykkedes, hvorefter Assistance fra Land antoges. Ved Hjælp af denne, og efter at 45 Tons af Ladningen var udlosset, kom <i>E.</i> Bom var ubeskadiget, atter flot (Bjærgeløn 600 Kr.), hvorefter Rejsen fortsattes til Bestemmelsesstedet.	Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. 8/1 1909.

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.
86.	<b>England.</b> Skruedamper. J. Degn.	Kjøbenhavn. 1014. A. Christensen.	Ballast. Norrköping—Neder Kalix.	Nordbotten. <sup>26</sup> / <sub>9</sub> 1901. SV.lig. Flovt. Taage.	Kollision.	I <i>E.</i> hørtes Kl. 2 <sup>l</sup> 15 <sup>m</sup> EM. Taagesignal for om St. B., Maskinen sattes først paa «Langsom Frem» og derefter stoppedes; strax efter hørtes Taage-sig-nalet (2 Toner) fra en Sejler for B. B.'s Halse, og da denne derpaa saas, lagdes Roret B. B., og Maskinen kastedes «Fuld Kraft Bak». Kort efter rantes Sejleren — Skonnert „ <i>Hilma</i> “ af Bergqvara — som imidlertid var vendt, midtskibs om St. B., og fik saa megen Skade, at den fyldtes, men flød paa Lasten, som var Træ. Besætningen fra <i>H.</i> toges om Bord i <i>E.</i> , som derefter slæbte <i>H.</i> til Bredskär.  Efter at Taagesignal fra en Damper — „ <i>England</i> “ af Kjøbenhavn — i var hørt, og fra <i>H.</i> besvaret med 2 Toner i Taagehornet, kommanderede Kapt. A. Rormanen i <i>H.</i> at holde Kursen bidevind; men samtidig skrallede Vinden, saa <i>H.</i> luvede til og, trods Roret lagdes op, gik gennem Vinden. Strax efter skete Kollisionen. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Kollisionen afgiver Søretten intet Skøn.	Søforklaring i Luleå d. <sup>2</sup> / <sub>10</sub> 1901. Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. <sup>4</sup> / <sub>11</sub> 1901.
	<b>Hilma.</b> Skonnert. P. Andersson.	Bergqvara.	Trælast. Frostkåge—Assens.				Søforklaring i Umeå d. <sup>3</sup> / <sub>10</sub> 1901.
87.	<b>Eos.</b> Skruedamper. H. C. Christensen.	Kjøbenhavn. 823. D. F. D. S.	Stykgods. London-Libau.	Libau. <sup>6</sup> / <sub>12</sub> 1901. —	Grundstødning.	Kl. 0 <sup>l</sup> 5 <sup>m</sup> FM., da <i>E.</i> med langsom Fart var for Indgaaende i Havnen, Ølige Mole. Lastrummene pejledes og vare alle læns. Efter at <i>E.</i> var manøvreret ind og opankret i Vinterhavnen, viste det sig imidlertid Kl. 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM., at der var over 5 Fod Vand i Forrummet, Pumperne sattes i Gang og ved Fyldning af agterste og Lænsning af forreste Tank, samtidig med at Folk fra Land antoges til at betjene Haandpumpen, lykkedes det at forhindre Vandet i Lasten i at stige, saa at Udlosning og derefter fornøden Reparation kunde foretages. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen angives at være den Omstændighed, at Ø.-Molen i Mørket ikke kunde skelnes, medens V.-Molen var meget stærkt belyst af elektriske Buelamper.	Indb. fra det Danske Kon-sulat i Libau dat. d. <sup>17</sup> / <sub>12</sub> 1901.
88.	<b>Erik.</b> Barkskib. H. C. Sonne.	Rønne. 281. M. Christiansen.	Trælast. Umeå—London.	Themsen. <sup>1</sup> / <sub>11</sub> 1901. NØ.lig. Flov Brise. Klart.	Kollision.	Strax efter MN. passeredes <i>E.</i> , som med klart brændende Side- og Agter Lys og med Lods om Bord bugseredes op ad Themsen, paa sin St. B.'s Side af en medgaaende Damper — „ <i>Universal</i> “ af London. I ca. 1 Skibs længdes Afstand fra <i>E.</i> drejede <i>U.</i> tværs, saaledes at Agterenden vendte mod St. B.'s Side af <i>E.</i> Bugserbaaden gik klar af <i>U.</i> , men <i>E.</i> , hvis Ror strax lagdes St. B., rantes paa St. B.'s Bov af <i>U.</i> 's Agterende. Forinden Kollis-ionen, ved hvilken 7 Støtter og Kranbjælken brækkedes i <i>E.</i> , præjedes <i>U.</i> to Gange af Lods i <i>E.</i> , om at gaa frem; men i Stedet for saa det ud som <i>U.</i> 's Maskine i Kollisions-Øjeblikket bakkede. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Kollisionen afgiver Søretten intet Skøn, fordi Søforklaring for <i>V.</i> ikke foreligger.	Søforklaring og Søforhør i Rønne d. <sup>14</sup> / <sub>1</sub> 1902.
89.	<b>Express.</b> Skruedamper. C. A. Svane.	Esbjerg. 698. D.F.D.S.	Stykgods. Esbjerg—Grimby.	Nordsøen. <sup>9</sup> / <sub>10</sub> 1901. SSV.lig. Sigtbart.	Kollision.	Kl. 3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> FM. Paa 2den Styrmands Vagt saas pludselig et Lys forude 1 Streg om B. B. Roret lagdes haardt B. B., men strax efter kolliderede <i>E.</i> med en Bark — „ <i>Sunniva</i> “ af Tvedestrand. Maskinen stoppedes umiddelbart før Kollisionen. Ved denne rantes <i>S.</i> om St. B. af <i>E.</i> 's B. B.'s Bov, hvorved <i>E.</i> fik en mindre Lækage i Boven. <i>E.</i> holdt gaaende i Nærheden af <i>S.</i> , indtil der ved Dagens Frembrud pr. Signal var indhentet Underretning om, at <i>S.</i> ingen Assistance ønskede, hvorefter Rejsen fortsattes.	Søforklaring i Esbjerg d. <sup>19</sup> / <sub>10</sub> 1901.
90.	<b>F.</b> Falster. Skruedamper. AN. Hansen.	Kjøbenhavn. 159. D. F. D. S.	Passagerer og Styk-gods. Kallundborg Aarhus.	Aarhus Havn. <sup>1</sup> / <sub>3</sub> 1901. SSØ.lig. Frisk Kuling.	Kollision.	Ved Passage af den yderste Mole ind til Aarhus Havn saas Kl. ca. 4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> EM. en Damper - „ <i>Fye</i> “ af Kjøbenhavn — som var for Udgaende. Maskinen salles paa «Langsom Frem», og 1 kort Damp-pibe-Tone afgaves, hvilket Signal besvaredes med 1 Tone fra „ <i>Fyen</i> “. <i>F.</i> 's Kurs sattes tæt til den NV.lige Mole, men da „ <i>Fyen</i> “ drejede til samme Side og ikke besvarede et nyt Signal paa 1 Tone, kastedes Maskinen «Fuld Kraft Bak» og 3 Toner afgaves. Omtr. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Min. senere rantes <i>F.</i> om B. B. agten for midt skilis af „ <i>Fyens</i> “ Stævn, hvorved <i>F.</i> tik Skade paa Skanddækket og 1 Plade i Overbygningen revnede.	Søforhør i Kbhvn. Sø- og Handelsretten d. <sup>11</sup> / <sub>3</sub> . <sup>26</sup> / <sub>3</sub> , <sup>25</sup> / <sub>4</sub> Og <sup>24</sup> / <sub>4</sub> 1901.

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.
	<b>Fyen.</b> Skruedamper. J. C. Jørgensen.	Kjøbenhavn. 1391. P. L. Fisker.	Ballast. Aarhus—Reval.	Aarhus Havn. 1/3 1901. SSØ.lig. Frisk Kuling.	Kollision.	Efter at <i>F.</i> med Lods om Bord var svajet rundt for at gaa ud af Havnen, saas en Damper — „ <i>Falster</i> “ af Kjøbenhavn — for Indgaaende. Maskinen sattes paa «Fuld Kraft Frem», dels for om muligt at naa ud forinden „ <i>Falster</i> “ kom ind, og dels for at have bedre Styr paa Skibet, der laa stærkt paa Hælen. Efter at „ <i>Falsters</i> “ første Signal var besvaret med Tone, lagdes Roret B. B., og <i>F.</i> drejede af til St. B., men tog strax efter en Gir til B. B., idet Kulingen tvang Forskibet ned mod den NV.-lige Mole. Maskinen kastedes «Fuld Kraft Bak», men kort efter kolliderede Skibene. <i>F.</i> tog ingen Skade og Rejsen fortsattes. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Kollisionen afgiver Søretten intet Skøn.	Søforhør i Aarhus d. 20/3 1901. Søforhør i Svendborg d. 5/4 1901.
91.	<b>Familien.</b> Skonnert, C.M.Fieh.	Marstal. C. M. Fich.	Havre. Egernsund—Kbhvn.	Østersøen. 13/11 1901. ØSO.lig. Storm. Regn- tykning.	1 Md. druknet ved Overbordfalden.	Under Arbejde med at bjærge Storsejlet faldt Ungmand Kristen Kromann Madsen af Marstal over Bord og forsvandt. Kapt. <i>F.</i> , som nu var alene om Bord, hørte hans Nødraab og kastede et Rundholt over i Bord, men kunde under de daværende Omstændigheder — mørk Nat, Storm og alene om Bord - intet udrette for at bjærge den Overbordfaldne. Det lykkedes med stort Besvær at faa <i>F.</i> i Vinden, men til den Forulykkede saas eller hørtes da intet mere, hvorfor Rejsen fortsattes. Anm. Aarsagen til Ulykken formenes at være, at Manden er blevet slaet over i Bord af Bommen til Storsejlet.	Søforhør i Rudkjøbing d. 16/11 1901.
92.	<b>Fanny.</b> Skruedamper. J. A. Sørensen.	Kjerteminde. 77. L. B. Muus.	Sukker. Assens—Randers.	N. for Fornæs Fyr. 4/11 1901. VNV.lig. Flov Brise. Taage.		Kl. 3 1/2 FM. grundstødte <i>F.</i> Ved Assistance fra Land og efter at ca. Halvdelen af Ladningen var losset i Lægtere, bragtes <i>F.</i> d. 5/11 atter flot i ubeskadiget Stand. Efter at Ladningen igen var indtagen, fortsattes Rejsen. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen angives at være Taage.	Indb. fra Grenaa Toldk. dat. d. 5/11 1901.
93.	<b>Forældres Minde.</b> Skonnert. L. P. Lauritzen.	Ærøskjøbing. 76. R. E. Svinding.	— Holbæk-Lübeck.	Til Ankers i Øresund. 6/4 1901. V.lig. Haard Kuling. Stærk Strøm.	Kollision. 1 Md. druknet ved Overbordfalden.	Kl. 2 FM. paasejledes <i>F. M.</i> , som med klart brændende Ankerlys laa til Ankers ud for Nivaa, af en ukendt Galease. Ved Kollisionen fik <i>F. M.</i> en mindre Skade paa B. B.'s Laaring, og Jollen, som hang agter, knustes. Galeasen fortsatte Rejsen uden at opgive Navn, trods gentagne Praj fra <i>F. M.</i> Samme Dags Aften, da <i>F. M.</i> , efter at være afsejlet fra Ankerpladsen, igen opankredes i Sundet ud for Kastrop, faldt Ungmand Martin Lauritz Andreassen af Læsø over Bord fra Sprydet. Kapt. L., som hørte den Overbordfaldnes Raab om Hjælp, kastede strax Storskøde ud, men i Mørket kunde Enden formentlig ikke ses af Manden, der hurtigt førtes bort af den haarde Strøm og forsvandt. Som Følge af, at Jollen ved ovennævnte Paasejling var knust, kunde yderligere Forsøg paa at bjærge den Overbordfaldne ikke udføres. Anm. <b>Aarsagen</b> til Søulykken fremgaar af det Ovenanførte.	Søforhør i Ærøskjøbing d. 17/1 1902.
94.	<b>Forsøget.</b> Slup. L. Jeppesen.	Aalborg. 19. B. Bendtzen.	Trælast. Varberg—Aalborg.	Ud for Mariager Fjord. 13/11 1901. SØ.lig. Storm. Snetykning	Grundstødning. 1 Md. omkommen.	Omr. ved MD. blæste det op til en Storm, Sejlene rebedes og <i>F.</i> , som da antoges at være ca. 4 Mil Ø. for Hals, lagdes N. over for at afvente Bedring i vejret. Senere vendtes S. over, og da Sejlene sønderblæstes, op-ankredes <i>F.</i> for begge Ankre; men Kættingerne sprængtes, og efter at have drevet 1 Timestid grundstødte <i>F.</i> Kl. ca. 8 EM., blev hurtig læk og fyldtes. Besætningen (2 Md.) maatte, da Kahytten var fuld af Vand, op-holde sig paa Dækket, som stadig overskylledes af Søen, og i Løbet af Natten døde Kaptajnen — Lars Jeppesen af Aalborg — formentlig af Kulde. Den anden om Bord værende Mand bjærgedes d. 14/11 om Morgenen ved Baad fra en i Nærheden af <i>F.</i> strandet Skonnert, „ <i>Lovise</i> “ af Vejle, Kapt. Laursen. <i>F.</i> blev senere, efter at Ladningen var losset i Lægtere, bragt af Grunden og indbugseret til Hadsund. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen fremgaar af det Ovenanførte.	Søforklaring og Søforhør ved Han Herreders Kontor d. 9/12 1901.
95.	<b>Fredensborg.</b> Skruedamper. P. Hartmann.	Kjøbenhavn. 1636. C.K.Hansen.	Ballast. Kjøbenhavn—Methil.	Nordsøen. 19/11 VNV.lig. Storm. Høj Sø.	Maskinhavari.	Omr. Kl. 7 3/4 FM. opdagedes en betydelig Revne i Skruer-Axlen; Ma- skinen Stoppedes, Sejl tilsattes, og Signalet for at Skibet ikke var under Kommando hejstes (Søvejs-Regi. Art. 4). Kl. 9 1/2 FM. sattes Maskinen dog i Gang og blev derefter holdt gaaende med et ringe Antal Omdrejninger indtil Kl. 11 FM., hvor efter <i>F.</i> laa underdrejet for Sejl alene indtil næste Dage Morgen, da Maskinen igen sattes i Gang og holdtes gaaende i ca. 4 Timer. D. 19/11 Kl. 10 3/4 FM. observeredes en Trawler — „ <i>Laconia</i> “ af	Søforklaring i Newcastle d. 28/11, 1901. Søforhør i Kbhvn. Sø- og Handelsretten) d. 28/12 1901.

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.
96.	<b>Fredshaabet.</b> Galease. S. P. Pedersen.	46. S. P. Pedersen.	Jærn. Stettin-Kjøbenhavn.	Rügen. 17/8 1901. NNV.lig. Jævn Kuling.	Sprunget læk. Landsat.	<p>Grimsby, som pr. Signal kaldtes til Assistance. I Løbet af Dagen gjordes flere forgæves Forsøg paa at faa <i>F.</i> paa Slæb, og under et af disse Forsøg fik <i>L.</i> Skade paa det Opstaaende ved at tørne mod Boven af <i>F.</i>, som paa dette Tidspunkt ikke havde Maskinen i Gang, men med 2 Kugler paa Fortoppen laa underdrejet for Sejl. D. 20/11 om Morgenen var <i>L.</i> tabt af Sigte. Maskinen blev, efter at en midlertidig Reparation paa Axlen var udført, sat i Gang og holdtes gaaende med saa mange Omdrejninger, som svarede til omtr. 1/2 Kraft. Om FM. saas en Trawler — „<i>Svine</i>“ af Grimsby — og <i>F.</i> blev af denne Damper taget paa Slæb og assisteret ind til Tyne.</p> <p>Af <i>L.</i> blev der gjort Erstatningskrav gældende over for <i>F.</i>, medens Betalingen for <i>S.</i>'s Assistance afgjortes i Mindelighed.</p> <p>Paa Hundevagten friskede det <i>i.</i>, og <i>F.</i>, som arbejdede haardt, blev efterhaanden læk. Trods stadig Pumpning steg Vandet, og det besluttedes at holde af for om muligt i Læ af Arkona at tætte <i>F.</i> Kl. 9 FM. opankredes <i>F.</i>, og det forsøgtes at tætte <i>F.</i> ved Hjælp af Savspaaner; men da Vandet stadig steg i Lasten, landsattes Skibet omtr. Kl. 10 FM. ud for Goor. D. 18/8 bragtes <i>F.</i> ved Assistance af Bjærgningsdamper atter flot og til Greifswalde.</p> <p>Søretten skønnede: «at Grunden til at Skibet sprang læk har været den høje korte Sø i Forbindelse med Skibets Alder og den svære Last».</p>	Søforklaring i Greifswalde d. 22/8 1901. Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten d. 16/9 1901. Søforhør i Byrum d. 7/1 1902.
97.	<b>Fremad.</b> Slup. R. S. Christensen.	Læsø. 19. K. Larsen.	Cement. Aalborg—Roskilde.	Igefjorden. 8/10 1901. VNV.lig. Stormende Kul.	Grundstødning.	<p>Under Krydsning nægtede <i>F.</i> at vende og drev paa Grund. Det lykkedes ved egen Hjælp at komme flot, og Sejladsen lortsattes; men da det viste sig, at <i>F.</i> var bleven læk, og Vandet trods Pumpning stadig steg, besluttedes det, for ikke at synke, at sætte <i>F.</i> paa Grund. Dette skete red Middagstid, Nødsignal hejstes, og Sejlene bjærgedes. Ved Assistance fra Land førtes begge Ankrene ud, og Besætningen (2 Md.) roede i Land. <i>F.</i> blev senere, efter at en Del af Ladningen var losset, atter bragt flot red Assistance fra Land.</p> <p>Søretsmedlemmerne udtalte: «at efter de afgivne Forklaringer maa <b>Aarsagen</b> til Strandingen søges i den Omstændighed, at Skibet i det haarde Vejr nægtede at vende og derefter af Vind og Strøm er ført ind paa Middelgrunden, hvor det er sprunget læk».</p>	Søforhør ved Dragsholm Birk d. 12/10 1901.
98.	<b>Freya.</b> 3m. Skonnert. H. Østermann.	Marstal. 210. H. R. Hansen.	Ballast. St. Valery—Havre.	St. Yalery. 11/1 1901. Stille. Haard Strøm.	Grundstødning.	<p>Efter at Lodsens, som havde lodset <i>F.</i> ud fra St. Valery, var gaaet fra Borde, blev det Taage og Stille, hvorfor <i>F.</i> opankredes. Da Vandet faldt, tog Skibet Grunden og stod nogen Tid efter tort. D. 12/11 ved Højvande lykkedes det at sejle <i>F.</i> af Grunden; men da Vinden flovede af, blev Skibet atter sat paa Grund af den haarde Strøm, og trods gentagne Forsøg paa at komme flot, stod det fast. Først d. 18/1 kom <i>F.</i> flot ved Assistance af en Damper og indslæbtes til Havre for Reparation.</p> <p>Søretten skønnede: «at den indfraadte Ulykke maatte tilskrives det pludselig indtraadte Vindstille og Strømsætning i Forbindelse med Taagen, og at den navnlig ikke kunde tillægges Forseelse eller Forsømmelse af Skipperen eller Mandskab.</p>	Søforklaring i Havre d. 25/1 1901. Søforhør i Nakskov d. 29/11 1901.
	<b>Fyen</b> (se Nr. 90.)  <b>G.</b>						
99.	<b>Garibaldi.</b> Skonnert. F. Larsen.	Svendborg. 120. J. Ph. Jørgensen.	Oliekager. Königsberg—Aalborg.	Danzig Bugt. 3/12 1901. V.lig. Frisk Kuling. Høj og urolig Sø.	Sprunget læk.	<p>Efter Afgangen fra Pillau viste det sig i Løbet af Dagen, at <i>G.</i> var læk og trak mere og mere Vand. Neufahrwasser Havn blev anløben som Nødhavn, og Ladningen, der rar beskadiget af Søvand, maatte udlosses.</p> <p>Anm. <b>Aarsagen</b> til Søulykken angives at være høj og urolig Sø, i hvilken <i>G.</i> arbejdede sig læk.</p>	Tysk Strandings- Beretning d at. N e u f a h r w a s s e r d. 4/12 1901.



		Skibets			Søulykkens		Søforhørets evt. Strandings-Beretningens	
1.	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	
100.	<b>G. R. Berg.</b> 3m Skonnert C. C. J. Petersen.	Svendborg. 167. J. Ph. Jørgensen.	Oliekager. Harburg—Sout- hampton.	Elben. <sup>9</sup> / <sub>4</sub> 1901. Storm. Regn.	Grundstødning.	Under tiltagende Kuling og Sø nægtede <i>G. R. B.</i> 2 Gange at vende; <i>B. B.</i> 's Anker blev stukket i Bund, og Sejlene nedhaltes, men da der var stukket ca. 40 Fv. Kætting, sprængtes denne, og strax efter grundstødte Skibet. Under de givne Vejrforhold kunde Forsøg paa ved egen Hjælp at komme flot ikke foretages, hvorfor Dampskibs-Assistance antoges, og samme Dag bragtes <i>G. R. B.</i> af Grunden og ind til Brunsbüttel. Ved Dykker-Undersøgelse viste det sig, at Skibet kun havde faaet ringe Skade paa Kølen og var i tilstrækkelig sødygtig Stand til at fortsætte Rejsen. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen fremgaar af det Ovenanførte.	Søforhør i Kjøge d. <sup>17</sup> / <sub>6</sub> 1901.	
101.	<b>G. R. Berg.</b> 3m. Skonnert C. C. J. Petersen.	Svendborg. 167. J. Ph. Jørgensen.	Havre. St. Petersburg—Sunds- vall.	Østersøen. <sup>8</sup> / <sub>10</sub> 1901. Storm. Høj Sø.	1 Md. druknet ved Overbordfalden.	Under Arbejde med at gøre Sejl fast faldt Kok Alfred Edvard Theodor Edvardsen af Nakskov over Bord og druknede. Alle Md. kaldtes paa Dækket, og af 2 Ender, som strax udkastedes til den Overbord-faldne, fik han fat i den ene, men kort efter slap han sit Tag og forsvandt. I det haarde Vejr kunde Baad ikke udsættes. Anm. 1. <b>Aarsagen</b> til Ulykken maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives den Omstændighed, at Skibet tog en svær Overhaling, hvorved Kokken, som stod i Undervantet, tabte Balancen og faldt over Bord. Anm. 2. Rednings-Bøje ses ikke at være blevet udkastet.	Søforklaring i Sundswall d. <sup>18</sup> / <sub>10</sub> 1901. Søforhør i Kjerteminde d. <sup>3</sup> / <sub>1</sub> 1902.	
102.	<b>Gotfred.</b> Galease. P. C. Jensen.	Faxe. 44. F. L. Jensen.	Gødningsstof. Faxe—Kjøbenhavn.	Drogden. <sup>26</sup> / <sub>6</sub> 1901. NV.lig. Frisk Brise.	Kollision.	Omtr. 1 Kml. NV. for Drogden Fyrskib saas Kl. 7 FM. en medgaaende Damper — „ <i>Lübeck</i> “ af Halmstad — agterude om St. B., og samtidig observeredes en Bark til Ankers forude om St. B. Noget efter i ca. 4 Kbl.'s Afstand fra Barken vendtes V. over, for ikke af Strømmen at blive sat ind paa Ankerliggeren, men under Vendingen kolliderede <i>G.</i> med <i>L.</i> I <i>G.</i> nedfiredes Storsejl og Mesan, samtidig med at Stagesejlet bakkedes, og uagtet Roret i <i>L.</i> lagdes haardt St. B., og den <i>B. B.</i> 's Maskine kastedes «Fuld Kraft Bak», tørnede <i>G.</i> med sit Spryd mod <i>L.</i> 's Laaring om St. B. <i>L.</i> fik ingen Skade, hvorimod <i>G.</i> 's Spryd brækkedes. Efter Kollisionen indbugseredes <i>G.</i> af <i>L.</i> til Kjøbenhavn, hvor Skaden taxeredes til 910 Kr. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Kollisionen afgiver Søretten intet Skøn, formentlig fordi Søforklaring for <i>L.</i> Ikke foreligger.	Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. <sup>29</sup> / <sub>6</sub> 1901.	
103.	<b>Granaria.</b> Skruedamper. E. N. W. U. Horn.	Kjøbenhavn. 3180. P. L. Fisker.	Stykgods. Newport News—Ham- burg.	Atlantehavet. <sup>1:3</sup> / <sub>1</sub> 1901. V.lig. Storm. Høj Sø.	Søskade. 1 Md. dræbt af en Braadsø.	D. <sup>12</sup> / <sub>1</sub> under haard Storm tog <i>G.</i> en Braadsø over midtskibs, hvorved nogle Planker og Gelænderet paa Dækket søndersloges. Den følgende Dag, da Vejret efterhaanden blev orkanagtigt, fik <i>G.</i> om FM. atter en svær Braadsø, hvorved 3dje Styrmand Bernhard Pedersen af Nakskov erholdt saa svære Læsioner, at han Dagen efter afgik ved Døden. Tillige anrettedes betydelig Skade paa det Opstaaende agter, Kappen, Skylightet og Rorledning m. m. Kahytten fyldtes med Vand, og et Proviantfad samt et Hønsehus med Fjerkræ skylledes over Bord. Efter en haard Rejse ankom <i>G.</i> d. <sup>28</sup> / <sub>1</sub> til Hamburg.	Søforklaring for Amtsretten i Hamburg d. <sup>4</sup> / <sub>2</sub> 1901.	
104.	<b>Granaria.</b> Skruedamper. F. N. W. U. Horn.	Kjøbenhavn. 3180. P. L. Fisker.	Stykgods. Portland—Hamburg,	Atlantehavet. <sup>14</sup> / <sub>3</sub> 1901.	Ild i Lasten.	Kl. ca. 6 FM. opdagedes Ild i Lastrum Nr. 1, men ved at lede Damp til og sprøjte Vand ind lykkedes det at begrænse Ilden. Senere, da Storm og Sø aftog, aabnedes Lugerne, og ved at losse en Del af Ladningen op paa Dækket, blev man Herre over Ilden, efter at en Del brændende Tvist og Bomulds-Baller vare kastede over Bord. Anm. <b>Aarsagen</b> til Ildebranden formenes at være Selvantændelse i en Tvist-Balle.	Søforklaring for Amtsretten i Hamburg d. <sup>28</sup> / <sub>3</sub> 1901.	
105.	<b>Granaria.</b> Skruedamper. E. N. W. U. Horn.	Kjøbenhavn. 3180. P. L. Fisker.	Stykgods. New Orleans—Ham- burg.	52°46' N.-Br., 3°55' Ø.-Lg. <sup>24</sup> / <sub>8</sub> 1901.	Kollision med under- søisk Vraggods. Grundstødning.	Kl. <sup>7</sup> / <sub>4</sub> EM. stødte <i>G.</i> mod noget formentlig drivende Vraggods, men Rejsen fortsattes uden Forhindring indtil d. <sup>25</sup> / <sub>8</sub> Kl. 10 <sup>50</sup> <sup>m</sup> EM., da Skibet under Lodskommando grundstødte paa Elben. Efter at have tømt Agter-Tanken, kom <i>G.</i> kort efter flot og fortsatte Rejsen. Ved Eftersyn viste det sig, at 2 Skrueblade vare afslagne, og enkelte Bolte i Roret og Skibs-bunden vare løsnede.	Søforklaring for Amtsretten i Hamburg d. <sup>29</sup> / <sub>8</sub> 1901.	
106.	Gurine. Jagt. A. K. Andersen.	Læsø. 43. H. C. Andersen.	Havre. Greifswalde—Åhus.	Ved Åhus. <sup>19</sup> / <sub>11</sub> 1901. SV.t. V.lig. Frisk Ku	Grundstødning.	Ved Indsejlingen til Åhus med Lods om Bord tørnede <i>G.</i> mod Klippebund, uden dog at blive staaende. Efter at Skibet var fortøjet ved Bolværket, viste det sig at værv læk, hvorfor det ved Assistance af Damp-baad maatte slæbes ind paa blod Grund for at tætnes. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer tilskrives, at Vandstanden, medens Lods var til Sø. var sunket omtr. 1 Fod.	Søforklaring i Kristian- stad d. <sup>25</sup> / <sub>11</sub> 1901.	

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.
107.	<b>H.</b> <b>Haabet.</b> Galease. D. L. Fabricius.	Marstal. 60. J.C. Pofler.	Sten. Drammen-Stettin.	Skagerrak. <sup>30/10</sup> 1901. N.lig. Frisk Kuling. Høj Sø.	Sprunget læk.	D. <sup>19/10</sup> havdes Ladningen inde, men som Følge af dels Taage og dels Storm kom <i>H.</i> først til Søs d. <sup>29/10</sup> om EM. Under tiltagende Vind og Sø arbejdede <i>H.</i> haardt, og ved MN. viste det sig, at der var 15" Vand i Lasten. Pumperne sattes i Gang, men da Vandet steg, besluttedes det at søge Havn i Sverige. D. <sup>30/10</sup> opankredes <i>H.</i> ved Lysekil, hvor Assistance til Pumpning antoges, og hvor Skibet blev tætnet af Dykker. D. <sup>4/11</sup> fortsattes Rejsen, men d. <sup>8/11</sup> mellem Arkona og Greifswalde sprang <i>H.</i> atter læk, og da Vandet trods ihærdig Pumpning steg hurtigt, toges Dampskibs-Assistance først til Swinemünde og derefter til Stettin, hvortil <i>H.</i> ankom d. <sup>9/11</sup> . Anm. <b>Aarsagen</b> til Søulykken fremgaar af det Ovenanførte.	Søforklaring for Amtsretten i Stettin d. <sup>13/11</sup> 1901.
108.	<b>Hamlet.</b> Skruedamper. V.E. Sommer.	Kjøbenhavn. 1150. Ths. Sonne & Co.	Kul. Newcastle—Reval.	Tyne. <sup>21/6</sup> 1901. SV.lig. Jævn Brise. Diset.	Kollision.	Efter at Lodsens Kl. ca. 7 FM. var gaaet fra Borde indhentes og passeredes en medgaaende Damper — „Victoria” af Sunderland — men da <i>V.</i> 's Fart forøgedes, gik begge Skibene nogen Tid Side om Side. Pludselig drejede <i>V.</i> over mod <i>H.</i> , hvis Kurs og Fart bibeholdtes indtil det indsaas, at Kollision var forestaaende, da Roret lagdes B. B. Kort efter ramtes <i>H.</i> om B. B. agter af <i>V.</i> 's St. B.'s Bov. Ved Kollisionen beskadigedes <i>H.</i> 's Skanseklædning, og flere Støtter agter bleve bukkede, hvorimod <i>V.</i> tilsyneladende ingen Skade fik. Rejsen fortsattes af begge Skibe, og d. <sup>24/6</sup> ankom <i>H.</i> til Helsingør for Reparation. Anm. <b>Aarsagen</b> til Kollisionen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer muligvis tilskrives, at <i>V.</i> 's Rorgrejere vare uklare.	Søforklaring i Helsingør d. <sup>26/6</sup> 1901.
109.	<b>Hansigne.</b> 3m. Skonnert. C. Clausen.	Marstal. 204. N.Petersen.	Trælast. Gøteborg—Senegal.	Ved Skagen. <sup>19/1</sup> 1901. S.lig. Jævn Brise. Taage.	Kollision.	Kl. 7 EM. i taaget, men dog ret sigtbart Vejr, da <i>H.</i> med klart brændende Sidelys styrede <i>V.</i> <sup>1/2</sup> N., saas omtr. 1 Streg forude om St. B. en Dampers Toplys og kort efter tillige dens grønne Sidelys. Omtr. 7 Min. senere, da Damperen var tæt ved <i>H.</i> , saas dens røde Sidelys, og da Kollision syntes forestaaende, lagdes Roret i <i>H.</i> haardt B. B. Strax efter saas Damperens grønne Sidelys, og umiddelbart efter ramtes <i>H.</i> agter om B. B. af Damperen. Ved Kollisionen borttoges <i>H.</i> 's Agterspejl lige ned til Vandgangen og Jollen, som hang agter, knustes. Trods Raaben og Afbrænding af Blus fortsatte Damperen, uden at opgive sit Navn, Rejsen, hvorpaa <i>H.</i> maatte vende om og søgte til Frederikshavn for Reparation. Søretten bemærkede: « at Lanterne vare foreviste i Retten og befandtes de at have lovbestemt Størrelse, Glassene vare riflede, Skærmene vare afslidte, hvilket sidste kan have svækket Synsvidden noget».	Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. <sup>24/1</sup> 1901.
110.	<b>Hansine.</b> Skonnertbrig. M. Nielsen.	Svendborg. 173. J. Ph. Jørgensen.	Kul. Kings Lynn—Kjerteminde.	Læsø NV.-Rev. <sup>18/11</sup> 1901. SSØ.lig. Haard Kuling. Diset.	Grundstødning.	Under Krydsning gennem Læsø-Rende, medens Storsejlet var nedfiredt for at rebes, grundstødte <i>H.</i> Det forsøgtes forgæves at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, hvorefter «Svitzers B. E.» toges til Assistance. D. <sup>20/11</sup> , efter at ca. <sup>1/3</sup> af Ladningen var kastet over Bord, bragtes <i>H.</i> af Grunden og til Frederikshavn. Ved Dykker-Undersøgelse viste det sig, at <i>H.</i> 's Skade var saa ringe, at Rejsen kunde fortsættes. Rettens søkyndige Medlemmer bemærkede: «at <b>Aarsagen</b> til Skibets Grundstødning maatte Søges i at Kaptajnen har forvexlet Fyrene paa Læsø NV. Rev og Læsø-Rende, af hvilke det førstnævnte er nyt og ikke tilstrækkelig kendt af Skibsførerne».	Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. <sup>23/11</sup> 1901.
111.	<b>Harris.</b> 3m. Skonnert. J.Thorsteinson.	Marstal. 177. A. H. Petersen.	Kul. Burnt Island—Ny-købing S.	Nordsøen. <sup>31/3</sup> 1901. SØ.lig. Storm. Høj Sø.	1 Md. druknet ved Overbordfalden.	Paa Dagvagten under Arbejde med at beslaa Undertopsejl faldt Letmatros Christen Jensen Jacobsen af Ronæs over Bord og forsvandt. I Mørket og det forrygende Vejr, som forhindrede at Raab kunde høres, observeredes Mandens Overbordfalden ikke fra Dækket, men erfarede først da de to andre Søfolk, som ogsaa havde arbejdet med Topsejlet, kom ned paa Dækket. Noget Redningsforsøg kunde under de tilstedeværende Forhold ikke foretages. Anm. <b>Aarsagen</b> til Ulykken maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer tilskrives, at Sejlet under en voldsom Overhaling tog Magten fra de 3 Søfolk, som laa paa den luv Del af Raaen, og derved trak den Forulykkede væk fra Perten, saa han styrtede over Bord.	Søforhør ved Dragsholms Birk d. <sup>13/4</sup> 1901.

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.
112.	<b>Harris.</b> 3m. Skonnert. J. Thorsteinson.	Marstal. 177. A.H.Petersen.	Kul. Burnt Island—Nykjø- bing S.	Isefjorden. <sup>5</sup> / <sub>4</sub> 1901. VNV.lig. Storm.	Grundstødning.	D. <sup>4</sup> / <sub>4</sub> med Lods om Bord under Krydsning gennem Renden til Isefjorden nægtede <i>H.</i> at vende, og Ankret maatte sættes, hvorefter Sejlene fastgjordes, og Lodsens gik fra Borde. D. <sup>5</sup> / <sub>4</sub> var Kulingen gaaet over til Storm, og om FM. huggede <i>H.</i> i Grunden, gik i Drift og grundstødte. Nødsignal hejstes, og ved Assistance fra Land førtes et Anker ud, hvorefter <i>H.</i> blev varpet omtr. 1 Skibslængde frem, uden dog at komme flot. D. <sup>6</sup> / <sub>4</sub> antoges Lægtene, og efter at en Del af Ladningen var losset, kom <i>H.</i> d. <sup>10</sup> / <sub>4</sub> atter flot, hvorefter Rejsen fortsattes. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives, at <i>H.</i> under den haarde Kuling nægtede Vending.	Søforklaring og Søforhør ved Dragsholm Birk d. <sup>13</sup> / <sub>4</sub> 1901.
113.	<b>Heimdal.</b> 2m. Kutter. I. N. Ellermann.	Grenaa. 33. I. N. Ellermann.	Ledig. Fiskeri under Anholt.	Anholt. <sup>10</sup> / <sub>1</sub> 1901. SSØ.lig. Flov Brise. Diset.	Grundstødning.	Fra Ankerplads V. for Anholt lettedes Kl. 9 EM. for gennem Rønne-Løb (Anholt NV.-Rev) at søge Fiskeplads N. for Anholt. Ledefyrene gennem Løbet kunde ikke sees, da det var diset, men da Ostebakkens Fyr var trukket godt fri N. for Nordbjerg, sattes Kursen Ø., hvilken Kurs skulde føre gennem Løbet. Omtr. 15 Min. senere grundstødte <i>H.</i> paa Anholts NV.lige Sandhage og blev staaende. Ved Assistance af Kutter „Julie“ af Grenaa lykkedes det d. <sup>12</sup> / <sub>1</sub> at bringe <i>H.</i> , som var bleven noget læk, af Grunden, hvorefter afsejledes til Grenaa for Reparation. Bjergeløn til <i>J.</i> androg 500 Kr. Anm. 1. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives den disede Luft, som forhindrede, at Fyrinjen kunde ses. Anm. 2. Loddet blev ikke brugt.	Søforklaring i Grenaa d. <sup>17</sup> / <sub>1</sub> 1901.
114.	<b>Hengest.</b> Skruedamper. C. A. Lund.	Aarhus. 723. D. F. D. S.	Ballast. London—Esbjerg.	Themsen. <sup>30</sup> / <sub>5</sub> 1901. SV.lig. Frisk Kuling. Regnbyger.	Kollision.	Kl. <sup>11</sup> / <sub>2</sub> EM., da <i>H.</i> med Lods om Bord og med langsom Fart styrede ned ad Themsen, saas det grønne Sidelys fra en Sejler forude lidt om B. B. Roret lagdes St. B., og Maskinen sattes paa «Fuld Kraft Frem», men da <i>H.</i> kun drejede langsomt, og det saas, at den formentlige Sejler var en Lægter, som med nedfiredede Sejl drev med Strømmen, og derfor ingen Fart gjorde forover, kastedes Maskinen «Fuld Kraft Bak» for om muligt at undgaa Kollision. Dette lykkedes dog ikke, idet <i>H.</i> , som forøvrigt næsten var stoppet, kort efter ramte Lægteren om St. B. og knuste dennes Skanseklædning. Besætningen fra Lægteren saas at bjærge sig i Jollen, medens Lægteren kort efter drev ned paa en Skonnert og sank. <i>H.</i> tog ingen Skade, hvorfor Rejsen fortsattes. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Kollisionen afgiver Sørenten intet Skøn, formentlig fordi Søforklaring for Lægteren ikke foreligger.	Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. <sup>10</sup> / <sub>6</sub> 1901.
115.	<b>Hólar.</b> Skruedamper. J. P. Ø. Jacobsen.	Kjøbenhavn. 548. D.F.D.S.	Stykgods. Breiddalsvik—Beru- fjord.	Breiddalsvik (Island). <sup>2</sup> / <sub>7</sub> 1901. Taage.	Grundstødning.	Kl. <sup>5</sup> / <sub>4</sub> FM. under Taage med mindsket Fart grundstødte <i>H.</i> paa et Undervands-Skær kaldet «Vatnabodi». Da Lastrummene ved Pejling syntes tætte, og der var 3 Fv. Vand paa den Side af Skibet, som vendte fra Skæret, lagdes Roret haardt i Borde, og Maskinen sattes paa «Fuld Kraft Frem». Herved gled <i>H.</i> af Skæret, og Rejsen fortsattes, men <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Time senere viste det sig, at <i>H.</i> var læk. Maskinpumpen sattes i Gang, og da Vandet fremdeles voxede i Rummet, styredes efter Beruffjord. Kl. <sup>8</sup> / <sub>4</sub> FM. kom Lods om Bord, og <i>H.</i> opankredes i Djupavág paa Landgrunden ved Enden af en Bro, hvor Ladningen samme Dag udlossedes. Ved Assistance af «Svitzers B. E.» blev <i>H.</i> midlertidig repareret, hvorefter Rejsen d. <sup>11</sup> / <sub>7</sub> fortsattes.	Søforklaring ved Thingø Syssel (Island) d. <sup>17</sup> / <sub>7</sub> 1901. Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. <sup>11</sup> / <sub>12</sub> 1901.
116.	<b>Holland.</b> Skruedamper. C. C. Jørgensen.	Kjøbenhavn. 1060. Alf. Christensen.	Sæd. Libau—London.	Themsen. <sup>6</sup> / <sub>4</sub> 1901. SSV.lig. Jævn Brise.	Kollision.	For at passere agten om en modgaaende krydsende Lægter — „Charles & Esther“ — lagdes Roret St. B., men da <i>C. &amp; E.</i> havdes et Par Streger om St. B. i ca. 2 Skibslængders Afstand fra <i>H.</i> , stagvandt <i>C. &amp; E.</i> , uagtet der var rigelig Plads til at fortsætte Sejlsden over samme Bov, indtil <i>H.</i> var passeret. I <i>H.</i> lagdes Roret haardt St. B., og Maskinen kastedes «Fuld Kraft Bak», men inden <i>H.</i> 's Fart var helt standset, rantes <i>C. &amp; E.</i> midtskibs om B. B. af <i>H.</i> 's Stævn. Ved Kollisionen fik <i>C. &amp; E.</i> en betydelig Lækage og maatte sættes paa Land. <i>H.</i> tog ingen Skade, og Rejsen fortsattes. Retten skønnede: «at Bagens ( <i>C. &amp; E.</i> ) ganske urimelige Manøvre ved at vende og staa Bougen af Damperen udelukkende har foranlediget Sammenstødet». Anm. Ifølge de afgivne Vidneforklaringer syntes Føreren af <i>C. &amp; E.</i> at have været beruset under Kollisionen.	Søforklaring i Aarhus i. <sup>24</sup> / <sub>4</sub> 1901.

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.
117.	<b>Hroar.</b> Skonnert. A. Christensen.	Roskilde. 57. H.P. A.Hansen.	Sæd. Danzig—Kallundborg.	Rødsand. <sup>26</sup> / <sub>4</sub> 1901. NØ.lig. Storm. Regn- tykning.	Grundstødning.	Kl. 2 EM. under Storm og regntykt Vejr grundstødte <i>H.</i> Ved Assistance af «Svitzers B. E.» bragtes <i>H.</i> d. <sup>27</sup> / <sub>4</sub> atter flot og ind til Gjedser. Anm. 1. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen angives at være Regntykning. An in. 2. Søforhør ses ikke at være afholdt.	Indb. fra Nysted Toldk. dat. d. <sup>28</sup> / <sub>4</sub> 1901.
118.	<b>I.</b> <b>Ingeborg.</b> Skonnertbrig. N. R. Svane.	Ærøskjøbing. 139. N. Petersen.	Ballast. St. Valery-Leith.	5 Kml. N. for Amble. <sup>16</sup> / <sub>12</sub> 1901. V.lig. Jævn Brise. Taage.	Grundstødning.	I Løbet af EM. loddedes 6 Gange, hvoraf kun 1 Lodskud Kl. 8 EM. gav Bund (34 Fv.). Kl. 10 EM. paa Styrmandens Vagt blev det Taage, Smaasejlene besloges, og der blev gjort klar til Vending; men inden denne blev foretagen, grundstødte Skibet Kl. 11 EM. og blev læk. D. <sup>17</sup> / <sub>12</sub> blev <i>I.</i> ved Assistance fra Land bragt flot og, under stadig Pumpning, af en Slæbedamper bugseret ind til Warkworth, hvor Skibet opankredes paa en Sandbanke. Bjærgeløn ca. 1800 Kr. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives Taage.	Søforhør i Ærøskjøbing d. <sup>4</sup> / <sub>2</sub> 1902.
119.	<b>J.</b> <b>J.N. Madvig.</b> Skruedamper. H. S. A. Olsen.	Kjøbenhavn. 1764. Ths. Sonne & Co.	Kul. Tyne—Kronstadt.	Drogden. <sup>18</sup> / <sub>5</sub> 1901. V.lig. Flov Brise. Klart.	Grundstødning.	Kl. 4 <sup>5</sup> <sup>m</sup> EM. grundstødte <i>J.N.M.</i> omtr. midt i Farvandet (Dragør Havnehoved i ca. NV. t. V.) uden dog at blive staaende. Da det viste sig, at Skibet var blevet læk, og at Vandet steg hurtigt i Rummet, vendtes <i>N.</i> over for om muligt at naa Kbhvn. For Nordgaaende stødte <i>J. N. M.</i> , — hvis Dybgaaende efterhaanden voxede fra 19 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> til ca. 22 Fod — flere Gange, og maatte ud for Dragør sættes paa Grund for ikke at synke. Ved Assistance fra «Svitzers B. E.» bragtes <i>J.N.M.</i> , efter at være tætnet, d. <sup>19</sup> / <sub>5</sub> til Kbhvn. for Reparation. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen maa formentlig tilskrives, at <i>J. N. M.</i> har løbet paa en Sten, som indtil da var ukendt.	Søforhør i Kbhvn (Sø- og Handelsretten] d. <sup>24</sup> / <sub>5</sub> 1901.
120.	<b>Julie</b> (se Nr. 113). <b>Julius Holmblad.</b> Skruedamper. F. A. O. Sørensen.	Kjøbenhavn. 1464. A. M. Ostenfeldt.	— Grangemouth—Kbhvn.	Grangemouth. <sup>25</sup> / <sub>5</sub> 1901. SØ.lig Frisk Kuling.	Kollision.	Ved Udgaende af Dokken med Lods om Bord saas fra <i>J. H.</i> en Damper — „Newport“ af Leith — som var for Indgaaende. I lang Damp-pibe-Tone gaves som Opmærksomheds-Signal og gentoges ca. 5 Min. senere. Da Skibene nærmede sig hinanden, gaves fra <i>J. H.</i> 1 kort Tone, hvilken besvaredes fra <i>N.</i> med samme Signal, og samtidig styrede <i>J. H.</i> saa nær som muligt til den St. B.'s Side af Kanalen. Pludselig drejede <i>N.'s</i> Stævn B. B. over, og samtidig afgaves 3 korte Damp-pibe-Toner, uagtet <i>N.'s</i> Skrue saas at virke frem endnu en kort Tid. I <i>J.H.</i> , hvis Maskine gik «Langsomt Frem», kastedes «Fuld Kraft Bak», men strax efter kolliderede Skibene, idet <i>J. H.'s</i> Stævn ramte <i>N.</i> forude om St. B. Efter at være kommen klar opankredes <i>J. H.</i> paa Boneess Red, hvor Besigtelse af Skaden foretoges. Denne viste sig at bestaa i, at Stævnen var bøjet c. 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> i 12 Fods Længde, og enkelte Plader i Boven vare revnede. Efter Besigtelsen fortsattes Rejsen. <i>N.</i> fik bl. a. et Hul i Boven om St. B. Anm. Aarsagen til Kollisionen maa formentlig ifølge de afgivne Vidneforklaringer tilskrives, at <i>N.</i> tabte Styret, hvorved Skibet drejede til den fejle Side af Løbet.	Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. <sup>3</sup> / <sub>6</sub> 1901.
121.	<b>K.</b> <b>Karen.</b> 3m. Skonnert. H. J. Ødbergesen.	Nexø. 233. P. Berg.	Kul. Newcastle- Nexø.	N. for Hasle. <sup>29</sup> / <sub>10</sub> 1901. SV.lig. Stiv Kuling. Diset.	Grundstødning.	D. <sup>28</sup> / <sub>10</sub> Kl. <sup>6</sup> / <sub>2</sub> EM. pejledes Smygehuk i NV. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> X. gis. Afstd. 10 Kml., hvorefter styredes ØSØ. indtil Kl. 9 EM., da Kursen sættes 1 Streg S.ligere. Ved MN. overtoges Vagten af Styrmanden, hvorefter Kapt., som i 2 Døgn havde været paa Dækket, hvilede sig i paaklædt Stand i Kahytten. Ifølge Bestikket var <i>K.'s</i> Plads dengang ca. 8 Kml. VSV. for Rønne. Kl. 1 <sup>10</sup> <sup>m</sup> FM., da <i>K.</i> siden MN. havde udløbet ca. 8 Kml., saas pludseligt højt Land forude; Roret lagdes B. B., og da <i>K.</i> ikke syntes at kunne gaa klar af Landet, blev <i>B. B.'s</i> Anker stukket ud, men strax efter grundstødte Skibet og blev kort efter læk. Kapt. Ø., som strax kom paa Dækket, da der varskoedes Land forude, gav, samtidig med at Ankret faldt, Ordre til at sætte Mesanen;	Søforklaring og Søforhør i Hasle d. <sup>30</sup> / <sub>10</sub> og <sup>12</sup> / <sub>11</sub> 1901.

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.
122.	<b>Kasan.</b> Skruedamper. S. H. Hansen.	Kjøbenhavn. 1119. D. F. D. S.	— —	Libau. 30/4 1901. —	Kollision.	men inden dette var gjort, huggede <i>K.</i> i Grunden. Nødsignal afgaves, og Kl. 4 <sup>1/2</sup> FM. vare alle Mand bjærgede ved Raket-Apparat fra Hasle Redningsstation. Efter et meget besværligt Bjærgnings-Arbejde blev <i>K.</i> d. 13 <sup>1/12</sup> af «Svitzers B. E.» bragt flot og ind til Hasle. Angaaende <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen skønnede Retten: «at den maatte tilskrives Strømsætning». Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra 1/4 1901—31/3 1902 indeholder en nærmere Beskrivelse af dette Rednings-Foretagende. Under Forhaling i Libau Havn med Lods om Bord og Slæbedamper til Assistance kolliderede <i>K.</i> med <i>S. S. „Trieste“</i> af Liverpool, hvorved <i>T.</i> fik Skade i Boven. <i>K.</i> , som blev ubeskadiget, erstattede <i>T.</i> 's Havari med ca. 1800 Kr. Anm. <b>Aarsagen</b> til Kollisionen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives den Omstændighed, at Slæbedamperen manøvrerede med for megen Fart, trods Ordre saavel fra Lods som fra Styrmanden, hvilken sidste under Kapt.'s midlertidige Sygdomsforfald havde Kommando.	Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. 9/5 1901.
123.	<b>Kathrine.</b> Galease. J. Christensen.	Randers. 34. J. Christensen.	Kalisalt. Lübeck—Halmstad.	Hatter-Rev. 4/9 1901. SØ.lig. Flov Brise. Haard Strøm.	Grundstødning.	Kl. 2 <sup>1/2</sup> FM. grundstødte <i>K.</i> Ved Assistance af «Svitzers B. E.» bragtes Skibet senere atter flot. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen angives at være haard Strømsætning.	Indb. fra Krydsfartøj Nr. 12, dat. d. 5/9 1901.
124.	<b>L.</b> <b>Lars Jørgensen.</b> Skonnert. J.Jørgensen.	Svendborg. 128. A.S.Jørgensen.	— London—Skutskär.	Themsen. 10/5 1901. NNØ.lig. Flov Brise. Klart.	Kollision.	Kl. 0 <sup>30</sup> FM. paasejledes <i>L.J.</i> , som med klart brændende Ankerlys og med Vagt paa Dækket laa til Ankers, af en Bark — „ <i>Castle Holme</i> “ af Maryport — der slæbtes af en Bugserdamper. Denne gik klar, men <i>C. H.</i> tørnede mod <i>L. J.</i> 's Bov, hvorved Spryd, Klyverbom, Kranbjælke m. m. brækkedes. Samme Dag returnerede <i>L. J.</i> til London, hvor en Del af Ladningen efter afholdt Besigtelse lossedes og Reparation foretoges. Skaden ansloges til ca. 10800 Kr. for <i>L. J.</i> 's Vedkommende og til 2700 Kr. for <i>C.H.</i> Sidstnævnte Skib stillede Sikkerhed for Beløbet til Dækning af <i>L. J.</i> 's Havari. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Kollisionen foreligger intet Skøn, formentlig fordi Søforhør for <i>C. H.</i> ikke forefindes.	Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. 5/10 og 12/10 1901.
125.	<b>Loire.</b> Skruedamper. J. Rabe.	Kjøbenhavn. 1492. D. F. D. S.	Ballast. La Rochelle—Bordeaux.	Bordeaux Havn. 31/10 1901. —	Kollision.	<i>K.</i> 6 EM. med Havnelods om Bord styrede <i>L.</i> med langsom Fart ind mod Indgangen til Dokken, idet Signalet — 2 Damppipe-Toner — afgaves, hvilket tilkendegav, at Dokken skulde søges. Kort efter, da Lysene fra en tværs over Floden styrende Damper — „ <i>Thomas Coat</i> “ af Newport — saas, gentoges dette Signal, som besvaredes paa samme Maade af <i>T. C. L.</i> styrede med langsom Fart langs med Estakaderne <i>S.</i> for Dok-Indgangen, for at fortøje ved disse indtil Dok-Tid, og saa snart Agterenden af <i>L.</i> havde passeret et ved Estakaderne liggende Uddybnings-Skib, kastedes Maskinen «Fuld Kraft Bak», og da Farten var standset, stoppedes Maskinen. En Fortrosse fra <i>B. B.</i> 's Bov førtes i Land, men inden den totnedes tørnede <i>T. C.</i> med <i>B. B.</i> 's Laaring mod <i>L.</i> 's Stævn. Ved Kollisionen fik <i>T. C.</i> , som ogsaa havde Havnelods om Bord, 3 Plader beskadigede, medens <i>L.</i> blev ubeskadiget. <i>T. C.</i> gjorde Fordring paa en Erstatning af ca. 6000 Kr., hvilket Beløb deponeredes af <i>L.</i> , indtil Søgsmaalet blev afgjort af Retten i Bordeaux.	Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. 7/12 og 17/12 1901.
126.	<b>Lovise.</b> Jagtskonnert. N.A. Laursen.	Vejle. 50. M. Christiansen.	Stykgods. Lübeck—Aalborg.	<b>Mariager Fjord.</b> 14/11 1901. ØNØ.lig. Storm. Sneykning.	Grundstødning.	Kl. 11 EM. grundstødte <i>L.</i> Besætningen forblev om Bord, og <i>L.</i> kom, efter at en Del af Ladningen var losset i en Lægter, atter af Grunden. Da Ladningen var indtagen fortsattes Rejsen. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen angives at være Storm og Sneykning.	Indb. fra Mariager Toldk. dat. d. 20/11 1901.
127.	<b>Lydia.</b> Jagt. F. Madsen.	Nykjøbing p. F. 18. F.Madsen.	Majs.. Kjøbenhavn—Fæmø.	Møen. 7/4 1901. —	Sprunget læk. Forladt. Grundstødt.	D. 5/4 Kl.9FM., da <i>L.</i> under haard V.lig Kuling laa til Ankers paa Kastrup Red, sprængtes den <i>B. B.</i> 's Kætting, og Skibet gik i Drift med <i>St. B.</i> 's Anker. Sejl tilsattes, og Ankret blev stukket fra, hvorefter Kursen sattes <i>S.</i> paa gennem Drogden og derefter SV. over for at søge Rødvig Havn. Under Forsøget paa at krydse op under Stevns forlistes Jollen, idet den bortskylledes af Søen. <i>L.</i> havde efterhaanden arbejdet sig læk, og da det i det haarde Vejr var umuligt at naa op under Landet, styredes efter Møen, hvor Skibet opankredes for et Varpanker. Dette kunde	Søforklaring i Stubbe-kjøbing d. 10/4 1901.

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.
128.	M. M. Christiansen. Bark. H. C. Bager.	Rønne. 353. M.Christiansen.	Kul. Sunderland—Sunds- vall.	Nordsøen. 17/9 1901. Ø.lig. Frisk Kuling.	1 Md. druknet ved Overbordfalden.	<p>imidlertid ikke holde, og- <i>L.</i> drev til Søs, men den <math>\frac{6}{4}</math> lykkedes det at krydse op under Landet igen og at fortøje paa Siden af en Ankerligger. Da Vejret bedagedes, lettede Ankerliggeren imidlertid, og <i>L.</i> maatte gaa Sejl, men blev samine Dag atter fortøjet i en anden Ankerligger, „Søblomsten“ af Rødvig. Fra <i>S.</i> modtoges Assistance til Pumpning, men d. <math>\frac{7}{4}</math>, da Vinden faldt Ø.lig, maatte <i>S.</i> lette, og da <i>L.</i>'s Besætning efterhaanden var udmattet, turde den ikke forblive i <i>L.</i> — læk, uden Jolle og Ankre — men gik om Bord i <i>S.</i>, hvorfra den landsattes i København.</p> <p><i>L.</i> drev i Land paa Møen, men blev senere af «Svitzers B.E.» bragt flot og til Stubbekjøbing.</p> <p>Anm. <b>Aarsagen</b> til Søulykken maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives haardt Vejr.</p>	Søforhør i Frederikshavn d. 23/9 1901.
129.	M. Davidsen. Skruedamper. E. H. Hansen.	Hasle. 209. M. Sonne.	Passagerer og Styk- gods. Nexø—Kjøbenhavn.	Hammer-Odde. 24/5 1901. NØ.lig. Frisk Brise. Taage.	Grundstødning.	<p>Kl. <math>2\frac{1}{4}</math> EM. afgik <i>M. D.</i> fra Nexø og efter pr. Baad at have haft Forbindelse med Gudhjem (ca. 1 Kml.'s Afstd. e. G.), styredes NV. <math>\frac{1}{2}</math> N. Efter 43 Min. Forløb ændredes Kursen til NV. for at komme nærmere til og muligvis derved høre Taagevejrs-Signalerne fra Hammer-Odde, i hvis Nærhed <i>M. D.</i> ifølge Bestikket skulde være, og da Taagen tætnede til, sattes Maskinen paa «Langsom Frem». Omtr. 8 Min. senere saas Land forude; Maskinen kastedes «Fuld Kraft Bak», og Roret lagdes B. B. Da <i>M. D.</i> havde drejet 2—3 Streger St. B. over, var Agterskibet saa tæt ved Klipperne, at yderligere Bakning ikke kunde foretages, hvorfor Maskinen sattes paa «Fuld Kraft Frem» samtidig med at Roret skiftedes, men strax efter huggede <i>M. D.</i> i Grunden, blev læk, mistede Skruen og drev i Land. Passagerer og Besætning bjærgedes i Land med Skibets egne Baade. Ved Hjælp af «Svitzers B. E.» bragtes <i>M.D.</i> d. <math>\frac{2}{6}</math> flot og blev derefter bugseret til Helsingør for Reparation.</p> <p>Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødning maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives den Omstændighed, at Taagesignalerne fra Hammer-Odde ikke hørtes. Grunden hertil maa formentlig være, at <i>M. D.</i> var saa tæt under Landet, at Lyden borttoges af det høje Land over Strandingsstedet.</p>	Søforklaring og Søforhør i Allinge d. 25/5 1901.
130.	M. Davidsen. Skruedamper. E. H. Hansen.	Hasle. 209. M. Sonne.	— —	Helsingør. 6/7 1901.	Kæntring.	<p>Ved Afløbning fra Bedding efter Reparation paa Helsingørs Skibsværft kæntrade <i>M.D.</i>, fyldtes og sank. Samtlige om Bord værende Haandværkere og Søfolk bjærgedes ved Baade fra Land. Ved Assistance af «Svitzers B. E.» blev <i>M.D.</i> senere optaget og pumpet læns, hvorefter Reparationen fuldendtes.</p> <p>Anm. <b>Aarsagen</b> til Kæntringen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives dels utilstrækkelig Ballast, dels at der paa Mellemdækket henlaa ret anselige Vægte af Maskindele m. m., som rousede i Borde, dels at der var 40 Mand mere end nødvendigt om Bord, og dels at flere Køjner ikke vare lukkede.</p>	Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. 13/7, 17/7 og d. 25/7 1901.
131.	Margaretha. Galease. C.Madsen.	Thisted. 37. J. P. Beck.	Trælast. Halmstad—Limfjorden.	Hals. 6/3 1901. NØ.lig. Frisk Brise. Taage.	Grundstødning.	<p>Om FM., efter at Klokke-Tønden ved Hals Barre var passeret for Indgaende, blev det stærk Taage; Loddet brugtes jævnlige, men kort efter grundstødte <i>M.</i>, uden dog at blive staaende. Ankeret sattes, men da <i>M.</i> var svajet op, sprængtes Kættingen, og da det samtidig lettede lidt i Taagen, lykkedes det at sejle <i>M.</i> ind over Barren. Snart efter viste det sig, at Skibet var saa læk, at det maatte landsættes, hvilket derpaa udførtes i Vejdyb paa Egense-Hage. Efter at Dækslasten var losset, blev <i>M.</i> ved Assistance af Damper senere bragt flot og til Aalborg.</p> <p>Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen maa formentlig ifølge de afgivne Vidneforklaringer tilskrives Taage.</p>	Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 13/4 1901.

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.
132.	<b>Marie.</b> Skonnert. A.E.Rasmussen.	Marstal. 100. A. M. Friis.	— Helsingborg—Libau.	Ud for Libau. 22/11 1901. N.lig. Frisk Brise.	1 Md. omkommen ved Nedstyrtning fra Rigningen.	Kl. 10 EM. ved Indsejling til Libau under Arbejde med at fastgøre Overtopsejl, styrtede Ungmand Jens Peter Marius Knudsen af Kallundborg ned paa Dækket, og afgik et Par Timer efter ved Døden uden at have været ved sin Bevidsthed. Hurtigst muligt efter Ankomsten til Libau hentedes Læge om Bord, men denne, som kom medens Manden endnu var i Live, kunde intet udrette. Ved Initiativ fra Konsulatet og Kapt. R. indsamledes en Sum Penge i de i Havnen liggende danske Skibe, og det indkomne Beløb blev, efter at Bekostningen til et Gravmonument var afholdt deraf, oversendt til den Forulykkedes Moder. Anm. <b>Aarsagen</b> til Ulykken maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives, at den Forulykkede har mistet sit Tag paa Raaen og derved er stvrtet ned paa Dækket.	Søforhør i Ærøskjøbing d. 13/2, 5/3 og 15/3 1902.
133.	<b>Mary.</b> Skruedamper. P. Lorenzen.	Esbjerg. 580. C. Andresen.	— —	Rotterdam. 21/3 1901. Ø.lig. Næsten Stille. Klart.	1 Md. Druknet ved Oversejling af Skibsjollen.	Kl. 8 1/2 EM. roedes en Jolle fra <i>M.</i> i Land for at afhente Hovmesteren. I kort Afstand fra Skibet oversejledes Jollen af en Lægter, som bugseredes af en Slæbedamper. Herved druknede den ene af de 2 i Jollen værende Personer, nemlig Anton Marius Madsen af Esbjerg. Saavel fra Lægteren som fra Slæbedamperen blev der forgæves søgt efter den Forulykkede. Anm. <b>Aarsagen</b> til Ulykken maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives, at Jollen roedes agten om Bugserdamperen, uden at det observeredes, at denne havde en Lægter paa Slæb. Jollen kom derved for Boven af Lægteren, og den Forulykkede antages at være kommen ind under samme og druknet.	Søforklaring i Esbjerg d. 1/4 1901.
134.	<b>Mathilde.</b> 2m. Kutter. J. G. Bast.	Kjøbenhavn. 47. Islandsk Handels- og Fiskeri-Komp.	— Fiskeri under Island.	Vopnafjord (Island). 18/7 1901. S.lig. Storm.	Havari.	Medens <i>M.</i> laa til Ankers og fiskede med Vaad blæste det op til en Storm. Kl. 1 EM. maatte Fiskeriet indstilles; det andet Anker sattes, og Kættingerne bleve stukne til Tamp, 60 Fv. om B. B., samt 25 Fv. Tov og 30 Fv. Kætting om St. B. Da Stormen tiltog, gik <i>M.</i> i Drift, og for muligvis at undgaa at drive i Land, kappedes Stormasten. Efter at denne var klaret fra <i>M.</i> , holdt Ankrene, og Kutteren blev liggende ca. 1 Kbl. til Luvart for et Skær. Kl. 8 EM. bjærgedes Besætningen ved Assistance fra Land. Da Vejret bedagede sig, blev <i>M.</i> d. 20/7 ved Assistance af en Damper bragt til Seydisfjord og senere til Frederikshavn. Sørettens søkyndige Medlemmer bemærkede: «at de finde, at der var for lidt Kæde og Ankergrejer i det hele taget».	Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. 15/8 1901.
135.	<b>Mester.</b> Skonnert. M. Hansen.	Nykjøbing. 51. W. Tornøe.	Byg. Nykjøbing F. —Kbhvn.	Kjøbenhavns Havn. 25/1 1901. VSV.lig. Frisk Kuling. Sigbart.	Kollision.	Omtr. Kl. 8 EM. under Krydsning for Indgaaende gennem Kronløbet passeredes <i>M.</i> under Vending Ø. over ud for Bølgebryderen af en fra Frihavnen udgaaende Dampfærge, som for at gaa klar af <i>M.</i> , der passeredes tæt ved, drejede S. over. Da Færgen var kommen klar af <i>M.</i> , saas derfra om St. B. Toplys og det røde Sidelys paa en fra Toldboden kommende Damper — „ <i>Malmø</i> “ af Malmø — men strax efter forsvandt det røde, og i Stedet for saas det grønne Sidelys. Lidt efter viste <i>Malmø</i> igen det røde Sidelys, og Kollision var da forestaaende. I <i>M.</i> lagdes Roret B. B., og omtr. samtidig kolliderede Skibene, hvorved <i>M.</i> 's Spryd knækkedes og det Opstaaende om B. B. forude beskadigedes.  Fra Toldbod-Bommen, som passeredes Kl. 8 <sup>l</sup> 6 <sup>m</sup> EM., styrede „ <i>Malmø</i> “ NNØ. ud. Omtr. 4 Min. senere saas en Dampfærge komme ud fra Frihavnen og derefter søge ind mod Toldboden, visende det røde Sidelys. I <i>Malmø</i> drejedes til NNØ. 1/4 Ø., og Maskinen sattes paa «Stop», da det antoges, at Dampfærgens Drejning S. over maatte tilskrives en eller anden Hændelse; men da Intet observeredes, sattes Maskinen kort efter igen paa «Fuld Kraft Frem». Da <i>Malmø</i> var tværs af Færgen, saas pludselig tæt agten for denne en Sejler — „ <i>Mester</i> “ af Nykjøbing — som viste det grønne Sidelys. Maskinen kastedes «Fuld Kraft Bak», og Roret lagdes B.B.; men Afstanden til Sejleren var da saa ringe, at Kollisionen ikke kunde undgaa, og strax efter ramtes <i>Malmø</i> om B. B. af <i>M.</i> 's Bov. Skaden paa <i>Malmø</i> var kun ringe, og da Forholdene ikke nødvendiggjorde Ophold, fortsattes Rejsen.  Anm. <b>Aarsagen</b> til Kollisionen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives den Omstændighed, at <i>Mester</i> var i Skjul af Dampfærgen og derfor først observeredes fra <i>Malmø</i> saa sent, at Kollision ikke kunde undgaa.	Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. 4/2 1902.
	<b>Malmø.</b> Skruedamper. J. M. Fagerlund.	Malmø. 192. Dampsk.-Selsk. «Øre- sund».	Stykgods. Kjøbenhavn — Malmø.				

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.
136.	<b>Morsø.</b> Skruedamper. J. C. G. Frisenette.	Kjøbenhavn. 677. D. F. D. S.	Sild. Trondhjem-Stettin.	Haugesund. <sup>10</sup> / <sub>10</sub> 1901. SV.lig. Storm. Regn- tykning.	Grundstødning.	Efter at have indtaget et Parti Sild ud for Haugesund, og da det ifølge Lodsens Udsagn var nødvendigt af Hensyn til Skibets Sikkerhed at skifte Ankerplads, lettedes Kl. $9\frac{1}{4}$ EM., hvorefter der med moderat Fart styredes ud fra Ankerpladsen. Strax efter blev det saa regntykt, at en Fyrlygte, som skulde passeres, ikke kunde ses, og i Mørket kom <i>M.</i> paa Grund og blev læk. Ved at bakke med Maskinen kom <i>M.</i> flot, og da Forpeaken var løben fuld af Vand, besluttedes det, for ikke at synke, at søge ind til Haugesunds Havn. Under Forsøget herpaa rørte <i>M.</i> , som med Forskibet fuldt af Vand kun vanskelig kunde manøvreres, igen Grunden, men gled over denne og fortøjedes i Havnen. D. <sup>11</sup> / <sub>10</sub> tætnedes <i>M.</i> midlertidigt af Dykker, hvorefter Rejsen fortsattes til Stavanger, hvor Reparation foretoges. Skaden taxeredes til ca. 6000 Kr. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives Mørke, Regntykning, Storm og Strømsætning i Forbindelse med Farvandets navnlig under saadanne Omstændigheder meget vanskelige Besejlings-Forhold.	Søforklaring i Stavanger d. <sup>12</sup> / <sub>10</sub> og <sup>14</sup> / <sub>10</sub> 1901. Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. <sup>24</sup> / <sub>10</sub> 1901.
137.	<b>N.</b> <b>N.G.Petersen.</b> Skruedamper. J. O. Ellekilde.	Kjøbenhavn. 1282. Dampsk.-Selsk. «Vendila».	Minetømmer. Finland-Gent.	Indløbet til Gent. <sup>7</sup> / <sub>6</sub> 1901. ØNØ.lig. Klart.	Kollision.	Kl. ca. 4 FM. med Lods om Bord saas en modgaaende Damper — „ <i>Claghmore</i> “ af Newry — forude. I kort Damppe-Tone afgaves, og Roret lagdes B. B. Signalet besvaredes fra C. med 1 kort Tone, og da kort efter <i>N. G. P.</i> , som gik med langsom Fart, atter afgav det samme Signal, besvaredes det igen fra C. med 1 kort Tone. I ca. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Kbl.'s Afstand fra <i>N. G. P.</i> afgav C. noget efter 2 korte Toner og drejede St. B. over; men <i>N. G. P.</i> , som var i den St. B.'s Side af Farvandet, besvarede Signalet med 1 kort Tone og drejede lidt til St. B. Umiddelbart efter tømmede <i>N. G. P.</i> mod Kanten af Kanalen og stoppedes, men omtr. samtidig rammes Skibet om B. B. af C.'s Stævn og fik et stort Hul i Boven. Da Skaden væsentligst var over Vandlinjen, bakkedes <i>N. G.P.</i> , saa snart Skibene vare komne klar af hinanden, atter flot, hvorefter Rejsen fortsattes. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Kollisionen afgiver Søretten intet Skøn. formentlig fordi Søforklaring for C. ikke foreligger.	Søforklaring i Gent d. <sup>7</sup> / <sub>6</sub> 1901. Søforhør i Kbhvn. Sø- og Handelsretten) d. <sup>6</sup> / <sub>7</sub> og <sup>25</sup> / <sub>7</sub> 1901.
138.	<b>N.J. Fjord.</b> Skruedamper. H. Bønnelykke.	Esbjerg. 1425 D. F. D. S.	— Parkeston — Esbjerg.	Nordsøen. <sup>14</sup> / <sub>5</sub> 1901. —	1 Mand dræbt ved Nedstyrtning i Lasten.	Kl. ca. $8\frac{3}{4}$ FM. ved Aftagning af en Overluge til Tanken saas en Mand liggende død paa Bunden af samme. Det viste sig at være Fyrbøder Christian Peder Christiansen af Esbjerg. Den Omkomne antages forulykket ved at styrte ned gennem Lugen til Tanken. Denne var ikke omgivet med noget Tov eller Afviser, men da hverken Afdøde eller nogen anden af Besætningen havde noget at gøre der, fandtes ingen Afspærring, saa meget mere som Adgangen dertil kun kunde ske ved at kravle over Passagerernes Bagage. Anm. <b>Aarsagen</b> til Ulykken maa formentlig ifølge de afgivne Vidneforklaringer søges i, at Afdøde i Mørket er falden gennem Lugen.	Søforhør i Esbjerg d. <sup>18</sup> / <sub>5</sub> 1901.
139.	<b>Nautilus.</b> Jagt. P. Nielsen.	Aarhus. 11. P. Nielsen.	Ledig. Ebeltoft—Begtrup Vig.	Begtrup. Vig. <sup>13</sup> / <sub>11</sub> 1901. Ø.lig. Haard Kuling. Snetykning.	Grundstødning.	D. <sup>12</sup> / <sub>11</sub> om EM. under haard Kuling opankredes <i>N.</i> for begge Ankre, idet al Kætting blev stukken ud, nemlig 25 Fv. paa det sværeste og 40 Fv. paa det andet Anker. J Løbet af Natten sprængtes den ene Kætting, og <i>N.</i> , som gik i Drift, drev paa Grund og blev læk. Nødsignal hejstes, og Kl. ca. 10 FM. bjærgedes Besætningen (2 Md.) om Bord i et Kryds-fartøj, som laa opankret i Nærheden. Ved Assistance af Galease „ <i>Vilhelm</i> “ af Aarhus blev <i>N.</i> d. <sup>20</sup> / <sub>11</sub> for en Bjærgeløn af 200 Kr. atter bragt flot. Anm. 1. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives, at Ankerkættingen, som var noget slidt, sprængtes under den haarde Kuling. Anm. 2. Kapt. N. vedtog i Mindelighed en Bøde paa 5 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 40 (Anmeldelse af Søulykke i første danske Havn).	Søforklaring og Søforhør i Ebeltoft d. <sup>25</sup> / <sub>11</sub> og <sup>29</sup> / <sub>11</sub> 1901.
140.	<b>Neptun.</b> Skruedamper. P. L. Winther.	Esbjerg. 784. L. D. Lauritsen.	— —	Gravelines. <sup>5</sup> / <sub>7</sub> 1901. —	1 Mand druknet under Forsøg paa at springe fra paa at springe fra Bol- værk om Bord i Skibet.	Kl. ca. $10\frac{1}{2}$ EM. faldt Matros Christian Frederik Burgdorf af Aalborg i Vandet mellem Skibet og Bolværket. Vagtmanden tilkaldte strax Hjælp, og Manden blev hurtig bjærget, men trods ihærdige Oplivnings-Forsøg, dels af Besætningen og dels af en tilkaldt Læge, døde han kort efter. Anm. <b>Aarsagen</b> til Ulykken maa formentlig ifølge de afgivne Vidneforklaringer tilskrives, at den Forulykkede under Forsøget paa — i Stedet for at benytte Landgangen — at springe fra Bolværket op paa Skibets Lønning antagelig er gleden og muligvis har slaaet sig mod Skibet, inden han faldt i Vandet.	Søforklaring i Helsingør d. <sup>19</sup> / <sub>7</sub> 1901.



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.
141.	<b>Niels Juel.</b> Skonnerbrig. E. Bülow.	Odense. 153. H. J. Lauritsen.	Byg. Kjerteminde — Ipswich.	Nordsøen. 29/11 1901. Storm.	Havari.	D. 14/11 afsejledes fra Kjerteminde, og 5 Døgn senere ud for Skagen sønderblæstes Klyver og Stagsejl under NV.lig Storm, hvorfor <i>N. J.</i> returnerede til Frederikshavn. D. 14/11 passeredes Skagen atter, og i de nærmest paafølgende Dage med haardt Vejr og høj Sø arbejdede <i>N. J.</i> sig efterhaanden læk og fik St. B.'s Slagside. Pumperne bleve lidt efter lidt uklare og tilsidst ubrugelige. D. 29/11 fik Skibet, efter at have taget en svær Braadsø over, betydelig B. B.'s Slagside. Det forsøgtes ved at øse at holde <i>N. J.</i> læns, men da det stormende Vejr holdt sig, og Slagsiden tiltog, besluttedes det efter afholdt Skibsraad at søge ind til Cuxhaven som Nødhavn. D. 2/12 kom Lods om Bord, og d. 3/12 ankom <i>N. J.</i> til Cuxhaven, hvor Ladningen lossedes og Reparation udførtes. D. 4/2 1902 efter endt Reparation fortsattes Rejsen. Anm. <b>Aarsagen</b> til Havariet angives at være haardt Vejr.	Søforklaring for Amtsretten i Ritzbüttel d. 17/2 1902.
142.	<b>Nikoline.</b> Galease. N. Jensen.	Svaneke. 14. N. Jensen.	Fisk. Svaneke—Kjøbenhavn.	Ud for Dragør 19/1 1901. S.lig. Flov Brise. Taage.	Grundstødning.	Kl. 9 EM. grundstødte <i>N.</i> Ved Assistance af Folk fra Land bragtes <i>N.</i> d. 20/1 atter flot, hvorefter Rejsen fortsattes. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen angives at være Taage.	Indb. fra Dragør Toldkontrol dat. d. 21/1 1901.
143.	<b>Nordfarer.</b> Skruedamper. F.Brünnich.	Kjøbenhavn. 3744. P. Brown.	Ballast. London-North Shields.	Ved South Shields. 4/12 1901. VSV.lig. Jævn Brise. Taage.	Grundstødning.	Kl. 5 EM., da <i>N.</i> med Maskinen gaaende «Langsomt Frem» var ud for Tyne i tæt Taage, hørtes Braad forude. Maskinen kastedes «Fuld Kraft Bak», men nogle faa Min. efter grundstødte Skibet. 8 Timer senere bragtes <i>N.</i> ved Assistance af 4 Bugserdamperer atter flot, uden at have taget Skade, hvorefter Rejsen fortsattes. Bjærgeløn til Bugserdamperne androg ca. 4500 Kr. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen angives at være Taage.	«Maritime Deposition» dat. North Shields d. 4/12 1901.
144.	<b>Nordhvalen.</b> Skruedamper. L. Brinck.	Kjøbenhavn. 3297. P. Brown.	— —	Taganrog Red. 26/5 1901. Ø.lig. Flov Brise.	1 Md. druknet ved Badning.	Kl. 10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. druknede Matros Niels Severin Nielsen af Skjotrups under Badning, som han foretog tilligemed flere Kammerater af <i>N.</i> 's Besætning. Der blev forgæves drægtet efter Liget ved Baad fra <i>N.</i> , og dette, som formentlig blev bortført af Strømmen, der løb haardt, blev ikke senere fundet. Anm. <b>Aarsagen</b> til ulykken maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives, at den Forulykkede sandsynligvis har faaet kramp under Badningen.	Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. 22/2 1902.
145.	<b>Nordhvalen.</b> Skruedamper. L. Brinck.	Kjøbenhavn. 3297. P. Brown.	— —	Newcastle Dok. 25/8 1901. —	1 Md. dræbt ved Nedstyrning i Tørdok.	Kl. 0t 30 <sup>m</sup> FM. styrtede Matros Niels Siegfred Præst af Dragør ned i Dokken og slog sig ihjel En tilkaldt Læge kunde kun konstatere Døden. D. 27/8 blev den Forulykkede begravet i Land.	Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. 22/2 1902.
146.	<b>Nordsøen.</b> 2m. Kutter. L. C. Thomsen.	Frederikshavn. 41. P. Schou.	Ledig. Helsingør—Frederikshavn.	Ud for Voersaa. 13/11 1901. Ø.lig. Frisk Kuling. Sneykning.	Grundstødning.	Efter at Anholt Fyr d. 12/11 om Aftenen var set omtr. i Ø., gis. Afstd. 2 Mil, styredes under tiltagende Kuling med dobbeltrebede Sejl NV. t. N. mod Læsø-Rende. Noget efter MN. saas Hals Fyrskib i V. t. S., og samtidig gav Loddet 5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Fv. Vand. Fyrskibet blev imidlertid antaget for Læsø-Rende Fyrskib, og Kursen sattes N. t. V., men 1 Time senere opdagedes Fejltagelsen, da det rigtige Læsø-Rende Fyrskib saas i NØ. Kursen bibeholdtes til Kl. 2 FM., da den forandredes til NØ.t. N. med Fyrskibet i Sigte af og til under Sneykningen. Kl. 3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> FM. gav Loddet 4 Fv. Vand, og Kl.4 grundstødte <i>N.</i> Besætningen bjærgede sig i Land med Jollen. D. 19/11 bragtes <i>N.</i> ved Assistance fra Land atter flot — Bjærgeløn 400 Kr. — hvorefter Rejsen fortsattes. Rettens søkyndige Medlemmer bemærkede: «at Strandingen utvivlsomt maatte tilskrives Sneykning, Strømsætning og den hæftige Storm».	Søforhør i Frederikshavn d. 28/11 1901.

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.
147.	<b>O.</b> <b>Oluf Bager.</b> Skruedamper. H.F.Ishøy.	Kjøbenhavn. 357. D.F.D. S.	— —	Kjøbenhavns Havn. <sup>30</sup> / <sub>8</sub> 1901. —	Kollision.	Kl. ca. 3 EM. umiddelbart efter Afgang fra Bolvæk saas fra <i>O. B.</i> en modgaaende Damper — „ <i>Sten Sture</i> “ af Kjøbenhavn — som med Agterskibet <i>S.</i> efter styrede ind i Havnen. Maskinen i <i>O. B.</i> sattes, saa snart Farten var tilstrækkelig til at Skibet kunde styres, paa «Langsom Frem», og 1 kort Damppipe-Tone afgaves gentagne Gange for at tilkendegive, at <i>O. B.</i> vilde holde den Ø.lige Side af Løbet. Ankommen dertil stoppedes Maskinen, men da det, som Følge af at <i>S. S.</i> ogsaa holdt den Ø.lige Side, strax efter saa ud til, at Kollision vilde indtræde, kastedes Maskinen «Fuld Kraft Bak», og 3 korte Damppipe-Toner afgaves. Kort efter ramtes <i>O. B.</i> forude om <i>B. B.</i> af <i>S. S.</i> 's Agterskib, men da <i>O. B.</i> ingen Skade led ved Kollisionen, fortsattes Rejsen.	Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. <sup>3</sup> / <sub>8</sub> 1901.
	<b>Sten Sture.</b> Hjuldamper. A. Tilly.	Kjøbenhavn. 277. Dampsk.-Selsk. «Kysten».	— —	—	—	Kollision.	Fra <i>S. S.</i> , som var for Indgaaende i Havnen med Agterskibet vendt <i>S.</i> efter, saas en Damper — „ <i>Oluf Bager</i> “ af Kjøbenhavn — manøvrerende ud fra Bolværket ved Kvæsthusbroen. 2 korte Damppipe-Toner afgaves, og Roret lagdes <i>St. B.</i> for at passere Ø. om <i>O. B.</i> Da Signalet imidlertid ikke besvaredes fra <i>O. B.</i> , gentoges det fra <i>S. S.</i> , og det blev da besvaret med 1 kort Tone fra <i>O. B.</i> , som paa det Tidspunkt omtr. laa tværs i Farvandet. Da Kollision syntes forestaaende, blev Maskinen sat paa «Fuld Kraft Frem», for at bringe <i>S. S. N.</i> over, men inden dette lykkedes kolliderede Skibene. <i>S. S.</i> fik en mindre Skade, som taxeredes til ca. 300 Kr. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Kollisionen afgiver Søretten intet Skøn.
148.	<b>P.</b> <b>P. M. Asp.</b> 2m. Kutter. J. C. Sørensen.	Frederikshavn. 40. P. M. Asp	Ledig. Kjøbenhavn—Aalborg Bugt.	Ved Lappe-Grund. <sup>20</sup> / <sub>8</sub> 1901. NV.lig. Flov Brise. Klart.	Kollision.	D. <sup>19</sup> / <sub>8</sub> Kl. ca. 10 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> EM., da <i>P. M. A.</i> var i Sundet, gik Føreren til Køjs, og Vagten overtoges af 2 af de om Bord værende Fiskere. Kl. 1 FM. passeredes Helsingør, og <i>P. M. A.</i> styredes bidevind over mod Sverige. Omtr. Kl. 2 FM. gik Udkigsmanden, uden at underrette Rormanden derom, ned om Læ for at tage mere Tøj paa, og ca. 10 Min. senere hørtes høje Raab forude; Roret lagdes op, og samtidig knækkedes Klyverbommen ved at tørne mod den <i>B. B.</i> 's Side af en modgaaende Sejler. Dennes Sidelys vare ikke blevne sete fra <i>P. M. A.</i> , hvis Sidelys brændte klart. Under Kollisionen blev Navnet paa Sejleren ikke hørt, hvorimod det oplystes, at den var hjemmehørende i Bergqvara og bestemt til Karlshamn. Da <i>P. M. A.</i> iøvrigt ikke led synderlig anden Skade, fortsattes Rejsen. Sørettens Medlemmer udtalte: «at det maa anses for uforsvarligt, at han (Skipperen) havde forladt Dækket, medens Fartøjet ved Nattetid passerede et stærkt befærdet Farvand».	Søforhør i Frederikshavn d. <sup>26</sup> / <sub>8</sub> 1901.
149.	<b>Paquet Margrethe.</b> Galease. N. P. Hansen.	Korsør 77. N. P. Hansen.	Majs. Nyborg—Åhus.	Ud for Åhus. <sup>20</sup> / <sub>1</sub> 1901. SV.lig. Frisk Kuling. Regntykning.	Grundstødning.	Kl. ca. 9 FM., da <i>P. M.</i> med Lodsflag paa Toppen laa bak ud for Åhus for at faa Lods, grundstødte Skibet, huggede og blev læk. Ved Assistance af Bugserdamper og Folk fra Land lykkedes det samme Dag, efter at ca. 20 Tons af Ladningen var kastet over Bord, at bringe <i>P. M.</i> flot Og ind til Åhus. Efter endt Losning afsejlede Skibet til Karlshamn for Reparation. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives, al Is i Farvandet havde borttaget Topbetegnelsen for nogle Sømærker ved Indsejlingen til Åhus, hvilken Omstændighed i Forbindelse med usigtbart Vejr forvoldte, at Kapt. H. tog Fejl af Sømærkerne.	Søforklaring i Kristianstad d. <sup>28</sup> / <sub>1</sub> 1901. Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. <sup>20</sup> / <sub>11</sub> og <sup>25</sup> / <sub>11</sub> 1901.
150.	<b>Paris.</b> Skruedamper. P. J. Nielsen.	Kjøbenhavn. 1372. Dampsk.-Selsk. «Vulcan».	Ballast. Leith—Methil.	Methil Red. <sup>5</sup> / <sub>12</sub> 1901. V.lig. Jævn Brise. Diset.	Kollision.	Kl. 10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM., da <i>P.</i> med mindsket Fart og blussende for Lods styrede ind mod Methil Red, saas et Lys, som antoges for et Ankerlys, omtr. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Streg om <i>St. B.</i> Roret lagdes <i>St. B.</i> , men kort efter viste Lyset sig at være det agterste Ankerlys paa en Damper — „ <i>Firsby</i> “ af Hull — hvis forreste Ankerlys havde været i Skjul af Rigningen. Maskinen kastedes «Fuld Kraft Bak», men inden Farten var helt standset, ramtes <i>F.</i> om <i>B. B.</i> af <i>P.</i> 's Stævn. Ved Kollisionen tog <i>P.</i> ingen Skade, hvorimod 5 Plader revnede og nogle Spanter bøjedes i <i>F.</i> Anm. <b>Aarsagen</b> til Kollisionen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives, dels at <i>F.</i> 's agterste Ankerlys fra <i>P.</i> saas mod nogle skarpe elektriske Lys i Land, og dels at <i>F.</i> 's andel Ankerlys (forreste) var i Skjul for <i>P.</i> , og først kom fri paa et saa sent Tidspunkt, at Kollision ikke kunde undgaa.	Søforhør i Korsør d. <sup>23</sup> / <sub>12</sub> og <sup>28</sup> / <sub>12</sub> 1901.

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.
147.	<b>O.</b> <b>Oluf Bager.</b> Skruedamper. H.F.Ishøy.	Kjøbenhavn. 357. D.F.D. S.	— —	Kjøbenhavns Havn. <sup>30</sup> / <sub>8</sub> 1901. —	Kollision.	Kl. ca. 3 EM. umiddelbart efter Afgang fra Bolvæk saas fra <i>O. B.</i> en modgaaende Damper — „ <i>Sten Sture</i> “ af Kjøbenhavn — som med Agterskibet <i>S.</i> efter styrede ind i Havnen. Maskinen i <i>O. B.</i> sattes, saa snart Farten var tilstrækkelig til at Skibet kunde styres, paa «Langsom Frem», og 1 kort Damppipe-Tone afgaves gentagne Gange for at tilkendegive, at <i>O. B.</i> vilde holde den Ø.lige Side af Løbet. Ankommen dertil stoppedes Maskinen, men da det, som Følge af at <i>S. S.</i> ogsaa holdt den Ø.lige Side, strax efter saa ud til, at Kollision vilde indtræde, kastedes Maskinen «Fuld Kraft Bak», og 3 korte Damppipe-Toner afgaves. Kort efter ramtes <i>O. B.</i> forude om <i>B. B.</i> af <i>S. S.</i> 's Agterskib, men da <i>O. B.</i> ingen Skade led ved Kollisionen, fortsattes Rejsen.	Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. <sup>3</sup> / <sub>8</sub> 1901.
	<b>Sten Sture.</b> Hjuldamper. A. Tilly.	Kjøbenhavn. 277. Dampsk.-Selsk. «Kysten».	— —	—	—	Kollision.	Fra <i>S. S.</i> , som var for Indgaaende i Havnen med Agterskibet vendt <i>S.</i> efter, saas en Damper — „ <i>Oluf Bager</i> “ af Kjøbenhavn — manøvrerende ud fra Bolværket ved Kvæsthusbroen. 2 korte Damppipe-Toner afgaves, og Roret lagdes <i>St. B.</i> for at passere Ø. om <i>O. B.</i> Da Signalet imidlertid ikke besvaredes fra <i>O. B.</i> , gentoges det fra <i>S. S.</i> , og det blev da besvaret med 1 kort Tone fra <i>O. B.</i> , som paa det Tidspunkt omtr. laa tværs i Farvandet. Da Kollision syntes forestaaende, blev Maskinen sat paa «Fuld Kraft Frem», for at bringe <i>S. S. N.</i> over, men inden dette lykkedes kolliderede Skibene. <i>S. S.</i> fik en mindre Skade, som taxeredes til ca. 300 Kr. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Kollisionen afgiver Søretten intet Skøn.
148.	<b>P.</b> <b>P. M. Asp.</b> 2m. Kutter. J. C. Sørensen.	Frederikshavn. 40. P. M. Asp	Ledig. Kjøbenhavn—Aalborg Bugt.	Ved Lappe-Grund. <sup>20</sup> / <sub>8</sub> 1901. NV.lig. Flov Brise. Klart.	Kollision.	D. <sup>19</sup> / <sub>8</sub> Kl. ca. 10 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> EM., da <i>P. M. A.</i> var i Sundet, gik Føreren til Køjs, og Vagten overtoges af 2 af de om Bord værende Fiskere. Kl. 1 FM. passeredes Helsingør, og <i>P. M. A.</i> styredes bidevind over mod Sverige. Omtr. Kl. 2 FM. gik Udkigsmanden, uden at underrette Rormanden derom, ned om Læ for at tage mere Tøj paa, og ca. 10 Min. senere hørtes høje Raab forude; Roret lagdes op, og samtidig knækkedes Klyverbommen ved at tørne mod den <i>B. B.</i> 's Side af en modgaaende Sejler. Dennes Sidelys vare ikke blevne sete fra <i>P. M. A.</i> , hvis Sidelys brændte klart. Under Kollisionen blev Navnet paa Sejleren ikke hørt, hvorimod det oplystes, at den var hjemmehørende i Bergqvara og bestemt til Karlshamn. Da <i>P. M. A.</i> iøvrigt ikke led synderlig anden Skade, fortsattes Rejsen. Sørettens Medlemmer udtalte: «at det maa anses for uforsvarligt, at han (Skipperen) havde forladt Dækket, medens Fartøjet ved Nattetid passerede et stærkt befærdet Farvand».	Søforhør i Frederikshavn d. <sup>26</sup> / <sub>8</sub> 1901.
149.	<b>Paquet Margrethe.</b> Galease. N. P. Hansen.	Korsør 77. N. P. Hansen.	Majs. Nyborg—Åhus.	Ud for Åhus. <sup>20</sup> / <sub>1</sub> 1901. SV.lig. Frisk Kuling. Regntykning.	Grundstødning.	Kl. ca. 9 FM., da <i>P. M.</i> med Lodsflag paa Toppen laa bak ud for Åhus for at faa Lods, grundstødte Skibet, huggede og blev læk. Ved Assistance af Bugserdamper og Folk fra Land lykkedes det samme Dag, efter at ca. 20 Tons af Ladningen var kastet over Bord, at bringe <i>P. M.</i> flot Og ind til Åhus. Efter endt Losning afsejlede Skibet til Karlshamn for Reparation. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives, al Is i Farvandet havde borttaget Topbetegnelsen for nogle Sømærker ved Indsejlingen til Åhus, hvilken Omstændighed i Forbindelse med usigtbart Vejr forvoldte, at Kapt. H. tog Fejl af Sømærkerne.	Søforklaring i Kristianstad d. <sup>28</sup> / <sub>1</sub> 1901. Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. <sup>20</sup> / <sub>11</sub> og <sup>25</sup> / <sub>11</sub> 1901.
150.	<b>Paris.</b> Skruedamper. P. J. Nielsen.	Kjøbenhavn. 1372. Dampsk.-Selsk. «Vulcan».	Ballast. Leith—Methil.	Methil Red. <sup>5</sup> / <sub>12</sub> 1901. V.lig. Jævn Brise. Diset.	Kollision.	Kl. 10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM., da <i>P.</i> med mindsket Fart og blussende for Lods styrede ind mod Methil Red, saas et Lys, som antoges for et Ankerlys, omtr. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Streg om <i>St. B.</i> Roret lagdes <i>St. B.</i> , men kort efter viste Lyset sig at være det agterste Ankerlys paa en Damper — „ <i>Firsby</i> “ af Hull — hvis forreste Ankerlys havde været i Skjul af Rigningen. Maskinen kastedes «Fuld Kraft Bak», men inden Farten var helt standset, ramtes <i>F.</i> om <i>B. B.</i> af <i>P.</i> 's Stævn. Ved Kollisionen tog <i>P.</i> ingen Skade, hvorimod 5 Plader revnede og nogle Spanter bøjedes i <i>F.</i> Anm. <b>Aarsagen</b> til Kollisionen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives, dels at <i>F.</i> 's agterste Ankerlys fra <i>P.</i> saas mod nogle skarpe elektriske Lys i Land, og dels at <i>F.</i> 's andel Ankerlys (forreste) var i Skjul for <i>P.</i> , og først kom fri paa et saa sent Tidspunkt, at Kollision ikke kunde undgaa.	Søforhør i Korsør d. <sup>23</sup> / <sub>12</sub> og <sup>28</sup> / <sub>12</sub> 1901.

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.
151.	<b>Patria.</b> Skruedamper. A. A.Jensen.	Kjøbenhavn. 2886. P. L. Fisker.	Ballast. Bremerhaven—Blyth.	NØ. for Whitby. <sup>13</sup> / <sub>12</sub> 1901. Ø.lig. Storm.	Havari.	Efter i omtr. 1 Døgn at have ligget underdrejet, med Agterskibet mod Søen og med Maskinen gaaende «Langsomt Bak» maatte <i>P.</i> , da Storm og Sø tiltog, drejes til med Boven mod Søen. Under Forsøget herpaa faldt <i>P.</i> d. <sup>13</sup> / <sub>12</sub> tværs i Søen, slingrede Skorstenen over Bord og tog en Del Skade paa Baade m. m. Da det var umuligt at faa <i>P.</i> til Vinden, søgtes ind i Hartlepool Bay for Ankring. D. <sup>14</sup> / <sub>12</sub> Kl. 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. opankredes <i>P.</i> for begge Ankre, hver med 100 Fv. Kætting; Vejret var da saa forrygende, at Maskinen paa Ankerpladsen maatte holdes gaaende «Fuld Kraft Frem». Kl. 0 <sup>1</sup> 30 <sup>m</sup> EM. sprængtes begge Kættingerne, hvorpaa <i>P.</i> intet andet Valg havde end at forsøge paa at løbe ind i Hartlepool Havn. Dette lykkedes Kl. 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM., men under Forsøget rørte <i>P.</i> 2 Gange Grunden i Yderhavnen. Anm. <b>Aarsagen</b> til Havariet var haardt Vejr.	«Maritime Deposition» dat. Hartlepool d. <sup>7</sup> / <sub>12</sub> 1901.
152.	<b>Pawel Andrejff.</b> Skruedamper L. Tannebæk.	Kjøbenhavn. 2063. «Det Dansk-Russiske Dampsk. Selsk.»	Kul. Tyne—Kronstadt.	Øresund. <sup>27</sup> / <sub>7</sub> 1901. Ø.lig. Diset.	Grundstødning.	Kl. 8 FM. grundstødte <i>P. A.</i> paa Middelgrunden. Efter at en Del af Ladningen var losset i Lægtere, bragtes <i>P.A.</i> d. <sup>28</sup> / <sub>7</sub> ved Assistance af «Svitzers B. E.» atter flot uden at have taget Skade. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen angives at være Manøvrering for at undgaa Kollision med et modgaaende Sejlskib, i Forbindelse med diset Luft.	Indb. fra Kastrup Told- kontrol dat. d. <sup>28</sup> / <sub>7</sub> 1901.
153.	<b>Perm.</b> Skruedamper. L. Christensen.	Kjøbenhavn. 1123. D.F. D.S.	— Kjøbenhavn—London.	Kaiser Wilhelm-Kanalen <sup>14</sup> / <sub>4</sub> 1901. SV.lig. Flov Brise. Klart.	Kollision.	Kl. ca. 5 <sup>45</sup> <sup>m</sup> EM. saas fra <i>P.</i> , som med Lods om Bord styrede gennem Kanalen, en modgaaende Damper — „ <i>Norderney</i> “ af Hamburg — og kort efter hørtes 2 Damppe-Toner. Maskinen i <i>P.</i> sattes først paa «Halv Kraft Frem», derefter paa «Langsom Frem», og i en Afstand fra <i>N.</i> af ca. 1 Kbl. drejedes for <i>B. B.</i> 's Rør lidt til <i>St. B.</i> Kort efter, da <i>N.</i> var ca. <sup>1</sup> / <sub>3</sub> Kbl. fra <i>P.</i> , drejede <i>N.</i> pludselig <i>B. B.</i> over, hvorved <i>P.</i> ramtes om <i>B. B.</i> midtskibs af <i>N.</i> 's Bov. Ved Kollisionen beskadigedes Overbygningen om <i>B. B.</i> paa <i>P.</i> , medens <i>N.</i> ingen synderlig Skade tog. Begge Skibene fortsatte Rejsen. Ved et af Flensburg Seeamt under <sup>17</sup> / <sub>8</sub> 1901 afsagt «Spruch» erklæredes, at Lods om Bord paa „ <i>Nordeney</i> “ var uskyldig i Kollisionen.	Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. <sup>30</sup> / <sub>5</sub> , <sup>26</sup> / <sub>7</sub> og <sup>29</sup> / <sub>7</sub> 1901.
154.	<b>Philip.</b> Skonnert. H. A. Hansen.  <b>R.</b> <b>Ravnene</b> (se Nr. 62).	Ærøskjøbing. 133. P. T. Lauritzen.	Ballast, Ærøskjøbing—Göte- borg.	Ærø. <sup>8</sup> / <sub>4</sub> 1901. Taage.	Grundstødning.	D. <sup>8</sup> / <sub>4</sub> grundstødte <i>P.</i> ved Vejsnæs-Nakke. Samme Dags Aften bragtes <i>P.</i> ved Assistance af Dampskibet „ <i>Ærø</i> “ af Ærøskjøbing atter flot, hvorefter Rejsen fortsattes. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen angives at være Taage og Strømsætning.	Indb. fra Ærøskjøbing Toldk. dat. d. <sup>10</sup> / <sub>4</sub> 1901.
155.	<b>Riberhuus.</b> Skruedamper. L. Iversen.	Esbjerg. 627. D.F. D.S.	Stykgods. Kbhvn.—Sundsvall.	Øresund. <sup>29</sup> / <sub>9</sub> 1901. VSV.lig. Klart. Haard S.lig. Strøm.	Grundstødning.	Kl. 1 FM. grundstødte <i>R.</i> paa Stubben. Ved Assistance af Bugserdamper, dg efter at en Del af Ladningen var losset i Lægter, bragtes <i>R.</i> samme Dag atter flot og returnerede til Kjøbenhavn. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen angives at være Strømsætning i Forbindelse med Tilstedeværelse af mange Sejlere i Farvandet.	Indb. fra Kbhvns. Vagt- Toldkontrol dat. d. <sup>29</sup> / <sub>9</sub> 1901.
156.	<b>Rolf.</b> Skruedamper. C. Madsen.	Kjøbenhavn. 1099. Ths. Sonne & Co.	Kul. Methil-Aalborg.	Limfjorden. <sup>18</sup> / <sub>12</sub> 1901. SØ.lig. Jævn Brise.	Grundstødning.	Kl. ca. 7 KM. med Lods om Bord grundstødte <i>R.</i> ud for Egense Skov. Ved Assistance af Bugserdamper „ <i>Frem</i> “ af Aalborg bragtes <i>R.</i> d. <sup>20</sup> / <sub>12</sub> atter flot, hvorefter Rejsen fortsattes. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen angives at være, at Lods formentlig har forvexlet Lyset fra et paa Fjorden til Ankers liggende Skib med Fyret paa Hals Skibsbro.	Indb. fra Aalborg Told- inspektorat dat. d. <sup>21</sup> / <sub>12</sub> 1901.
157.	<b>Rusland.</b> Skruedamper. J. H. Møller.	Kjøbenhavn. 854 Alf. Christensen.	Hvede. Rostock -London.	Warnemünde. <sup>5</sup> / <sub>11</sub> 1901. Ø.lig. Flov Brise.	Grundstødning.	Kl. 5 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> EM. med Lods om Bord og under svær Isgang grundstødte <i>R.</i> i den S.lige Del af Havnen. Først d. <sup>10</sup> / <sub>1</sub> 1902 lykkedes det, efter at en Del af Ladningen var losset i Lægter, ved Assistance af Bugserdamper „ <i>Kastrup</i> “, at bringe Skibet flot. Efter at Ladningen atter var indtagen, fortsattes Rejsen til London, hvortil <i>R.</i> ankom d. <sup>17</sup> / <sub>1</sub> . Senere iagttoges at Skrue-Axlen havde taget Skade, formentlig som Følge af Arbejdet under Forsøget paa at bringe <i>R.</i> Flot Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives Isgang.	Søforhør i Kbhvn. (Sø og Handelsretten) d. <sup>14</sup> / <sub>2</sub> 1901.

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.
158.	<b>Rødkilde.</b> Galease. R. Christensen.	Marstal. 35. R. Christensen.	Mursten. Egernsund—Kiel.	Kiel Havn. <sup>1</sup> / <sub>5</sub> 1901. NØ.lig. Flov Brise.	Kollision.	Kl. ca. 9 FM., under Manøvre for at ankre, tørnede <i>R.</i> med Klyvergodset mod Fokkestaget paa en Jagt — „ <i>Martha</i> “ af Kiel — som var under Krydsning ud af Havnen. <i>M.</i> 's Fører fordrede en Erstatning af ca. 180 Kr., hvilket Beløb deponeredes af <i>R.</i> , der ingen Skade led ved Kollisionen. Anm. <b>Aarsagen</b> til Kollisionen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives, at <i>R.</i> , der var tæt ved en Fortøjningspæl, ikke kunde manøvreres klar af <i>M.</i>	Søforhør i Ærøskjøbing d. <sup>10</sup> / <sub>2</sub> 1902.
159.	<b>S.</b> <b>Seth.</b> Jagt. A. F. Johansen.	Anholt. 21. A. F. Johansen.	— Fiskeri under Anholt.	Ud for Anholt. <sup>1</sup> / <sub>3</sub> 1901. Ø.lig. Flov Brise.	Ildsvaade.	Kl. 2 FM., da <i>S.</i> laa til Ankers under Anholt, vækkedes en Passager ved at Røg trængte ind i Lukafet, hvor han sov. Besætningen purrede ud, og det viste sig, at der var Ild i Forskibet paa Dækket. Ved at pøse Vand paa lykkedes det i Løbet af ca. 20 Min. at slukke Ilden, som havde anrettet en Del Skade paa Rigning og Dæk forude. Anm. <b>Aarsagen</b> til Ildsvaaden maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives Explosion af Ankerlanternen, som fandtes hængende paa Plads med sprængt Glas og smeltet Beholder. At Ilden kun tilfældigvis opdagedes skyldtes, at Vagtmanden, som havde Tørn til Kl. 12 MN., allerede Kl. 11 EM. gik til Køjs uden at purre sin Afløser. (Sølovens § 102, 1ste Stykke.)	Søforklaring i Girenaa d. <sup>6</sup> / <sub>5</sub> 1901.
160.	<b>Skirner.</b> 3m. Skonnert. N. Rasmussen.	Marstal. 246. L. J. Bager.	Ballast. Nieuweport—Warkworth.	Nordsøen. <sup>13</sup> / <sub>11</sub> 1901. Ø.lig. Storm. Regntykn.	Havari.	Kl. <sup>8</sup> / <sub>2</sub> FM. tog <i>S.</i> , som for klosrebede Sejl styrede bidevind N. over, en svær Braadsø over, hvorved det langskibs Skod blev forskudt, og Ballasten forskød sig ned i Læ. <i>S.</i> kændrede over paa Siden, og forblev liggende med Vandet ind paa Dækket til Lugerne. Fald og Skøder kastedes los, men <i>S.</i> laa fremdeles kændret og truede med at gaa rundt. Først da Rigningen blev kappet, og Ballasten til Dels læmpedes, rettedes <i>S.</i> nogenlunde paa Kølen. Begge Ankrene firedes i Bund med Kættingerne paa Tamp og Kabeltov med Gier i Agterhaanden. Efter MN. bedagedes Vejret, og d. <sup>14</sup> / <sub>11</sub> hejstes Nødsignal. Kl. 11 FM. præjedes en Damper, men da denne ikke vilde tage <i>S.</i> paa Slæb, forblev Besætningen om Bord. D. <sup>17</sup> / <sub>11</sub> blev <i>S.</i> , som gentagne Grange ved Signal havde meddelt passerende Dampere, at Slæbedamper ønskedes, præjet af en Damprawler, som mod Betaling efter Rettens Skøn tilbød Bugering til Land. Da Vejret vel var godt, men saa ud til at blive uroligt, modtoges Tilbudet, Ankrene bleve stukne fra, og d. <sup>18</sup> / <sub>11</sub> indbragtes <i>S.</i> til Dok i Grimsby. Anm. Søforklaring ses ikke at være afholdt.	Indb. fra det Kgl. Danske Konsulat i Hull dat. d. <sup>28</sup> / <sub>11</sub> 1901.
161.	<b>Sophie.</b> 3m. Skonnert. L. P. Lauritzen.	Ærøskjøbing. 173. P. T. Lauritzen.	Kul. Dysart—Svendborg.	Nordre Rønner (Læsø). <sup>30</sup> / <sub>12</sub> 1901. SSV.lig. Flov Brise. Taage.	Grundstødning.	Kl. 0'30 <sup>m</sup> EM. havdes Hirsholm Fyr i VSV. i en gis. Afstd. af 1 Kml., hvorefter <i>S.</i> under ustadig Brise krydsede <i>S.</i> over, af og til givende Taagesignaler. Kl. 5 EM., da det blev tæt Taage, kaldtes Kapt. L. paa Dækket, de mindre Sejl besloges, og med Loddet gaaende gjordes Ankrene klare til Ankring, men, medens Kapt. L. var i Kahytten for at sætte Pladsen ud i Kortet, grundstødte <i>S.</i> Kl. ca. <sup>7</sup> / <sub>2</sub> EM. Et Anker udførtes, men <i>S.</i> kunde ikke hives flot, hvorfor Udkastning af Ladningen paabegyndtes og uafbrudt fortsattes hele Natten. Kl. 9 FM. lykkedes det at varpe <i>S.</i> flot, men Vind og Sø var imidlertid tiltagen saa meget, at Skibet huggede igennem. Det forsøgtes forgæves, ved Assistance af Folk fra Land, at bringe <i>S.</i> under Sejl ved atter at udføre Anker, og da Varpet sprængtes, antoges «Svitzers B. E.» mod en Bjærgeløn af 2000 Kr. til at bringe <i>S.</i> fra den farlige Ankerplads og til Frederikshavn. Dette skete samme Dag, og d. <sup>5</sup> / <sub>1</sub> 1902, da det efter Dykker-Undersøgelse var konstateret, at <i>S.</i> var ubeskadiget, fortsattes Rejsen. Sørettens søkyndige Medlemmer udtalte: «at Grundstødningen maa antages foraarsaget ved Tykning og forandret Strøm i Forbindelse med Ukendskab til, at der intet Taagesignal var paa Nordre Røse».	Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. <sup>4</sup> / <sub>1</sub> og <sup>18</sup> / <sub>1</sub> 1902. Søforhør i Byrum d. <sup>11</sup> / <sub>1</sub> 1902.
162.	<b>Sophus Danneskjold Samsø.</b> Hjuldamper. H. G. Ammundsen.	Korsør. 538. «De Danske Statsbaner».	Passagerer og Stykgods. Korsør—Kiel.	Kiel Havn. <sup>18</sup> / <sub>10</sub> 1901. SØ.lig. Flov Brise. Taage	Kollision.l	Efter at Düsternbrook var passeret, saas omtr. Kl. <sup>5</sup> / <sub>4</sub> FM. fra <i>S.D.S.</i> , som med mindsket Fart og stadig afgivende Taagesignaler var for Indgaaende til Kiel, et Lys forude om St. B. Maskinen stoppedes, kastedes «Fuld Kraft Bak», og Roret lagdes B. B., men strax efter kolliderede <i>S.D.S.</i> med en paa Siden af Damper „ <i>Rosefield</i> “ af London liggende Pram, lastet med Træ.	Søforhør i Korsør d. <sup>28</sup> / <sub>12</sub> 1901.

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.
163.	<b>St. St. Blicher.</b> Skruedamper. C. J. Klitgaard.	Kjøbenhavn. 1094. Dampsk.-Selsk. «Cimbria» .	— Grangemouth—Kbhvn	Kjøbenhavns Havn. <sup>1</sup> / <sub>9</sub> 1901. V.lig. Stiv Kuling. N.lig Strøm, omtr. 1,3Mils Fart.	Kollision.	Hverken <i>R.</i> eller <i>S. D. S.</i> tog nogen Skade, hvorimod <i>Prammen</i> blev beskadiget. Strax efter Kollisionen klarede det af, og det viste sig, at <i>R.</i> med <i>Prammen</i> paa Siden laa i Fyrlinjen for Løbet. Fra <i>R.</i> var formentlig intet Taagesignal afgivet, da noget saadant ikke hørtes i <i>S. D. S.</i> , og paa <i>Prammen</i> var der intet Lys synligt. Ifølge et ved Flensburg Seeamt under <sup>14</sup> / <sub>1</sub> 1902 afsagt «Spruch» erklæredes „ <i>Rosefield</i> “ at have forårsaget Kollisionen ved Undladelse af at give Taagesignaler. Med Lods om Bord og assisteret af Bugserdamper passeredes Knippelsbro; Maskinen stoppedes og sattes efter nogen Tids Forløb paa «Langsom Frem». Da Bugserdamperen var ved Langebro tog <i>S.S.B.</i> , som dengang stævnedes ret mod Broaabningen, en Gir til St. B.; Roret lagdes St. B., og Maskinen sattes paa «Halv Kraft Frem», men kort efter tørnedes med St. B.'s Bov mod Nordsiden af Broen, hvorved flere Plader i Boven tog Skade. Maskinen kastedes «Fuld Kraft Bak», Roret lagdes B. B., og Bugserdamperen varskoedes om at trække mere St. B. over, hvilket dog under de daværende Forhold ikke kunde gøres. Saa snart Stævnen havde passeret Broaabningen, sattes først det St. B.'s og lidt efter det B. B.'s Anker, men da Skibet havde passeret Broen, tøndede det med Boven om B. B. mod den nye Broes Afviser-Pæleværk, hvilket beskadigedes, og samtidigt svingede Agterskibet <i>S.</i> over og tog Grunden. Efter at <i>S.S.B.</i> var bragt klar af Pælene, fortsattes Rejsen til Fortøjnings-Pladsen. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Kollisionen foreligger fra Sørettens Side intet Skøn.	Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. <sup>11</sup> / <sub>9</sub> 1901.
164.	<b>Sten Sture</b> (se Nr. 147).  <b>Sundet.</b> Skruedamper. C. Mortensen.  <b>Walfried.</b> Skonnert. A. Backe.	Kjøbenhavn. 57. Dampsk.-Selsk. «Kysten».  Råå. 44. —	Passagerer. Skodsborg—Kbhvn,  Brosten. Warberg—Kbhvn.	Kjøbenhavns Yderhavn <sup>17</sup> / <sub>8</sub> 1901. NV.lig. Frisk Kuling.	Kollision.	Efter at Molen ved Frihavnen omtr. Kl. 8 FM., var passeret, saas fra <i>S.</i> , som i den V.lige Side af Farvandet styrede ind mod Toldbod-Bommen, forude om B. B. en medgaaende Sejler, der senere viste sig at være „ <i>Walfried</i> “ af Råå. I ca. <sup>1</sup> / <sub>3</sub> Kbl.'s Afstand fra <i>S.</i> drejede <i>W.</i> , som havde bjærget sine Forsejl, pludselig op for at ankre, og da <i>S.</i> ikke kunde naa at dreje agten om <i>W.</i> , og ikke heller for Ankerligger kunde komme foran om <i>W.</i> , kastedes Maskinen «Fuld Kraft Bak». Ved Bakningen drejede <i>S.</i> med Stævnen B. B. over og ramte <i>W.</i> 's Spryd og Klyverbom, der knækkedes. Skaden paa <i>W.</i> taxeredes til ca. 800 Kr. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Kollisionen afgiver Søretten intet Skøn.	Søforklaring og Søforhør i Kbhvn (Sø- og Handelsretten) d. <sup>21</sup> / <sub>8</sub> 1901.
165.	<b>Svanen.</b> Bark. H. C. Jensen	Aalborg. 319. C. Simoni.	Trælast. Kronstadt—Tyne.	Nordsøen. <sup>13</sup> / <sub>11</sub> 1901. ØNØ.lig. Orkanagtig Storm. Høj Sø.	Havari.	Kl. 1 FM. blæste det op med orkanagtigt Vejr, og <i>S.</i> , som laa underdrejet, tog efterhaanden flere Braadsøer over, hvorved en Del af Dækslasten skylledes over Bord, og det Opstaaende sønderlodes. Nogle Timer senere maatte begge Under-Merssejl bortkappes for at undgaa Kæntring. <i>S.</i> arbejdede voldsomt og trak efterhaanden mere og mere Vand, trods Pumpen stadig blev holdt gaaende. Kl. 8 FM. var der 8 Fod Vand i Lasten, men da Vejret efterhaanden bedagedes, lykkedes det at forhindre Vandet i yderligere Stigning. D. <sup>14</sup> / <sub>11</sub> efter afholdt Skibsraad besluttedes det at forsøge paa at naa ind til Newcastle, og d. <sup>15</sup> / <sub>11</sub> antoges en Bugserdamper til mod en Betaling af ca. 400 Kr. at slæbe <i>S.</i> ind til nævnte By. Anm. <b>Aarsagen</b> til Havariet angives at være haardt Vejr.	Indb. til Justitsministeriet fra Kgl Dansk Konsulat i Newcastle dat. d. <sup>2</sup> / <sub>12</sub> 1901.
166.	<b>Søfuglen.</b> Fiskerkutter. J. C. Olesen.	Esbjerg. 11. N. P. Enevoldsen.	— Fiskeri.	Ud for Esbjerg. <sup>25</sup> / <sub>10</sub> 1901. SSV.lig. Stiv Kuling.	Grundstødning.	D. <sup>24</sup> / <sub>10</sub> Kl. 6 EM. opankredes <i>S.</i> paa Fiskepladsen, men i Løbet af Natten blæste det op, saa Ankret maatte lettes, hvorefter Kursen sattes for Graadyb. Ved Passagen over Barren fyldtes Jollen af en Braadsø og gik tabt Efter at Barren Kl. ca. 2 FM. var passeret, besluttedes det at søge Esbjerg Havn. Under Krydsning ind mod Havnen nægtede <i>S.</i> en Vending, faldt af og tog Grunden. Da ingen Jolle havdes, kunde Forsøg paa at bringe <i>S.</i> flot ikke udføres, hvorfor Sejlene besloges, og Nødsignal hejstes. Kl. ca. 10 FM. ankom Kutter „ <i>Aurora</i> “ af Esbjerg, og ved Assistance af denne brugtes <i>S.</i> , som var læk, samme Dag flot og ind til Esbjerg. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives den Omstændighed, at <i>S.</i> nægtede at vende.	Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. <sup>4</sup> / <sub>11</sub> 1901.

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.
167.	<b>T</b> <b>Thauma.</b> Skonnert. O. T. Petersen.	Kjøbenhavn. 129. N. Chr. Grams Handel.	Stykgods. Kjøbenhavn—Island.	59°19' N.-Br., 0°44' Ø.-Lg. 4/4 1901. SØ.lig. Storm. Snebyger.	Havari.	D. 30/3 Kl. 4 EM., da <i>T.</i> lænsede for 3rebet Skonnertsejl og Stagesejl, knustes Rattet af en Braadsø. Rortaljer paasattes og Kursen blev holdt NV. over indtil Kl. 6 EM., da <i>T.</i> drejedes til for 3rebet Storsejl og lagdes SV. over. Vejret holdt sig fremdeles stormende, og d. 4/4 brækkedes Ror-pinden, og Roret mistedes. Det forsøgtes saa godt som muligt at styre ved Hjælp af Sejl og ved Trosser, som slæbtes agter, men <i>T.</i> fik flere Braad-søer over, og efterhaanden søndersloges det Opstaaende, Skylighter, Kompas m. m. Nødsignal hejstes, og d. 5/4 Kl. 3 EM. toges <i>T.</i> paa Slæb af Trawl-damper „ <i>Ivanhoe</i> “ af Grimsby og indbugseredes d. 7/4 til Aberdeen. Foruden Bjærgeløn til <i>I.</i> androg <i>T.</i> 's Havari ca. 2000 Kr. Anm. <b>Aarsagen</b> til Havariet angives at være haardt Vejr.	«Maritime Deposition» dat. Aberdeen d. 9/4 1901.
168.	<b>Thekla.</b> 3m. Skonnert. J. H. Fabricius.	Marstal. 179. J. C. Pofler.	Harpix. Bayonne- Kjøbenhavn	Skagens Rev. 27/2 1901. S.lig. Flov Brise. Diset.	Grundstødning.	Kl. 7 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> FM. da <i>T.</i> , efter at Skagens Fyr var pejlet i S., gis. Afstd. 2 Kml., styrede ØSØ. for at passere Skagens Rev, grundstødte Skibet, uden dog at blive staaende. Roret lagdes St. B., Mesan og Storsejl ned-haledes, Jager og Klyver tilsattes, og herved lykkedes det at sejle <i>T.</i> , som dog stadig huggede i Grunden, ganske smaat NØ. over. Kl. 9 FM. var Skibet atter flot. Da det viste sig, at <i>T.</i> trak 3—4" Vand i Timen, besluttedes det at anløbe Frederikshavn som Nødhavn. Søretsmedlemmerne fandt Anledning til at udtale: «at Kaptajnen mulig i den disede Luft kan have gisset noget Fejl og at Strøm-men ogsaa kan have sat Skibet paa Grund».	Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. 5/3 1901.
169.	<b>Thetis.</b> Skonnertbrig. P. Hansen.	Svendborg. 150. C. V. Petersen.	Oljekager. Dieppe— Kjøbenhavn.	Ud for Trekrøner. 27/9 1901. N.lig. Flov Brise. Taage	Kollision.	Kl. ca. 5 EM. med Lods om Bord passeredes Lystønden ved Tre-kroer af <i>T.</i> , og kort efter blev det tæt Taage. Taagesignaler afgaves, nogle Min. senere hørtes Damp-pibe-Toner fra en Damper agterude. Lidt efter kom Damperen — „Gylfe“ af Malmø — frem af Taagen ganske fik <i>T.</i> en Del Skade paa Røstjærn m. m., hvorimod <i>G.</i> blev ubeskadiget. Anm. <i>G.</i> 's Rederi betalte i Mindelighed den paa <i>T.</i> foraarsagede Skade.	Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. 5/10 og 14/10 1901.
170.	<b>Tiber.</b> Skruedamper. J. P. Beck.	Kjøbenhavn. 1386. D. F. D. S.	Stykgods. Petersburg—London.	Ud for Gravesend. 8/11 1901. —	Kollision.	Omtr. Kl. 8 FM., da <i>T.</i> , under Lods-Kommando med Ankret i Bund, manøvrerede for at svaje rundt paa Themsens, saas en Damper — „ <i>Abden</i> “ af Kirkealdy — styrende ret mod <i>T.</i> 4 Damp-pibe-Toner afgaves fra <i>T.</i> , hvorved, ifølge Reglement for Sejlads paa Themsens, betegnedes, at Skibet ikke var under Kommando, men Signalet besvaredes ikke fra <i>A.</i> , som kort efter med den St. B.'s Skibside tømmede mod <i>T.</i> 's Laaring om St. B. Skaden paa <i>T.</i> (ca. 500 Kr.) erstattedes af <i>A.</i> , der erkendte at have Skylden for Kollisionen.	Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. 23/1 1902.
171	<b>Tyr.</b> Skruedamper. J. Rabe.	Randers. 526. D. F. D. S.	— —	Kjøbenhavn. 15/12 1901. Storm.	Kollision.	Kl. ca. 5 FM. under stormende Vejr med stærk Søgang sprængtes Fortøjningen paa <i>T.</i> , som derpaa med Forstævnen svingedes ned mod en Damper — „ <i>Bornholm</i> “ af Rønne — der ligesom <i>T.</i> laa fortøjet i Beddings-Bassinets ved Skibsværfter paa Refshaleøen. Ved Kollisionen fik <i>B.</i> flere Buler i Skibssiden om St. B. og Gteiænder samt Lønning beskadiget. Anm. <b>Aarsagen</b> till Kollisionen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig Tilskrives Storm, som i Forbindelse med stærk «Sug» i Vandet sprængte <i>T.</i> 's Fortøjninger.	Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. 18/12 1901.
	<b>Bornholm.</b> Skruedamper. M. Lund.	Rønne. 456. Dampsk.-Selsk. paa Bornholm af 1866.	— —	— —	— —	— —	— —
172	<b>U.</b> <b>Urania.</b> Skruedamper. J. Degn.	Kjøbenhavn. 1377. Alfred Christensen.	Ledig. London—Grange- mouth.	Themsens. 7/2 1901. Taage.	Kollision.	Ud for Gravesend besluttedes det at opankre <i>U.</i> , dels fordi Taagen efterhaanden var bleven meget tæt, og dels for at landsætte Lodsens. Ankrene klargjordes, Roret lagdes haardt B.B., og med langsom Fart drejede <i>U.</i> St. B. over for at passere tæt agten om en til Ankers liggende Damper, og derefter stævne Strømmen inden Ankret sattes. Kl. 6 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> EM. under Drejningen saas pludselig et klart Lys om B. B., Maskinen sattes paa «Halv Kraft Frem» for om muligt at gaa foran om Lyset, der viste sig at	Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. 23/2 1901.

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.
173.	<b>Uranienborg.</b> Skruedamper. C.Schmidt.	Kjøbenhavn. 1976. C. K.Hansen.	Sunderland-Kbhvn.	Kjøbenhavns Havn. <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 1901. ØSØ.lig. S.lig Strøm. (1.5Kml.'s Fart).	Kollision.	være Ankerlys fra S. S. „General Skobelew“ af Riga, men Manøvren mislykkedes, da Strømmen satte haardt mod G. S., og kort efter kolliderede Skibene, idet U. med den B. B.'s Side agter tønnede mod G. S.'s Bov. U. kom hurtigt klar og opankredes tæt ved G. S., som havde faaet betydelig Skade. Efter at der fra U. var deponeret et Beløb til Sikkerhed for G. S.'s eventuelle Krav, fortsattes Rejsen. Anm. <b>Aarsagen</b> til Kollisionen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives den Omstændighed, at Taagen umuliggjorde at Ankerlyset fra G. S. forinden Afstanden til dette Skib var saa ringe, at der ikke kunde manøvreres klar af det.  Med Lods om Bord og assisteret af Slæbedamper styrede U. Kl. ca. 10 FM. med langsom Fart mod Aabningen i Knippelsbro. Umiddelbart ved Broen tog U. en Gir til St. B.; Roret lagdes St. B., og Slæbedamperen trak i B. B. over, men U. ramte Bropillen med den St. B.'s Bov, som derved fik en Del Skade. Roret skiftedes, og Slæbedamperen trak nu St. B. over, men samtidig med at Skibet gled gennem Broaabningen, førtes det af Strømmen haardt B. B. over. St. B.'s Anker sattes i Bund, og Maskinen kastedes paa «Fuld» Kraft Bak«, men U., som af Strømmen førtes ned paa en Pram, der blev læk og sank, tog strax derefter Grunden med Stævnen, samtidig med at Agterskibet kom i Klemme paa Skøns i Broaabningen. Herved brækkedes flere Plader i begge Sider af U. Først Kl. ca. 3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> EM. lykkedes det ved Assistance af Havnevæsenets Dampet „Grane“, at bringe U. flot og klar af Knippelsbro. Anm. <b>Aarsagen</b> til Kollisionen maa formentlig ifølge de afgivne Vidneforklaringer tilskrives Vanskeligheden ved med et større Skib at passere Knippelsbro, navnlig naar Strømmen løber rivende.	Søforhør i Khbvn. (Sø- og Handelsretten) d. <sup>5</sup> / <sub>1</sub> og <sup>8</sup> / <sub>1</sub> 1901.
174.	<b>V.</b> <b>Veile.</b> Skruedamper. I. Andersen.	Mariager. 165. Cementfabrikken «Dania».	Ledig. Middelfart-Mariager.	Ud for Gjerrild Klint. <sup>28</sup> / <sub>3</sub> 1901 S.lig. Flov Brise. Sneykning.	Grundstødning.	Kl.4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. under Sneykning grundstødte V. i Gjerrild Bugt. Først henved en Maaned efter lykkedes det «Svitzers B. E.», efter et ret besværligt Bjærgningsarbejde, at bringe V. flot, som derpaa bugseredes til Kjøbenhavn for Reparation. Anm. 1. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen angives at være Sneykning, under hvilken Lyset fra et Fiskerfartøj antoges for at være Gjerrild Fyr. Anm. 2. Søforhør ses ikke at være afholdt.	Indb. fra Grenaa Toldk. dat. d. <sup>29</sup> / <sub>3</sub> 1901.
175.	<b>Vendsyssel.</b> Skruedamper. H. F. Kiær.	Kjøbenhavn. 734. D. F. D. S.	1 Stykgods. Kbhvn.—Trondhjem.	I Ud for Trekroner. <sup>19</sup> / <sub>1</sub> 1901. Stille. Taage.	Grundstødning.	Kl. 6 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> EM. kastedes los fra Bolværk og V. styrede ud af Havnen med langsom Fart, af og til med stoppet Maskine og afgivende Taage-signaler. Kl. 7t25m EM. grundstødte V. paa Stubben, og da det viste sig umuligt ved egen Hjælp at komme flot, modtoges Assistance af Bugsé damper „Læsø“ af Kjøbenhavn. Bjærgeløn efter Rettens Skøn, eller efter Voldgifts-Kendelse, Agtertanken pumpedes læns, og efter at Dækslasten var losset i Lægter, bragtes V. d. <sup>20</sup> / <sub>i</sub> om EM., ved yderligere Assistance af Damperne «Saxo» og «Anholt», ligeledes tilh. D.F.D.S., atter flot. Efter afholdt Dykker-Undersøgelse og Besigtelse erklæredes V., som ingen Skade havde lidt, for sødygtig, hvorefter Rejsen d. <sup>M</sup> / <sub>i</sub> fortsattes. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives Taage og Strømsætning.	Søforklaring i Bergen d. <sup>28</sup> / <sub>1</sub> 1901. Søforhør i Khbvn. (Sø- og Handelsretten) d. <sup>20</sup> / <sub>2</sub> 1901.
176.	<b>Vesta.</b> Skruedamper. C. I. Holm.	Kjøbenhavn. 1122. D. F. D. S.	— Helsingør — Khbvn.	Kjøbenhavns Havn. <sup>22</sup> / <sub>2</sub> 1901. —	Kollision.	Under Indgaaende gennem Havnen passerades Nyhavn med Maskinen stoppet, og da V. ikke lystrede Roret, som blev lagt B. B., sattes Maskinen først paa «Langsom Frem» og derefter paa «Halv Kraft Frem» for at dreje klar af nogle paa Siden af en Dampet liggende Kulpramme. V. tønnede dog mod en af Kulprammene, og da Roret fremdeles ikke lystredes, kastedes Maskinen «Fuld Kraft Bak», men inden Farten var standset, og da Stævnen under Bakning med Maskinen drejedes B. B. over, tønnede V. mod Bolværket, som tog en Del Skade. Anm. <b>Aarsagen</b> til Kollisionen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer formentlig tilskrives, at Rorledningen var kommen i Uorden, saaledes at Roret kun tilsyneladende var lagt i Borde.	Søforhør i Khbvn. (Sø - og Handelsretten) d. <sup>28</sup> / <sub>2</sub> 1901.

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.
177.	<b>Volmer.</b> Skruedamper. F. M. A. Riber.	Kjøbenhavn. 1516. L.H.Carl.	Kul. Shields-Libau.	Ud for Libau. 28/2 1901. Sneykning.	Besæt i Isen. Grundstødning.	Kl. 9 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> FM. kom V. i Besæt under Forsøg paa at forcere gennem Isen uden for Libau Havn. Samtidig blev det Sneykning, og efter at det var lykkedes V., som med Strømmen drev rask N. over, at komme klar af Isen, sattes Kursen SSV. for atter at søge Havnen. Kl. 10 <sup>1</sup> 55 <sup>m</sup> FM. huggede V. i høj Dønning gentagne Gange i Grunden og blev læk. Loddet var holdt jævnt gaaende og Farten langsom. Maskinpumpen sattes i Gang, og i Løbet af EM. lykkedes det V., som stadig kunde holdes læns, at komme ind i Havnen. Ann. <b>Aarsagen</b> til Havariet fremgaar af det Ovenanførte.	Søforhør i Libau d. 12/3 1901.
178.	<b>Vulcan.</b> Skruedamper. H. P. E. Tholander.	Kjøbenhavn. 1997. Dampsk.-Selsk. «Vulcan».	Ballast. Hull—Tyne.	Hull. 18/12 1901. —	Kollision.	Kl. 11 EM. tørnede V., som med Lods om Bord manøvreredes ud af Victoria Dok, mod Brohovedet. Da V. kun havde ringe Fart, og Maskinen kastedes «Fuld Kraft Bak» noget forinden Paasejlingen fandt Sted, var Skaden paa Bolværket kun ringe. V. blev ubeskadiget, og Rejsen fortsattes. Ann. <b>Aarsagen</b> til Kollisionen angives at være fejlagtig Manøvrering fra Lodsens Side.	«Maritime Deposition» dat. Hull d. 18/12 1901.
179.	Vulcan. Skruedamper. H. P. E. Tholander.	Kjøbenhavn. 1997. Dampsk.-Selsk. «Vulcan».	Træmasse. Finland—Rotterdam.	Hermango (Finland). 9/7 1901. —	Grundstødning.	Omr. 1/2 Time efter Afgangen fra Hermango grundstødte V. Kl. 9 FM. midt i Farvandet paa et Sted, hvor Lods angav, at der skulde være 30 Fod Vand. Da Skibet blev læk, og Vandet hurtigt steg i Lasten, sattes det efter afholdt Skibsraad paa Grund. D. 10/7 Kl. 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. ankom Dykkerdamperen „Mercur“ af Stockholm og begyndte strax at pumpe V. læns. Ved Folk fra Land udlossedes Ladningen, og efter at V. var blevet tætnet og Ladningen paany indtaget, bugseredes V. d. 17/7 til Stockholm, hvortil Ankomst fandt Sted d. 20/7. Ann. Som <b>Aarsag</b> til Grundstødningen angives at Stedet, hvor denne skete, var ukendt for Lods og ikke heller var vist i Søkortet.	Søforklaring i Stockholm d. 26/7 1901. Søforhør i Kbhvn. (Sø- og Handelsretten) d. 4/9 1901.
180.	<b>Væring.</b> Skruedamper H. H. Krohn.	Helsingør. 2162. «Det Helsingørske Dampsk.-Selsk.»	— Cette—Novoros.	Middelhavet. 10/12 1901. VNV.lig. Storm. Høj Sø	Maskinhavari	Efter at Bonifacio Strædet d. 9/12 var passeret, blæste det op til en haard Storm, under hvilken V. arbejdede meget haardt, og da Skruen sloges voldsomt ud af Vandet, nedsattes Omdrejningernes Antal efterhaanden til det Antal, der svarede til langsom Fart. D. 10/12 Kl. 9 FM. under en voldsom Overhaling itubrækkedes samtlige Maskinpumper, og Maskinen stoppedes. Først d. 11/12 Kl. 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. kunde Maskinen, efter en under særdeles vanskelige Forhold foretagen midlertidig Reparation, atter sættes i Gang, dog kun med et ringe Antal Omdrejninger. Da Stormen vedvarede, sattes Kurs efter Messina, hvortil V. d. 14/12 ankom, og fornøden Reparation af Maskinen foretoges. Ann. <b>Aarsagen</b> til Havariet maa ifølge den afgivne Forklaring formentlig tilskrives haardt Vejr med høj Sø.	Søforklaring i Messina d. 18/12 1901.
181.	<b>W. G. Marshall.</b> 2m. Kutter. J. T. Hansen.	Thorshavn. 97. S. E. Müller.	Fisk. —	Grimsby Red. 5/11 1901. SØ.lig. Flov Brise. Taage.	Kollision.	Kl. ca. 0 <sup>30</sup> <sup>m</sup> FM. paasejledes W.G.M., som med klart brændende Ankerlys og stadig afgivende Taagesignaler laa til Ankers ud for Grimsby, af en ukendt Damptrawler. Ved Paasejlingen fik W. G. M. paa det Opstaaende en Skade, som taxeredes til ca. 100 Kr. Ann. <b>Aarsagen</b> til Kollisionen maa formentlig ifølge de afgivne Vidneforklaringer tilskrives Taage.	Søforhør i Thorshavn d. 26/11 1901.
182.	<b>W. Klitgaard.</b> 2m. Kutter med H. S. J. Jensen.	Frederikshavn. 45. H. Klitgaard.	Fisk. Fiskeri under Island.	Vopnafjord. 18/7 1901. VSV.lig. Storm.	Havari.	Om FM., medens W. K. laa til Ankers og fiskede, blæste det op til en Storm. Det andet Anker blev sat i Bund, og Kættingerne til begge Ankre givet ud til Tamp (45 Fv. om B. B. og 50 Fv. Wire om St. B.). Kl. 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. gik W. K. i Drift og drev ind mod nogle Skær, Masten kappedes, og først da — en lille Kbl. fra Skærene — fik Ankrene fat og holdt. Kl. 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. bjærgedes Besætningen i Land ved egen Hjælp. D. 20/7 slæbtes W. K. af Damptrawleren „Cimbria“ af Kjøbenhavn til Seydisfjord, og blev senere sammen med 2 andre ved samme Storm havarerede Kuttere bugseret til Frederikshavn. Rettens søkyndige Medlemmer bemærkede: «at de finde at der var for lidt Kæde og Ankergrejer i det hele taget».	Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. 15/8 1901.



**Afde-ling III.**  
Fremmede Skibe.  
Udarbejdet af Skibs-registrator C. A. Weilbach.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets 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.
183.	<b>A.</b> <b>Abden S. S.</b> (se Nr. 170). <b>Acuba S. S.</b> (se Nr. 78). <b>Adonis.</b> Barkskib. C. Knudsen.	Kragerø. 414.	Ballast. London-Uleåborg.	Søndre-Flint (Saltholm). <sup>3</sup> / <sub>6</sub> 1901. S.lig. Flov Kuling. Klart. S.lig Strøm.	Grundstødning 1 Mand omkommen.	Kl. 11 EM. grundstødte A. Ved Udførelse af et Varpanker med Skibets Jolle kændrede denne og sank, hvorved en Matros druknede, medens 3 andre Mand bjærgedes ved Baad fra A. Efter at have kastet noget af Ballasten over Bord kom A. flot d. <sup>7</sup> / <sub>6</sub> MD. uden at have taget Skade, og fortsatte Rejsen. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : A. vilde gaa til Luvart af Søndre-Flint; men blev af Strømmen sat ind paa Grunden.	Indb. fra Krydsfartøj Nr. 26, dat. d. <sup>7</sup> / <sub>6</sub> 1901.
184.	<b>Aldebaran.</b> Skonnert. M. Johansson.	Køpstadsø. 118.	Brugte Jernbane- skinner. Gøteborg—Helsingfors.	<sup>1</sup> / <sub>2</sub> Kml. S. for Hasle. <sup>29</sup> / <sub>9</sub> 1901. SV.lig. Let Brise. Tæt Taage.	Grundstødning.	Kl. 11 FM. i tæt Taage ændredes Kursen fra ØNØ til NØ.t.Ø. for at faa fat paa Taagesignalet fra Hammershus-Fyr; dette hørted dog ikke, og Kl. 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. grundstødte A. Varpanker og senere Storankret førtes ud agter, og det forsøgtes at varpe A. flot samtidig med at Ladningen lempedes agter efter, men forgæves. D. <sup>1</sup> / <sub>10</sub> sluttedes Akkord med «Svitzers B.E.», der s. D. Kl. 1 EM. bragte A. flot og ind til Hasle. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen afgiver Søretten intet Skøn; men den maa formentlig søges dels i den tætte Taage, dels i, at Kompasset viste sig at have en ukendt Deviation af 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> Streg.	Søforklaring i Hasle d. <sup>2</sup> / <sub>10</sub> 1901.
185.	<b>Alma.</b> Galease. Andersson.	Lysekil. 42.	Granitsten. Hundebostrand-Aar- hus.	Læsø-NV.-Rev. <sup>25</sup> / <sub>8</sub> 1901. SV.lig Vind. Sigtbart. S.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 1 FM. grundstødte A., men kom ved egen Hjælp, efter at en Del af Ladningen var bleven kastet over Bord, flot s. D. og fortsatte Rejsen. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Forvexling af det ny Fyr paa Læsø-NV.-Rev med Læsø-Rende Fyrskib.	Indb. fra Læsø Toldk. dat. d. <sup>25</sup> / <sub>8</sub> 1901.
186.	<b>Alma.</b> Skonnertbrig. C. A. Jansson.	Åland. 238	Trælast. Kotka—Kjøbenhavn.	Nordre Røse (Sundet). <sup>10</sup> / <sub>6</sub> 1901. S.lig. Flov Kuling. Klart. Haard S.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. grundstødte A., men bragtes s. D. flot af «Svitzers B. E» uden at have taget Skade og bugseredes til Kjøbenhavn. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Strømsætning i Forbindelse med flov Brise.	Indb. fra Krydsfartøj Nr. 26, dat. d. <sup>10</sup> / <sub>6</sub> 1901.
187.	<b>Alpha.</b> Skonnert C. L. Svendsen.	Risør. 250.	Kul. Methil—Frederiks- havn.	Ud for Frederikshavn. <sup>5</sup> / <sub>4</sub> 1901. VNV.lig. Storm med haarde Byger.	Havari.	Kl. 9 FM. passerede A. i Læ af Hirsholmene, hvorefter holdtes bidevind SV. hen. Da ingen Lods eller Bugserbaad var i Sigte, besluttedes det Kl. 10 FM. at gaa til Ankers. Begge Ankere udsattes, men da A. tørnede op for disse, sprængtes Kættingerne. Storestagejil og Undermerssejl tilsattes, men det sidste skørede, og der signaleredes da efter Assistance. Tysk Damptrawler „Lilly” af Hamburg, Kapt. Dreschler, kom derefter til stede, fik Slæber om Bord i A. og begyndte Bugsering; men noget efter brækkede A.'s Spilbedding, hvorfor Slæberen blev kastet los, og A.'s egen Slæbetrosse klargjort. Under Manøvreringen hermed kolliderede L. med A., hvorved A.'s St. B.'s Kranbjælke beskadigedes. Bugseringen blev imidlertid fortsat, og Kl. 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. fortøjedes A. i Frederikshavns ydre Havn.	Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. <sup>9</sup> / <sub>4</sub> 1901.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets 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.
188.	<b>Amandus.</b> Skonnert. C. A. Carlsson.	Misterhult. 55.	Trælast. Oskarshamn—Nykjø- bing S.	Dragør-Sandrev. 7/5 1901. NØ.lig. Storm. Regn- tykning.	Grundstødning.	Kl. 3 EM. under Krydsning blæste Skonnertsejlet i Stykker, og A. nægtede Vending N. over. Samtidig saas Land agter om St. B., og omtr. 1/2 Time efter grundstødte A. Flere Forsøg paa at bringe A. flot ved udført Varpanker og Overbordkastning af Dækslasten mislykkedes, og d. 10/5 tilkaldtes da «Svitzers B. B.», der s. D. bragte A. flot, og, efter at Dækslasten var genindtagen, til Kjøbenhavn, hvor det ved Dykker-Undersøgelse viste sig, at A. kun havde taget ringe Skade. Om <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen udtalte Rettens søkyndige Medlemmer som deres Mening: «at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Skibet, paa Grund af at Skonnertsejlet blæste itu, nægtede at vende nordover og derpaa af den stærke Storm af Nordost blev ført ind paa Grunden, i Forbindelse med at det under den tidligere Sejlads havde været usigtbart Vejr saaledes, at man ikke havde kunnet faa Kending».	Søforklaring i Nvkjøbing S. d. 25. og 28 Maj 1901.
189.	<b>Amor.</b> Skonnert. J. Heidenberg.  <b>Anna</b> (se Nr. 82).	Slite. 138.	Trælast. Åbo—Kjøge.	Søndre-Røse (Drogden). 13/11 1901. Ø.lig. Storm. Snebyger.	Grundstødning.	Kl. 9 EM. grundstødte A., huggede haardt og blev læk. Efter at en Del af Ladningen var bleven losset i Lægtene, bragtes A. d. 18/11 flot af Dampbaaden „ <i>Bien</i> ” og bugseredes til Kjøge. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : A. Nægtede at vende paa Grund af Storm.	Indb. fra Dragør Toldkontrol dat. d. 18/11 1901.
190.	<b>Anna Rebecca.</b> Kuf. H. Messer.	Breiholz. 64.	Havre. Stolpmünde—Kbhvn.	Ravnen (Drogden). 14/12 1901. Ø.lig. Storm. Snetykning. Haard S.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 10 FM. under en haard Snestorm grundstødte A. R., men bragtes flot d. 17/12 af «Svitzers B. E.» og Bjærgere fra Dragør, efter at 60 Tons Havre var bleven losset i Lægtene. Anm. Tønning Seeamt har d. 16/10 1902 afgivet et «Spruch», hvorefter Ulykken er foranlediget ved Naturkræfterne. Føreren kan der ikke bebrejdes noget.	Indb. fra Krydsfartøj Nr. 26, dat. d. 17/12 1901.
191.	<b>Annandale S. S.</b> (se Nr. 51). <b>Arken.</b> Skonnertbrig. B. Ohlsson.	Brantevik. 206.	Ben i Sække. Hamburg—Hobro.	Rimmen (Kattegat). 14/11 1901. ØNØ.lig. Snestorm. S.lig Strøm.	Grundstødning.	Efter d. 12/11 MN. at have pejlet Anholt Fyr i ØNØ. ca. 11 Kml.'s Afstd., blæste det op til Storm med høj, urolig Sø, hvorfor der holdtes gaaende til Søs indtil d. 13. Kl. 8 EM., da det paa Grund af den haarde Storm med Snetykning forsøgte at komme længere N. efter for om muligt at klare Landet. Snetykningen var meget tæt; der loddedes 3 Gange paa Vagten og havdes 7 Fv., men d. 14/11 Kl. 1 FM. grundstødte A., huggede haardt og svingede rundt med Stævnen mod Vinden, hvorpaa Ankrene sattes i Bund. Ved Daggry saas Land i NV. og der signaleredes efter Hjælp, men der kom ingen. Da A. vedblivende huggede stærkt og havde 15" Vand i Lasten, kastedes over Bord af Ladningen, men uden Resultat. D. 15/11 Kl. 8 FM., da Stormen var forbi, kom 2 Baade fra Asaa og tilbød Hjælp, som efter nogen Forhandling blev modtagen; men først d. 16/11 Kl. 10 FM., efter at «Svitzers B. E.» var kommen tilstede, lykkedes det at faa A. bragt flot og derefter bugseret til Hobro. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse.	Søforklaring i Hobro d. 27/11 1901.
192.	<b>Auguste.</b> Galease. E. Borgwardt.	Barth. 37.	Kartofler. Stettin — Helsingborg.	Ud for Mandehoved (Stevns Klint). 7/12 1901. SSV.lig. Stiv Kuling. Taage.	Stranding. Forlis.	Efter at have forladt Stettin d. 13/11 maatte A. paa Grund af Modvind søge ind først til Swinemünde og derefter til Sassnitz, der ikke kunde forlades før d. 6/12. Da Arkona var passeret, blev det tæt Taage med stiv Kuling, og d. 7/12 Kl. 4 FM. grundstødte A., huggede sig læk og fyldtes efterhaanden, saa at Besætningen (2 Md.) Kl. 8 FM. maatte forlade Skibet, der stod ca. 100 Fod fra Kysten, og søge i Land med Jollen. Kort før Grundstødningen blev der taget Lodskud, som viste 5 Fv., hvorfor det forsøgte at vende; men i det samme skete Grundstødningen. A., der var assureret for ca. 4600 Kr., blev Vrag.	Politiforhør i Storehedinge d. 7/12 1901.
193.	<b>Avanti.</b> Fregatskib. R. C. Agerup.	Kristiania. 1818.	Trælast. Hudiksvall—Adelaide.	Tærskelen (Drogden). 11/8 1901. SØ.lig. Klart. S.lig Strøm.	Grundstødning.	Efter at Dragør Lods var kommen om Bord, stødte A. KL 2 1/4 FM. flere Gange, men kunde dog vedblivende styre. Pumperne pejledes og viste 4 Fod, og 5 Min. efter var der 7 Fod Vand i Lasten. Sejladsen forsattes imidlertid efter Kjøbenhavns Red, idet 2 Baade gjordes klar	Indb. fra Kbhvns. Vagt- toldkontrol dat. d. 12/8 1901.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets 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.
194.	<b>Ayrgal.</b> Skruedamper. J. Røed.  <b>B.</b>	Tønsberg. 1556.	Minetømmer. Helsingfors—Hull.	Nordre Røse (Sundet). <sup>26</sup> / <sub>5</sub> 1901. Ø.lig. Jævn Brise. S.lig Strøm.	Grundstødning.	for alle Tilfældes Skyld. Kl. <sup>2</sup> / <sub>4</sub> var der 21 Fod Vand i Lasten og Skibet flød nu paa Ladningen til man var naaet op i Nærheden af Trekroner. Her opankredes A. og laa, efter at være svajet op for Ankret, paa 27 Fod agter og 24 Fod for; men kort efter stod A. paa Grund med Dækket over Vandet. D. <sup>14</sup> / <sub>8</sub> om EM., efter at 2 svære Lækager i Bunden vare blevne tætne af Dykker, bragtes A. flot af «Svitzers B.E.» og ind til Kjøbenhavn for Reparation. Anm. Søforklaring er aflagt d. <sup>21</sup> / <sub>8</sub> for Kjøbenhavns Sø- og Handelsret, men er ikke fremkommen. Da A. ifølge Avis-Referater af Søforklaringen stak 20 Fod 3 Tom. agter, maa det antages, at Skibet er stødt paa en Sten. Ved foretagen Undersøgelse viste det sig, at der i dette Farvand fandtes en Del store Sten, som senere ved Marine-ministeriets Foranstaltning ere blevne borttagne eller bortsprængte. Kl. 2 FM. grundstødte A., men blev næste Dags Aften, efter at en Del af Ladningen var bleven losset i Lægtene, bragt flot af «Svitzers B. E.» og afgik til Kjøbenhavn for Dykker-Undersøgelse. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Strømsætning.	Indb. fra Kastrup Told kontrol dat. d. <sup>28</sup> / <sub>5</sub> 1901.
195.	<b>Balduin.</b> Evert. H. Bartels.  <b>Bauta S. S.</b> (se Nr. 73).  <b>Bernhardt S. S.</b> (se Nr. 59).	Hamburg. 39.	Byg. Aarhus — Hamburg.	Kolding Fjord. <sup>21</sup> / <sub>3</sub> 1901. NØ.lig. Storm.	Grundstødning.	Om FM. grundstødte B., men bragtes flot s. D. ved Hjælp af Dampskib fra Kolding. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Storm og slet Navigation.	Indb. fra Kolding Toldk. dat. d. <sup>22</sup> / <sub>3</sub> 1901.
196.	<b>Bjørn.</b> Skruedamper. L. Schage.	Bergen. 942.	Kul og Kokes. Shields—Aarhus.	Læsø-NV.-Rev. <sup>11</sup> / <sub>1</sub> 1901. NØ.lig. Flov Kuling.	Grundstødning.	Efter at have passeret Hirsholmene Kl. 10 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> FM. styredes S. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> V. efter Læsø-Rende. En Timestid senere, da Kapt. og 2den Styrmand vare paa Kommandobroen, observeredes forude om St. B. en Genstand, der lignede en rød Bøje og antoges for Sømærket paa N.-Enden af Dvalegrund, men som i Virkeligheden var Fundamentet til det ny Fyr paa Læsø-NV.-Rev. og Kl. 11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> grundstødte B. og stod fast. Det forsøgte ved udført Varp-anker at hive Skibet flot, men uden Resultat, og der modtoges da Hjælp af «Svitzers B. E.» og Bjærgere fra Læsø, som d. <sup>12</sup> / <sub>1</sub> Kl. 1 FM. bragte B., der var ubeskadiget, flot og ind til Frederikshavn. Loddet var ikke brugt, da Vejret efter Kapt. S.'s Mening var tilstrækkeligt klart. Om <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen fandt Søretten Anledning til at udtale: «at den skete Forvexling af Fyrfundamentet med en Bøje kunde og burde være undgaaet, hvis der var holdt bedre Udkig efter Sømærker end Tilfældet har været».	Søforklaring i Frederiks-havn d. <sup>16</sup> / <sub>1</sub> 1901.
197.	<b>Bothnia.</b> Skruedamper. M. Jønsson.	Jonstorp. 1716.	Malmerts. Oxeløssund—Rotter-dam.	Saltholm-Flak. <sup>15</sup> / <sub>4</sub> 1901. ØSØ.lig. Storm. Sne-tykning.	Grundstødning.	Kl. 9 EM. grundstødte B., men bragtes flot næste Dag af «Svitzers B. E.» Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Snetykning og Strømsætning.	Indb. fra Kastrup Told-kontrol dat. d. <sup>16</sup> / <sub>4</sub> 1901.
198.	<b>Bremen.</b> Skruedamper. A. Frodesen.	Frederikstad. 346.	Kul. Warkworth — Masned-sund.	SV.-Siden af Helleholm. <sup>30</sup> / <sub>12</sub> 1901. SSV.lig. Jævn Brise. Diset.	Grundstødning.	Kl. 5 FM. grundstødte B., men bragtes s. D. Kl. 11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. flot af »Svitzers B. E.» uden tilsyneladende at have taget Skade og bugseredes til Masned-sund. Anm. Som <b>Aarsag</b> angives, at Skibsføreren i den disede Luft havde tabt Fyrene paa Agersø af Sigte, og derfor «styrede for længe ind mod Helleholmsfyret».	Indb. fra Krydsfartøj Nr. 7 dat. d. <sup>30</sup> / <sub>12</sub> 1901.
199.	<b>Breitzig.</b> Skruedamper. P. Eberhardt.	Hamburg. 1511.	Kul. Burntisland — Stock-holm.	Ø.-Siden af Middelgrund (Sundet). <sup>27</sup> / <sub>9</sub> 1901. SV.lig. Taage.	Grundstødning.	Kl. 6 EM. grundstødte B., men bragtes flot næste Dag af «Svitzers B. E.» Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage og Strømsætning.	Indb. fra Kastrup Told-kontrol dat. d. <sup>29</sup> / <sub>9</sub> 1901.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets 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.
200.	<b>C.</b> <b>Cairo.</b> Skruedamper. R.L. Webster.	Hull. 1671.	Kul og Maskingods. Hull—Helsingfors.	Højen Forstrand, 1/2 Kml. V. for Sirenestationen (Jylland N.). 4/6 1901. VNV.lig. Flov Kuling. Taage V.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. grundstødte C., men bragtes flot s. D. Kl. 10 «Svitzers B. E.» og bugseredes til Kjøbenhavn, hvor Skibet ved Dykker- Undersøgelse befandtes ubeskadiget. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage.	EM. afa  Indb. fra Frederikshavn Toldk. dat.
201.	<b>Carlotta.</b> Skruedamper. J. Smedsvig kaldet Johannesen.	Haugesund. 613.	Kul. Glasgow-Vejle.	Lille-Grund, Hindsholm N. 4/1 1901. SSV.lig. Labert. Taage. N.lig Strøm	Grundstødning.	Efter en stormfuld Rejse, hvorunder C. led noget oven Bords Havari, pejledes d. 4/1 Kl. 3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> EM. Revsnæs Lys- og Fløjtetønde i SØ 1/2 Ø. i tyk Dis. Efter i ca. 4 Timer at have gaaet med «Halv Fart», beordredes Kl. 4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> «Langsom Fart» til Maskinen, men 5 Min. efter grundstødte C. Der sloges strax «Fuld Kraft Bak», men C. stod fast, og efter flere forgæves Forsøg paa at arbejde Skibet flot paa denne Maade, kastedes over Bord af Ladningen fra Forlasten. Da ca. 900 Tdr. Kul vare blevne udkastede, og Varpanker var blevet udført, lykkedes det endelig d. 5/1 Kl. 10 EM. ved egen Hjælp at bringe C., der ved Pejling fandtes tæt, flot, hvorefter Rejsen fortsattes til Vejle med Lods fra Kjertemind. Lys- og Klokketønden «Lille Grund N.», der ikke var bleven hørt, blev først set 1/2 Time efter Grund- stødningen. Anm. Om <b>Aarsagen</b> afgiver Søretten ingen Udtalelse, men den maa formentlig tilskrives Strømsætning og Taage, der forhindrede, at Lys-Tønden blev set i rette Tid.	Søforklaring i Vejle d. 9/1 1901.
202.	<b>Castle Holme</b> (se Nr. 124). <b>Charles &amp; Esther</b> (se Nr. 116). <b>Clara.</b> 3m. Skonnert. A. Samsing.	Kristiania. 836.	Ballast. London—Soon.	Horns Rev, 22 Kml. fra Land. 23/1 1901. VSV.lig. Bramsejls-Kul. N.lig Strøm.	Grundstødning. Forlis. 1 Md. om- kommen.	Kl. 8 FM. — medens 1ste Styrmand udregnede Bestikket, hvorefter Skibets Plads skulde være vel fri af Horns Rev, ca. 60 Kml. fra Hanstholm- Fyr — grundstødte C. Roret lagdes strax haardt St. B., og C. kom ogsaa flot; men da Roret var brækket, og Skibet var sprunget læk, samt da Vandet i Løbet af 1/2 Time steg 6 Fod i Rummet, besluttedes det efter afholdt Skibsraad at forlade C. i Baaden. Hele Besætningen (13 Md.) ankom til Stranden ved Børsmose (Varde Told-Distr.) Kl. 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM., hvor de delte sig i flere Hold for at finde beboede Steder. 2 Mand ankom til Blaavands- Huk-Fyr; 10 Mand fandtes af udsendt Rednings-Mandskab i Klitterne, medens 1 Mand, Tømmermand Anders Oliver Emanuelsen, der havde været i Følge med de 2 Mand men var sakket agter ud, d. 23/1 Kl. 12 MD. fandtes død af Udmattelse og Kulde i Isen ved Strandkanten mellem Vejrs og Oxby. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse, men den maa efter Vidneforklaringen formentlig tilskrives Strømsætning. Horns Rev Fyrskib var ikke blevet set, og Loddet var ikke blevet brugt.	Søforklaring og Søforhør i Varde d. 28/1 1901.
203.	<b>Cloughmore S.S.</b> (se Nr. 137). <b>Corsica S. S.</b> (se Nr. 3). <b>Curonia.</b> Skonnert. A. Ewerstedt.	Windau. 127.	Kul. Newcastle—Stubbe- kjøbing.	Tolken (Grønsund). 31/10 1901. NNØ.lig. Klart.	Grundstødning.	Kl. 9 FM. grundstødte C., men blev bragt flot d. 1/11 af «Svitzers B. E.», efter at ca. 500 Tdr. Kul vare blevne kastede over Bord. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Strømsætning og Ukendskab til Farvandet.	Indb. fra Stege Toldk. dat. d. 4/11 1901.
204.	<b>D.</b> <b>Deerpark.</b> Skruedamper. J. Arter.	Greenock 928.	Kul. Greenock—Kolding.	Ljushage (Samsø SØ). 16/12 1901. SV.lig. Frisk Kul. Haard S.lig Strøm. Fyrklart.	Grundstødning.	Kl. 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. grundstødte D., men bragtes flot d. 20/12 af «Svitzers B. E.», efter at 60 Tons Kul vare blevne kastede over Bord, og fortsatte Rejsen til Kolding. Alle Fyr vare sete. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Strømsætning.	Indb. fra Vestborg-Fyr dat. d. 17/12 og fra Krydsfartøj Nr. 12 d. 19/12 1901.
205.	<b>Dovre.</b> Skruedamper. C. Jacobsen.	Kristiania. 459.	Kul. Boness—Grenaa.	Læsø-NV.-Rev. 18/1 1901. S.lig. Labert. Taage. S.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 4 FM. grundstødte D., men blev, efter at et mindre Parti Kul var blevet kastet over Bord, s. D. Kl. 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. bragt flot af «Svitzers B. E.» samt Bjærgere fra Læsø, og bugseredes til Frederikshavn. Ved Dykker-Under- søgelse befandtes D. ubeskadiget. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage og Strømsætning.	Indb. fra Læsø Toldk. dat. d. 18/1 1901.

1.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets 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.
206.	<b>E.</b> <b>Elise.</b> Skonnert. J. A. Larsson.	Sarpsborg. 143.	Trælast. Sarpsborg—Kbhvn.	Revshalen ved Lynetten. <sup>28</sup> / <sub>1</sub> 1901. NØ.lig. Snetykning. N.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. grundstødte <i>E.</i> , men blev s. D. Kl. 11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. bragt flot af Bugserdamperen „ <i>Dan</i> “ af København og ind til Kalkbrænderihavnen. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Snetykning.	Indb. fra Kbhvns. Vagt-Toldkontrol dat. d. <sup>28</sup> / <sub>1</sub> 1901.
207.	<b>Elise Wilhelmine.</b> Skonnert. Månsson.	Arildsläge. 100.	Trælast. Kalmar—Flensburg.	Hyllekrog (Lolland, S.). <sup>12</sup> / <sub>12</sub> 1901. SØ.lig. Frisk Kuling. Diset. S.lig Strøm. Høj Sø.	Grundstødning. Forlis.	Kl. 8 EM. grundstødte <i>E. W.</i> Besætningen (5 Md.) bjærgede sig i Land med Skibets Baad. Paa Grund af vedholdende Storm lykkedes det ikke «Svitzers B. E.» at faa Forbindelse med <i>E. W.</i> , som blev Vrag. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage og Strømsætning.	Indb. fra Nysted Toldkontrol dat. d. <sup>16</sup> / <sub>12</sub> 1901.
208.	<b>Ellen.</b> Galease. C.Nilsson.	Lerberget. 78.	Trælast. Korsnäs—Stubbe- kjøbing.	Tolken (Grønsund). <sup>16</sup> / <sub>10</sub> 1901. SØ.lig. Frisk Kuling. Høj Sø.	Grundstødning.	Kl. 5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. passerede <i>E.</i> Hestehoved-Fyr og styrede med Grønsunds tvende Fyr over Et indtil Hestehoved Lodshus passeredes; idet der ved Blus signaleredes efter Lods. Da der imidlertid ingen Lods kom om Bord — det blev senere oplyst, at Lodserne vare ude i Lodstjeneste — og da Kapt. N. i den stærke Kuling og den høje Sø ikke turde vende for at søge til Søns igen, fortsattes under smaa Sejl og med Fyrene stadig over Et indtil Kl. 6, da Kapt. efter det om Bord værende Søkort mente at burde søge over til Møens Side for derfra at lodde sig videre frem gennem Farvandet; men i det samme grundstødte <i>E.</i> og stod fast, hvorefter Ankeret blev sat i Bund. Da <i>E.</i> huggede haardt og blev læk, gik Kapt. i Land og fik Grønsund Lodser med om Bord, ved hvis Hjælp det d. 17. Kl. 1 FM. lykkedes at faa <i>E.</i> bragt flot og sejlet til Stubbekjøbing Red, hvor der ankredes under stadig Pumpning for at holde Skibet læns, indtil det s. D. bragtes ind i Stubbekjøbing Havn. Skibet var assureret for 7000 Kr. og Lodsernes Bjærgeløn var ifølge Akkord 600 Kr. Om <b>Aarsagen</b> udtales i Søforklaringen: «Efter Rettens Skøn maa Grundstødningen skyldes at Skibet er navigeret efter dette Kort <sup>1)</sup> idet Fyrene siden Kortets Udgivelse ere blevne flyttede efter en ny Rendes Aabning. Fyrene staa nu langt sydligere end Kortet angiver». <sup>1)</sup> Et engelsk Kort, udfærdiget over Grønsund og Storstrøm efter et Kgl. Dansk Kort af 1870, ændret i Maj 1894 og Juni 1897.	Søforklaring i Stubbe- kjøbing d. <sup>22</sup> / <sub>10</sub> 1901.
209.	<b>Ellida.</b> Skruedamper. O. Niemann.	Flensburg. 578.	Kul. Blyth—Sønderborg.	Revsnæs-Rev. <sup>5</sup> / <sub>10</sub> 1901. Stille. Taage.	Grundstødning.	Kl. 0 <sup>1</sup> 30 <sup>m</sup> FM. grundstødte <i>E.</i> , blev læk og løb fuld af Vand. Kl. 12 MN. havde Kapt. N. overtaget Vagten, men lidt efter var han gaaet ned om Læ uden at sige Besked, hverken til Rorgængerens eller den anden Mand paa Vagten (Baadsmanden), og inden han kom op igen grundstødte <i>E.</i> 1 Kbl. Ø. for Lys- og Fløjtetønden paa Revsnæs-Rev. Saavel Lystønderne som Revsnæs-Fyr vare blevne sete, men vare ikke blevne paaagtede af Kapt. Det forsøgtes ved at kaste en Del af Ladningen over Bord, samt ved at udføre Varpanker og ved at bakke Maskinen, at bringe <i>E.</i> flot, men forgæves. Kl. 11 FM. ankom «Svitzers B. E.» og tilbød Hjælp, men den blev afslaaet, da der var telegraferet til Flensburg efter Assistance. Kl. 11 EM. indtraf Bjærgnings-Damperen „ <i>Adler</i> “ af Flensburg, men da det imidlertid var blæst op til Storm af SV., kunde foreløbig Intet foretages, og først d. <sup>13</sup> / <sub>10</sub> , Kl. 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM., efter at endnu en Flensburger-Damper, „ <i>Habicht</i> “, var ankommen, lykkedes det at tage <i>E.</i> af Grunden, hvorefter Skibet slæbtes ind paa Kallundborg Red. Efter at det her var blevet tætnet af Dykker, slæbtes det til Flensburg. Anm. Det af Flensburg Seeamt i Anledning af denne Grundstødning d. <sup>19</sup> / <sub>10</sub> 1901 afgivne «Spruch» lød paa: «at Strandingen var forskyldt af Kapt. Niemann derved, at han er sejlet lige paa Strandingsstedet uden at kontrollere sin Plads ved de sigtbare Fyr». Kapt. N. blev frakendt Retten til at føre Skib.	Indb. fra Kallundborg Toldk. dat. d. <sup>8</sup> / <sub>10</sub> og fra Revsnæs-Fyr d. <sup>5</sup> / <sub>10</sub> 1901.
210.	<b>Emine.</b> Galease. C. Larsen.	Sandefjord. 33.	Trælast Sandefjord—Kallund- borg.	Læsø-NV.-Rev. <sup>11</sup> / <sub>10</sub> 1901. VNV.lig. Klart.	Grundstødning.	Kl. 2 FM. grundstødte <i>E.</i> , men kom atter flot ved egen Hjælp Kl. 4 EM. ved indtrædende Højvande og uden at have taget Skade. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Forvexling af det ny Fyr paa Læsø-NV.-Rev med Læsø-Rende Fyrskib.	Indb. fra Læsø Toldk. dat. d. <sup>11</sup> / <sub>10</sub> 1901.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets 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.
211.	<b>Enigheden.</b> Slup. C. F. Johannesson.  <b>F.</b> <b>Firsby S. S.</b> (se Nr. 150). <b>Flying Fish S. S.</b> (se Nr. 3).	Domsten. 31.	Trælast. Helsingborg—Lübeck.	S. for Rødvig Havn. <sup>26</sup> / <sub>4</sub> 1901. ØSØ.lig. Stiv Kuling. Snebyger. S.lig Strøm.	Grundstødning Forlis.	Efter om Natten paa Grund af Modvind at have ligget til Ankers ved Kastrup Knæ, lettedes Kl. 5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. med NØ.lig Vind, som friskede stærkt i Løbet af FM. samtidig med, at den skagede sig Ø.ligere. Under den tiltagende Kuling med Snebyger rebedes Sejlene, men Kl. 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. observeredes, at <i>E.</i> var sprungen læk, og at Lasten var halv fuld af Vand. Da Kulingen stadig tiltog, og noget af Dækslasten blev skyllet over Bord, sattes Kursen efter Rødvig Havn. <i>E.</i> lystrede imidlertid ikke længer Roret, hvorfor der hejstes Nødssignal; men Kl. 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> strandede <i>E.</i> ca. 200 Fv. fra Land mellem Rødvig Havn og Havnlev Vig og huggede haardt. Ankret sattes i Bund, og kort efter kom Lodsens fra Rødvig ud med Baad og bjærgede Besætningen (2 Md.) i Land. <i>E.</i> , der havde en Værdi af 1800 Kr. og var assureret for 1400 Kr., blev Vrag.	Politiforhør i Storehedinge d. <sup>26</sup> / <sub>4</sub> 1901.
212.	<b>Folke.</b> Skruedamper. A. Petterson.	Trelleborg. 1382.	Kul. Swansea—Kjøbenhavn.	V. for Hirshals-Molen (Jylland NV.). <sup>16</sup> / <sub>1</sub> 1901. SSØ.lig. Labert. Tæt Rimtaage.	Grundstødning.	Kl. 12 1/2 MD. grundstødte <i>F.</i> Efter at Varpanker var udført og en Del af Ladningen kastet over Bord, blev <i>F.</i> ved MN. med indtrædende Højvande bragt flot med Assistance af Fiskere. <i>F.</i> var ubeskadiget og fortsatte Rejsen. Anm. 1. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage og Strømsætning. Anm. 2. Sirenen fra Hirshals-Fyr var bleven hørt, men da Kapt. P. troede at at være inden for Skagen, antoges Taagesignalet at hidrøre fra Fyrskibet Læsø-Trindels Sirene, idet dettes Signal — To-Stød hver 2 Min., hvert Støds Varighed ca. 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Sek. — er ganske overensstemmende med Hirshals-Fyrs Taagesignal.	Indb. fra Hjørring Toldk. dat. d. <sup>16</sup> / <sub>1</sub> 1901 og fra Hirshals-Fyr af s. D.
213.	<b>Frej.</b> Barkskib. C. F. Nilsson.	Kalmar. 396.	Kokes. Hull-Kjøbenhavn.	Sildenæs-Hage, 1 Kml. V. for Højen-Fyr (Jylland N.). <sup>28</sup> / <sub>5</sub> 1901. V.lig. Frisk Kuling. Taage. V. lig Strøm.	Grundstødning. Forlis.	Kl. 3 FM. pejledes Skagen-Fyr; samtidig blev det taaget, og fra Kl. 5 FM. til Kl. 2 EM. kunde der ikke ses Land. Efter den foretagne Pejling og den beregnede udløbne Distance mentes <i>F.</i> Kl. 2 EM. at være klar af Skagen-Rev Fyrskib. Mellem Kl. 1 og 2 EM. hørtes en Sirene, og skøndt Kapt. N. vidste, at nævnte Fyrskibs Taagesignal er Et-Stød, men der hørtes flere Stød, antoges disse at hidrøre fra nogle Skibe, som vare passerede. Kl. 2 EM., da Taagen lettede, saas Land; Vending forsøgtes, men <i>F.</i> tog Grunden, og Forsøg paa at sejle Skibet flot mislykkedes. Da Vinden efterhaanden friskede i, og Søen begyndte at rejse sig, samt da <i>F.</i> huggede haardt, blev læk og fik 3 Fod Vand i Lasten, hejstes Nødssignal. Kl. 7 EM. sattes Redningsbaaden fra Skagen Redningsstation i Vandet og roedes ud til 3dje Revle — hvor <i>F.</i> stod ca. 300 Fv. fra Land, krænget St. B. over med Bred-siden mod Søen — og tog Besætningen (10 Md.) i Land Kl. 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> . «Svitzers B. E.» var imidlertid ankommen, men paa Grund af Vind og Sø kunde der intet foretages. <i>F.</i> havde da 6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Fod Vand i Lasten. Om Morgenen d. <sup>29</sup> / <sub>8</sub> , efter at det havde blæst haardt om Natten, var <i>F.</i> , der havde en Værdi af 12000 Kr. og var assureret for 8000 Kr., Vrag. Anm. 1. Angaaende <b>Aarsagen</b> afgiver Søretten ingen Udtalelse. Anm. 2. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 01 til <sup>31</sup> / <sub>3</sub> indeholder en nærmere Beskrivelse af dette Rednings-Foretagende.	Søforklaring i Skagen d. <sup>10</sup> / <sub>5</sub> 1901. Indb. fra Højen-Fyr dat. d. <sup>19</sup> / <sub>5</sub> 1901.
214.	<b>Fremad.</b> Skonnert. B. Olsen.	Frederikshald. 44.	Trælast. Frederikshald—Struer.	Skagerrak, N. for Skagen. <sup>28</sup> / <sub>8</sub> 1901. SV.lig. Storm. Høj Sø.	Sprungen læk. Kæntret. Sunken.	D. <sup>27</sup> / <sub>8</sub> holdtes gaaende N. for Skagen i Læ af Landet. Kl. 4 EM. sprang <i>F.</i> læk, og der krydsedes da S. paa for at komme mere i Læ, men Stormen drev Skibet længere til Søs, og da der Kl. 7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> trods stadig Pumpning var 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Fod Vand i Rummet, hejstes Nødssignal. Lodsdamperen „Skagerrak“ kom Strax efter paa Siden, fik Slæber om Bord og bugserede <i>F.</i> ind under Land, hvor S. opankredes Kl. 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM., medens <i>F.</i> forblev liggende i Slæberen. Da Vandet stadig steg i <i>F.</i> , gik Besætningen om Bord i S. D. <sup>28</sup> / <sub>8</sub> Kl. 5 FM. var <i>F.</i> sunken og flød nu paa Lasten, medens en Del af Dækslasten var skyllet over Bord. Kl. 6 lettede <i>S.</i> og forsøgte at bugserer <i>F.</i> randt Skagens-Rev for at bjærge Skibet ind til Frederikshavn; men da Storm og Sø tiltog, sprængtes Slæberen Kl. 9 FM. ca. 1 Kml. S. for Tønden paa Revet, og kort efter kæntrede <i>F.</i> og forsvandt. <i>S.</i> fortsatte Rejsen til Frederikshavn, hvor <i>F.</i> 's Besætning landsattes. <i>F.</i> var ikke assureret. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Forliset afgiver Søretten ingen Udtalelse.	Søforhør i Frederikshavn d. <sup>29</sup> / <sub>8</sub> 1901. Indb. fra Skagen-Fyr dat. d. <sup>28</sup> / <sub>8</sub> 1901.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets 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.
215.	<b>Frigga.</b> Skonnert. G. Hansson.	Donsø. 50.	Brosten. Halmstad-Lübeck.	Rødsand. 21 <sup>1</sup> / <sub>3</sub> 1901. ØNØ.lig. Storm. Diset. Ø.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 4 FM. grundstødte <i>F.</i> , men bragtes flot s. D. Kl. 6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. Af «Svitzers B. E.», efter at en Del af Ladningen var bleven kastet over Bord, og bugseredes til Gjedser. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Storm og Strømsætning.	Indb. fra Krydsfartøj N r. 20 dat. d. 22 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> 1901.
216.	<b>Fritz Gustav.</b> 3m. Skonnert. G. Sausin.	Haynasch. 328.	Trælast. Memel—Holland.	Middelgrunds Ø.-Side (Sundet), 26 <sup>6</sup> / <sub>4</sub> 1901. ØNØ.lig. Frisk Kuling. Klart. Haard S.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 5 FM. grundstødte <i>F. G.</i> , men bragtes flot s. D. Kl. 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. af «Svitzers B. E.», efter at en Del af Dækslasten var losset i Lægter, og indbragtes til Kjøbenhavn for Dykker-Undersøgelse. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Forvexling af en i Hollænderdybet udlagt Vragtønde med Tønden paa Saltholm-Flak.	Indb. fra Krydsfartøj Nr. 26 dat. d. 26 <sup>6</sup> / <sub>4</sub> 1901.
	<b>G.</b> <b>General Skobelew S. S</b> (se Nr. 172).						
217.	<b>Georgine.</b> Galease. C.Hansen.	Stralsund. 40.	Hvede. Anklam — Bandholm.	Skjelle-Rev (Fæmø). 22 <sup>2</sup> / <sub>5</sub> 1901. Ø.lig. Stiv Kuling. Klart.	Grundstødning.	Kl. 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. grundstødte <i>G.</i> , blev læk og fyldtes. Besætningen (3 Md.) kom i Land med en Lodsbaad. D. 24 <sup>4</sup> / <sub>5</sub> bragtes <i>G.</i> flot af «Svitzers B. E.». Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Ukendskab til Farvandet.	Indb. fra Maribo -Band holm Toldk. dat. d. 25 <sup>5</sup> / <sub>5</sub> 1901.
218.	<b>Glückauf.</b> Skonnert m. Hjælpeskrue. Th. de Boer.	Bremerhaven. 170.	Kul. Boness—Nykjøbing p. Mors.	Langholm. Thyborøn- Kanal. 11 <sup>1</sup> / <sub>6</sub> 1901. VNV.lig. Storm. Hagl-og Regnbyger. Haard indg. Strøm.	Grundstødning.	Kl. 12 MD. grundstødte <i>G.</i> Først d. 17 <sup>7</sup> / <sub>6</sub> Kl. 3 EM. blev Skibet bragt flot med Assistance fra Land. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Storm og haard Strøm.	Indb. fra Thisted Told- inspektorat dat. d. 18 <sup>8</sup> / <sub>6</sub> 1901.
219.	<b>Gottfrid.</b> Skonnert. A. Nilsson.	Brantevik. 93.	Birkebrænde. Timmernabben— Odense.	Sejrø Ø.-Side paa en Stenrøse. 27 <sup>7</sup> / <sub>8</sub> 1901. S.lig. Stærk Storm. S.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 1 EM. grundstødte <i>G.</i> , men bragtes d. 28 <sup>8</sup> / <sub>8</sub> flot af «Svitzers B.E.» og bugseredes til Kallundborg. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Stenrøsen, hvorpaa <i>G.</i> grundstødte, fandtes ikke afsat i det om Bord værende svenske Søkort.	Indb. fra Kallundborg Toldk. dat. d. 19 <sup>9</sup> / <sub>8</sub> 1901.
220.	<b>Grane.</b> Skruedamper. Th.Natvig.	Bergen. 1121.	Trælast. Norsund—London.	Kattegat mell. Læsø-Trin- del og Skagen. 13 <sup>3</sup> / <sub>6</sub> 1901. VSV.lig. Storm. Høj Sø.	Slagside. Forskudt Dækslast.	Kl. 4 FM. under voldsomme Overhalinger skred Dækslasten — hvis Højde paa Fordækket var 13 Fod og paa Agterdækket 9 Fod — omtr. 1 Fod B. B. ud i hele sin Længde, og <i>G.</i> fik saa stor Slagside, at Rælingen laa i Vandet. Kl. 6 FM. besluttedes det efter afholdt Skibsraad for at bjærge Skib og Ladning, da Tilstanden var kritisk og Slagvandet i Maskinen ikke kunde komme til Pumperne, at holde af til Frederikshavn, hvortil <i>G.</i> indkom Kl. 7 FM. Dækslasten var fastgjort med solide Støtter og Kættinger med Patentskruer og Hager. Disse vare ikke sprængte, men Støtterne havde bøjet sig. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til, at Dækslasten havde forskudt sig, udtalte Kapt. N. ifølge Vidneforklaringen: «at han antog, at Trælasten var saa tør, ar den indsguede mere Vand end beregnet».	Søforklaring i Frederiks- havn d. 14 <sup>4</sup> / <sub>6</sub> 1901.
221.	<b>Grossherzog Friedrich Franz IV.</b> Skruedamper. G..Sgustav.	Wismar. 880.	Kul. Methil—Wismar.	Sejrø-NV.-Rev. 20 <sup>0</sup> / <sub>7</sub> 1901. ØSØ.lig. Klart.	Grundstødning.	Kl. 7 EM. overtog Styrmanden Vagten, og da Kapt. S. omtr. Kl. 9 gik ned om Læ, gjorde han Styrmanden opmærksom paa, at Gniben-Lystønde i Løbet af 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Time maatte komme i Sigte, og oplyste ham om, at han ikke maatte gaa mellem Sejrø-Fyrtaarn og Lystønden, men at han skulde passere denne om B. B. Kl. 9 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> havdes Sejrø-Fyr i S.t.Ø., men Lystønden saas ikke. Noget efter Kl. 10 kom Lystøndens røde Lys i Sigte forude om St. B. i ca. 2 Kml.s Afstand, og Styrmanden gik da ind i Bestiklukafet for at orientere sig paa Kortet. Da han atter kom ud, var Lystønden Tværs, men han ændrede ikke Kursen, og Kl. 11 EM. grundstødte <i>G. F.F. IV.</i> Efter at have kastet ca. 50 Tons Kul over Bord, kom Skibet der var ny-bygget i Skotland og var paa sin første Rejse, atter flot d. 21 <sup>1</sup> / <sub>7</sub> Kl. 1 EM. Loddet var ikke blevet brugt. Anm. 1. Angiven <b>Aarsag</b> : Strømsætning. Anm. 2. I det af Rostock Seeamt d. 9 <sup>9</sup> / <sub>11</sub> 1901 afgivne «Spruch» udtales: «Den d. 20 <sup>0</sup> / <sub>1</sub> 1901 paa sejrø-Rev i Store-Belt skete Stranding af Skruedampskibet «Grossherzog Friedrich Franz IV» er forskyldt ved Styrmandens efterladende og ubesindige Navigering». Styrmanden, der var i Besiddelse af Skipper-Patent, frakendtes Retten til at føre Skib.	Indb. fra Kallundborg Toldk. dat. d. 22 <sup>2</sup> / <sub>7</sub> 1901 og fra Sejrø-Fyr af 21. s. M.

1 Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets 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.
222.	<b>Gutrune.</b> Skruedamper. P. F. Bradhering.  <b>Gylfe H. S.</b> (se Nr. 169). <b>H.</b>	Hamburg. 1371.	Minetømmer. Kristianssand—Hol- land.	Vigsø-Bugt (Jylland NV.). 15/1 1901. SØ.lig. Tæt Rimtaage.	Grundstødning.	Kl. 2 EM. i tæt Taage, som havde været i 4 Døgn, grundstødte <i>G.</i> , men kom flot d. 16/1 Kl. 8 1/2 FM. ved egen Hjælp, efter at en Del af Dækslasten var bleven kastet over Bord. Loddet var ikke blevet brugt. Anm. 1. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage. Anm. 2. Hanstholm-Fyrs østre Sirene var ikke i Virksomhed paa Grund af Brud paa den elektriske Ledning, hvilket antages at have været medvirkende ved Uheldet.	Indb. fra Hanstholm-Fyr dat. d. 16/1 1901. Strandings - Beretning dat. Vigsø Sogn, Februar 1901.
223.	<b>Helgoland.</b> Damptrawler. H. Marquard. <b>Hilma</b> (se Nr. 86). <b>Hveen S. S.</b> (se Nr. 24). <b>I.</b> <b>Ibis S. S.</b> (se Nr. 45).	Altona. 151.	10000 Pd. fersk Fisk. Kattegat—Altona.	Hatter-Rev. 17/3 1901. NNØ.lig. Labert. Taage.	Grundstødning.	Kl. 10 EM. grundstødte <i>H.</i> , men blev d. 19/3 bragt flot af «Svitzers B. E.» og Bjærgere fra Samsø. Roret var blevet beskadiget. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage.	Indb. fra Kallundborg Toldk. dat. d. 19/3 1901.
224.	<b>Ida.</b> Jagt. J. Ingermansson.	Elleholm pr. Karls- hamn. 8.	Birkebrænde. Hørvik—Sandvig.	Indløbet til Sandvig Havn (Bornholm NØ.). 19/11 1901. N.lig. Storm. NV.lig Strøm.	Stødt paa en Sten. Forlis.	Kl. 10 FM. opankredes <i>I.</i> ud for Sandvig Havn indtil om EM., da Jagten søgtes varpet ind i Havnen, hvis Indløb tildels var spærret af tilhugne Sten fra Havnehovedet, som var styrtet ned. Under Varpningen blev <i>I.</i> af Stormen dreven ind paa en af disse Stene, sank og blev Vrag. <i>I.</i> , hvis Værdi angaves til 300 Kr., var ikke assureret. Anm. Om <b>Aarsagen</b> afgiver Søretten ingen Udtalelse.	Søforklaring i Allinge d. 20/11 1901.
225.	<b>Ilmatar.</b> Brig. F. Palmros.	Nystad (Finland). 435.	Ballast. Svendborg—Nystad.	Smørstakken (Lange- land V.). Nø.lig. Klart. N.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 7 1/2 FM. grundstødte <i>I.</i> , men blev s. D. bragt flot af «Svitzers B.E.» Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Strømsætning og Ukendskab til Farvandet.	Indb. fra Svendborg Toldk. dat. d. 23/8 og fra Kryds- fartøj Nr. 2 d. 21/8 1901.
226.	<b>Ines.</b> Skonnert. J. W. Lundstrøm.	Raumo. 217.	Trælast. Raumo—Haderslev.	S.-Siden af Lyø (Lille- Belt). 10/11 1901. SSV.lig. Stiv Kuling. Høj Sø. Diset, S.lig haard Strøm.	Grundstødning. Forlis.	Kl. 10 FM. grundstødte <i>I.</i> og stod fast paa 4 Fod Vand. «Svitzers B. E.» forsøgte at bringe Skibet flot; men d. 13/11 maatte Bjærgningen opgives. Besætningen (9 Md.) samt det bjærgede Inventar indbragtes til Faaborg. <i>I.</i> blev Vrag. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Strømsætning og Ukendskab til Farvandet.	Indb. fra Faaborg Told. dat. d. 15/11 1901.
227.	<b>Ingeborg.</b> Skruedamper. N. P. Svensson.  <b>Iris</b> (se Nr. 286). <b>Ivanhoe S. S.</b> (se Nr. 167).	Helsingborg. 386.	Sæd. Helsingborg—Horsens.	Sjællands-Rev inden for Snekkeløb. 16/8 1901. Ø.lig. Labert. Tæt Taage. N.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 4 FM. grundstødte <i>I.</i> , men bragtes s. D. Kl. 8 EM. flot af «Svitzers B. E.» Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage og Strømsætning.	Indb. fra Nykøbing S. Toldk. dat. d. 18/3 1901.
228.	<b>Ivy.</b> Skruedamper. R. Addie.	Newcastle. 1246.	Trælast. Windau—Southamp- ton.	Rødsand ca 2 Kml SV. for Gjedser Havn. 16/5 1901. NV.lig. Labert, Klart.	Grundstødning.	Kl. 3 EM. grundstødte <i>I.</i> , men bragtes d. 17/5 om Aftenen flot af «Svitzers B.E.» uden at have taget Skade, og fortsatte Rejsen. Anm. 1. Angiven <b>Aarsag</b> : Ukendt Deviation paa 8 Streger. Anm. 2. Gjedser-Havn Fyrskib havde affyret 3 Varsels-Skud som Fare-Signal, men det syntes ikke at være bleven forstaaet.	Indb. fra Gjedser Toldk. dat. d. 17/5 1901 Og fra Gjedser-Fyr af s. D.



1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets 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.
229.	<b>J.</b> <b>James Groves.</b> Skruedamper. Th. H. Jewell.	West-Hartlepool. 1213.	Kul. Grangemouth—Aar- hus.	Læsø-NV.-Rev. <sup>29/8</sup> 1901. SV.lig. Frisk Kuling. S.-Strøm.	Grundstødning.	Kl. 1 <sup>3/4</sup> FM. passeredes Hirsholm-Fyr, hvorefter Kursen sattes S. <sup>1/2</sup> V. misv., efter Læsø-Rende Fyrskib. 2den Styrmand, som havde Vagt, fik Ordre til at varsko Kapt. J. før Fyrskibet naaedes. Kl. 3 FM. grundstødte imidlertid <i>J. G.</i> , og havde da <sup>1/2</sup> Streg agten for Tværs om St. B. et Fyr, der viste sig at være det ny Fyr paa Læsø-NV.-Rev, som Styrmanden, der ikke efter Ordre havde varskoet Kapt., havde antaget for Læsø-Rende Fyrskib Varpanker blev strax udført, og det forsøgtes at hive <i>J. G.</i> af Grunden, idet Maskinen samtidig arbejdede «Bak», men forgæves. Da Vinden friskede i samtidig med at Søen voxede, sluttedes Akkord med «Svitzers B.E.», som bragte <i>J. G.</i> flot Kl. 3 <sup>1/4</sup> EM., efter at der var bleven kastet 100 Tons Kul over Bord. Bjærgelønnen for <i>J. G.</i> , der var ubeskadiget, blev ved Voldgift ansat til 18500 Kr. Anm. <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen fremgaar af det Ovenanførte.	Søforklaring i Aarhus d. <sup>2/9</sup> 1901.
230.	<b>Japan.</b> Barkskib. T. Fritsberg.	Riga. 704.	Kul og Kokes. West Hartlepool— Libau.	Middelgrund (Sundet). <sup>27/12</sup> 1901. Omløbende Vind. S.lig Strøm.	Grundstødning.	D. <sup>27/12</sup> 1900 Kl. 5 <sup>1/2</sup> EM. grundstødte <i>J.</i> , og blev først d. <sup>6/1</sup> 1901 bragt flot af «Svitzers B.E.» samt indbragt til Kjøbenhavn. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Under Letning satte Strømmen Skibet paa Grund.	Indb. fra Kjøbenhavns Vagt- Toldkontrol dat. d. <sup>9/1</sup> 1901.
231.	<b>Jenny.</b> Jagt. Gustafsson.	Køpstadsø. 33.	Klid og Mel i Sække. Trelleborg—Gøteborg	Aflandshage (Amager S.). <sup>18/10</sup> 1901. SØ.lig. Labert. Taage. S.-lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 11 EM. grundstødte <i>J.</i> Forsøg paa at bringe Skibet flot mislykkedes. D. <sup>20/10</sup> , efter at en Del af Ladningen var bleven udlosset, bragtes <i>J.</i> flot af «Svitzers B. E.» og bugseredes til Kjøbenhavn. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage.	Indb. fra Dragør Told- kontrol dat. d. <sup>20/10</sup> 1901.
232.	<b>Jenny.</b> Skonnert. J. Persson.	Brantevik. 166.	Brosten. Warberg —Bremen.	Bragerne (Jylland NV.). <sup>30/3</sup> 1901. ØSØ.lis. Haard Kuling. Sigbart. V.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 4 FM. pejledes Hirshals-Fyr i SSØ., gis. Afst. 6 Kml., og Kl. 10 saas det høje Land om B. B. Kapt. P., der havde Frivagt, gik da om Læ efter at have paalagt Styrmanden at varsko ham, naar de kom ud for det høje Land; men inden dette skete grundstødte <i>J.</i> Kl. 11 <sup>1/2</sup> FM. Det forsøgtes at sejle Skibet af Grunden, men forgæves, og da <i>J.</i> , der endnu var tæt, huggede haardt, hejstes Nødfalg. Fra Land havde man været opmærksom paa, at <i>J.</i> styrede en farlig Kurs, og da Skibet stødte blev Redningsbaaden fra Lildstrand Rednings-Station sat i Vandet og naaede ud til Skibet Kl. 12 <sup>1/2</sup> . Da Vandet imidlertid faldt, og Skibet ikke var læk, vilde Besætningen ikke forlade det, og Redningsbaaden gik da i Land igen for at tilkalde «Svitzers B. E.». Ved MN. tiltog imidlertid Kulingen til Storm med høj Sø; <i>J.</i> begyndte at lække, og d. <sup>31/3</sup> Kl. 3 FM., da Søen skyllede over Skibet, afbrændtes Blus for at tilkalde Redningsbaaden. Denne gik da atter ud, naaede <i>J.</i> Kl. 4 <sup>1/4</sup> FM. og optog Besætningen (7 Md.) , som land-sattes Kl. 6 <sup>1/2</sup> KL. 8 kom Bjærgnings-Damperen, men kunde intet udrette paa Grund af Stormen; den blev dog liggende i Nærheden, og d. <sup>1/4</sup> om Morgenen, da Stormen havde lagt sig, blev <i>J.</i> , som var halv fuld af Vand, pumpet læns og kom flot ved indtrædende Højvande. Efter at Besætningen igen var kommen om Bord, blev <i>J.</i> bugseret til Frederikshavn, hvor Ladningen opløstes for at Skibet, der havde faaet Skade i Bunden, kunde blive repareret. Rettens søkyndige Medlemmer udtalte: «at (Aarsagen til) Grundstødningen maa antages at ligge i en fejlagtig Gisning af Afstanden fra Landet». Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra <sup>1/4</sup> 1900 til <sup>31/3</sup> 1901 indeholder en nærmere Beskrivelse af dette Redningsforetagende.	Søforklaring i Frederiks- havn d. <sup>9/4</sup> 1901.
233.	<b>Johanna.</b> Galease. F. T. C. Wegener.	Wismar. 30.	Majs. Hamburg— Vejle.	Revlerne Ø. for Ærø -Hale. <sup>4/8</sup> 1901 VSV.lig. Stiv Kuling.	Grundstødning.	Kl. 4 <sup>1/2</sup> FM. grundstødte <i>J.</i> , men blev Kl. 11 EM., efter at have losset en Del af Ladningen i Lægtene, bragt flot med Assistance af Bjærgere fra Land. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Ukendskab til Farvandet.	Indb. fra Kryds fartøj Nrr 3, dat. d. <sup>5/8</sup> 1901.

1 Løbe-Nr.	Skibets			Soulyskens		Søforhørets 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.
234.	<b>Johanna.</b> Galease. F. T. C. Wegener.	Wismar. 30.	Ballast. Vejle—Höganäs.	Revsnæs N.-Side ud for Bjørnstrup. 31/8 1901. VSV.lig. Bramsejls Kul. Regnbyger.	Grundstødning.	D. 30/8 om Aftenen opankredes <i>J.</i> paa Grund af Regntykning; men Ankerkættingen sprængtes, og da der ingen Folk var paa Dækket, drev <i>J.</i> paa Grund Kl. 4 FM. Kapt. W. gik i Land for at søge Assistance, men erklærede, at han ingen Penge havde til at betale Bjærgeløn med, og solgte derfor Skibet til 2 Fiskere for 150 Kr., skøndt dets Værdi i Virkeligheden var ca. 3000 Kr. <i>J.</i> blev senere bragt flot og er nu under Navnet „ <i>Johanne</i> “ hjemmehørende i Kallundborg.	Indb. fra Kallundborg Toldk. dat. d. 4/9 1901.
235.	<b>Jonstorp.</b> Barkskib. M. Andersson.	Jonstorp. 457.	Minetømmer. Hernøsand—Hartle- pool.	Middelgrund (Sundet). 17/7 1901. VNV.lig. Frisk Kuling. Klart. N.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 9 FM. under Krydsning grundstødte <i>J.</i> , men blev s. D.'s EM. bragt flot af «Svitzers B. E.» og bugseredes til Kjøbenhavn for Dykker-Undersøgelse.	Indb. fra Kastrup Told- kontrol dat. d. 18/1 1901.
236.	<b>Josefina.</b> B. E. Andersson.	Halmstad. 66.	Trælast. Halmstad—Aarhus.	Nordby Strand (Samsø). 13/11 1901 SØ.lig. Storm. Snetyk- ning, Haard N.lig Strøm.	Grundstødning. Forlis. 1 Mand om- kommen.	Efter d. 12/11 Kl. 10 EM. at have set Hjælmen om St. B. for, saas intet mere før Kl. 12 MN., da der gennem Snetykning saas Braad forude. Kursen — VSV. — ændredes til S., men et Kvarters Tid efter mistedes Klyver og Stagfok. Forestængestagsejl hejstes, men <i>J.</i> blev af Vind og Strøm drevet V. i, da Sejlføringen — Stagejlet og 2rebet Storsejl — var for ringe. Da Landet ikke kunde klares, blev det største Anker stukket ud; men <i>J.</i> gik i Drift og grundstødte d. 13/11 Kl. ca. 1 FM., blev kastet om paa Siden og fik kort efter Bunden knust. Baaden gjordes klar, men blev slaaet bort af en SØ. Af Besætningen (3 Mand) bjærgede Styrmanden sig hen paa Morgenstunden i Land i forkommen Tilstand, efter at have arbejdet sig over den udskyllede Trælast, og fik tilkaldt Hjælp. Imidlertid var Kaptajnen, der ikke var iført Oljetøj, omkommen af Kulde, medens Ungmanden, der havde søgt at holde ham oppe for at han ikke skulde gaa over Bord og drukne, havde maattet søge Tilflugt i Rigningen. Blandt de tilstedekomne Folk fra Land var Sørets-medlem, Skipper Søren Peder Degn af Nordby, 58 Aar gl., som strax efter Ankomsten til Strandingsstedet omtr. Kl. 6 FM. i Mørke, Storm og Snetykning under øjensynlig Livsfare arbejdede sig over det udskyllede Tømmer ud til Vraget, der laa ca. 10 Fv. fra Land, og med megen Besvær fik bjærget Ungmanden i Land, hvorefter han strax paany begav sig ud til Vraget for ogsaa at hente Kapt. i Land; men da han efter at være kommen om Bord i <i>J.</i> 2 Gange blev kastet i Dækket af Søen, og ikke kunde finde Kapt., maatte han opgive Forsøget. Kapt.'s Lig drev næste Dag i Land. <i>J.</i> blev Vrag. Søretten bemærkede: «at <b>Aarsagen</b> til Strandingen var Stormens uimodstaaelige Magt», hvorhos Formanden paa Sørettens Vegne udtalte dennes Paaskønnelse af dens Medlem Skipper Søren Peder Degns modige Redningsarbejde.	Søforklaring i Tranebjerg p. Samsø d. 15/11 1901.
237.	<b>Julia.</b> Skruedamper. Beyer.	Damig. 1227.	Jernbanesveller. Danzig—Ostende.	Trindelen (Gjedser-Rev). 25/5 1901. ØNØ.lig. Frisk Kuling. Taage.	Grundstødning.	Kl. 4 FM. grundstødte <i>J.</i> , men bragtes flot s. D. af «Svitzers B. E.». Anm. 1. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage — Fyrene var ikke sete. Anm. 2. Ved Kjøbenhavns SØ- og Handelsrets Dom af 29/1 1902 tilkendtes der «Svitzers B. E.» — som havde nedlagt Paastand paa 36000 Kr. i Bjærgeløn - 30000 Kr. med Renter og 150 Kr. i Sagsomkostninger.	Indb. fra Gjedser Toldk. dat. d. 25/5 1901.
238.	<b>K.</b> <b>Karolina.</b> Barkskib. F. Berlet.	Helsingborg. 377.	Kul. Hull—Oskarshamn.	Saltholm-Flak (Sundet). 6/10 1901. VSV.lig. Storm. Regn- byger. Haard N.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 1 1/2 EM. grundstødte <i>K.</i> , men bragtes flot næste Morgen Kl. 4 af «Svitzers B. E.», efter at en Del af Ladningen var bleven lossert i Lægtene fra Kastrup. <i>K.</i> , der var bleven lidt læk, gik til Kjøbenhavn for at genindtage den udlossede Ladning. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : For at undgaa Kollision med et andet Sejlskib maatte <i>K.</i> — der skulde holde sin Kurs — dreje Ø. over, hvilket i Forbindelse med den haarde N.lige Strøm satte <i>K.</i> paa Grand.	Indb. fra Krydsfartøj Nr. 26 dat. d. 7/10 1901.
239.	<b>Karolina.</b> Skonnert. O. A. Anderberg.	Brantevik. 47.	Gødningssalt. Wismar—Nørre- Sundby.	Sprogø Ø.-Rev. 6/12 1901. SSV.lig. Laber Bramsejls- Kuling. Diset.	Grundstødning.	Kl. 6 FM. grundstødte <i>K.</i> , men blev s. D. om Aftenen bragt flot af «Svitzers B. E.» og bugseredes til Korsør. Ved Dykker-Undersøgelse fandtes <i>K.</i> saa stærkt beskadiget i Bunden, at Rejsen ikke kunde fortsættes, hvorfor Ladningen blev opløst og sendt videre med et andet Skib. Bjærgeløn 3000 Kr. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Diset Luft.	Indb. fra Korsør Toldk. dat. d. 7/12 1901, og fra Sprogø-Fyr af s. D.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets 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.
240.	<b>Kattegat.</b> Fiskerkvase. A. P. Serman.  <b>Kilmorak S. S.</b> (se Nr. 32).  <b>L.</b>  <b>Laconia S. S.</b> (se Nr. 95).	Råå. 14.	Ledig. Råå—Kattegat paa Fiskeri.	Skjollen (Læsø). 18/12 1901. SSØ.lig. Storm.	Grundstødning. Forlis.	Kl. 8 FM. grundstødte <i>K.</i> og blev læk. Kl. 2 EM. maatte Besætningen (5 Md.) forlade Kvasen, og bjærgede sig i Land med Jollen. <i>K.</i> blev Vrag. Anm. Angiven <b>Aarsag:</b> Storm.	Indb. fra Læsø Toldk. dat. d. 19/12 1901.
241.	<b>L'Esperance.</b> Skruedamper. J. Bastin.  <b>Lilly S. S.</b> (se Nr. 187).  <b>Lincoln S. S.</b> (se Nr. 71).	Antwerpen. 651.	Kul. Swansea—Königsberg.	Schönheyders Pulle SV. for Gjedser. 31/8 1901. V.lis. Rebet Mersseejls-Kul Regntykning.	Grundstødning.	Kl. 9 EM. grundstødte <i>L'E.</i> og blev læk, men bragtes flot d. 4/9 af «Svitzers B. E.», og bugseredes ind til Gjedser Havn for Dykker-Undersøgelse. Anm. Angiven <b>Aarsag:</b> Regntykning, saaledes at hverken Gjedser-Fyr eller Gjedser-Havn Fyrskib kunde ses.	Indb. fra Gjedser Toldk. dat. d. 2/9 og fra Gjedser-Fyr d. 1/9 1901.
242.	<b>Livadia.</b> Skruedamper. J. Bendfeldt.  <b>Livny S. S.</b> (se Nr. 27).	Lübeck. 182.	Stykgods. Kolding—Aarhus.	Lynger-Hage (Endelave SØ.). 11/9 1901. Ø.lig. Stiv Kuling.	Grundstødning.	Kl. 11 EM. grundstødte <i>L.</i> , men blev d. 14/9 bragt flot af «Svitzers B. E.», og fortsatte Rejsen til Aarhus. Anm. Angiven <b>Aarsag:</b> Strømsætning.	Indb. fra Krydsfartøj Nr. 22 dat. d. 12/9 1901.
243.	<b>Lizzie.</b> Skruedamper. C. P. Søderberg.	Helsingborg. 1093.	Ledig Helsingør-Helsing- borg.	Kronborg-Pynt. 8/5 1901. ØSØ.lig. Stiv Kuling. Stærk S.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 3 1/4 EM. — ved Udgaende af Helsingør Havn med Lods om Bord — grundstødte <i>L.</i> , men blev om Aftenen bragt flot af «Svitzers B. E.» og atter indbragt i Helsingør Havn for Dykker Undersøgelse. Anm. Angiven <b>Aarsag:</b> Strømsætning.	Indb. fra Helsingør Toldk. dat. d. 9/5 1901.
244.	<b>Lodsen.</b> Skruedamper. C. Semle.	Tønsberg. 1224.	Kul. Blyth—Stockholm.	Middelgrund (Sundet). 2/7 1901. Stille. Diset.	Grundstødning.	Kl. 11 EM. grundstødte <i>L.</i> , men blev d. 3/7 Kl. 8 1/2 EM. bragt flot af «Svitzers B. E.», efter at en Del af Ladningen var bleven losset i Lægtene fra Dragør og Kastrup. Ved Dykker-Undersøgelse fandtes <i>L.</i> at være ubeskadiget, og gik derefter ind til Kjøbenhavn for at genindtage den udlossede Ladning. Anm. Angiven <b>Aarsag:</b> Diset Luft, saa at Fyrene ikke MM klart, samt Forvexling af Vageren paa Middelgrunds Ø. Side (3 opad vendte Koste) med Vageren paa Ryggen (3 nedad vendte Koste), der betegner Farvandets Ø.-Side.	Indb. fra Krydsfartøj Nr. 26 dat d. 4/7 1901.
245.	<b>London.</b> Skruedamper. P. Marckwardt.	Stettin. 1227.	Kul. Sanderland—Stettin.	Stenbjerg Strand (Jylland V.). 20/10 1901. SØ.lig. Let Brise. Taage.	Grundstødning	Kl. 3 1/2 FM. grundstødte <i>L.</i> Efter at Halvdelen af Ladningen var bleven kastet over Bord, blev <i>L.</i> d. 22/10 Kl. 10 EM. bragt flot af «Svitzera B. E. og bugseret til Frederikshavn, hvorfra Skibet efter Dykker-Undersøgelse gik til Kjøbenhavn for Reparation. Anm. Angiven <b>Aarsag:</b> Tykning.	Indb. fra Thisted Told- inspektorat dat. d. 21/10 1901.
246.	<b>Lotos.</b> Skruedamper. W. Melberg.	Kragerø. 518.	Kul. Glasgow—Kjøge.	Kattegat. 19/2 1901. NV.lig. Labert. Klart.	Isskade.	D. 18/2, da <i>L.</i> mødte megen Drivis i Nærheden af Læsø-Trindel Fyrskib, søgtes ind paa Frederikshavns Red for at faa Oplysning om Isforholdene, og da Oplysningerne vare gunstige fortsattes Rejsen d. 19/2 Kl. 5 FM. Fra Kl. 11 mødtes mindre Drivis, og <i>L.</i> gik derefter med «halv Fart», men var imidlertid Kl. 1 1/2 EM. kommen ind i svær Drivis, og da der ikke kunde ses aabent Vand S. over, besluttedes det at vende om og søge Nødhavn i Frederikshavn. Paa Tilbagevejen kolliderede <i>L.</i> flere Gange med Isflager, og efter Kl. 7 EM. at have passeret Læsø-Rende Fyrskib, søgtes ind under Land. hvor der Kl. 9 ankredes i 7 Fv. Vand. Næste Morgen fortsattes Rejsen gennem isen ind til Frederikshavn, hvor det viste sig, at <i>L.</i> var bleven noget læk.	Søforklaring i Frederiks havn d. 26/2 1901.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets 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.
247.	<b>Lotte.</b> Skruedamper. C. Witte.	Danzig. 451.	Kul. Grangemouth—Danzig.	Middelgrund (Sundet). 7/5 1901. SØ.lig. Frisk Kul. Diset. Haard S.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 3 FM. grundstødte <i>L.</i> paa Middelgrunds Ø.-Side, men blev d. 8/5 Kl. 10 FM. bragt flot af «Svitzers B. E.», efter at en Del af Ladningen var bleven lossat i Lægtene, og indbragt til Kjøbenhavn. Da <i>L.</i> kun havde taget ringe Skade, genindtoges Ladningen. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Usigtbart Vejr, hvorved Fyrene af og til ikke saas, samt haard Strøm, der satte Skibet V. efter.	Indb. fra Krydsfartøj Nr. 26 dat. d. 8/5 1901.
248.	<b>Lübeck S. S.</b> (se Nr. 102). <b>Lärkan.</b> Skonnertbrig. H. Olsson.	Skillinge. 242.	Kul. Grimsby—Kalmar.	Søren Bovbjergs Knob. (Horns Rev). 1/12 1901. NV.lig. Klosrebet Mers- sejls-Kul. Regnbyger. Diset.	Grundstødning. Forlis.	Efter at <i>L.</i> i 2 Etmaal under Storm og Tykning havde holdt gaaende afvexlende paa NØ.lige og SV.lige Kurser, under jævnlige Brug af Loddet og med Lodskud paa fra 23 til 17 Favne, ændredes Kursen d. 30/11 Kl. 10 EM., da Vejret havde bedaget sig, fra SV. t. V. til NNØ. D. 1/12 Kl. 4 FM. saas i Ø. t. S. et Fyr, som viste Tre-Blink hver 20 Sek. (Blaavands-Huk ny Fyr), men da intet saadant Fyr fandtes angivet i det om Bord værende Søkort, holdtes Kursen indtil Kl. 8 1/2 FM., da der saas Land forude, hvorfor der vendtes og styredes VSV. Kl. 11 1/2 FM. saas Braad forude, og der vendtes da igen, men i det samme grundstødte <i>L.</i> , huggede haardt, blev læk og faldt tværs i Søen, samt mistede Roret. I Løbet af 1/2 Time huggede <i>L.</i> sig fri af Grunden — antagelig «Tuxen» eller «Munken» — og drev nu for Sejlene ind mod Land. Trods stadig Pumpning fyldtes <i>L.</i> efterhaanden, og Kl. 3 EM. huggede <i>L.</i> igen og begyndte at synke. Besætningen (8 Md.) gik da fra Borde i Skibets Baad og roede efter Blaavands-Huk Fyrtaarn, og kom uden videre Besvær i Land Kl. 7 1/2 EM. ved Blaavand. <i>L.</i> , der havde en Værdi af ca. 15000 Kr. og var assureret for 2/3, sank ca. 4 Kml. fra Land. Anm. Om <b>Aarsagen</b> afgiver Søretten ingen Udtalelse.	Søforklaring i Varde d. 3/12 1901. Indb. fra Blaa vands- Huk Fyrd. 2/12 1901.
249.	<b>M.</b> <b>Madeline.</b> Skruedamper. C. Rasmussen.	Newcastle o. T. 2890.	Oljekager. New Orleans-Aarhus.	Ud for Aarhus Havn. 2/7 1901. SØ.lig. Flovt.	Grundstødning.	Kl. 5 1/4 FM. da <i>M.</i> , der med Lods om Bord gik med «Halv Kraft», skulde dreje ind i Indløbsrenden til Aarhus Havn, beordrede Lodsens «Sagte Fart» og et Øjeblik efter «Haardt St. B.» med Roret, Da <i>M.</i> imidlertid ikke drejede for Roret, kommanderedes «Fuld Kraft Baks», og B. B.'s Anker blev stukket ud for at forhindre Grundstødning; men Ankerkættingen sprængtes, og <i>M.</i> gik paa Grund før Farten kunde standses; Maskinen vedblev at arbejde «Bak», men uden Resultat, hvorfor et Varp blev udført fra St. B.'s Laaring samtidig med at Havnens Slæbedamper fik Slæber fra <i>M.</i> Paa denne Maade og idet Maskinen arbejdede «Fuld Kraft Bak» lykkedes det Kl. 10 FM. at bringe <i>M.</i> flot og derefter ind i Havnen. Skibet var ubeskadiget, men Maskinen havde taget nogen Skade af det forcerede Arbejde. Anm. Om <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse, men den maa ifølge Vidneforklaringen tilskrives den Omstændighed, at Skibet er noget trevnt til at dreje for Roret, naar det gaar med langsom Fart.	Søforklaring i Aarhus d. 6/7 1901.
250.	<b>Marie.</b> Skruedamper. J. Kagemann.	Kiel. 882.	Kul. Burntisland—Kiel.	Læsø-NV.-Rev. 23/11 1901. V.lig Klart. S.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 3 3/4 M. saas et hvidt Blinkfyr om B. B., som antoges for Læsø-Rende Fyrskib. Da <i>M.</i> var kommen i Nærheden af det formodede Fyrskib, men dettes Ankerlanterne ikke kunde ses, stoppedes Maskinen, Loddet blev hevet, og da det først gav 5 Fv. og strax efter 3 Fv., blev Maskinen kastet «Fuld Kraft Bak», men Kl. 5 FM. grundstødte <i>M.</i> Efter at ca. 150 Tdr. Kul vare blevne lossede i Lægtene, bragtes <i>M.</i> om EM. flot af «Svitzers B. B.», Og bugseredes til Frederikshavn, hvor det ved Dykker-Undersøgelse viste sig, at <i>M.</i> var bleven lek og havde faaet Skade paa Agterskibet. Bjærgeløn 23000 Kr. Værdien af Skib og Ladning taxeredes til 156000 Kr. Anm. 1. Angiven <b>Aarsag</b> : Forvexling af det ny Fyr paa Læsø- NV. Rev med Læsø-Rende Fyrskib. Anm. 2. Det af Flensburg Seeamt d. 30/12 1901 afgivne «Spruch» udtaler: «at Strandingen er hidført af Føreren derved, at han ikke tilstrækkeligt nøje har kontrolleret Skibets Plads.	Indb. fra Læsø Toldk. dat. d. 23/11 1901.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets evt. Stranding-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.
251.	<b>Marie Gartz.</b> Skruedamper. W. Joerck.	Wism ar. 1005.	Kul. Newcastle—Lübeck.	Saltholm-Flak (Sundet). 22/10 1901. SØ.lig. Flovt. Taaget.	Grundstødning.	Kl. 1FM. grundstødte <i>M. G.</i> , men bragtes Kl. 6 FM. flot af «Svitzers B. E.», efter at ca. 100 Tons Kul vare blevne lossede i Lægtene. <i>M. G.</i> havde ikke taget videre Skade. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Taaget Luft, saa at Ledefyrene gennem Hollænderdyb ikke kunde ses, i Forbindelse med en ukendt Deviation.	Indb. fra Krydsfartøj Nr. 26, dat. d. 24/10 1901.
252.	<b>Martha.</b> Skruedamper. H. Beguhl.  <b>Martha.</b> (se Nr. 158).	Flensburg. 1261.	Kul. Blyth-Flensburg.	Revsnæs-Rev. 17/3 1901. SV. lig. Labert, Tæt Taage.	Grundstødning.	Kl. 11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM grundstødte <i>M.</i> , men blev d. 18/3, efter at en Del af Ladningen var bleven kastet over Bord, bragt flot af «Svitzers B. E.» og til Ankers i Kallundborg Fjord for at reparere en Lækage i Boven. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage. Revsnæs Fløjte-Tønde var ikke bleven hørt.	Indb. fra Kallundborg Toldk. dat. d. 18/3 1901.
253.	<b>Martin Eduard.</b> 3m. Skonnert. Gärtner.	Riga. 292.	Kul. Granton—Heiligen- hafen.	Jegens Odde (Læsø). 29/10 1901. VSV.lig. Bramsejls-Kul. Diset.	Grundstødning.	Om Natten mellem d. 28. og 29. Oktober grundstødte <i>M.</i> , men blev d. 30/10 EM. bragt flot af «Svitzers B. E.» samt Læsø Bjærgere, og bugseredes til Frederikshavn, hvor det ved Dykker-Undersøgelse viste sig, at <i>M.</i> havde faaet saa megen Skade i Bunden, at Ladningen maatte op losses, og Skibet underkastes Reparation. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Diset Luft.	Indb. fra Læsø Toldk. dat d. 30/10 1901.
254.	<b>Mauritius.</b> Skruedamper. A. E. Pastelthwaite.  <b>Max Fischer S. S.</b> (se Nr. 1).	Glasgow. 602.	Sæd og Hamp. Libau—Leith.	Adandshage (Amager). 3/1 1901. SV.lig. Flovt. Snetykning. S.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. grundstødte <i>M.</i> Efter at have losset en Del af Ladningen i Lægtene, blev <i>M.</i> d. 6/1 bragt flot af «Svitzers B. E.» og Bjærgere fra Dragør. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Snetykning.	Indb. fra Dragør Told- kontrol dat. d. 6/1 1901.
255.	<b>Mercator.</b> Barkskib. K. A. Wilhelmsson.	Mariehamn. 338.	Kul. Sunderland-Åbo.	Skiverne (Jylland NV.). 4/8 1901. SV.lig. Frisk Kuling.	Landsætning. Forlis.	Efter at <i>M.</i> var sprunget læk i Søen, besluttedes det at landsætte Skibet, og Kl. 11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. grundstødte <i>M.</i> og stod fast paa 3. Revle ud for Skiverne. Besætningen (10 MD). bjærgede sig i Land i Baaden. Om Morgenen d. 5/8 observeredes Strandingen fra Tversted Rednings-Station og Redningsbaaden blev da sat i Vandet og roet ud til <i>M.</i> , som imidlertid fandtes forladt. Samtidig var Strandingen ogsaa bleven bemærket fra Skiverne Rednings Station: men da Mandskabet derfra kom ned til Stranden traf de <i>M.</i> 's Besætning i Klitten i Færd med at holde Maaltid. I Løbet af Dagen søndersluges <i>M.</i>	Indb. fra Frederikshavn Toldk dat. d. 7/8 1901.
256.	<b>Mercur.</b> Skruedamper. H. B. Thomle.	Drammen. 549.	Kul. Hartlepool—Odense.	Ljushage (Samsø). 8/9 1901. SØ.lig. Stiv Kuling. Klart.	Grundstødning.	Kl. 9 EM. kom Ljushage-Fyr i Sigte, og Kursen sattes for at gaa S. om samme. Omtr. Kl. 10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> saas Land forude, hvorfor Roret lagdes haardt St. B., men <i>M.</i> stødte strax efter. Det forsøgtes ved afvejlende at lade Maskinen arbejde «Frem» og «Bak» at komme flot, men <i>M.</i> stod fast og huggede haardt. Varp udførtes, og det forsøgtes saa at hive <i>M.</i> flot samtidig med at Maskinen arbejdede stærkt, men forgæves. Da Forskibet var flot, lossedes af Ladningen i Agterlasten til Kl. 9 FM. næste Dag, hvorefter Varpning atter forsøgtes, men uden Resultat. <i>M.</i> begyndte imidlertid at lække, og Arbejdet indstilledes da for at afvente Assistance, Kl. 10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. skulde Styrmanden undersøge, om han kunde se Vandet i Forrummet, og han strøg da en Tændstik, hvorpaa der fulgte en Explosion, ved hvilken han blev saa stærkt forbrændt, at han maatte bringes i Land og indlægges paa Sygehuset. Kl. 2 EM. ankom «Svitzers B. E.»; men da det ved Forsøg paa at slæbe <i>M.</i> af Granden viste sig, at Skibet ogsaa var bleven læk i Maskinrummet maatte der tilkaldes endnu en Bjærgnings-Damper. Vinden friskede stadig i, og <i>M.</i> huggede haardt. Efter at en betydelig Del af Ladningen var udlosset, og efter at Lækagen i Bonden efter meget Arbejde, jævnlige afbrudt af ugunstigt Vejr og urolig Sø, var bleven tætaet, lykkedes det endelig d. 13/9 Kl. 7 EM. at slæbe <i>M.</i> flot og til Kildby. Efter her at være bleven bedre tætnet, bugseredes <i>M.</i> d. 15/9 til Odense. Om <b>Aarsagen</b> udtaler Sørensen: «at det maa anses for tilstrækkelig konstateret, at Grundstødning en maa skyldes den Omstændighed, at lste Styrmand Andersen har holdt Landet for nær».	Søforhør i Odense d. 18/9 1901. Indb. fra Krydsfartøj Nr. 12 dat. d. 9/9 1901.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets 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.
257.	<b>Milo.</b> Skruedamper. Armstrong.	Hull. 1057.	Stykgods. Norrköping—London.	Nordre-Røse (Sundet). 27/12 1901. S.lig.	Grundstødning.	<p>Endvidere udtaler Søretten: « Kaptajnen har i og for sig været berettiget til paa vedkommende Tid at overlade 1ste Styrmand Kommandoen, men Søretten finder, at han i det paagældende Farvand, hvor de begge vare fremmede, havde handlet rettest i ikke at overlade Navigeringen til Styrmanden. Imidlertid vil der dog ikke foreligge tilstrækkeligt Grundlag til Tiltale mod ham».</p> <p>«1ste Styrmand Andersen har gjort sig skyldig i skødesløs Navigering, men til hans Undskyldning taler, at Kaptajnen under hans Vagt af og til har været paa Dækket og muligt endog givet Anvisninger, saaledes at Styrmanden maaske har anset sig for uberettiget eller i hvert Fald ikke opfordret til uden Kaptajnens nærmere Ordre at ændre Kurs. Ej heller mod Styrmanden skønnes der derfor at burde rejses Tiltale» .</p> <p>«Med Hensyn til Eksplosionen bemærkes, at Kaptajnen havde handlet rettest i at sørge for, at ogsaa Forrummet havde været ventileret, men da der ikke foreligger noget bestemt specielt Paabud i saa Henseende, findes der ej heller Anledning til at gøre Ansvar gældende».</p> <p>«Styrmanden burde ikke have tændt Lys i det paagældende Rum, men samtlige Omstændigheder tjene til hans Undskyldning, hvorfor Ansvar ej heller formenes at kunne gøres gældende mod ham paa dette Punkt».</p> <p>Kl. 5 FM. grundstødte <i>M.</i>, blev læk og fyldtes. Efter at Ladningen var bleven udlosset, og et stort Hul i Bunden var blevet tætnet af Dykker, blev <i>M.</i> d. 12/1 1902 bragt flot af «Svitzers B. E.» og bugseret til København for Reparation.</p> <p>Anm. Angiven <b>Aarsag</b>: Taage og Strømsætning.</p>	Indb. fra Kasturp Toldkontrol dat. d. 27/12 1901.
258.	<b>Moonlight.</b> Kutter. B. A. Johnsen.	Tvedestrand. 71.	Smedekul. Newcastle — Middelfart.	Læsø-NV.-Rev. 19/8 1901. V.lig. Frisk Kuling. Klart.	Grundstødning.	<p>Kl. 9 EM. Paa Kurs S. 1/2 V. saas et klart Blinkfyrt forude, som antoges for Læsø-Rende Fyrskib og blev holdt klos om St. B. Kl. henad 10 passeredes Fyret, og strax efter grundstødte <i>M.</i> paa 10 Fod Vand og huggede en Del. Man begyndte at kaste over Bord af Ladningen, men da Sø og Vind stod lige ind paa Grunden, blev det atter opgivet, efter at ca. 1 Ton var udkastet, og det besluttedes at søge Assistance i det formodede Fyrskib. Kl. 12 MN. gik hele Besætningen (4 Md.) i Skibets Pram, hvis Manøvrering og Lænsning i den tiltagende Kuling og Sø krævede alle Mands Hjælp, og roede til Fyret, som viste sig at være det ny Fyrtaarn paa Læsø-N V.- Rev, der ingen Besætning har. Der roedes saa videre efter nogle Fiskerkutter, som mod en Godtgørelse af 100 Kr. forlod sit Fiskeri og sejlede til Frederikshavn med <i>M.</i>'s Besætning for at søge Assistance. «Svitzers B. E.» begav sig strax om Morgenen paa Vej, men i Læsø-Rende opdagedes <i>M.</i> under Sejl. Den indhentedes da, og det oplystes, at Skibet var dreven af Grunden og optagen af Folk fra Læsø, som nu vare paa Vej til Frederikshavn for at aflevere Skibet til Øvrigheden. Bjærgnings-Damperen vendte da ogsaa om og landsatte <i>M.</i>'s Besætning i Frederikshavn.</p> <p>Anm. Om <b>Aarsagen</b> afgiver Søretten ingen Udtalelse.</p>	Søforklaring i Frederikshavn d. 22/8 1901.
259.	<b>N.</b> <b>Nachricht</b> (se Nr. 65). <b>Newport S.S.</b> (se Nr. 120) <b>Nile.</b> Skruedamper. W. Duff.	Glasgow. 1999.	Sleepers. Riga-Southampton.	Nordre Røse (Sundet). 26/8 1901 SØ.lig. Klart. S.lig Strøm.	Grundstødning.	<p>Kl. 2 FM. Grundstødte <i>N.</i>, men bragtes næste Dags FM. flot af «Svitzers B.E.» . efter at en Del af Ladningen var bleven losset i Lægter, og bugseredes til Kjøbenhavn, hvor det ved Dykker-Undersøgelse viste sig, at <i>N.</i> var ubeskadiget.</p> <p>Anm. Angiven <b>Aarsag</b>: Under Manøvre for at undgaa Sammenstød med et sejlskib blev <i>N.</i> af Strømmen ført paa Grund.</p>	Indb. fra Kasturp Toldkontrol dat d. 26/8 1901.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets evt. Strandings-Beretningens	
	2. Navan. 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.
260.	<b>Norderney S. S.</b> (se Nr. 153).  <b>Nordkap S. S.</b> (se Nr. 16).  <b>Nordstjernan.</b> Skruedamper. B. A. Bromann.	Sundsvall. 1170.	Kul. Hull—Sundsvall.	Hveen <sup>2</sup> / <sub>10</sub> 1901. Stille. Tæt Taage.	Grundstødning.	D. <sup>1</sup> / <sub>10</sub> Kl. 10 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> EM. — efter at have passeret Kullen i saa tæt Taage, at Fyret ikke kunde ses, ligesom Taage-Signalet ikke kunde høres — fik <i>N</i> , Lods fra Lappegrund-Fyrskib, hvorefter Rejsen fortsattes under hans Kommando, afgivende Taage-Signaler. Kl. 11 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> passeredes Helsingør, og saavel Kronborg-Fyr som Helsingborg-Fyr vare da synlige; men forude var Luften tyk, og Farvandet opfyldt af Ankerliggere, for hvilke der maatte gaas af Vejen. <i>N</i> . fortsatte med «Halv Kraft» til Kl. 0 <sup>t</sup> 30 <sup>m</sup> FM., da Skibet grundstødte paa Hveens NV.-Side paa 14 Fod Vand og blev læk i Forrummet og Fortanken; men kunde dog holdes læns med Pumpen. Taagen var da saa tæt, at hverken Hveens Fyr eller Landet kunde ses. Det forsøgtes ved udført Varpanker at hive <i>N</i> . flot, men forgæves. D. <sup>2</sup> / <sub>10</sub> Kl. 6 FM. sendtes Styrmanden i Land for at tilkalde Assistance, og efter at «Svitzers B. E.» var kommen til Stede, og ca. 325 Tons Kul var kastet over Bord, lykkedes det d. <sup>3</sup> / <sub>10</sub> Kl. 8 FM. at bringe <i>N</i> . flot og ind til Helsingør. Anm. Angaaende <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen afgiver Søren ingen Udtalelse, men af Vidneforklaringen fremgaar, at Lodse — Fastlods C. C. A. Jensen — opgav Kursen — S. t. V. misv. — til Kaptajnen, som selv rettede den efter Skibets Deviationstabel, og at Lodsens intet særligt havde gjort paa Grund af Taagen, undtagen afgivet Taage-Signaler, da han lige til det sidste mente at kunne se de Ankerliggere, der ringede; men at han vilde have loddet, naar Distancen, beregnet efter 6 Miles Fart — Kaptajnen havde opgivet 6 Knob med halv Fart — var udløben, idet han mente, at han med den opgivne Fart kunde have sejlet i 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> Time inden Lodskud var nødvendigt. Endelig oplyste Lodsens, at der, da han kom om Bord i <i>N</i> ., ikke var Strøm ved Lappegrund-Fyrskib, men om den var tiltagen senere vidste han ikke.	Søforhør i Helsingør d. <sup>12</sup> / <sub>10</sub> 1901.
261.	<b>Norma.</b> Skruedamper. P. Jessen.	Flensburg. 843.	Klid. Hull — Flensburg.	Læsø-NV.-Rev. <sup>22</sup> / <sub>10</sub> 1901. S.lig. Diset. S.lig Strøm	Grundstødning.	Kl. 6 FM. grundstødte <i>N</i> ., men blev om EM. bragt flot af Svitzers B. E., efter at 50 Tons Klid vare blevne lossede i Lægtere, og bugseredes til Frederikshavn. Ved Dykker-Undersøgelse befandtes <i>N</i> . at være ubeskadiget, og fortsatte Rejsen efter at det udlossede var genindtaget. Bjærgelønnen for <i>N</i> ., der med Ladning blev ansat til en Værdi af 195000 Kr., blev ved Frederikshavns Sørets-Dom ansat til 18000 Kr. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Forvexling af Fyret paa Læsø-NV.-Rev med Læsø-Rende Fyrskib.	Indb. fra Læsø Toldk. dat. d. <sup>23</sup> / <sub>10</sub> 1901.
262.	<b>Northward Ho S. S.</b> (se Nr. 50).  <b>O.</b>  <b>Odin.</b> Fiskerkutter. C. Olsson.	Høne. 17.	Fersk Fisk. Fiskeri i Nordsøen— Gøteborg.	Skagens N.-Side. <sup>6</sup> / <sub>9</sub> 1901.. SØ.lig. Labert. Sigtbart Stærk Ø.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 9 EM. Grundstødte <i>O</i> . og blev læk. D. <sup>7</sup> / <sub>9</sub> om Morgenen bjærgede Besætningen (6 Md.) sig i Land i egen Baad. Kl. 10 EM. blev <i>O</i> . bragt flot af «Svitzers B. E.» samt Bjærgere fra Skagen og bugseret til Frederikshavn for Reparation. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Under Krydsning blev <i>O</i> . af Strømmen sat for nær ind under Land.	Indb. fra Frederikshavns Toldk. dat. d. <sup>9</sup> / <sub>3</sub> 1901.
263.	<b>Olaf.</b> Skonnert. A. C. Lampe.	Frederiksstad. 116.	Salt. MiddleBbro' — Nakskov.	Ca. 200 Al. S. for Koldby Kaas Havn. <sup>21</sup> / <sub>1</sub> 1901 VNV.lig. Storm. S.lig Strøm.	Dreven i Land. Forlis.	Efter at være afsejlet fra Middlebro' d. <sup>4</sup> / <sub>12</sub> 1900, sprang <i>O</i> . om EM læk, og maatte søge ind til Sunderland for at reparere. <i>O</i> . afsejlede derfra d. <sup>10</sup> / <sub>12</sub> , men Rejsen var stormfuld og der maatte flere Gange Søges Havn for Storm, sidste Gang i Aarhus d. <sup>6</sup> / <sub>1</sub> 1901. D. <sup>12</sup> / <sub>1</sub> afgik <i>O</i> . fra Aarhus og ankrede for Taage d. <sup>13</sup> / <sub>1</sub> om Aftenen NV for Bolsax i 7 Fv. Vand med 20 Fv. Kætting. D. <sup>17</sup> / <sub>1</sub> da Strømmen løb haardt, sprang B. B.'s Kætting Kl. 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM., og Ankret med 14 Fv. Kætting gik tabt. Sejl tilsattes, og der sattes Kurs for Koldby Red, hvor <i>O</i> . bragtes til Ankers Kl. 6 EM. for St. B.'s Anker og 30 Fv. Kætting. D. <sup>20</sup> / <sub>1</sub> sprang Vinden fra S. til V. med Kuling, og der blev da stukket ud til 40 Fv. Kætting. I Iøbet af Natten tiltog Kulingen til Storm, og d. <sup>21</sup> / <sub>1</sub> Kl. 5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. gik <i>O</i> . i Drift. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Time efter drev <i>O</i> . i Land og huggede haardt; Ankret blev frastukket	Søforklaring i Tranebjerg (Samsø) d. <sup>22</sup> / <sub>1</sub> 1901.

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens	6. Art.	Søforhørets evt. Strandings-Beretningens	8. Optagelses-Sted og Datum.
	2. Navn. Art. Fører.	3. Hjemsted. Brutto Register- Tonnage.	4. Ladning. Rejse.	5. Sted. Tid. Vind- og Vejrforhold.		7. Oplysninger.	
264.	<b>Olga.</b> Bris. S. Olsen.	Kragerø. 235.	Kul. Newcastle—Sanne- sund.	Skagerrak. 17/11 1901. VNV.lig. Haard Storm. Byger. Høj Sø.	Søskade. Kondemnation.	<p>og Klyveren hejstes, men <i>O.</i> faldt tværs i Brændingen, huggede sig læk og fyldtes. Besætningen (5 Md.) og 1 Passager gik Kl. 7 i Skibets Pram og holdt sig i Læ af <i>O.</i> indtil det blev lyst, da de kom velbeholdne i Land. <i>O.</i> blev Vrag.</p> <p>Søretten bemærkede: «at Strandingen skyldtes Naturforholdene og det Uheld, at et Anker tidligere var gaaet tabt.</p> <p>Efter at <i>O.</i> fra d. 12/11 paa Grund af Storm, varierende fra Ø. til SV. og V., havde holdt gaaende med Hanstholm-Fyr stadig i Sigte, styredes d. 17/11 ØNØ. for begge Undermerssejl.Kl. ca. 1 FM. brækkede Fore-Undermerseraa, og Kl. 1 1/2 tog <i>O.</i> en Braadsø ind agter fra, som knuste Agterskibet med Kahytten, slog Kompasserne bort, knuste Skandseklædningen om St. B. agter og skyllede Parafin - Beholdningen og en Del Proviant m. m. over Bord. Kapt. <i>O.</i>, som af Braadsøen skylledes for efter, blev stærkt forslaaet og fik et eller flere Ribben i venstre Side brækkede, og Bedstemanden, der befandt sig i Styrmandskamret, fik af Vragstumper en Del Kvæstelser paa Armene. Endvidere viste det sig, at <i>O.</i> var bleven læk, men dog kunde holdes nogenlunde læns ved Pumpning. Da der intet Styrekompas eller Belysning havde, besluttedes det at holde af plat for Vejret samt at søge nærmeste Havn. Kl. 10 FM. pejledes Hirshals-Fyr i S. t. Ø., og Kl. 3 EM. passeredes Skagen-Rev Fyrskib. Rebet Fok og Fore-stagejl tilsattes, og Kursen sattes SSV. for Frederikshavn. D. 18/11 Kl. 2 FM. ankredes i 12 Fv. Vand; Kl. 9 1/2 FM. kom Lods om Bord, og Ankret lettedes. Tilbud fra S. S. „Snefond“ af Stavanger om at slæbe <i>O.</i> til Frederikshavn blev modtaget, og om MD. indbragtes <i>O.</i> dertil. Efter at have losset Ladningen i Frederikshavn blev <i>O.</i> kondemneret og solgt for 2100 Kr.</p> <p>Rettens søkydige Medlemmer bemærkede: «at Skibet har været ude i Storm med skiftende Vinde og som Følge deraf oprørt og uregelmæssig Sø, saa at Skibet ikke kundeligge ordentlig til Vinden.</p> <p>Kl. 11 FM. grundstødte <i>O.</i>, blev læk og fyldtes. Besætningen (4 Md.) bjærgedes af Strandfogden og 2 Fiskere fra Haslevgaarde. D. 19/11 blev <i>O.</i> bragt flot af «Svitzers B. E.» og bugseret til Aalborg.</p> <p>Anm. Angiven <b>Aarsag:</b> Storm og Snetykning.</p>	Søforklaring i Frederikshavn d. 2/12 1901.
265.	<b>Oscar.</b> Skonnert. N. P. Nilsson.	Arildsläge. 76.	Trælast. Kalmar—Lemvig.	Ud for Haslev (Jylland Ø.). 14/11 1901. ØNØ.lig. Storm. Snetykning. N.lig Strøm.	Grundstødning.	<p>Ved Middagstid, da <i>O.</i> med Loddet gaaende styrede ind mod Randers Fjord, saas Baaken ved S.-Siden af Indsejlingen til Fjorden, og kort efter saas Landet S. for Baaken. Da Kulingen var tiltagen til Storm med høj Sø, og da <i>O.</i> ikke kunde ligge Løbet op, vendtes SØ. over og stod ud efter i 1/4 Time, hvorefter der atter vendtes ind efter. Efter at Anduvnings-Bøjen Kl. 1 1/2 EM. var passeret klos om St. B., styredes med Loddet gaaende efter Klokke-Tønden, men da denne — som inddrages om Vinteren — ikke kunde ses, gjordes klar til Ankring. I det samme Ankret faldt, stødte <i>O.</i>, huggede haardt og blev staaende med Siden mod Vinden i 2 Timer, hvorefter Skibet drejede vindret og laa for Ankrene, stadig huggende stærkt i Grunden, men endnu tæt. Nødfalg hejstes, og for at <i>O.</i>, der var grundstødt paa Fjordens N.-Side, skulde hugge mindre, kastedes over Bord af Ladningen i Agterlasten. Kl. 10 EM., da der var kastet ca. 2 Tons ud, opdagedes det, at Skibet var læk, og trods Pumpning fyldtes det i Løbet af 1/2 Time. D. 15/12 om Morgenen, da Vejret var klart, gik Besætningen (4 Md.) i Land med Baaden for at tilkalde «Svitzers B. E.», der ankom næste Dag Kl. 8 EM. og paabegyndte Bjærgningen d. 17/12. Efter en Afbrydelse af Bjærgnings-Arbejdet d. 18/12 paa Grund af S.lig Snestorm, blev <i>O.</i> d. 19/12 Kl. 1 1/2 EM. bragt flot, efter at 8 Tons af Ladningen var bleven losset over i Bjærgnings-Damperen og 15 Tons kastet over Bord. Efter foretagen Tætning af Dykker bugseredes <i>O.</i> derpaa til Frederikshavn.</p> <p>Rettens søkydige Medlemmer udtalte: at <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen maa antages at være Skipperens Ukendskab med, ar Klokkebøjen inddrages om Efteraaret, i Forbindelse med Snetykning.</p>	Indb. fra Mariager Toldk. dat. d. 18/11, 1901.
266.	<b>Oscar.</b> Skonnert. J. O. H. Hasse.	Donsø. 67.	Boghvede. Königsberg—Randers.	Randers Fjord. 14/12 1901. Ø.lig. Storm. Snetykning.	Grundstødning.	<p>Ved Middagstid, da <i>O.</i> med Loddet gaaende styrede ind mod Randers Fjord, saas Baaken ved S.-Siden af Indsejlingen til Fjorden, og kort efter saas Landet S. for Baaken. Da Kulingen var tiltagen til Storm med høj Sø, og da <i>O.</i> ikke kunde ligge Løbet op, vendtes SØ. over og stod ud efter i 1/4 Time, hvorefter der atter vendtes ind efter. Efter at Anduvnings-Bøjen Kl. 1 1/2 EM. var passeret klos om St. B., styredes med Loddet gaaende efter Klokke-Tønden, men da denne — som inddrages om Vinteren — ikke kunde ses, gjordes klar til Ankring. I det samme Ankret faldt, stødte <i>O.</i>, huggede haardt og blev staaende med Siden mod Vinden i 2 Timer, hvorefter Skibet drejede vindret og laa for Ankrene, stadig huggende stærkt i Grunden, men endnu tæt. Nødfalg hejstes, og for at <i>O.</i>, der var grundstødt paa Fjordens N.-Side, skulde hugge mindre, kastedes over Bord af Ladningen i Agterlasten. Kl. 10 EM., da der var kastet ca. 2 Tons ud, opdagedes det, at Skibet var læk, og trods Pumpning fyldtes det i Løbet af 1/2 Time. D. 15/12 om Morgenen, da Vejret var klart, gik Besætningen (4 Md.) i Land med Baaden for at tilkalde «Svitzers B. E.», der ankom næste Dag Kl. 8 EM. og paabegyndte Bjærgningen d. 17/12. Efter en Afbrydelse af Bjærgnings-Arbejdet d. 18/12 paa Grund af S.lig Snestorm, blev <i>O.</i> d. 19/12 Kl. 1 1/2 EM. bragt flot, efter at 8 Tons af Ladningen var bleven losset over i Bjærgnings-Damperen og 15 Tons kastet over Bord. Efter foretagen Tætning af Dykker bugseredes <i>O.</i> derpaa til Frederikshavn.</p> <p>Rettens søkydige Medlemmer udtalte: at <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen maa antages at være Skipperens Ukendskab med, ar Klokkebøjen inddrages om Efteraaret, i Forbindelse med Snetykning.</p>	Søforklaring i Frederikshavn d. 23/12 1901.



1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets 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.
267.	<b>P.</b> <b>Paul.</b> Barkskib. E. Lindstrøm.	Hangø. 744.	Trælast. Sundsvall—Algoa Bay.	Ryggen (Sundet). <sup>3</sup> / <sub>10</sub> 1901. ØSØ.lig. Stiv Kul. Diset. Haard S.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> FM. grundstødte <i>P.</i> , men blev i Løbet af FM. bragt flot af «Svitzers B. E.» uden at have taget Skade, og fortsatte Rejsen. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : <i>P.</i> vilde gaa af Vejen for en Ankerligger og blev da af Strømmen sat paa Grund.	Indb. fra Krydsfartøj Nr. 26 dat. d. <sup>3</sup> / <sub>10</sub> 1901.
268.	<b>Peter Anæus.</b> 3m. Skonnert. A. N. Christiansen.	Drammen. 398.	Trælast. Uleåborg—Ipswich.	Anholt-Ø.-Rev. <sup>7</sup> / <sub>11</sub> 1901. NV.lig. Storm.	Grundstødning. Forlis.	Kl. 6 FM. grundstødte <i>P. A.</i> paa Revets N.-Side og blev Vrag. Besætningen (9 Md.) bjærgede sig i Land med Skibets Baad. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Forvexling af Anholt-Fyr med Anholt-Knob Fyrskib.	Indb. fra Anholt Toldsted dat. d. <sup>8</sup> / <sub>11</sub> 1901.
	<b>Pernambuco S. S.</b> (se Nr. 10).						
	<b>Pole Star</b> (se Nr. 9).						
269.	<b>Preciosa.</b> Evert. H. Martens.	Warstade. 53.	Rug. Rostock—Holbæk.	Ud for Grønsund Færge- gaard (Møen). <sup>13</sup> / <sub>10</sub> 1901. N. t. Ø.lig. Taage.	Grundstødning.	Kl. 8 FM. grundstødte <i>P.</i> , men bragtes flot den <sup>18</sup> / <sub>10</sub> af Bjærgere fra Stubbekjøbing, efter at en Del af Ladningen var bleven losset i Lægtene. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage og Strømsætning.	Indb. fra Stege Toldk. dat. d. <sup>16</sup> / <sub>10</sub> 1901.
	<b>R.</b>						
	<b>Ran S. S.</b> (se Nr. 38).						
270.	<b>Rocklands.</b> Skruedamper. H. Petersen.	Flensburg. 952.	Ballast. Flensburg—Oxelø Sund.	Veisnæs (Ærø). <sup>13</sup> / <sub>12</sub> 1901. ØSØ.lig. Snestorm. Stærk V.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 5 <sup>1</sup> 20 <sup>m</sup> EM. havde Kaptajnen taget Pejling af Kegenæs- og Skjoldnæs-Fyr; den hidtil styrede Kurs — ØSØ. — holdtes herefter vedblivende, men 2 Timer efter grundstødte <i>R.</i> og stod fast. Næste Dag, da Vejret havde bedaget sig noget, sendtes Styrmanden i Land for at telegrafere efter Assistance. 2 Bjærgningsdampere fra Flensburg kom derefter tilstede og bragte <i>R.</i> flot d. <sup>15</sup> / <sub>12</sub> om Aftenen, hvorefter Skibet bugseredes til Flensburg. Anm. Ifølge et af Flensburg Seeamt afgivet «Spruch» er Strandingen forårsaget ved en usædvanlig Forsætning af Strømmen. Kaptajnen og Styrmanden vilde dog have handlet rigtigere om de havde sat Kursen en Streg sydligere, da Fakkebjerg-Fyr Kl. 6 ikke var kommet i Sigte.	Indb. fra Ærøskjøbing Toldk. dat. d. <sup>16</sup> / <sub>12</sub> 1901.
271.	<b>Rose.</b> Tjalk. J. Buddig.	Pahlhude. 32.	Kunstgødning. Rendsburg—Karrebæksminde.	Vene-Grunde (Sjælland). <sup>26</sup> / <sub>3</sub> 1901. VSV.lig. Snetykning. N.lig Strøm.	Grundstødning. Forlis.	Kl. 11 FM. grundstødte <i>B.</i> Efter at ca. 5 Tons af Ladningen var bleven kastet over Bord, kom <i>R.</i> flot Kl. 2 EM; men sank 1 Time efter paa 7 Fv. Vand. Besætningen (2 Md.) og 1 Passager (Kaptajnens Hustru) bjærgede sig i forkommen Tilstand ind til Karrebæksminde med Skibets Baad. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Strømsætning og Snetykning.	Indb. fra Næstved Toldk. dat. d. <sup>27</sup> / <sub>7</sub> 1901, samt fra Overlodsens for det Østlige Distrikt dat. d. <sup>29</sup> / <sub>3</sub> 1901.
	<b>Rosefield S. S.</b> (se Nr. 162).						
	<b>Royalist S. S.</b> (se Nr. 26).						
	<b>S.</b>						
272.	<b>Salome.</b> Skonnert. J. Taylor.	Banff. 86.	Saltet Sild. Bordsey—Danzig.	Læsø-NV.-Rev. <sup>21</sup> / <sub>9</sub> 1901. SSØ.lig. Stiv Kuling.	Grundstødning.	Kl. 1 EM. grundstødte <i>S.</i> , men bragtes flot s. D. Kl. 6 EM. af «Svitzers B. E. uden at have taget Skade, og bugseredes til Frederikshavn. Bjærgelønnen blev af Frederikshavns Søret fastsat til 3600 Kr. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Mangelfuldt Udkig, idet det ny Fyr paa Læsø-NV.-Rev antoges for et Sejlskib.	Indb. fra Læsø Toldk. dat. d. <sup>22</sup> / <sub>9</sub> 1901.
273.	<b>Samland.</b> Skruedamper T. Schwartz.	Køningsberg. 546.	Havre. Køningsberg—Newcastle o. T.	Saltholm-Fluk (Sundet). <sup>1</sup> / <sub>12</sub> 1901. N.lig. Storm. Klart. N.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 9 EM. grundstødte <i>S.</i> , men bragtes flot d. <sup>3</sup> / <sub>12</sub> af «Svitzers B. E.» efter at en Del af Ladningen var bleven losset i Lægtene, og bugseredes til København. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Storm og Strømsætning.	Indb. fra Kastrop Told- kontrol dat. d. <sup>3</sup> / <sub>12</sub> 1901.

Skibets			Søulykkens			Søforhørets evt. Strandings- Beretningens	
1. Løbe.Nr.	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.
274.	<b>Selma.</b> Skruedamper. J. Thore.	Helsingborg. 1244.	Kunstgødning. Middlesbro'—Karls- hamn.	Knopper (Harbøre- Tange). <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 1901. SSV. lig. Frisk Brise. Diset. Regnbyger. S.lig Strøm.	Grundstødning. Forlis.	Kl. 2 <sup>50</sup> <sup>m</sup> FM. grundstødte S. paa den yderste Revle, ca. 500 Al. fra Land. Kl. 6 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> FM. ankom Redningsbaaden fra Flyvholm Rednings-Station til Stranden og roedes ud til Skibet, men da Søen var ret rolig, vilde Besætningen ikke forlade Skibet; kun Styrmanden fulgte med Redningsbaaden i Land for at telegrafere efter «Svitzers B.E.». I Løbet af Dagen forværredes imidlertid Vejrforholdene, saa at det Kl. 5 EM. besluttedes at forlade Skibet, Redningsbaaden gik da atter ud og bjærgede Besætningen (17 Md.) i Land i 2 Hold. S. blev Vrag. Anm. 1. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage og Strømsætning. Anm. 2. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 1901— <sup>31</sup> / <sub>3</sub> 1902 indeholder en nærmere Beskrivelse af dette Rednings-foretagende.	Indb. fra Lemvig Toldk. dat. d. <sup>1</sup> / <sub>4</sub> og fra Bovbjerg Fyr d. <sup>2</sup> / <sub>4</sub> 1901.
275.	<b>Silesia.</b> Skruedamper. F.Kollmann.	Stettin. 602.	Salt. Middlesbro'—Memel.	Ø.-Siden af Middelgrund (Sundet). <sup>29</sup> / <sub>1</sub> 1901. V. lig. Flov Kuling. Sneykning. S.-lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 11 EM. grundstødte S., men bragtes flot d. <sup>30</sup> / <sub>1</sub> Kl. 5 EM. af «Svitzers B. E.», efter at en Del af Ladningen var bleven losset i Lægtene. S. var ubeskadiget. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Sneykning.	Indb. fra Krydsfartøj Nr. 26 dat. d. <sup>31</sup> / <sub>1</sub> 1901.
276.	<b>Sjøgutten.</b> Skruedamper. O. Børresen.	Stavanger. 607.	Kul. Glasgow—Vejle.	Læsø-NV.-Rev. <sup>1</sup> / <sub>11</sub> 1901. V. lig. Flovt. Klart. S.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 6 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> FM. saas forude om St. B. et Fyr, som viste Blink hver 16 Sek., og da intet saadant Fyr fandtes anført, hverken i Søkortet, som var nyt — udgivet i London af Norrie & Wilson og stemplet 1900 — eller i Fyrlisten, antoges det at være Læsø-Rende Fyrskib, der var bleven forandret. Kursen sattes SV. t. S. <sup>1</sup> / <sub>4</sub> S. ret paa det, og da det lysnede saas det vel at være et Jærntaarn; men da intet Fyrskib kunde ses, antoges Fyrtaarnet at være kommet i Stedet for Fyrskibet, Kl. 7 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> FM. passeredes Fyret, og kort efter grundstødte S.; Maskinen kastedes strax «Fuld Kraft Bak», men S. stod fast. Rummene pejledes og befandtes tætte. Det største Varpanker udførtes, og der blev hevet ind paa Varpet samtidig med at Maskinen arbejdede «Fuld Kraft Bak», men uden Resultat; et nyt Forsøg var ligeledes forgæves, idet der ingen Holdebund var for Ankret. Da «Svitzers B. E.» imidlertid var ankommen Kl. 10 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> FM., sluttedes Akkord med samme om at bringe S. flot. Efter at der var bleven losset ca. 70 Tons Kul i Lægtene, blev S. Kl. 5 EM. bragt flot og bugseredes til Frederikshavn, hvor Skibet ved Dykker-Undersøgelse viste sig at være ubeskadiget. Bjærgelønnen var 11500 Kr. Anm. Om <b>Aarsagen</b> afgiver Søretten ingen Udtalelse.	Søforklaring i Vejle d. <sup>7</sup> / <sub>11</sub> 1901.
	<b>Snefond S. S.</b> (se Nr. 264).						
	<b>Sunniva</b> (se Nr. 89).						
277.	<b>Susanna.</b> Barkskib. C.Søderholm.	Vasa 418.	Salt. Torrevieja—Hudiks- vall.	Ø.-Siden af Middelgrund (Sundet). <sup>16</sup> / <sub>4</sub> 1901. N. lig. Flovt. Snebyger. Haard S.-lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. grundstødte S., men blev næste Dag Kl. 8 FM. Bragt flot af «Svitzers B. E.» uden at have taget Skade og fortsatte Rejsen. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Strømsætning.	Indb. fra Krydsfartøj Nr. 26 dat. d. <sup>17</sup> / <sub>4</sub> 1901.
278.	<b>Svante.</b> Brig. C.A.Høgstadius.	Visby. 199.	Kul. Blyth—Visby.	Saltholm-Flak (Sundet). <sup>13</sup> / <sub>7</sub> 1901. N. lig. Flovt. Klart. N. lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. grundstødte S., men blev næste Dag Kl. 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. bragt flot af «Svitzers B. E.» og bugseret til Kjøbenhavn for Dykker-Undersøgelse. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Medens Kaptajnen var gaet ned for at se efter i Søkortet, styrede Rorgængereren for Ø. lig.	Indb. fra Krydsfartøj Nr. 26 dat. d. <sup>15</sup> / <sub>7</sub> 1901.
279.	<b>Svea.</b> Barkskib. H.Hall.	Helsingborg. 329.	Trælast. Haparanda—Kbhvn.	Ø.-Siden af Middelgrund (Sundet) <sup>12</sup> / <sub>11</sub> 1901. Ø.lig. Storm. Regnbyger Haard S.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 7 EM. grundstødte S., blev læk og fik 3 Fod Vand i Rummet, men bragtes d. <sup>15</sup> / <sub>11</sub> Kl. 11 FM. flot af Svitzers B. E., efter at en Del af Dækslasten var bleven losset i Lægtene, og bugseredes til Kjøbenhavn. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Storm, Regntykning og Strømsætning.	Indb. fra Krydsfartøj Nr. 26 dat. d. <sup>15</sup> / <sub>11</sub> 1901.
280.	<b>Svea.</b> 3m. Skonnert. J.Perseon.	Skillinge. 307.	Trælast. Ångermanelven— Aarhus.	Sødre Qvarken (Ålands- havrt). <sup>14</sup> / <sub>10</sub> 1901. Ø. lig. Jævn Kuling.	Kollision.	Kl. 5 EM., da S., styrende bidevind paa Kurs S. t. Ø., passerede Klokketønden ved «Märkallen», saas en medgaaende Skonnert omtr. forude, ca. <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Streg i Læ i 1 Kml.'s Afstd. Kl. 5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> , da Sidelysene vare blevne tændte, faldt S. af for at holde i Læ af Skonnerten, og give den tilstrækkelig Plads. Efter at S. var falden 1 Streg, saas det, at Skonnerten var gaet over Stag;	Søforklaring i Aarhus d. <sup>11</sup> / <sub>11</sub> 1901.

Skibets			Søulykkens			Søforhørets evt. Strandings-Beretningens	
1. Løbe-Nr.	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.
281.	<b>Svea.</b> Jagt. C.Jønsson.  <b>Svinø S.S.</b> (se Nr. 95).  <b>T.</b> <b>Thomas Coat S. S</b> (se Nr. 125).	Engelholm. 25.	Sten. Varberg—Danmark.	Fleskerevet, Ø. for Nakkehoved-Fyr (Sjæl- land). 13/11 1901. Ø.lig. Snestorm.	Grundstødning. Forlis. 2 Mand omkomne.	S. kastede Mesanskødet los og firede store Gaffeltopsejl ned for lettere at falde agten om Skonnerten, men denne — „Iris“ af Burgsvik paa Gotland — tørnede kort efter med bakkede Sejl mod S.'s B. B.'s Bov, og i det samme sprang I's Fører og Mandskab om Bord i S. Klokkeren var da 6, og efter 1½ Times Arbejde lykkedes det at klare Skibene fra hinanden. S.'s B. B.'s Anker, som havde haget sig fast i I.'s Bak, maatte frastikkes med 15 Fv. Kætting, og I. sejlede da — Kl. 7½ EM. — bort med Sejlene staaende, medens Besætningen var om Bord i S. I's Kaptajn og Mandskab indrømmede, at hele Fejlen var paa I.'s Side. Anm. Om <b>Aarsagen</b> afgiver Søretten ingen Udtalelse.  Om Morgenen observeredes S. staaende paa Revet i 3—4 Fod Vand. Skibet var Vrag. Ligene af 2 Mand — S.'s Besætning — skylledes op paa Stranden.  Kl. 8 FM. grundstødte T. 4 Kml. fra Land. Besætningen (4 Md.) bjærgedes ind til Anholt af en Fiskerbaad fra Hornbæk. Fiskerkvasen „Julie“ af Frederikshavn bragte s. D. Galeasen flot, satte Mandskab om Bord, og sejlede den til Kjøbenhavn. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage og Tykning.	Indb. fra Helsingør Toldk. dat. d. 15/11 1901.
282.	<b>Thora.</b> Galease. H. Nilsson.	Brantevik. 84.	Benmel. Lübeck—Gøteborg.	Anholt-NV.-Rev. 2/4 1901. SV.lig. Stiv Kuling. Regntykning.	Grundstødning.	Kl. 8 FM. grundstødte T. 4 Kml. fra Land. Besætningen (4 Md.) bjærgedes ind til Anholt af en Fiskerbaad fra Hornbæk. Fiskerkvasen „Julie“ af Frederikshavn bragte s. D. Galeasen flot, satte Mandskab om Bord, og sejlede den til Kjøbenhavn. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Taage og Tykning.	Indb. fra Anholt Toldsted dat. d. 4/4 og fra Anholt-Fyr d. 2/4 1901.
283.	<b>Tiber.</b> Skonnertbrig O.Idland.  <b>Toni S.S.</b> (se Nr.20). <b>Trevarrok S. S.</b> (se Nr. 46). <b>Trieste S. S.</b> (se Nr. 122). <b>Tugela S. S.</b> (se Nr. 26). <b>Turner Severin S. S.</b> (se Nr. 46).	Stavanger. 217.	Marmor. Stavanger—Hudiks- vall.	V.-Siden af Middelgrund (Sundet). 15/5 1901. N.lig. Frisk Kuling. Klart. N.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 4 EM. grundstødte T., men blev Kl. 6½ EM. bragt flot af «Svitzers B. E.» og bugseret ind paa Kjøbenhavns Red for Dykker-Undersøgelse. Anm. Angiven Aarsag: T. styrede Ø. om Vagerne paa Middelgrunds SV. -Side.  Kl. 3 EM. grundstødte T., men blev Kl. 8 EM. bragt flot af «Svitzers B. E.» og bugseret til Kjøbenhavn for Dykker-Undersøgelse. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Navigering efter et forældet Søkort.	Indb. fra Krydsfartøj Nr. 26 dat. d. 15/5 1901.  Indb. fra Krydsfartøj Nr. 26 dat. d. 26/4 1901.
284.	<b>Tuspan.</b> Brig. C.Tønnesson.  <b>U.</b> <b>Universal S. S.</b> (se Nr. 88).	Gøteborg. 269.	Brosten. Lysekil— Kalmar.	Saltholm-Flak (Sundet). 26/4 1901. ØNØ.lig. Storm, Haard S.lis Strøm.	Grundstødning.	Kl. 7½ FM. grundstødte U, men blev Kl. 4 EM. bragt flot af «Svitzers B. E.» uden at have taget Skade. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : U.'s Kurs fra Drogden Fyrskib til Falsterbo var sat for Ø.lig.	Indb. fra Krydsfartøj Nr. 26 dat. d. 3/5 1901.
285.	<b>Usko.</b> 3m. Skonnert. E.Nystrøm.	Raumo. 245.	Salt. Cadix—Wiborg.	Lillegrund (Sundet). 3/5 1901. ØNØ.lig. Flovt. Klart.	Grundstødning.		

1. Løbe-Nr.	Skibets			Søulykkens		Søforhørets 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.
286.	<b>V.</b> <b>Verax.</b> Skruedamper. W. Robson.  <b>Victoria S. S.</b> (se Nr. 108).  <b>W.</b> <b>Walfried</b> (se Nr. 164).  <b>Willie S. S.</b> (se Nr.43).	West-Hartlepool. 2531.	Kul. Blyth—Kronstadt.	Saltholm-Flak (Sundet). 19/7 1901. ØSØ.LIG. Regntykning. S.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 12 MN. grundstødte V., men blev d. 20/7 Kl 2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> EM. bragt flot af «Svitzers B. E.», efter at en Del af Ladningen var bleven losset i Lægtene. Ved Dykker-Undersøgelse viste V. sig at være ubeskadiget og fortsatte Rejsen, efter at den udlossede Ladning var bleven genindtagen. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Strømsætning og Regntykning.	Indb. fra Kastrup Toldkontrol dat. d. 20/7 1901.
287.	<b>Willy.</b> Skruedamper. R. Ebes.	Amsterdam. 862.	Kul. Newcastle o. T.— Windau.	Saltholm-Flak (Sundet). 20/5 1901. NV.lig. Jævn Kuling. Klart. N.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 2 FM. grundstødte W. og blev noget læk. Efter at en Del af Ladningen var bleven losset i Lægtene fra Kastrup, blev W. Kl. 3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> EM. bragt flot af «Svitzers B. E.», og bugseredes til Kjøbenhavn for at tætnes af Dykker. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Fejltagelse af Fyrene.	Indb. fra Krydsfartøj Nr. 26 dat. d. 20/5 1901.
288.	<b>Z.</b> <b>Zippora.</b> Galease. O. Hansson.	Donsø. 78.	Jærn. Stettin—Kjøbenhavn.	N. for Trekroner (Sundet). 13/12 1901. Ø.lig. Storm. Snetykning. S.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> EM. grundstødte Z. paa Bølgebryderen og blev læk, men kom atter flot ved egen Hjælp, og drev ind mod Langelinje, hvor den i synkefærdig Stand blev bjærget af «Svitzers B. E.» og bugseredes ind i Havnen. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Snetykning.	Indb. fra Kjøbenhavns Vagt-Toldkontrol dat. d. 14/12 1901.
289.	<b>Æ.</b> <b>Æolus.</b> Skonnert. J. Samuelsen.	Stavanger. 148.	Trælast. Strømnäs—Perth.	Saltholm-Flak (Sundet). 28/6 1901. VNV.lig. Frisk Kuling. Haard N.lig Strøm.	Grundstødning.	Kl. 2 KM. grundstødte Æ., men blev Kl. 9 FM., efter at en Del af Dækslasten var bleven losset i Lægtene, bragt flot af »Svitzers B. E.» og bugseredes til Kjøbenhavn for Dykker-Undersøgelse. Anm. Angiven <b>Aarsag</b> : Ved at holde Ø. over for at undgaa Kollision med en Damper sattes Æ. af Strømmen ind paa Grunden.	Indb. fra Krydsfartøj Nr. 2 6 dat. d. 28/6 1901.
290.	<b>Æra.</b> Skonnert. J.B. Cronberg.	Helsingborg. 112.	Trælast. Stockholm—Fredericia.	Fejø-Staalgrund. 18/12 1901. S.lig. Frisk Kul. Diset.	Søskade. Grundstødning.	Efter d. 14/12 at være afsejlet fra Stockholm fik Æ. stiv NØ. lig Kuling der efterhaanden steg til orkanagtig Storm fra N. med Snebyger og høj, urolig Sø. D. 15/12 Kl. 6 FM. efter at «Utklippan»-Fyr ved MN. var blevet pejlet i NV., blæste Forestagejl og Stagfok itu, og Kl. 9 sloges Dækslasten løs. Efter afholdt Skibsraad besluttedes det at kaste over Bord af den løse Dækslast for at undgaa større Skade. Da ca. Halvdelen af Dækslasten Kl. 4 EM. var kastet over Bord, og Vejret imidlertid havde bedaget sig, standsedes Overbordkastningen, og Hejsen fortsattes S. om Møen gennem Grønsund til Stubbekjøbing, hvor Æ. opankredes d. 17/12 for at stuve Dækslasten m.m. D. 18/12 Kl. 12 MD. passeredes Vageren paa Vejro-V.-Flak med alle Sejl til, styrende V. t. N.; men Kl. 1 FM. grundstødte Æ. paa Fejø-Staalgrund og, da Skibet begyndte at hugge, kastedes Resten af Dækslasten over Bord for om muligt derved at blive flot, men uden Resultat. Nødsignal hejstes, og efter at det var blevet mørkt afbrændtes der flere Blus, men der kom ingen Hjælp. Kl. 8 EM. bjærgedes Sejlene, og B.B.'s Anker sattes; men i Løbet af Natten steg Vandet, og Æ., der var tæt, kom flot. D. 19/12 Kl. 8 FM. lettedes, og Rejsen fortsattes. Anm. Angaaende <b>Aarsagen</b> til Grundstødningen afgiver Søretten ingen	Søforklaring i Fredericia d. 21/12 1901.

## Afdeling IV.

TABEL A.

Opgørelse af de i Oversigten for 1901 opførte Søulykkers eller Søskaders Antal og Art, over hvilke Søforhør (evt. Søforklaring) er afholdt.

Søulykkens 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) . . .	11	2	5	—	2	—	1	—	—	—	—	—	19	2
Grundstødning. . . . .	25	11	6	1	1	4	—	—	—	2	—	—	32	18
Kæntring. . . . .	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Sprungens læk i Søen . . . . .	6	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1
Forladt synkefærdig. . . . .	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—
Forskellig Søskade. . . . .	4	3	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	5	5
Kollision. . . . .	18	33	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	33
Kondemnat. efter Søskade	2	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	3	1
Ildsvaade og Explosion . . .	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Bortebleven. . . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Overbordfalden m. m. . . .	7	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	5
I Alt. . . .	80	57	12	1	6	6	1	—	—	2	—	—	99	66

165

TABEL B.

Opgørelse af de i Oversigten for 1901 ifølge officielle Indberetninger m. m. opførte Søulykkers eller Søskaders Antal og Art, over hvilke Søforhør (evt. Søforklaring) ikke er afholdt.

Stranding (med Forlis) . . .	7	—	3	1	1	—	1	—	—	—	2	—	14	1
Grundstødning. . . . .	9	9	17	4	5	4	7	16	1	7	9	—	48	40 <sup>1)</sup>
Kæntring. . . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Sprungens læk i Søen . . . . .	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Forskellig Søskade. . . . .	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
Kollision . . . . .	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3
Ildsvaade. . . . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Borteblevne. . . . .	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
I Alt. . . .	28	17	20	5	6	4	8	16	1	7	11	—	74	49
<sup>1)</sup> Endvidere Grundstødning af 1 hollandsk og 1 belgisk Dampskib. . . . .													—	2
													74	51

125

## TABEL C.

Opgørelse af Tab af Menneskeliv ved de for Danske Skibe ifølge Oversigten for 1901 indtrufne Søulykker og Seskader.

Ulykkestilfældets Art.	Ifølge optagne Søforhør.						Ifølge andre officielle Kilder.						I Alt.					
	Sejl.	Omkomne.	Damp.	Omkomne.	Sejl & Damp.	Omkomne.	Sejl.	Omkomne.	Damp.	Omkomne.	Sejl & Damp.	Omkomne.	Sejl.	Omkomne.	Damp.	Omkomne.	Sejl & Damp.	Omkomne.
Ved Skibes Stranding, Forlis eller anden Søskade . . . . .	6	12	—	—	6	12	5	26	—	—	5	26	11	38	—	—	11	38
Ved Overbordfalden . . . . .	6	6	—	—	6	6	—	—	—	—	—	—	6	6	—	—	6	6
Ved andre Ulykkestilfælde . . . . .	3	5	5	5	8	10	—	—	1	1	1	1	3	5	6	6	9	11
I Alt . . . . .	15	23	5	5	20	28	5	26	1	1	6	27	20	49	6	6	26	55

## TABEL D.

Opgørelse af Antallet, Arten og Værdi-Tabene for de ifølge Oversigten for 1901 indtrufne Forlis af Danske Skibe.

Forlisets Art.	Antal Skibe.	Brutto Register-Tonnage.	Med Ladning.	Uden Ladning.	Skibets		Besætning.	Passagerer.	Tab af Menneskeliv.
					Værdi.	Assurance.			
Dampskibe:									
Stranding . . . . .	2	718	2	—	283000	50000	26	—	—
Forladt synkefærdig . . . . .	1	177	—	1	60000	60000	4	—	—
Kondemnation . . . . .	1	1903	1	—	265800	265800	21	—	—
Dampskibe i Alt.	4	2798	3	1	608800	375800	51	—	—
Sejlskibe:									
Stranding, Landsætning og Grundstødning . . . . .	18	2170	8	10	251000	229140	82	—	7
Forladt synkefærdig . . . . .	8	233	7	1	31425	22925	22	—	—
Kollision . . . . .	5	452	4	1	74700	19800	30	—	4
Ildsvaade og Eksplosion . . . . .	1	67	1	—	12000	12000	4	—	3
Borteblevne . . . . .	4	263	2	2	26535	22000	16	—	16
Kondemnation efter Søskade . . . . .	3	882	2	1	82300	64500	26	150	6
Sejlskibe i Alt	39	4067	24	15	477960	370365	180	150	36
Damp og Sejlskibe i Alt	43	6865	27	16	1,086760	746165	231	150	36

TABEL E.

Opgørelse af Antal m. m. af Danske og Fremmede Skibes Strandinger og Grundstødninger paa Danske Kyststrækninger og i Inderfarvande, indtrufne i karet 1901.

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.	Fremmede.	I Alt.
Jyllands Vest-Kyst (til Hanstholm) . . . . .	2	76	1	1665	—	—	—	—	3	1741	—	—	1	1227	2	1078	1	1244	4	3549	7	5290	—	1	1
Jyllands Nord-Vest-Kyst (til Skagen indb.) . . . . .	1	179	—	—	—	—	—	—	1	179	2	183	3	4424	2	734	—	—	7	5341	8	5520	—	—	—
Jyllands Øst-Kyst . . . . .	7	226	2	242	3	40	—	—	12	508	4	388	2	3072	—	—	—	—	6	3460	18	3968	1	—	1
Limfjorden . . . . .	—	—	1	1099	—	—	—	—	1	1099	1	170	—	—	—	—	—	—	1	170	2	1269	—	—	—
Læsø . . . . .	2	346	—	—	—	—	—	—	2	346	5	524	6	4946	1	14	—	—	12	5484	14	5830	—	—	—
Anholt . . . . .	1	33	—	—	—	—	—	—	1	33	1	84	—	—	1	398	—	—	2	482	3	515	—	—	—
Fyens Nord-Kyst . . . . .	1	34	—	—	—	—	—	—	1	34	—	—	4	2241	2	182	—	—	6	2423	7	2457	—	1	1
Fyens Syd-Kyst . . . . .	1	133	—	—	—	—	—	—	1	133	1	30	1	952	1	217	—	—	3	1199	4	1332	—	—	—
Fyens Øst-Kyst . . . . .	2	73	—	—	1	22	—	—	3	95	1	435	—	—	—	—	—	—	1	435	4	530	—	—	—
Sjællands Nord-Kyst . . . . .	2	196	—	—	1	16	—	—	3	212	—	—	—	—	1	25	—	—	1	25	4	237	—	2	2
Sjællands Vest-Kyst . . . . .	1	66	1	946	1	195	—	—	3	1207	3	170	4	3105	—	—	—	—	7	3275	10	4482	—	—	—
Smaalands-Farvandet (Grøn-sund indb.) . . . . .	1	44	—	—	—	—	—	—	1	44	5	410	1	346	1	32	—	—	7	788	8	832	—	—	—
Lollands og Falsters S.-Kyst	1	57	—	—	—	—	—	—	1	57	1	50	3	3124	1	100	—	—	5	3274	6	3331	—	—	—
Sjællands Øst-Kyst Syd fra til Amager) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	68	—	—	2	68	2	68	—	—	—
Amager . . . . .	1	14	1	1764	2	30	—	—	4	1808	8	2734	4	5214	—	—	—	—	12	7948	16	9756	—	—	—
Saltholm . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	2151	5	6661	—	—	—	—	11	8812	11	8812	—	1	1
Middelgrunden . . . . .	—	—	1	2063	—	—	—	—	1	2063	6	2453	4	3788	—	—	—	—	10	6241	11	8304	—	—	—
Øresunds-Kysten Nord fra til Københavns Frihavn)	1	166	2	1361	—	—	—	—	3	1527	1	78	1	1093	—	—	—	—	2	1171	5	2698	—	—	—
Bornholms Vest-Kyst . . . . .	2	279	—	—	1	48	—	—	3	327	1	118	—	—	—	—	—	—	1	118	4	445	—	—	—
Bornholms Øst-Kyst . . . . .	—	—	1	209	—	—	—	—	1	209	—	—	—	—	1	8	—	—	1	8	2	217	—	—	—
I Alt . . . . .	26	1922	10	9349	9	351	—	—	45	11622	46	9978	39	40193	15	2856	1	1244	101	54271	146	65893	1	5	6

Anm. I Fem-Aaret 1887—1901 have paa **jydske Vest-Kyst** indtil Skagen følgende Strandinger fundet Sted:

Uden Forlis.		Med Forlis.	
1897 . . . . .	6 Skibe med 4288 T. B.	19 Skibe med 6168 T. B.	
1898 . . . . .	8 » » 6408 »	15 » » 5779 »	
1899 . . . . .	6 » » 4060 »	12 » » 5737 »	
1900 . . . . .	— » » — »	16 » » 9980 »	
1901 . . . . .	10 » » 7754 »	5 » » 3056 »	

TABEL F.

*Antal af Strandinger og Forlis paa Danske Kyststrækninger og i Inderfarvande i Fem-Aaret 1897—1901 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.				
1897.	Engelske . . . .	2	468	11	18897	—	—	—	—	13	19325	—
	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
1900.	Engelske . . . .	2	179	7	12131	1	188	1	1326	11	13824	—
	Tyske . . . . .	5	632	8	8665	3	390	1	2604	17	12291	14
	Svenske . . . . .	13	2258	3	2840	8	2331	3	2544	27	9973	1
	Norske . . . . .	5	1173	5	4182	3	1927	—	—	13	7282	3
	Danske . . . . .	23	1633	7	3264	13	491	—	—	43	5388	5
	Russiske (og Finske) . . . .	3	1120	—	—	1	413	—	—	4	1533	—
	Andre . . . . .	—	—	3	5171	1	112	—	—	4	5283	—
	I Alt	51	6995	33	36253	30	5852	5	6474	119	55574	23
1901.	Engelske . . . .	1	86	9	14137	—	—	—	—	10	14223	—
	Tyske . . . . .	7	426	16	13669	2	69	—	—	25	14164	—
	Danske . . . . .	26	1922	10	9349	9	351	—	—	45	11622	1
	Norske . . . . .	6	2701	8	6296	3	1350	—	—	17	10347	2
	Svenske . . . . .	23	3234	4	4577	8	882	1	1244	36	9937	3
	Russiske (og Finske) . . . .	9	3531	—	—	2	555	—	—	11	4086	—
	Andre . . . . .	—	—	2	1514	—	—	—	—	2	1514	—
	I Alt	72	11900	49	49542	24	3207	1	1244	146	65893	6



## Anmærkninger til Tabellerne.

Ifølge Tabellerne A og B have Antallet af Søulykkerne i Aaret 1901 (290) været noget større end Antallet i Aarene 1900 og 1899 (henholdsvis 267 og 263). Denne Forøgelse skyldes Antallet af Søulykker i danske Farvande; skøndt Vind- og Vejrforholdene i 1901 vare lige saa gunstige som i de to foregaaende Aar, er nemlig Antallet i førstnævnte Aar steget til 146 mod 119 i 1900 og 102 i 1899, men samtidig ere disse Søulykker gennemgaaende af væsentlig ringere Betydning i 1901 (jfr. iøvrigt Oplysningerne om afholdte Søforhør i Fem-Aaret 1894—1898 i Bilaget til Statistiken for 1898 under Tabel Nr. 1 og 2).

Blandt de refererede Søulykker af større Betydning fremhæves følgende:

### Kollisioner.

Angaaende disse henledes Opmærksomheden særligt paa Referaterne under Løbe-Nr. 10 (Arken—Pernambuco), Nr. 14 (Borghild—Suduroy), Nr. 16 (Dan—Nordkap), Nr. 24 (Gefion—Hveen), Nr. 27 (Helga—Livny), Nr. 32 (Jensine—Kilmorack), Nr. 38 (John Frederick—Carla), Nr. 45 (Nora—Ibis), Nr. 46 (Nordhvalen—Trevarrok), Nr. 50 (Raanheidur—Northward Ho), Nr. 51 (Russia—Annandale), Nr. 71 (Carla—Lincoln), Nr. 78 (Dollar—Acuba), Nr. 148 (P.M. Asp—Ukendt Sejler) og Nr. 153 (Perm—Norderney) (jfr. Oplysninger om Kollisionerne i Fem-Aaret 1894—1898 under Bilaget til Statistiken for 1898, Tab. 6 og 7).

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

Exempler herpaa findes udførligt refererede under Løbe-Nr. 50, 93, 109 og 162.

### Forlis ved Stranding.

Af slige Forlis ere følgende af større Betydning, nemlig Løbe-Nr. 4 (Anna), Nr. 13 (Axel), Nr. 19 (Estrup), Nr. 29 (S. S. Hesselø), Nr. 40 (Martha), Nr. 42 (Nanna), Nr. 54 (S. S. Skodsborg), Nr. 57 (Union), Nr. 202 (Clara), Nr. 236 (Josefina), Nr. 248 (Lärkan), Nr. 263 (Olaf), Nr. 274 (Selma) og Nr. 281 (Svea).

I Forbindelse hermed kan bemærkes, at det ny Fyr paa Læsø-NV.-Rev., som tændtes i 1901, har været Aarsag til i alt 10 Grundstødninger; idet dette Fyr, paa Grund af manglende Kendskab til dets Tænding trods de derom udgaaede Bekendtgørelser, er blevet forvexlet, som oftest med Læsø-Rende-Fyrskib (jfr. Løbe-Nr. 110, 185, 196, 205, 210, 229, 250, 261, 272 og 276).

Værdi-Tabene ved Dampskibes Forlis ved Stranding og Kondemnation efter Grundstødning (ved Kollision er intet Dampskib forlist, medens 1-Damp-Uddybningskib af Værdi 60000 Kr. er forladt i synkefærdig Stand) have været betydelig mindre end i de to foregaaende Aar, nemlig i 1901 2 Skibe til Værdi 548800 Kr., mod 3 Skibe til Værdi 1,115000 Kr. i 1900, og ved Stranding og Kollision tilsammen 7 Skibe til Værdi 1,083000 Kr. i 1899 (jfr. iøvrigt Tabel Nr. 10 for Fem-Aaret 1894—98 i Bilaget til Statistiken for 1898).

### Ildsvaade og Explosioner.

Se Løbe-Nr. 7 (Anna), 159 (Seth) og 256 (S. S. Mercur).

### Brud paa Skrueraxel.

Heraf findes ikkun 1 Tilfælde, nemlig Løbe-Nr. 95 (Fredensborg).

### Brug af forældede og fejlagtige Søkort.

Se Løbe-Nr. 208 (Ellen), Nr. 219 (Gotfrid), Nr. 248 (Lärkan), Nr. 276 (Sjøgutten) og Nr. 284 (Tuspan).

### Tab af Menneskeliv ved Overbordfalden.

Ifølge Tabel C har Tabet været 6, udelukkende for Sejlskibe, medens Antallet for 1900 var 13 og for 1899 20; altsaa en Nedgang af henholdsvis  $\frac{1}{2}$  Del og  $\frac{2}{3}$  Del. 2 Tilfælde skyldes Overbordfalden fra Klyverbommen eller Sprydet under Bjærgning af Forsejlene, se Løbe-Nr. 69 (Belona) og 93 (Forældres Minde). I 1900 fandt intet saadant Tilfælde Sted, men derimod 6 i 1899. I 3 Tilfælde blev Rednings-Bøje ikke udkastet, se Løbe-Nr. 91 (Familien), 93 (Forældres Minde) og 101 (G. R. Berg). (Jfr. iøvrigt Bilaget til Statistiken for 1898, Tabel Nr. 8 og 9).

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

Se Løbe-Nr. 11 (Athene), 18 (Enigheden), 21 (Forsøget) og 22 (Frederikke). Med disse 4 Sejlskibe gik 16 Menneskeliv tabte mod henholdsvis 47 og 37 i de 2 forudgaende Aar (jfr. Bilaget til Statistiken for 1898, Tabel Nr. 11).

### Bjærgning af Skibsbesætning eller Skib.

Blandt slige Bjærgninger kunne de under Løbe-Nr. 20 og 236 anførte særlig betegnes som fortjenstlige.

Ifølge Meddelelse fra Krydstoldinspektoratet have Toldkrydserne — foruden den af Krydsfartøj N. 4 under Løbe-Nr. 139 referede Bjærgning af Besætningen (2 Mand) paa Jagt «Nautilus» af Aarhus — endnu i et Tilfælde været behjælpelig ved Redning af Menneskeliv, nemlig den  $\frac{18}{5}$  1900, da Krydsfartøj Nr. 3 i Veisnæs-Bugt bjærgede en Fisker, som observeredes siddende paa Kølen af en kærtret Fiskerbaad, hvorimod en anden til Fiskerbaaden hørende Mand druknede. Endvidere bjærgede ovennævnte Krydsfartøj Nr. 4 d.  $\frac{13}{11}$  1901 om Morgenen Jagt «Christine» af Kjertemind, Skpr. A. P. Rasmussen, som, til Ankers i Begtrup-Vig, gik i Drift medens Besætningen var til Køjs.

Fremmede Sørretters Domme eller Kendelser over Søulykker overgaaede danske Skibe findes refererede under Løbe-Nr. 10, 50, 74 og 45.

1. April 1903.

A. S.