

STATISTISK OVERSIGT

OVER DE I AARET

1898

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

INDTRUFNE

SØULYKKER.



JANUAR, 1900.

KJØBENHAVN.

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

Den foreliggende statistiske Oversigt, der herved offentliggøres af

Indenrigsministeriet

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

Indhold.

Afdeling I.

Alfabetisk Navne-Fortegnelse over samtlige i Oversigten optagne Skibe, samt maritim-statistiske Oplysninger — affattede paa Grundlag af her i Landet afholdte Søforhør eller efter forskellige officielle Indberetninger — om de for danske Skibe i Aaret 1898 stedfundne Søulykker m. m. af større Betydning (f. Ex. Forlis, Kollisioner, Kondemnation efter Søskade) .

Afdeling II.

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

Afdeling III.

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

Afdeling IV.

Tabeller indeholdende statistiske Opgørelser for Aaret 1898 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.
- G. Udtog af Tabellerne til Oversigterne for Fem-Aaret 1894—98.

Afdeling I.

Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens	9.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rejse: a. Afgangs-Stedb. 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.
1.	A. a. A. Asgeirsson S. S. (Afd. II).							
2.	a. Absalon . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1424. e. 894.	a. Kjøbenhavn. b. 1873. c. Jærn. d. Registre V. I. H.K.: 480.	a. H.P.Predbjørn. b. Dampskibs-S. Danmark. c. — d. De priv. Ass. Kjøbenhavn.	a. Kul. b. 1572 Tons. c. — d. —	a. 18. b. — c. —	a. Sunderland. b. ⁸ / ₈ 98. c. Kronstadt.	a. Hoborgs Rev. Gotland. SV. Pynt. b. ¹³ / ₈ . c. Grundstødning. d. Tæt Taage. Stille.	Søprotest i Kronstadt dat. d. ²⁵ / ₈ 98. Søforklaring i Aarhus d. ⁸ / ₁₁ 98. Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. ²⁵ / ₁₁ 98. (Rettens søkyndige Medlemmer vare: Fhv. Skibsfører J. C. F. Breining og fhv. Skibsfører, Skibsreder M. Carl). Af de ovennævnte 3 Fremstillinger af A.'s Grundstødning ses bl.a., at efter at Kapt. P. omtrent Kl. 4 EM. mente at have set Land et Øjeblik forude om B. B., blev Maskinen sat paa halv Kraft og Loddet gjortes klart, medens Taagesignaler afgaves. Kort efter sattes Maskinen paa langsom Fart; men umiddelbart derpaa tog A. Grunden. Ved Hjælp af Mandskab fra Land kastedes ca. 290 Tons Kul over Bord; men først d. ¹⁵ / ₈ Kl. 11 ³ / ₄ FM. lykkedes det den tilkaldte Bjærgningsdamper «Neptun» af Stockholm at bringe A. flot og ind til Burgsvik for at undersøges i Bunden af Dykker. A. viste sig at være tæt, skøndt flere Buler og Revner opdagedes; blev da erklæret for sødygtig, hvorpaa Rejsen d. ¹⁸ / ₈ fortsattes til Kronstadt, hvortil A. ankom d. ²¹ / ₈ . Om Aarsagen til Grundstødningen ses ingen Udtalelse at være afgiven af Soreterne (jfr. Sorets-Loven af 12. April 1892 §§9 og 12 samt Justitsministeriets Cirkulære til samtlige Retsbetjente af 28. December 1896).
3.	a. Activ . b. Skruedamper. c. Randers. d. 705. e. 426.	a. Greenock. b. 1896. c. Staal. d. Llovd.'s Reg. I.H.K.: 500.	a. G. L. Hansen. b. C. Hassager. c. 1800001). d. 180000. De priv. Ass. Kjøbenhavn.	a. Bønner. b. 700 Tons. c. — d. —	a. 20. b. 4. c. —	a. Chefoo. b. — c. Tamsui (Formosa).	a. Tamsui Barre. b. ⁹ / ₁₁ 98. c. Grundstødning. Forlis. d. Regntykning og Strømsætning.	Indberetning fra Konsulatet i Hong Kong dat. d. ²⁹ / ₁₁ 98 Under Forsøg paa at ankre uden for «Tamsui»-Barren stødte Skibet paa nogle undervands Skær og fik da en saa svær Lækage, at Ladningen (Bønner) udvidede sig saaledes, at Dækket sprængtes; Skibet blev kort efter Vrag. Besætningen samt Passagererne bjærgede sig i Land i Skibets Baade. Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt her i Landet.
4.	a. Agnes Tobias (Afd. III).							
5.	a. Agnete . b. Jagt. c. Ommel. d. 49. e. 39.	a. Troense. b. 1837. c. Eg. d. —	a. } b. } R. J. Nielsen. c. 4900. d. 4900. Den g. Sø-Fors. f. m. Skibe.	a. Chamotte Sten og Jærbanesk. b. 85 Tons. c. — d. —	a. 3. b. — c. —	a. Stettin. b. ²² / ₇ 98. c. Aalborg.	a. Øst for Fornæs. b. 4/8. c. Sprungen læk. Forlis. d. SSV. Frisk. Diset. Høj Sø.	Søforhør i Frederikshavn d. ⁶ / ₈ 98. Kort efter Midnat, da A. befandt sig mellem Fornæs og Anholt, bemærkedes Vand i Lastrummet. Pumpen sattes strax i Gang: men da Vandet stadig steg maatte Besætningen gaa fra Borde i egen Baad Kl. 2 FM. A. saas at synke Kl. 7 FM. paa omtr. 8 Fv. Vand; men Kl. 1 EM. blev Besætningen optagen af Fiskekutteren «Kronborg», der landsatte den i Frederikshavn. Om Aarsagen til Forliset udtalte Rettens søkyndige Medlemmer: «At dette maa antages at skyldes, at Lasten har været for tung for saa gammelt et Skib, men de fandt ikke, at der kunde være nogen Grund til at drage Kaptajnen til Ansvar».
6.	a. Ainamo S. S. (Afd. III).							
7.	a. Albatros (Afd. II).							
8.	a. Albert (Afd. II).							
9.	a. Albert (Afd. III).							
10.	a. Albert (Afd. III).							

¹⁾ Værdierne m. m. ere angivne i Kronemønt.

1. Løbe-Nr.	Skibets						Soulykkens	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. Omkomme.	7. Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	8 a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	
11.	a. Albertine (Afd. II).							
12.	a. Alloa . b. 3m. Skonnert. c. Kjøbenhavn. d. 170. e. 149.	a. Marstenshoek. b. 1898. c. Staal. d. Registre V.	a. N.P.Pedersen. b. (Akt. S.), A.P. Kløvborg. c. 26000. d. 26000. De privat. Ass. Kbhvn.	a. Kul. b. 264 Tons. c. 2920. d. 2920. De privat. Ass. Kbhvn.	a.6. b. — c. 6.	a. West Wemyss. b. 11/10 98. c. Lemvig.	a. Nordsøen. b. Formentlig d. ¹⁶ / ₁₀ . c. Forlis. Bortebleven. d. ØSØ. Storm.	
13.	a. Alma (Afd. III).							
14.	a. Amor (Afd. III).							
15.	a. Andreas . b. Galease. c. Aalborg. d. 84. e. 78.	a. Bufvenäs. b. 1886. c. Eg og Fyr. d. —	a. N.C. Weisbjerg. b. Brødrene Bendtzten. c. 10000. d. 7000. Den kbhvn. Sø- Ass.-For.	a. Trælast og Tagspaan. b. 8000 Kbf. (Dæks- last 3000 K.) c. 4700. d. 5100.	a. 4. b. — c. —	a. Halmstad. b. 9/4 98. c. Aalborg.	a. Korsholmen (Hals). b. 9/4. c. Grundstødning Forlis. d. SØ. Tykning. Høj Sø.	
16.	a. Andvake (Afd. III).							
17.	a. Ane (Afd. II).							
18.	a. Anglia . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1633. e. 1026.	a. West Hartle- pool. b. 1878. c. Jærn. d. Lloyd's Reg. I. H. K.: 725.	a. E.E.Erichsen. b. Dampsk. S. «Union». c. — d. —	a. Ballast. b. 280 Tons. c. — d. —	a. 22. b. — c. —	a. Dunkerque. b. ³¹ / ₃ 98. c. Sunderland.	a. Ud for Sunder- land. b. ² / ₄ . c. Strandia. d. V.lig. Taage.	
19.	a. Anite . b. Barkskib. c. Nordby p. F. d. 333. e. 302.	a. Sunderland. b. 1878. c. Fvr. d. Lloyd's Reg.	a. J. P. Lybecker. b. N. H. Svarrer. c. 43000. d. 20000 (i Ham- burg). 15000 (N. Sø- Ass.-For.)	a. Kul og Styk- gods. b. 460 Tons. c. 11000.	a. 10. b. — c. —	a. London. b. 24/9 97. c. Rio Gallegos	a. Rio Gallegos (Patagonien). b. ²⁰ / ₁₂ 97. c. Landsætning. Kondemna- tion. ¹⁹ / ₃ 98. d. V.lig Storm. Svær Strøm.	

1.	Skibets						Soulykkens	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. Omkomme.	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 Soulykkens Aarsag m. m.
								Søforhør i Kjøbenhavn d. ⁵ / ₄ 99. Aarsagen til Forliset kan ikke oplyses, da ingen Efterretninger haves om Skib eller Besætning efter d. ¹¹ / ₁₀ 98. De Omkomne vare: Skibets Fører N. P. Pedersen af Nibe, 1ste Styrmand Rasmus Hansen af Gunslev, 2den Styrmand Christian Ma- rius Hansen af Marstal, Letmatros Jesper Thomas Pedersen af Læsø, Kok Lars Christian Hemmessen af V. Vandet, samt en i Holland født Matros, hvis Navn ikke kan oplyses.
								Søforhør i Kjær Herred d. ¹² / ₄ 98. Efter Kl. 6 Em at være naaet op ud for Indløbet til Limfjorden drejedes til Vinden i 1 1/2 Time paa Grund af Tykning; men da det klarede noget op styredes ind efter og Kl. ⁸ / ₂ fik man Egense Fyr i Sigte en kort Tid. Loddet holdtes gaaende, men ¹ / ₂ Time senere grundstødte Skibet paa Korsholmen, løb fuld af Vand og blev Vrag. Den ¹⁰ / ₄ Kl. 3 FM. blev Besætningen bjærgt i Land af Lodsbaaden fra Hals. Aarsagen til Forliset angives at være usigtbart Vejr.
								«Maritime Deposition» dat. Sunderland d. ⁴ / ₄ 98. Indb. fra Dansk Konsulat i Hull dat. d. ⁷ / ₄ 98. Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. ¹⁴ / ₅ 98. (Rettens søkyndige Medlemmer vare: Admiral F. P. A. Uldall og Skibsfører H.V. Petersen.) Om Aarsagen til Grundstødningen afgiver Sørensen ingen Udtalelse; men den angives af Vidnerne at skyldes en paa Grund af Tykning sket Forvexling af Fyrene ved Sunderland med de elektriske Lys fra en Papirfabrik paa Kysten ved Indløbet. A's Grundstødning ses at have givet Anledning til en Bjærgnings-Sag for «London Admiralty Court». Af den derover under 23. April 1898 afsagte Dom gives her følgende Uddrag. Strandingen skete omtrent Kl. 2 FM. ved «Cape Carr Point» ¹ / ₄ Mil S. for «Souter» Fyr. Vejret var tykt, Vinden V.lig med let Brise. A., der var ballastet, kom til at hænge omtrent midtskibs paa en Klippe, medens der var Vand under Kølen saa vel for som agter. Kapt. E. søgte da at arbejde Skibet flot ved egen Hjælp, men dette lykkedes ikke. Da Bugserbaaden «Challenger» (142 Tons Brutto og 700 ind. H. K.) nu tilbød sin Tjeneste, modtoges den; men da A. var grundstødt omtr. ¹ / ₂ Time efter Højvands- Tid blev Slæbningen, der varede 1 Time, uden Resultat. C. Paastod imidlertid, at den gjorde den Gavn, at den forhindrede Skibet i at svaje tværs paa Klipperne. Kl. 7 1/2 FM. kom Bugserdamperen «Herkules» (145 Tons Brutto og 700 ind. H. K.) til Stedet og, da det omtr. Kl. 9 var halvt Flodvande medens Vinden og Søgangen tog til, begyndte begge Bugserbaadene at arbejde paa samme Tid som A. bakkede med sin Maskine. Efter at dette var forsøgt uden Resultat i en halvanden Times Tid, besluttede «H.» at prøve paa at faa Skibet flot ved at give det et pludselig Ryk. Det første Forsøg mislykkedes; men Kl. Omtr. 10 1/2 FM. ca. 1 1/2 Time før Højvandet gjordes et nyt Forsøg med Ryk af begge Bugserbaadene, og A. kom da flot, hvorpaa den dampede ind til sit Bestemmelsessted, Sunderland. Efter at have fremstillet disse Kendsgerninger, afgav Rettens Præsident, Sir Francis Jeune, ved Dommens Afsigelse følgende Udtalelser: «Det vigtigste Spørgsmaal, man stiller sig selv, er: Fra hvilken Risiko blev Skibet reddet? Bugserdamperne løb selvfølgelig ingen Risiko. Det var smult Vande, og Vinden fra Land. Bugserdamperne udførte imidlertid utvivlsomt deres Tjeneste godt og med Udbytte, og jeg mener, at deres sidste Manøvre var et dygtigt Stykke Arbejde. Det er umuligt med Sikkerhed at sige, hvad der kunde være sket, hvis A. ingen Hjælp havde faaet; men Chancerne troer jeg ikke vare gode. «Trinity Masters» mene, at den af Strøm og Vind kunde være falden tværs paa Klipperne. Det paastaaes, at dette kunde være forhindret ved Hjælp af Ankere; men Trinity Masters tro ikke herpaa. I alt Fald greb man ikke til dette Middel, og Kendsgerningen er, at «Challenger» forhindrede Skibet i at falde tværs paa Klipperne. Forudsat dertil, al denne Bugserdamper ikke havde været til Hjælp, vilde A. have hugget meget haardt i Bunden, naar Vandet voxede. Det fremgaar dertil af Skibs-Dagbogen, at den huggede saa meget, at Donkeykedlen blev stødt fra sin Plads. Det ligger nær at tænke sig, at Skibet, efterhaanden som Vandet voxede, vilde have hugget saa meget, at ogsaa dets andre Kedler vilde have forskudt sig, saa at det ikke kunde have brugt sin egen Damp. Selvfølgelig er Alt dette kun Muligheder; men saa meget tør man paastaa, at Skibet trængte til den Art Hjælp, som det fik, for at undgaa alvorlig Skade Resultatet af Bugserdampernes Hjælp var højst tilfredsstillende; thi uagtet A. ikke blev meget alvorligt beskadiget, naar man tager Grundstødningens Art i Betragtning, behøvedes der dog ganske vist kun meget lidt til, at det var blevet en meget alvorlig Skade. Skibet slap, takket være Hjælpen, meget heldig fra Sagen. Jeg mener derfor, at en Bjærgeløn af 765 L. vil være passende, og den bør deles saaledes, at «Herkules» taar 300 og «Challenger» 465 L.» — Værdien af A. var anslaaet til 5000 L., af «Herkules» til 5000 og af «Challenger» til 4000 L.
								Søforhør i Nordby paa Fanø d. ²⁷ / ₆ 98. Den ⁵ / ₁₂ 97 i Syd-Atlanterhavet under haard SV. lig Storm med svær Sø blev A. kastet paa Siden, mistede 7 Sejl og blev læk; men kunde dog holdes paa Pumperne. D. 18/12 kastedes Anker ud for Losnings-Pladsen paa Floden. Da Besætningen efter 14 Dages stadig Pumpning var udmattet og ingen Hjælp fra Land kunde faas, maatte Skibet landsættes. Efter Losningen afholdtes Besigtelse med det Resultat, at A. blev kondemneret som uistandsættelig og solgt ved offentlig Auktion d. ¹⁹ / ₃ 98. Aarsagen til Landsætningen fremgaar af det Ovenanførte.

1	Skibets						Soulykkens	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 Soulykkens Aarsag m. m.
20.	a. Anna (Afd. II).							
21.	a. Anna (Afd. III).							
22.	a. Anna (Afd. III).							
23.	a. Anna (Afd. III).							
24.	a. Anna (Afd. III).							
25.	a. Anna (Afd. III).							
26.	a. Anna Amalia. b. Slup. c. Strynø. d. 28. e. 23.	a. Danzig. b. 1863. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. } A. L. b. } Madsen. c. 2200. d. 2400. Sø-Ass.-For. For m. Skibe.	a. Ballast. b. — c. — d. —	a. 2. b. — c. 1.	a. Nakskov. b. ¹ / ₄ 98. c. Ekensund.	a. Bagenkop (Langlands V.- Kyst). b. 5/4. c. Stranding. Forlis. d. NV.lig haard Kuling. Høj Sø.	Søforhør i Rudkjøbing d. ⁹ / ₄ 98. Kl. 10 EM., da A. A. var ca. 3 Mil NV. for Bagenkop sendte Skipperen Skibsdrengen C. Christensen til Køjs, og var derefter alene paa Dækket; men da Drengen vækkedes Kl. 11 ved at Sejlene sloge og derfor gik op paa Dækket, fandt han Ingen der. Skipperen maa derfor antages at være falden over Bord og druknet. Skibsdrengen lod nu begge Ankere falde og bjærgede Sejlene; men da Ankerne ikke tog Grund, drev Fartøjet paa Land og blev Vrag. Søretsmedlemmerne udtalte: «At Aarsagen til Forliset tilstrækkelig tydelig fremgaar af de afgivne Forklaringer, hvis Rigtighed der ingen Grund er til at betvivle. De kende personlig Skipperen, A. Madsen, men vide af egen Erfaring intet om, at han skulde være tilbøjelig til Drik; de have aldrig set ham beruset, men havde nok hørt, at han i den senere Tid, naar han var ude at sejle, skulde have været mindre afholdende»
27.	a. Anna Casper. b. Barkskib. c. Dragør. d. 646. e. 599.	a. Waldoboro' (U.S.). b. 1859. c. Eg og Fyr. d. Ingen Klasse.	a. C. J. Jans. b. J. P. Schmidt. c. 20000. d. 10000. Fjerde Sø-Fors. Selsk. Kbhvn.	a. Trælast. (Dækslast: 33 Stds. Planker). b. — c. — d. —	a. 12. b. — c. —	a. Kronstadt. b. ¹ / ₁₀ 98. c. Grangemouth.	a. Nordsøen ud for «Bell Rock». b. ¹⁹ / ₁₀ . c. Forladt synke- færdig. Forlis. d. Haard Ø.lig Storm. Høj Sø.	«Maritime Deposition» dat. Granton d. ²¹ / ₁₀ 98. Søforhør ved Amager Birk d. ²⁶ / ₁₁ 98. D. ¹⁷ / ₁₀ 98, da A. C. Var naaet op ud Firth of Forth, arbejdede Skibet haardt i den høje Sø og, da det ikke vilde holde Kursen, drejedes til Vinden. D. 18. kastedes Skibet paa Siden med Lønningen i Vandet; en Del af Dækslasten skylledes over Bord og Skibet løb efterhaanden fuld af Vand. Efter afholdt Skibsraad kappedes Fokke og Storrejsningen, hvorefter Skibet rejste sig. D. 19. hejstes Nødsignal; Kl. 9 FM. Kom Fiskerdamperen «St. Clemens» af Aberdeen langs Siden og fik Slæber om Bord; men da Skibet efterhaanden brækkede op og Rumlasten flød ud, maatte Bugseringen opgives, hvorpaa det besluttedes at forlade Skibet i. Baadene. Kl. 1 EM. var hele Besætningen om Bord i Fiskerdamperen, der landsatte den i Granton Kl. 5 EM. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
28.	a. Anna Margrethe (Afd. II).							
29.	a. Anna Margrethe. b. Galease. c. Rønne. d. 51. e. 45.	a. Nexø. b. 1817. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. P. Schou. b. M. Christensen. c. 3750. d. 3750. Bornh. Sø-Ass. For.	a. Ballast. b. — c. — d. —	a. 3. b. — c. —	a. Kjøbenhavn. b. ³ / ₁₁ 98. c. Rønne.	a. Nordre Rev ud for Rønne Havn. b. ⁵ / ₁₁ . c. Stranding. Forlis. d. SV.frisk Kuling Regntykning og stærk Strøm.	Søforhør i Rønne d. ⁹ / ₁₁ og ²² / ₁₁ 98. D. ⁴ / ₁₁ Kl. 1 ¹ / ₂ FM. Afsejlede A.M. fra Kjøbenhavn; men ud for «Nordre Fyrtaarn blæstes under frisk Kuling af SV.t.S. Mesansejlet i Stykker og kunde ikke erstattes, da intet Reserve-Mesansejl havde om Bord, hvilket angives at have været medvirkende til, at da Skibet d. 5/11 Kl. 7 EM. fik Rønne Fyr i Sigte i SØ. og da Kulingen var aftagende, kunde det ikke klare det Nordre Rev; men strandede paa dette Kl. 8 EM. og blev senere Vrag. Besætningen bjærgedes af Redningsbaaden fra Rønne. Sørettens Medlemmer skønnede: «At Strandingen maa tilskrives ufuldstændig Udrustning med Sejl og at Skibet var et gammelt klodset Skib, hvorimod der ikke foreligger nogen Fejl fra Skipperens eller Mand-skabets Side». Anm. I Anledning af denne Udtalelse begærte «Bornholms Amt» nærmere Oplysninger tilvebragte til Bedømmelse af, hvor vidt der foreligger en Overtrædelse af de Skipperen eller Rederen i Henhold til Sølovens §26, 1ste stykke, jfr. Samme Lovs § 292, 2det og 3die Stykke, paahvilende Pligter i Henseende til Skibets Udrustning, for at der eventuelt kan blive gjort Strafansvar gældende. Da Sørettens Medlemmer imidlertid ikke have afgivet nogen Udtalelse derom under det derefter d. 22/11 98 optagne Søforhør over Skipperens og Rederens Forhold, maa det antages, at de saaledes tilvebragte nærmere Oplysninger have godtgjort, at nogen Forsømmelse med Hensyn Skibets Udrustning med Sejl o.s.v. har fundet Sted.
30.	a. Anna Maria. b. Fiskerbaad. c. Hundested. d- 8. e. 5.	a. Frederikssund. b. 1878. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. } L. O. Jensen. b. } c. 2000. d. Uassureret.	a. Ballast. b. — c. — d. —	a. 5. b. — c. 3.	a. Hundested. b. 23/3 98. c. Anholt.	a. Anholt Syd- b. 24/3. c. Stranding. Forlis. d. ØNØ. Stiv Kuling med Sne- tykning. Stærk Strøm. Høj Sø.	Søforhør i Frederiksværk d. ³⁰ / ₃ og ¹² / ₄ 98. Kl. 3 FM. gissedes Afstanden fra Anholt Fyr at være 6 Kml. N.t.Ø., hvorfor Kursen fortsattes; men 1/2 Time senere stødte Baaden paa en Sten og løb fuld af Vand. Ved Udkastning af Ballast førtes vel Baaden af Søerne længere ind mod Land; men da Snestormen tiltog, besluttedes det at søge Redning i Jollen. Føreren sprang først i denne, men kort efter kæntrede den og Føreren forsvandt strax. Besætningen surrede sig da fast, og, da det et Par Timer efter blev lyst, saas Land i en Afstand af ikkun 120 Fod. Da Jollen var bleven bragt paa ret Køl, besluttedes det at søge Land i denne; næppe var Fisker A. Pedersen kommen ned i Baaden, Førend han skylledes over Bord af en Styrtesø og druknede. Den samme Skæbne havde Fiskeren L.S. Nielsen under Forsøg paa at svømme i Land; dermod lykkedes det de 2 resterende Mand af Besætningen under store Vanskeligheder at naa Kysten; men da intet Vagthold fandtes paa denne, var Strandingen slet ikke bleven bemærket, hvorfor de maatte vandre en halv Mil inden de fandt Ly. Baaden sloges i Stykker og Intet blev bjærget. Aarsagen til Forliset angives at være den paa Grund af Kompassets Deviation fejlagtige Gisning af Anholt Fyr, der bevirkede, at Kursen mod Land holdtes for længe, samt at Loddet ikke blev benyttet. Søkort fandtes ikke om Bord. De to Søkyndige Medlemmer af Retten erklærede: «At de kendte Føreren af den her omhandlede Baad som en baade kyndig og omhyggelig Fører, der altid holdt sit Fartøj m. m. i god Stand; de erklære ligeledes at de, efter hvad der under Forhøret er oplyst, ikke har fundet nogen Forsømmelse ved nærørende Lejlighed be- gaet enten af Fører eller Mandskab eller andre».

1. Løber-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.	
31.	a. Anne Cathrine. b. Galease. c. Marstal. d. 34. e. 28.	a. Marstal. b. 1852. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. R. H. b. Staugaard. c. 3300. d. 3300. Ommel Sø-Ass.- For.	a. Mursten og Lerrør. b. 7100 Stk. ca. 60 Tons. c. — d. —	a. 2. b. — c. —	a. Landskrona. b. $\frac{9}{12}$ 98. c. Aalborg.	a. $\frac{1}{4}$ Mil S. f. Vorsaa (Sæby). b. $\frac{10}{12}$. c. Forladt synke- færdig. Forlis. d. SV.lig Storm. Høj Sø.	Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{14}{12}$ 98. Kl. 3 FM. i Kattegat V. for Hesselø sprang A. C. læk og da Pumperne bleve uklare maatte Besætningen redde sig i Jollen om Bord i den i Nærheden til Ankers liggende Galease «Cecilie» af Nübbel, Kapt. Brackett, der landsatte den om EM. i Frederikshavn. A. C. Sank paa 2 Fv. Vand og Alt gik tabt. Sørettens sagkyndige Medlemmer adtalte: «At Forliset maa anses begrundet i haard Storm og ubekvem Ladning. Desuden har det været et ældre Skib».
32.	a. Anne Marie (Afd. II).							
33.	a. Ansio (Afd. III).							
34.	a. Arcona (Afd. III).							
35.	a. Argo (Afd. II).							
36.	a. Argo S. S. (Afd. III).							
37.	a. Argus (Afd. II).							
38.	a. Arla S. S. (Afd. II).							
39.	a. August (Afd. II).							
40.	a. Augusta S.S. (Afd. II).							
41.	a. Augusta (Afd. II).							
42.	a. Augusta (Afd. III).							
43.	a. Avance (Afd. III).							
44.	a. Axel (Afd. II). B.							
45.	a. Baldur S. S. (Afd. II).							
46.	a. Barossa (Afd. III).							
47.	a. Betty (Afd. II).							
48.	a. Bodil Marie (Afd. II).							
49.	a. Bornholm (Afd. II).							

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.
50.	a. Brage . b. Skonnert. c. Frederiksværk. d. 46. e. 38.	a. Tønsberg. b. 1866. c. Eg og Fyr. d. Ingen Klasse.	a. J. Svarrer. b. P. H. Brammer. c. 5000. d. 5000. Bogø gens. S. F. For.	a. Ballast. b. — c. —	a. 2. b. — c. —	a. Gøteborg. b. ⁸ / ₁₂ 98. c. Halmstad	a. Ud for Ring-näs (Halmstad Bugten). b. ⁹ / ₁₂ . c. Stranding Forlis. d. SV. Storm. Regntykning	Søforklaring i Halmstad d. ¹⁵ / ₁₂ 98. Søforhør i Frederiksværk d. ⁶ / ₂ 99. Under en Paalands-Storm forsøgte <i>B.</i> at krydse ud efter; men drev af, da Klyveren og Jageren mistedes. Da Landet ikke kunde klares kastedes det ene Anker; men <i>B.</i> drev for dette ind paa Stranden Kl. 7 1/2 og blev Vrag. Føreren svømmede i Land, medens den anden om Bord værende Mand bjærgedes ved Baad fra Land af Kystvagten E. Rydberg af Hafverdal. Søretsmedlemmet Lods Jensen erklærede, at han var kendt med Skibet, idet han oftere havde sejlet med det, fundet dets Udhaling forsvarlig og særlig kendt det som et meget stift ledigt Skib, der ikke behøver stor Ballast. Anm. Generalkonsulen i Gøteborg udtaler i en Indberetning af ²⁸ / ₁₂ 98: «At Besætningens Faatallighed samt det, at der kun blev stukket et Anker ud, synes i Forbindelse med Storm og høj Sø at have været Aarsagen til denne Søulykke».
51.	a. Britta S. S. (Afd. III). a.							
52.	Brittany S. S. (Afd. III).							
53.	a. Brynild (Afd. III).							
	C.							
54.	a. California S.S. (Afd. III).							
55.	a. Carl . b. Brig. c. Aalborg. d. 289. e. 271.	a. Ueckermünde. b. 1863. c. Eg. d. Germ. Lloyd.	a. L. D. Larsen. b. Chr. Simoni. c. 16000. d. Uassureret.	a. Fyrrestaver. b. 152 Stds. (Dæks-Last 30 Stds.) c. 10900. d. 10900. Lloyd's. London.	a. 8. b. — c. —	a. Råfsö. b. ⁹ / ₆ 98 c. Northfleet (Themsen).	a. Hittarp (Domsten), S.f.Viken. b. ¹⁹ / ₆ . c. Stranding. Forlis. d. NV. Storm. Regnbyger.	Søforklaring for Raadstueretten i Helsingborg d. ²⁷ / ₆ 98. Søforhør i Byrum (Læsø) d. ³ / ₁₀ 98. Søforhør i Aalborg d. ¹⁹ / ₁₀ 98. Efter at <i>C.</i> d. ¹⁸ / ₆ Kl. 5 1/2 EM. var lettet fra sin Ankerplads ud for Sletten, krydsedes Sundet ud med tiltagende haard Kuling og stærk modgaaende Strøm. Lidt efter MN. fik <i>C.</i> en haard Byge, som kastede Skibet paa Siden paa Siden, hvorved Styringen mistedes. <i>C.</i> drev nu ind paa Grunden, huggede stærkt og blev vandfyldt, hvorfor Besætningen maatte forlade Skibet i Baade fra Land. I de 2 paafølgende Dage blev Størstedelen af Ladningen losset i Pramme; men da Forsøg ved Svitzer's «B. E.» paa at bringe Skibet flot mislykkedes, blev dette efter afholdt Besigtelse kondemneret d. ²⁷ / ₆ og solgt d. ¹³ / ₇ 98 som Vrag. Søretten skønnede: «At Grunden til Strandingen har været den, at det ikke lykkedes med tilstrækkelig Hurtighed at faa Skibet rundt, idet den da foretagne Sejlmanøvre mislykkedes under den samtidig indtrufne Stormbyge».
56.	a. Carl . b. Galease c. Thisted. d. 33. e. 30.	a. Svineviken (Sv.) b. 1874. c. Fyr. d. Ingen Klasse.	a. } H. P. Thom b. } sen. c. 1000. d. Uassureret.	a. Kul. b. 450 Tdr. c. 1200. d. —	a. 2. b. — c. —	a. Aalborg b. ⁷ / ₁₂ 98. c. Lemvig.	a. Rønbjerg Strand. b. ¹¹ / ₁₂ . c. Stranding. Forlis. d. VNV. Storm. Høj Sø.	Søforhør i Løgstør d. ¹³ / ₁₂ 98. Natten til d. ¹¹ / ₁₂ , da <i>C.</i> laa for begge Ankerne, sprængtes Kættingerne under orkanagtige Byger, hvorefter Skibet ind-drev paa Kysten og sønderlages. Besætningen bjærgedes ved Hjælp fra Land; men Ladningen gik tabt. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
57.	a. Carl (Afd. III).							
58.	a. Carl (Afd. III).							
59.	a. Carl Anton (Afd. III).							
60.	a. Caroline . b. Jagt. c. Aarhus. d. 18. e. 17.	a. Søby. b. 1851. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. } H. L. Tofte. b. } c. 1000. d. Uassureret	a. Søsten. b. — c. — d. —	a. 3. b. — c. 1.	a. Aarhus. b. ³¹ / ₅ 98. c. Aarhus.	a. Thunø. b. ¹ / ₆ . c. Kæntring. Forlis. d. S.lig Storm med Byger.	Søforhør i Aarhus d. ³ / ₆ 98. Kl. 1 EM. da <i>C.</i> paa Tilbagevejen til Aarhus fra Stenfiskeri var ca. 2 Kml. NV. for Thunø, kastede en Stormbyge Jagten paa Siden, saaledes at den fyldtes af Søen gennem den aabne Storluge og sank. Det lykkedes Føreren og den ene Mand at komme op i Jollen, der i en Fangeline slæbtes agterude; men af Mangel paa Kniv kunde denne Line ikke kappes og først 1 1/2 Time senere lykkedes dette ved Hjælp af en Muslingeskal, som fandtes paa Bunden af Jollen. Den tredie Mand, Anton Offenbergs af Aarhus, druknede. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
61.	a. Caroline (Afd. II).							
62.	a. Catharina (Afd. III).							

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	3. a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	4. a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	5. Lading: 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.
63.	a. Cecilia (Afd. III).						
64.	a. Celurca (Afd. III). a. Charkow S. S. (se Nr. 258).						
65.	a. Charles Kahl (Afd. III).						
66.	a. Chr. Knudsen (Afd. III).						
67.	a. Christiane (Afd. II).						
68.	a. Christiane (Afd. II).						
69.	a. Christiania H. D. (Afd. II).						
70.	a. Christiansborg. b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1320. e. 818.	a. Kjøbenhavn. b. 1883. c. Jærn. d. Lloyd's Reg. I. H. K. 500.	a. F. Petersen, b. Dpsks. Selsk «Dannebrog».	a. Kul. b. 1500 Tons. c. — d. —	a. 19 b. — c. —	a. Blyth. b. ¹⁵ / ₃ 98. c. Memel.	a. Ud for Rubjerg Knude (Løn- strup). b. ¹⁷ / ₃ Kl. 11 EM. c. Grundstød- ning. d. Sv. Ustadig. Stærk Taage.
	a. Cleopatra S. S. (se Nr. 216).						
71.	a. Competitor (Afd. III).						
72.	a. Concordia (Afd. II). D.						
73.	a. Daggry S. S. (Afd. III).						
74.	a. Dagmar (F. D.) (Afd. II).						

9.
Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato Samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
Søforklaring i Hjørring d. ²² / ₃ 98. Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. 27. og 30. April 1898. (Rettsens søkyndige Medlemmer vare: Kommandør, Mønstringsbestyrer P. F. Giødesen og Kommandør P. C. H. U. Jessen) D. ¹⁵ / ₃ 98 Kl. ⁹ / ₂ EM. afsejlede C. fra Blyth. D. 16. havdes en Middags-Observation — 55° 51m N. Br. og 1° 48m Ø. Lg. — der viste 8m nordligere end Bestikket. Kursen sattes da til retv. ØNØ. 1/2 Ø., hvorefter C. antoges at ville gaa 3 à 4 Kml. Norden om Hirshals. D. 17. Kl. 12 MD. var Pladsen efter Bestikket 56° 57m N. Br. og 7° 15m Ø. Lg.; men gissedes ca. 10m nordligere. Samme Dags EM. blev Vejret stærkt taaget, hvorfor C. fra Kl. 7 1/4 gik dels med halv dels med langsom Fart, tagende Lodskud med Dybdeloddet mindst hver Time, visende aftagende Dybde fra 11 1/2 til 10 Fv. Da det Kl. 11 1/4 EM. tagne Lodskud viste 4 3/4 Fv. blev Maskinen kastet fuld Kraft bak; men straks efter grundstødte Skibet 1/2 Mil V. for Lønstrup Rednings-Station. Hverken Hanstholm eller Hirshals Fyr vare sete, lige saa lidt som Taagesignalerne fra disse Fyr vare hørte. Kapt. P. og 1ste Styrmand vare paa Kommandobroen; begge angive, at Aarsagen til Grundstødningen maa tilskrives den stærke Taage og en uformodet haard Paalands-Strømsætning. D. 18. Kl. 2 FM. kom Lønstrup Redningsbaad og 2 Fladbaade med 50 Bjærgere; Varp med 2 Ankere udsattes, men uden Resultat. Kl. 11 FM. ankom Svitser's «B. E.»s «Frederikshavn» og Kl. 2 EM. paabegyndtes Slæbningen, ligeledes uden Resultat. Kl. 5 1/2 EM. maatte Besætningen paa Grund af tiltagende Kuling og Sø forlade Skibet i de nævnte Baade, efter at Vandtankene vare blevne fyldte for at det kunde ligge bedre stødt. D. 23. Kl. 10 FM. lykkedes det Besætningen og Bjærgerne atter at komme om Bord og Udkastning af Kullasten paabegyndtes; men Skibet var da løbet fuldt af Vand og paa Grund af Vejrtilgængeligheden maatte det atter forlades Kl. 6 1/2 EM. D. 29. gik Bjærgerne igen om Bord og indtil d. 31 blev der fortsat and Udkastning af kullasten og Udpumpning af Vandet; men Skibet maatte da atter forlades paa Grund af tiltagende NV. lig Kuling. Først den 8. April, da Vejret bedagede sig, kunde Arbejderne fortsættes, dog med flere Afbrydelser, og d. 15. April, altsaa efter henvend 4 Ugers ufortrødne Anstrængelser, lykkedes det Bjærgningsdamperne («Drogden» var senere kommen til Hjælp) at bringe Skibet flot og samme Dags EM. at indbugser det til Frederikshavn. Om Aarsagen til Grundstødningen afgiver Sørretten ingen Udtalelse (jfr. Sørrets-Loven af ¹² / ₄ 92 §§ 9 og 12, samt Justitsministeriets Cirkulære af ¹⁸ / ₁₂ 96). Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra d. 1/4 97 til d. 31/3 98 indeholder en nærmere Beskrivelse af de flere Gange gentagne, vanskelige Rednings-foretagender, som dette Skibs Stranding gav Anledning til.

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato Samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	3. a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	4. a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	5. Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	6. a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	7. Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	8. a. Sted. b. Tid. c. Arlt. d. Vind- og Vejr-forhold.	
75.	a. Dan . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1557. e. 964.	a. Renfrew b. 1882. c. Jærn. d. Registre V. I. H. K. 650.	a. C. M. Kraemer. b. Dpsk. S. «Carl». c. — d. —	a. Ballast. b. (400 Tons Vand). c. — d. —	a. 19. b. — c. 1.	a. Ghent. b. ²² / ₃ 98. c. Blyth.	a. Skærene ud for Blyth. b. ²⁹ / ₃ . c. Grundstødning. d. Flov Kuling. Svær Ø.lig Dønning.	Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. ¹⁰ / ₆ 98. (Retts søkyndige Medlemmer vare: Kommandør P. C. H. U. Jessen og flv. Skibsfører, Skibsreder M. Carl). D. ²³ / ₃ 98 Kl. 8 ¹ / ₂ EM., da <i>D.</i> — fra Ghent til Blyth i Ballast — var omtr. 4 Kml. fra New Warp Fyrskib (ud for Yarmouth) under haard NNØ.lig Storm, savnedes Fyrbøder Poul Emil Fichtner af Kjøbenhavn, der havde været i Færd med at kaste Aske over Bord. Det formodes, at han er falden over Bord under en af Skibets voldsomme Slingringer i den høje Sø; men Ingen om Bord havde set eller hørt, hvorledes Ulykken skete, hvorfor der heller intet kunde foretages for at redde den Overbordfaldne. D. ²⁹ / ₃ Kl. 1 ¹ / ₂ FM. fik <i>D.</i> Lysene fra Blyth og Lodsdamperens Lanterne-Lys i Sigte om B. B. Da denne Damper antoges at ligge et Stykke uden for Pieren gik <i>D.</i> langsomt frem; men kort efter saas og hørtes Brænding forude. Maskinen kastedes da «fuld Kraft bak»; men strax efter huggede Skibet haardt i Stenbunden, hvorpaa Nødsignaler vistes. Da Vandet var stigende, sattes Maskinen «fuld Kraft bak» og det lykkedes da efter en Times Forløb ved egen Hjælp at komme flot. Ud for Pieren kom Lodsen om Bord og bragte Skibet ind i Havnen; men da der fandtes betydelig Vand i alle Lastrummene, sattes det hurtigst muligt i Tordok, hvor det viste sig, at der var flere Huller i og mange Buler langs hele Bunden. Først d. 3/5 var Reparationen tilendebragt. Om Aarsagen til Grundstødningen afgiver Sørøtten ingen Udtalelse; men ifølge Vidneforklaringerne synes den at have været, at Lysene, der saas, vare de ved Kul-Spouterne anbragte elektriske Lys, medens de antoges for at være Ledefyrene ved Blyth, hvilke imidlertid ikke vare tændte paa Grund af, at det var Lavvande, hvorhos Afstanden fra Pieren blev skønnet for stor.
76.	a. David Morris (Afd. III).							
77.	a. De fem Sød-Skende (Afd. II).							
78.	a. De fire Sød-skende . b. Jagt. c. Samsø. d. 13. e. 12.	a. Præsto. b. 1869. c. Eg, Kl. d. Ingen Klasse.	a } M. Bertelsen. b } c. 1000 Kr. d. Uassureret.	a. Kul. b. 150 Tdr. c. 372. d. 372. De privt. Ass.	a. 2. b. — c. —	a. Aarhus. b. ¹⁰ / ₁₂ 98. c. Ballen.	a. Mellem Sejro og Revsnæs. b. ¹¹ / ₁₂ . c. Lækage. Forlis. d. VSV.Storm. Høj Sø.	Søforhør i Tranebjerg d. ¹⁴ / ₁₂ 98. Da Jagten havde passeret Issehoved — Samsø Nordpynt — blev Vejret saa stormende, at Sejlene blæste ud af Ligene, der ankredes derfor med begge Ankere Kl. 2 ¹ / ₂ EM.; men Trosserne sprængtes og Fartøjet, der var blevet læk, drev da ad Hjelm til og senere Syd efter. Den ¹¹ / ₁₂ Kl. 8 ¹ / ₂ FM. mellem Hatter-Rev og Revsnæs sank Jagten og Besætningen bjærgede sig da i Jollen ind til Revsnæs (Kalundborg). Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
79.	a. De tre Sød-skende (Afd. II).							
80.	a. De tvende Brødre (Afd. II).							
81.	a. De tvende Familier (Afd. III).							
82.	a. Detlef Wagner (Afd. II).							
83.	a. Diomedes (Afd. III).							
84.	a. Dordrecht S. S. (Afd. III).							
85.	a. Dronningmølle (Afd. II). a. Duo (se Nr. 183). E.							
86.	a. Eden (Afd. II).							
87.	a. Edinburgh S. S. (Afd. III).							

1.	Skibets						Søulykkens	9
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rejse: a. Afgangs-Sted. b. 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.
88.	a. Eduard S. S. (Afd. III).							
89.	a. Egen (Afd. II).							
90.	a. Eduard S. S. (Afd. III)							
91.	a. Elida (Afd. III).							
92.	a. Elise Dyreborg (Afd. II).							
93.	a. Ellen (Afd. II).							
94.	a. Ellen (Afd. II).							
95.	a. Ellen (Afd. II).							
96.	a. Ellen (Afd. III).							
97.	a. Ellen Ring (Afd. II).							
98.	a. Ellen Roberts (Afd. III).							
99.	a. Elsa (Afd. III).							
100.	a. Emanuel. b. Skonnerbrig. c. Nexø. d. 139. e. 128.	a. Nordby p. F. b. 1866. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. H. C. Dam. b. H. S. Munh. c. 12500. d. 10000. Bomholms Sø Ass.-For.	a. Kul. b. 210 Tons. c. 2050. d. 2250 Bayrisch Lloyd.	a. 6. b.— c. 1.	a. New Holland (Humber). b. 7/12 98. c. Nexø.	a. Nordsøen. b. ⁸ / ₁₂ c. Forladt synke-færdig. Forlis d. NV. Storm. Høj Sø.	Indberetning fra Generalkonsulatet i Hull dat. d. ¹² / ₁₂ 98. Søforhør i Nexø d. ²² / ₁₂ 98 og ²² / ₁ 99. Under Stormen tog E.en svær Styrtesø over, som knuste det Opstaaende og skyllede Kok Niels C. Ipsen af Nexø over Bord, der druknede. Skibet kastedes paa Siden og sank mere og mere, hvorfor det efter afholdt Skibsraad maatte forlades. Fisker-damperen «Golden Hope» af Hull, der tilkaldtes ved Nødflag, sendte Baad om Bord, bjærgede den øvrige Besætning Kl. 10 FM. og landsatte den i Hull d. ¹⁰ / ₁₂ Kl. 10 EM. Om Aarsagen til Forliset afgiver Nexø Søret ingen Udtalelse.
101.	a. Emanuel. (Afd. II).							
102.	a. Emanuel (Afd. III).							
103.	a. Emanuel (Afd. III).							
104.	a. Emelie (Afd. III).							
105.	a. Emilie (Afd. II).							
106.	a. Emma (Afd. III).							

1.	Skibets						Søulykkens	9.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rejse: a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr-forhold.	Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
107.	a. Enigheden . b. Jagt. c. Aalborg. d. 27. e. 21.	a. Haugesund. b. — c. Eg og Fyr. d. Ingen Klasse.	a. } P. A. b. } Gregersen. c. 3000. d. 2200. Jyl. Sø-For. f. m. Skibe.	a. Stenkul og Kokes. b. 400 Tdr. c. 1000. d. 1000.	a. 2. b. — c. 2.	a. Aalborg. b. ⁹ / ₁₂ 98. c. Dover-Odde.	a. Sejlløbet i Aggersund. b. 10/12. c. Sunken. Forlis. d. NV. Storm med Haglbyger.	Søforhør i Løgstør d. ²² / ₁₂ 98. Søforhør i Aalborg d. ²⁵ / ₁ 99. Søforhør i Nykjøbing p. M. d. ¹¹ / ₂ 99. Efter d. 10. December 1898 om Natten at være strandet, blev <i>E.</i> læk og sank, hvorved Besætningen (2 Md.) druknede Skibet blev Vrag og Ladningen gik tabt.
108.	a. Enigheden . b. Fiskekvase. c. Grenaa. d. 11 e. 9.	a. Faxe. b. 1882. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. } J. N. b. } Jeppesen. c. 3020. d. 3020. Fiskeri-Fors. Selsk. Kbhvn	a. Ingen. b. — c. — d. —	a. 3. b. — c. —	a. Grenaa. b. ²² / ₁₁ 98. c. Fiskeri under Anholt.	a. Ugglarp (Halls-Kysten). b. ² / ₁₂ c. Stranding. Forlis. d. SV. lig Storm. Regntykning. Høj Sø	Søforklaring i Halmstad d. ¹² / ₁₂ 98. Søforhør i Grenaa d. ¹⁸ / ₁ 99. Kl. ⁶ / ₂ EM. indstrandede <i>E.</i> ved Skellentorp mellem Falkenberg og Halmstad, blev læk og senere Vrag. Besætningen bjærgede sig i Land i egen Baad. Som Aarsag til Strandingen angives, at Sejlene bortblæstes.
109.	a. Enigheden (Afd. II).							
110.	a. Enigheden (Afd. II).							
111.	a. Ennismore S. S. (Afd. III).							
112.	a. Erik (Afd. II).							
113.	a. Erna . b. Barkskib. c. Nordby p. F. d. 443. e. 397.	a. Sunderland. b. 1867. c. Jærn. d. —	a. J. H. Thomsen. b. C. P. Holm. c. — d. —	a. Kokes. b. — c. — d. —	a. 10. b. — c. —	a. Liverpool. b. ²¹ / ₂ 98. c. Korsør	a. Læsø. b. ⁷ / ₃ . c. Grundstodning. d. NØ. Storm. Snetykning. N. lig Strøm.	Søforhør i Frederikshavn d. ¹¹ / ₃ 98. D. ⁶ / ₃ Kl. 8 EM. pejltes Måseskär Blinkfyr i misv. Ø. t.N. og 1 Time senere havdes Paternoster Blinkfyr i misv. S. t. Ø. ¹ / ₂ Ø. omtr. i Kimmingen med gisset Afstand 15 Kml. Kursen forandredes da fra SØ. t. Ø. til Syd; idet <i>E.</i> etter sidst nævnte Kurs vilde komme til at passere «Trindelen» Østen om; men d. ⁷ / ₃ Kl. ² / ₂ FM. grundstodte Skibet paa Læsø Nordstrand og maa følgelig have passeret «Trindelen», hvis Fyr paa Grund af Snetykningen ikke blev set Vesten om. Kl. 8 FM. ankom Kedningsbaaden fra Østerby og bragte med Kapt. T.'s tilladelse 6 Mand af Besætningen i Land tilligemed 1ste Styrmand, der blev beordret at følge med; hvorimod Kapt. T., 2den Styrmand og en Matros, forbleve om Bord. D. ⁸ / ₃ Kl. 3 EM. paabegyndtes Overbordkastning af ca. 70 Tons af Ladningen og det landsatte Mandskab — 1ste Styrmand var forinden vendt tilbage — beordredes om Bord igen; hvilket dog ikke blev efterkommet af Steward A. P. Hansen af Rudkjøbing. Matros M. Johansen af Bergen og Letmatros K. Sørensen af Aarhus (jfr. Sølovens § 78, 2det Stk.). <i>E.</i> , der ingen videre Skade havde taget, blev nogle Dage senere bragt flot af Svitzer's «B. E.» og bugseret til Frederikshavn. Om Aarsagen til Grundstodningen afgav Rettens søkyndige Medlemmer følgende Udtalelser: «At de havde haft Lejlighed til at sammenholde Kapt. Thomsens Søkaart med det Søretten tilhørende danske Søkaart af 24. August 1897 og havde det derved vist sig, at medens «Erna's» Kurs efter sidstnævnte Kaart og de fremkomne Oplysninger vilde falde Vesten om Trindelens Fyrskib, vilde Kursen efter det engelske Søkaart falde Østen om samme Skib», og endvidere: «At omend Kapt. Thomsen burde have lagt sin Kurs østligere, kan Undladelsen heraf fuldstændig undskyldes ved, at der, som af ham anført, som oftest findes ved Skagen en stærk nordøstlig Strøm, som kan fremkalde betænkelige Virkninger paa Kursen, og vel kunde det ved at lodde, i Tide være blevet opdaget, at Skibet var paa et andet Sted end antaget; men da Kapt. T. endnu Kl. 9 om Aftenen havde haft sikker Pejling af «Paternoster» Fyret, knnde han ikke have særlig Grund til at tro, at han var afvejen væsentlig fra den antagne Kurs. Han kunde desuden have gjort Regning på under de mindre Klaringer i snestormen at have faaet Trindelens Fyrskib i Sigte». Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra ¹ / ₄ 97 til ³¹ / ₃ 98 indeholder en nærmere Beskrivelse af det ved <i>E.</i> 's Stranding udførte Rednings-Foretagende.
114.	a. Esbern Snare S. S. (Afd. II).							
115.	a. Esbjerg S. S. (Afd. II).							
116.	F. a. Familiens Haab . b. Evertgalease. c. Aalborg. d. 38. e. 31.	a. Haseldorf. b. 1858. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. H. P. b. Majkjær. c. 1200. d. Uassureret	a. Trælast. b. — c. 2660. d. 2660. Deutsche T. V. Ges.	a. 2. b. — c. 2.	a. Halmstad. b. ²³ / ₇ 98. c. Aalborg.	a. Kattégat. b. 24. eller 25. Juli 98. c. Kæntring og Forlis. d. V. lig Storm med Regnbyger.	Svensk Strandings-Beretning dat. Malmø d. ² / ₈ 98. Søforhør i Aalborg d. ¹⁹ / ₁₀ 98. D. ²⁴ / ₇ 98 blev <i>F. H.</i> flydende paa Lasten antruffen af nogle danske Fiskere, der gentagne Gange tilbød Hjælp, hvilken dog afsloges, da føreren ikke mente at trænge til Hjælp; men samme Dags EM. saas Fartøjet af nogle forbigående Skibe liggende kæntrret, og d. ²⁷ / ₇ blev det af nogle svenske Fiskere fundet drivende i Skeldervik med Kølen i Vejret, uden Mast og Rigning eller Mandskab, og indbragtes derefter af Fiskerne til Engelholm Havn. Navnet paa den om Bord værende føreren forulykkede, Sømand var: Johan P. Jensen af Verring ved Randers.

1.	Skibets						Søulykkens	9.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Beg. T. e. Netto Reg.T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. 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.
117.	a. Felicitas (Afd. III).							
118.	a. Ferro S. S. (se Nr. 238).							Søforhør i Tranebjerg (Samsø) d. ²⁷ / ₁₂ 98. Kl. 9 ¹ / ₂ EM. med Kurs N. t. V. passerede <i>F.</i> Østen om Romsø. Kursen sattes til NNV. efter Lys. og Klokke-Tønden paa «Lille-Grund», N. Kapt. N., der havde Vagten og selv stod til Rors, saa da et svagt hvidt Fyr, som antoges for at være den nævnte Lys-Tønde; men det vidstes ikke, at dette Fyr i Virkeligheden var rødt og med Blink. Kl. 11 ¹ / ₂ kom Revsnæs Fyr i Sigte i Ø. t. N. og det indsaas da, at det tidligere sete Fyr. der nu havdes i NV. t. N., ikke kunde være Lys-Tøndens Fyr; men Fyret paa Vestborg (Samsøs SØ. Pynt). Strax efter grundstødte <i>F.</i> paa «Bolsax», blev læk og sank. D. ²⁴ / ₁₂ Kl. 3 EM. maatte Skibet forlades og Besætningen kom da i Land med egen Baad ved Ballen (Samsøs. SØ. Kyst). Skibet blev Vrag og Ladningen gik tabt. Som Aarsag til Forliset angives: Usigtbart Vejr i Forbindelse med haard Strømsætning og Forvexling af de ovennævnte 2 Fyr.
119.	a. Folda S. S. (Afd. III).							
120.	a. Forsteck S. S. (Afd. III).							
121.	a. Fosnæs (Afd. III).							
122.	a. Fram (Afd. III).							
123.	a. Fram (Afd. III).							
124.	a. Frederikshaab. b. Jagt. c. Nykjøb. p. S. d. 32. e. 26.	a. Steinberghaff. b. 1835. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. P. Petersen. b. N.W. Thomsen. c. 2300. d. Uassureret.	a. Fyrretømmer og Planker. b. 2400 Kub. F. c. 1400. Sø-Ass. Selsk. «Ægir».	a. 2. b. — c. —	a. Nykjøb. p. S. b. 2/3 98. c. Halmstad.	a. Halmstad Havn. b. ¹⁴ / ₃ . c. Kollision. Kondemnation. d. —	Søforklaring for Raadstueretten i Halmstad dat. d. ²¹ / ₃ 98. Søforhør i Nykjøbing paa Sjælland d. 21. og 31. Maj 1898. D. ¹⁴ / ₃ 98 Kl. 8 ¹ / ₂ FM., da <i>F.</i> fuldlastet med Trælast laa fortojet i Halmstad Havn langs Siden af en Brig og med en svensk Dæksbaad paa Ydersiden, blev denne Baad paasejlet af S/S «Halmstad» af Sunderland og stødtes derved med en saadan Kraft ind paa Jagtens Side, at denne blev læk og fyldtes med Vand i Løbet af et Kvarter; men holdt sig dog flydende paa Lasten. Ved afholdt Besigtelse blev Fartøjet vurderet i uskadt Stand til 2300 Kr. , medens Skaden ansloges til 2000 Kr., hvilket Beløb erstattedes af den nævnte Damper. Da Jagten kendtes uistandsættelig blev den kondemneret og solgt ved Auktion. Ved Søforklaringen og Søforhøret blev det oplyst, at Aarsagen til Kollisionen hidrørte fra, at Damperen, der havde svensk Lods om Bord, pludselig fik sit Damp-Styreapparat uklar og derved ikke i Tide kunde dreje af.
125.	a. Frejr S. S. (Afd. II).							
126.	a. Frem (Afd. II).							
127.	a. Fremad. b. Skonnert. c. Svaneke. d. 86. e. 79.	a. Ekenäs. b. 1873. c. Eg og Fyr. d. Ingen Klasse.	a. H. M. Jensen. b. R. A. Holst. c. 5000. d. 5000. Bornholms Sø. Ass.	a. Sveller. b. 110 Tons. c. 2700. d. —	a. 5. b. — c. —	a. Königsberg. b. ¹¹ / ₁₀ 98. c. Methil.	a. Firth of Forth (Skotl.) b. ²⁰ / ₁₀ . c. Stranding. d. ØSØ. Storm. Diset. Høj Sø.	«Maritime Deposition» dat. Newark Castle d. ²⁰ / ₁₀ 98. Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. ⁹ / ₁₁ . 98. (Rettens søkyndige Medlemmer vare: Fhv. Skibsfører J. C. F. Breining og fhv. Skibsfører, Skibsreder M. Carl). Efter under Opsejling i Firth of Forth at have faaet «Fidra» Blinkfyrt i Sigte i SSV. forude om BB., styredes for smaa Sejl Nord paa efter Methil. Kl. 12 MN. hørtes Brænding forude. Roret lagdes da strax haardt St. B.; men desuagtet stødte Skibet kort efter paa Skærene ud for «Newark Castle» (St. Monance) og blev Vrag, medens Ladningen til Dels bjærgedes. Besætningen reddede sig ved at springe ind paa et Skær. Aarsagen til Forliset angives i den engelske Strandings-Beretning at være Regntyking, Strømsætning og høj Sø.
128.	a. Fremad (Afd. II).							
129.	a. Fremad S. S. (Afd. III).							
130.	a. Frida (Afd. III).							
131.	a. Friederike (Afd. III).							

		Skibets					Søulykkens	9.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8	
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passageror. 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.
132.	a. Fulvia (Afd. II).							
133.	a. Fylla . b. Skonnertbrig. c. Svendborg. d. 223. e. 200.	a. Thuro. b. 1873. c. Eg. d. Bureau V.	a. A. Winekler. b. Th.E. Hansen. c. 26000. d. 16400. Svendb. Sø-Ass.	a. Oliekager. b. 320 Tons. c. 37000. d. —	a. 8. b. — c. —	a. Harburg. b. 20/10 98. c. Leith.	a. Nordsøen, ca. 40 Kml SØ. for Longstone. b. 9/11. c. Oversejlin. d. SSV.Laber Kul. Eyrklart.	Søforklaring i Hull d. 11/11 98. Søforhør i Nyborg- d. 21/12 98. Kl. 4 ^{1/2} FM. paa Styrmandens Vagt saas om B. B. Toplyset og Sidelysene fra en Damper — der viste sig at være Damp-trawler «Duke of Wellington» af Hull, 182 Tons Brutto, Kapt. Leighton — kommende op agter fra. Ved Prajning, Ringning med Klokken og Visning af et hvidt Lys fra <i>F.</i> 's Asrterende advaredes Damperen; men kort efter, da Kapt. <i>W.</i> var kommen paa Dækket, løb den ind i <i>F.</i> 's St. B.'s Laaring med saa stor Kraft at <i>F.</i> i Løbet af 5m sank. Forinden var det lykkede Besætningen, dog med Tab af alle Ejendele, at redde sig om Bord i Trawleren, der landsatte den d. 10/11 Kl. 2 EM. i Hull. Om Aarsagen til Kollisionen og Forliset afgiver Søretten ingen Udtalelse; men den maa ifølge Vidneforklaringerne antages udelukkende at skyldes den oven nævnte engelske Damptrawler (jfr. Søvejs-Reglerne Art. 10 og 24).
	G.							
134.	a. Gambetta S. S. (Afd. II).							
135.	a. Gefion S. S. (Afd. II).							
136.	a. Gefion (Afd. III).							
137.	a. Gerda (Afd. III).							
138.	a. Gerda Amanda . b. Jagt. c. Kjøge. d. 18. e. 15.	a. Humlebæk. b. 1870. c. Eg og Fyr. d. Ingen Klasse.	a. J. Johansen. b. H.P. Andersen. c. 1500. d. Uassureret.	a. Mursten. b. ca. 12000 Stk. c. 360. d. Uassureret.	a. 2. b.— c.—	a. Villingebæk. b.— c. Malmø.	a. Villingebæks Anlægsbro. b. 1/9 98. c. Forlis. d. Haard NV.lig Storm. Høj Sø.	Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. 7/9 98. Kl. 3 ^{1/2} FM. blev <i>G. A.</i> af Stormen og Søen dreven ind mod Broen, hvortil den fuldladet og sejlklar laa fortøjet; sønderloges derved og sank, hvorved Skib og Ladning gik tabt. Besætningen havde forinden forladt Skibet. Om Aarsagen til Forliset afgiver Søretten ingen Udtalelse.
139.	a. Glassalt S. S. (Afd. III).							
140.	a. Gloria (Afd. III).							
141.	a. Gorm S. S. (Afd. II).							
142.	a. Gottfrid (Afd. III).							
143.	a. Guldhorn S. S. (Afd. II).							
144.	a. Gustaf (Afd. III).							
145.	a. Gustaf Adolf (Afd. III).							
146.	a. Gustave Grissar S. S. (Afd. III)							
	H.							
147.	a. Haabet . b. Galease. c. Aalborg d. 26 e. 20.	a. Aalborg. b. Fanø. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. Johs. b. Pedersen. c. 300. d. Uassureret.	a. Trælast. b. 2000 Kub. F. c. 1000. d. Stockholms Sø- For. S.	a. 2. b.— c.—	a. Helsingborg. b. 17/4 98. c. Lemvig.	a. Dokkedal. (S. f. Limfjorden). b. 17. og 18. April. c. Kollision. Land- sætning. Forlis. d. ØNØ. Stiv Kul. Høj Sø.	Søforhør i Aalborg d. 23. og 29. April 1898. D. 17/4 96 Kl. 10 KM. i Kattegat N. for Hesselø kolliderede <i>H.</i> med et flydende Vragstykke, blev læk og maatte, da Fartøjet ikke kunde holdes læns paa Pumpen, for ikke at synke landsættes d. 18/4 Kl. 11 ^{1/2} FM. <i>H.</i> blev Vrag; men en Del af Ladningen indbjærgedes. Besætningen bjærgedes af en Fiskerbaad fra Land. 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. c. Omkomne.	Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr-forhold.	
148.	a. Haabet . b. Dæksbaad. c. Lemvig. d. 6. e. 4.	a. Norge. b. — c. Eg og Fyr. d. Ingen Klasse.	a. C. N. Vinkel. b. V. H. Rønn. c. 500. d. Uassureret.	a. Sten. Ballast. b. — c. — d. —	a. 2. b. — c. —	a. Lemvig. b. $\frac{8}{5}$ 98. c. Masnedssund.	a. Mols ud for Havmøllen. b. $\frac{12}{5}$. c. Stranding. Forlis. d. SØ. Storm.	Søforhør i Ebeltoft d. $\frac{13}{5}$ 98. D. $\frac{11}{5}$ Kl. 4 EM. maatte <i>H.</i> paa Grund af stormende Kuling søge Ankerplads i Læ af Kysten; men da Stormen blev mere Paalands sprængtes begge Ankertovene og d. $\frac{12}{5}$ Kl. 1 FM. kastedes Baaden saa højt op paa Stranden, at Besætningen kunde redde sig ved at springe i Land. Fiskeredskaberne bjærgedes, hvorimod Baaden blev Vrag.
149.	a. Haabet (Afd. II).							
150.	a. Haabet (Afd. II)							
151.	a. Haabet (Afd. II)							
152.	a. Haabet (Afd. II)							
153.	a. Hamlet . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1150. e. 720.	a. Helsingør. b. 1890 c. Staal. d. — I. H. K.: 570.	a. V. E. Sommer. b. Th. Sonne & Co. c. — d. —	a. Gaskul. b. 1752 Tons. c. — d. —	a. 17. b. 3. c. —	a. Newcastle. b. $\frac{10}{8}$ 98. c. Kronstadt.	a. Øst for Højen Fyr Skagerak). b. $\frac{13}{8}$. c. Grundstødning. d. Laber Vind Diset Luft.	Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{15}{8}$ 98. Efter at have faaet Pejlinger saavel af Hanstholm som af Hirshals og Højen Fyr. formentes det nødvendigt at Lodskud bleve tagne; men d. 13. Kl. $\frac{4}{4}$ FM. grundstødte Skibet paa Sildehagen (Skagen N. Strand) med Højen fyr i retv. S. 23° V., hvilket formenes foraarsaget ved, at den tætte Morgendis over Kysten skjulte Strandkanten, saa at Afstanden fra Land gisdedes for stor. Efter at ca. 200 Tons af Kullasten ved Hjælp af Bjærgere fra Land vare blevne dels udkastet dels udlosset, blev <i>H.</i> d. $\frac{14}{8}$ Kl. $1\frac{1}{2}$ FM. bragt flot af Svitzer's «B. E.» og bugseret til Frederikshavn, hvor det efter Dykker-Undersøgelse viste sig, at Skibet ingen Skade havde taget, hvorfor Rejsen fortsattes. Om Aarsagen til Grundstødningen udtalte Rettens søkyndige Medlemmer: «At Grundstødningen maa være foraarsaget ved en fejl Gisning, som næppe kan paaføre Kaptajnen noget Ansvar». Anm. Som bekjendt ere med diset Luft urigtige Afstands-Gisninger ret hyppige; idet Afstanden fra Kysterne i saa Tilfælde i Reglen gisses for stor og derved ofte har givet Anledning til Grundstødninger og Strandinger.
154.	a. Hamlet S. S. (Afd. II).							
155.	a. Hanna Martha (Afd. III).							
156.	a. Hanne (Afd. II).							
157.	a. Hans Tode (Afd. III).							
158.	a. Harriet (Afd. II).							
159.	a. Hartville S. S. (Afd. III).							
160.	a. Hassel (Afd. III).							
161.	a. Heimdal . b. Skonnert. c. Nibe. d. 114. e. 103.	a. Middelfart. b. 1857. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. J. Petersen. b. J. C. Petersen. c. 8000. d. 4000. Kgl. Sø-Ass.-S. Kbhvn.	a. Kul. b. 172. c. — d. —	a. 4. b. — c. —	a. Alloa. b. $\frac{11}{4}$ 98. c. Løgstør.	a. Nordsøen. b. $\frac{15}{4}$. c. Forladt synkefærdig. Forlis. d. SØ. Storm. Høj Sø. Regntykning.	Søforhør i Nibe d. $\frac{5}{5}$ 98. D $\frac{13}{4}$ 98 MD sprang <i>H.</i> læk, og da Skibet ikke kunde holdes læns paa Pumperne af det af Overanstrængelse og Mangel paa Søvn udmattede Mandskab, samt da der ingen Udsigt var til at naa Land, besluttedes det efter afholdt Skibsraad d. $\frac{15}{4}$ at forlade Skibet, der da havde 3 Fod Vand i Lasten. Nødflag hejstes og s. D. Kl. $8\frac{1}{2}$ FM. løb S.S. «Rosemorran» af Newcastle, 2545 Tons Brutto, Kapt. J. A. Stabell, langs Siden. <i>H.</i> udsatte sin Storbaad, men denne fyldtes med Vand og gik tabt. Damperen udsatte da sin Redningsbaad, men da ogsaa denne knustes, lykkedes det Besætningen med <i>H.</i> 's Jolle hjulpen ved <i>R.</i> 's fortrinlige Manøvrer og Bistand af det engelske Skibs Besætning at redde sig om Bord i Damperen, der senere afgav <i>H.</i> 's Besætning til en Fiskerbaad fra Stornoway, hvor den landsattes. «Søretten fandt for sit Vedkommende efter det fremkomne ikke Grund til at foretage Videre.»
162.	a. Heimdal S. S. (Afd. II).							
163.	a. Heimdal (Afd. II).							

1. Løbe-Nr.	Skibets						Soulykkens	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.	
179.	a. Immanuel (Afd. II).							<p>Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. ¹¹/₇ 98. (Retten søkyndige Medlemmer vare: Fhv. Skibsfører J. C. F. Breiningen og fhv. Skibsfører, Direktør F. V. Schierbeck.) Efter Afsejling d. ²⁵/₆ Kl. 12 MD. fra Kristianssand til Kristiania gik <i>I.</i>, styrende ØXØ., med langsom Fart (ca. 5 Mil) og stadig afgivende Taagesignal. Flere Taagehorns-Signaler hørtes, hvorfor der af og til stoppedes. D. ²⁶/₆ Kl. ⁵/₂ FM., da Kapt. S og 2den Styrmand, samt den norske Kystlods, vare paa Broen og Udkiggen paa Bakken, hørtes omtr. 1 Streg om B. B. en enkelt Tone fra et Taagehorn (Signalet for en Sejler med Vinden St. B. ind), <i>I.</i>'s Ror lagdes derfor B. B., saaledes at Skibet drejede S over indtil ØSØ., og da Sejleren antoges vel passeret stoppedes Maskinen i 2 Minutter. Umiddelbart derefter hørtes 2 svage Taagehorns-Toner ret forude; Maskinen kastedes strax «fuld Kraft bak», men inden Sakning indtraadte, tømmede <i>I.</i> med Stævnen mod <i>D.</i>'s Fokkerøst. Fra <i>D.</i> blev da prajet om Udsætning af Baad for at bjerge Besætningen, og da den fra <i>I.</i> strax udsatte Baad naaede <i>D.</i> forespurgtes dennes Fører, Kapt. L., om han vilde forlade Briggen eller have Slæbetrosse om Bord for Bugsering til nærmeste Havn. Herpaa svarede, at da <i>D.</i> allerede var løben halv fuld af Vand, var hele Besætningen enig i, at Skibet strax maatte forlades; hvilket ogsaa Skete. Da Besætningen var kommen om Bord i <i>I.</i>, blev Kapt. L. atter forespurgt, om han ikke ønskede at vende tilbage til <i>D.</i>, men ogsaa dette Tilbud blev afslaaet, <i>I.</i>'s 1ste Styrmand Lepper og 5 Mand, samt 2 Mand af <i>D.</i>'s Besætning der frivillig meldte sig, sendtes derefter om Bord i <i>D.</i>, der viste sig at have 7 Fod Vand i Lasten. Da Sejlene vare beslaaede, pejltes Pumpen atter og nu fandtes der 14' i Lasten. Baaden sendtes da tilbage efter Slæbetrosse, og nu anmodede Kapt. L. om at blive sat om Bord igen i <i>D.</i>, hvortil Kapt. S. bemærkede, at dette vistnok nu var uforødent; men noget Forbud herimod blev ikke udtalt. Under sit Ophold om Bord i <i>D.</i> havde oven nævnte Styrmand L. anstillet forskellige Forsøg med det forefundne Taagehorn. der bar Mærket «H. Thomsen, Nebelhorn-Fabrik, Lübeck»; men det lykkedes kun at frembringe svage Toner i Sammenligning med Skibskokken, der benyttedes til at angive <i>D.</i>'s Retning. Kl. 8t 40m FM. paabegyndtes Bugseringen og næste Morgen Kl. 4 bragtes <i>D.</i> til Ankers i Kristianssand, hvorefter <i>I.</i> fortsatte Rejsen til Kristiania.</p> <p>Søforklaring i Kristianssand d. ²⁸/₆ 98. De af Briggen <i>D.</i>'s Besætning afgivne Vidneforklaringer stemme i det Væsentlige med de ovenanførte Vidneforklaringer for <i>I.</i>'s Vedkommende. Som yderligere Motiv til at <i>D.</i> blev forladt angives, at da Ballasten kun var ringe (ca. 1 Ton) stod det tillige til at befrygte, at det bordfyldte Skib vilde kæntré, hvis det blæste op. Det angives endvidere dels, at <i>I.</i>'s Damppibe var hørt i henved 20 Minutter og at selve Dampskibs-Skroget var set i 3 à 4 Minutter inden Kollisionen fandt Sted. dels at Briggens «Tågelur» var af den Type, som almindelig bruges i svenske Skibe. Endelig ses Kapt. L. at have udtalt, at han gentagne Gange fordrede at blive sat om Bord igen i sit Skib, men at dette bestemt nægtedes ham. Om Aarsagen til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse.</p> <p>Anmeldelse fra Ejerens Befuldmægtigede dat Marstal d. ²⁰/₄ 98. Justitsministeriets Skrivelse af ¹⁴/₇ 98. D. ²⁹/₃ 98 blev Skonnerten funden sunket i Farvandet mellem Drogden og Falsterbo Nogle Dage senere bleve Masterne, som farlige for Sejladsen udtagne ved Marineministeriets Foranstaltning. Skib og Ladning gik tabt. Ingen Efterretning haves om Besætningen som derfor maa antages forulykket.</p>
180.	a. Inger (Afd. II).							
181.	a. Ino (Afd. II).							
182.	a. Iris (Afd. III).							
183.	a. Island. b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 2813. e. 1992.	a. Kjøbenhavn. b. 1882. c. Jærn. d. — I. H. K. 1550.	a. W. A. Skjødt. b. D.S. «Thing- valla». c. — d. —	a. Stykgods. b. — c. — d. —	a. — b. 272. c. —	a. New York. b. — c. Kristianssand, Kristiania, Kjøbenhavn og Stettin.	a. Skagerrak. b. ²⁶ / ₇ 98. c. Kollision. d. NNØ. Svag Kul. Tæt Taage.	
	a. Duo. b. Brig. c. Kristianopol. d. 269. e. 240.	a. Ribnitz. b. 1859. c. Eg. d. —	a. A. P. Larsson. b. S. Helander c. — d. —	a. Trælast. b. — c. — d. —	a. 8. b. — c. —	a. Oskarshamn. b. ¹⁵ / ₆ 98. c. Hull.		
184.	a. Jacobine Kir- stine (Afd. II).							
185.	a. Japan (Afd. III).							
186.	a. Jensine. b. Skonnert. c. Marstal (Krag.). d. 54. e. 45.	a. Stralsund. b. 1877. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. J. H. b. Nymann. c. 4500 d. 4500. Sø-Ass. For. «Ærø».	a. Majs. b. — c. 5700. d. 5700. Bayrisch Lloyd.	a. 3. b. — c. 3.	a. Kjøbenhavn. b. Marts 1898. c. Rønne.	a. Østersøen. b. 28. eller 29. Marts. c. Sunken Forlis.	
187.	a. Jersö (Afd. III).							
188.	a. Johanne (Afd. II).							
189.	a. Johanne Chri- stine (Afd. III).							
190.	a. Johannes (Afd. III).							

1. Løbe-Nr.	Skibets						Soulykkens
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr-forhold.
191	a. John (Afd. III).						
192.	a. Juliane (Afd. II).						
193.	a. Jørgen (Afd. II).						
194.	K. a. Kalfsund . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 140. e. 73.	a. Bergsund. b. 1856. c. Jærn. d. — I. H. K.: 130.	a. P. Jensen. b. D. Torm. c. — d. Uassureret.	a. Ballast. b. — c. — d. —	a. 9. b. — c. —	a. Kjøbenhavn. b. ¹⁶ / ₁ 98. c. Marstrand.	a. SV. T. V. for «Anholt Knobs» Fyrskib. b. ¹⁶ / ₁ MN. c. Kollision. d. V. lig Kuling Høj Sø. Diset, men sigtbart.
	a. Margrethe . b. Fiskekutter. c. Frederikshavn. d. 36. e. 18.	a. Frederikshavn. b. 1897. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. J. A. Christensen. b. O. Berg. c. 16000. d. 14000. Sø-Fors. For. f. Frederikshavns T. D.	a. Levende Fisk. b. — c. 300. d. Uassureret.	a. 6. b. — c. —	a. Frederikshavn. b. ¹² / ₁ 98. c. Anholt.	a. Til Ankers I Mil SØ. f. Anholt. b. Natten t. d. 17/1. c. Kollision. Forlis. d. V. lig. Frisk Kuling. Mørkt men sigtbart.
195.	a. Karen (Afd. II).						
196.	a. Karen (Afd. II).						
197.	a. Karen (Afd. II).						
198.	a. Kasan S. S. (Afd. II).						
199.	a. Kiana (Afd. II).						
200.	a. Kierstine Elise . b. Skonnertbrig. c. Horsens. d. 155. e. 140.	a. Horsens. b. 1869. c. Eg. d. Registre V.	a. M. R. Petersen. b. W. C. Bech. c. 8000. d. 8000.	a. Oliekager. b. 228 Tons. c. — d. —	a. 6. b. — c. —	a. St. Petersburg. b. ³⁰ / ₈ 98. c. Kings Lynn.	a. 22 Kml. ØNØ. f. Spurn Fyrskib ud for Humber- Floden. b. ²² / ₉ . c. Kollision. Forladt synke- færdig. d. N.t.Ø. Moderat Urolig Sø. Klart Vejr.

9.
Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Soulykkens Aarsag m. m.
Søforklaring for Raadstueretten I Marstrand d. ¹⁷ / ₁ 98. Søforhør I Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. ⁷ / ₃ 98. Søforhør I Frederikshavn d. ¹⁴ / ₃ 98. (Sø- og Handelsrettens søkyndige Medlemmer vare: Fhv. Skibsfører L. C. Kraemer og Skibsfører H. V. Petersen). Fiskekutteren, der laa til Ankers paa omtr. 19 Fv. Vand, førte, ligesom 5 andre, nærmere Anholt liggende Fiskerfartøjer, Ankerlanterne visende hvidt Lys Kl. 11 var Vagtmanden imidlertid gaet om Læ, men var der falden i Søvn; paa <i>M.</i> 's Dæk fandtes der følgende Ingen til Stede i Kollisions-Øjeblikket. Damperen fik Kl. 11 ³ / ₄ EM. «Anholt-Knob» Fyrskib i Sigte og Kursen sattes da efter Fyrskibet. Kort før Kl. 12 MN. forlod Kapt. J., der havde Vagten, Broen for at aflæse Loggen; samtidig var Udkgiggen gaet forud for at slaa 8 Glas. Ingen af disse, saa lidt som Rorgængereren, havde da bemærket <i>M.</i> 's Ankerlys. Omtr. Samtidig tørnede <i>K.</i> mod <i>M.</i> 's B.B.'s Bov. Maskinen stoppedes strax og <i>K.</i> slirede langs Siden af <i>M.</i> Paa Spørgsmaalet: «Hvad Skade er sket?» blev der svaret «Skuden synker, vi ere i Baaden», og kort efter kom hele Besætningen fra <i>M.</i> om Bord i <i>K.</i> Dennes Styrmand og <i>M.</i> 's Fører roede kort efter tilbage til Kutteren for at undersøge om den kunde bugseres til nærmeste Havn, hvilket dog viste sig umuligt, da den var i Færd med at synke. <i>M.</i> 's Lanterne, der viste sig at være ubeskadiget, men slukket, bjærgedes om Bord i <i>K.</i> Om Aarsagen til Kollisionen afgiver ingen af Soreterne nogen Udtalelse; men den ses at have givet Anledning til en Erstatnings-Sag for Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn. Ved den under 6. Juli 1898 afsagte Dom blev det statueret, at <i>K.</i> ingen Skyld havde haft i Kollisionen, særlig i Betragtning af, at det efter alt foreliggende maa antages, at <i>M.</i> 's Ankerlys ikke brændte under det Tidsrum, da <i>K.</i> befandt sig inden for Synskredsen af dette Lys (jfr. S. R. Art. 11).
«Maritime Deposition» dat. Grimsby d. 23. og 24. September 1898. Søforhør I Horsens d. ²⁹ / ₁ 99. Kl. 8 ¹ / ₂ EM., da <i>K. E.</i> laa bidevind med Vinden St. B. ind, NV.t. V. over. Saa Kapt. P., der havde Vagten og selv stod til Rors, et rødt Lys 2 Str. Om St. B. Roret lagdes da B. B. for at bringe rødt mod rødt Lys; men den med Vinden B. B. ind bidevind liggende Sejler luffede samtidig op for St.B.'s Ror, og Kollisionen blev derved uundgaelig (S. R. Art. 17, b). Den ubekendte Sejler, der var taklet som Skonnert og af engelsk Bygning, tørnede med Stævnen mod <i>K. E.</i> 's B. B.'s Side agten for Stormasten og stødte Hul i Laaringen under Vandgangen, saaledes at Vandet hørtes at strømme ind. Skøndt det fremmede Skib præjedes om at stoppe op, fortsatte det Kursen S. over uden at yde nogen Hjælp (Sølovens § 223). <i>K. E.</i> 's Styrmand firede Jollen af for at undersøge Skaden og raabte strax efter, at Skibet sank og at Mandskabet maatte skynde sig med at gaa fra Borde. Som Følge heraf forlod hele Besætningen Kl. 9 EM. Skibet i Jollen og omtr. 2 Timer senere blev den i medtagen Tilstand optaget af Fiskesmakken «Silver Spray» af Great Yarmouth, der efter forgæves at have eftersøgt det forladte Skib, landsatte Besætningen i Grimsby Kl. 10 FM. næste Dag. Samme Dags MD. Blev Skibet imidlertid fundet af en engelsk Damper og indslæbt til Grimsby Kl. 10 EM., hvor det d. ¹⁶ / ₁₂ 98 ved offentlig Auktion blev solgt til et engelsk Rederi. Anm. Hverken om Aarsagen til Kollisionen eller om Grundene til, at Skibet forlodes, afgiver Soretten nogen Udtalelse. Skibets og Ladningens Bjærgning ses at have givet Anledning til en Erstatningssag for «Justice» Barnes og «Trinity Masters» I «High Court of justice, Admiralty Divison», London. Af Dommen, der afsagdes d. 4. Novbr. 1898 gives her følgende Uddrag: Damp-Yachten «Borboletto» med Dampsluppen «Amy» paa Slæb opdagede d. 23. Septbr. MD. Det forladte Skib under Sejl, styrende for en frisk NØ. lig Kuling ind mod Land i Nærheden af Aldborough i en Afst. Af ca. 1 Kml. Fra Kysten. Da der paa Prajning intet Svar modtoges, blev det bordet og bragt til Ankers. Damptrawleren «Stanley Africanus» tilkaldtes og indslæbte, i Forening med en Bugserbaad, <i>K. E.</i> til Grimsby Kl. 10 EM. De 4 engelske Dampfartøjer fordrede alle Bjærgeløn. Angaaende Fiskesmakken «S. S.» udtalte Dommeren, bl.A., at dennes Krav stammede fra Redningen af det danske Skibs Besætning, hvilket havde givet Anledning til Tab af 2 Nætters Fangst, samt «at det er meget heldigt, at Folk have Ret til Bjærgeløn for at have frelst Menneskeliv og til, hvis det lader sig gøre, at opnaa Noget for at have gjort dette ud af de værdier, som vare forbundne med disse Menneskeliv.» Fiskerne havde dertil handlet menneskekærligt ved strax at opgive Fiskeriet og

1. Løbe-Nr.	Skibets						Soulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Soulykkens 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- Selekab.	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.	
201.	a. Kirstine . b. Fiskek vase. c. Frederikshavn. d. 23. e. 15	a. Svaneke. b. 1867. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. O. Olesen. b. N. C Mørch. c. 4000. d. 3200. Fors. For. for Frederikshavns T. D.	a. Ballast. b. — c. — d. —	a. 3. b. — c. —	a. Kristiania. b. $\frac{9}{4}$ 98. c. Frederikshavn.	a. «Bratten» ud for Frederikshavn. b. $\frac{11}{4}$. c. Grundstødning. Forlis. d. S.lig Storm. Høj Sø.	søge Havn og i Betragtning af, at Skibet havde betalt sin Part, tildeltes dette Fartøj 100 £ for Redningen af Menneskeliv. Derefter behandlede «B's» og «A.'s» Virksomhed ved Bjærgningen. Vare de ikke komne til Hjælp, vilde «K.E.» i Løbet af meget kort Tid være løben paa Land og forlist. Det er muligt, at Ladningen ikke vilde være gaaet tabt; men den vilde i alt Fald have taget megen Skade og Bjærgningen vilde have kostet betydeligt. Den Tjeneste disse 2 Dampere havde ydet bestod i at sætte Folk om Bord i «K. E.», lade Ankeret falde for at forhindre den i at drive i Land og at oprigge Styregrej bjærg Sejl, pumpe m. m. samt skaffe en Damper, der var kraftig nok til at bugser «K.E.» Som Følge heraf tildeltes «B.» 140 £ og «A.» 60 £. Den til Bugsering antagne Damptrawler «S. A.» maa antages at have mistet 24 Timers Arbejdstid ved den Tjeneste, som den havde ydet, samt at have faaet nogle mindre Skader, hvorfor dens Bjærgeløn ansattes til 300 £. Den samlede Bjærgeløn beløb sig folgelig til 600 £. Ladningens Værdi var ansat til 1535 £. Strandings-Beretning dat. Frederikshavn Toldkammer d. $\frac{13}{6}$ 98. Kl. 2 FM., da K. laa til Ankers for Uvejret, sprængtes Ankerkættingen og Fartøjet drev derefter ind paa Landgrunden, hvor det, efter flere forgæves Forsøg paa Bjærgning, blev Vrag. Kl. 6 FM. bjærgedes Besætningen af Fiskere i aaben Baad fra Land. Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.
202.	a. Kjøbenhavn H. D. (Afd. II).							
203.	a. Klampenborg S. S. (Afd. II).							
	a. Knud S. S. (se Nr. 128).							
204.	a. Kronborg S. S. (Afd. II).							
205.	a. Kvik (Afd. II).							
206.	a. Kyanite S.S. (Afd. III).							
	L.							
207.	a. La France S. S. (Afd. III).							
208.	a. Laura Afd. II).							
209.	a. Laura (Afd. II).							
210.	a. Laurentius (Afd. II).							
211.	a. Laurentius (Afd. III).							
212.	a. Lauritz . b. Skonnert. c. Karrebæksm. d. 154. e. 141.	a. Karrebæksm. b. 1867. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. R. Mortensen. b. P.O. Mortensen c. 12000. d. 12000. De priv. Ass. Kbhvn.	a. Sten-Ballast. b. 131 Tons. c. — d. —	a. 6. b. — c. —	a. Stockvik. b. $\frac{28}{5}$ 98. c. Mo (Umeå).	a. «Hvitørarne». b. $\frac{28}{5}$. c. Stranding. Forlis. d. NØ. Laber. Taage og Strømsætning.	Søforklaring for Raadstueretten i Hudiksvall d. $\frac{13}{6}$ 98. Søforhør i Esbjerg d. $\frac{13}{10}$ 98. Søforhør i Kjøbenhavn (Sø-og Handelsretten) d. 13. og 20. Oktober 1898. Efter med S.lig Vind at være naaet op i «Gnarpbugten» løjede Vinden af og gik om til NØ. med Taage. L. krydsede N. efter; men nægtede at vende, hvorfor der halsedes rundt til SSØ. bidevind. Kl. $3\frac{1}{2}$ FM. hørtes Brænding forude i Læ; men da Skibet ikke vilde stavgende og der ikke turde halse rundt af Frygt for at løbe paa Skærene, som nu saas, sattes St. B.'s Anker i Bund med 15 Fv. Kætting, men det holdt ikke Og L. drev nu ind paa Stenene, huggede haardt og løb fuld af Vand. Varpanker udfortes med Baaden, dog uden Resultat, og, da Skibet var drevet højt op paa en ubeboet Holm. kunde Besætningen redde sig ved at springe i Land og søge Ly i nogle Fiskerhytter. Strandingen skete paa NØ.-Enden af «Hvitørame». Om Aarsagen til Strandingen afgiver iøvrigt de nævnte danske Søretter ingen Udtalelse. Anm. De søkyndige Medlemmer af Raadstueretten ses at have udtalt: «At der var uforklarligt, hvorledes Kapt M. og Besætningen kunde antage, at Skibet befandt sig ud for «Bremøn» i Stedet for ud for «Hvitørarne». Det oplyses imidlertid ved de her i Landet afholdte Søforhør, at det var L.'s Styrmand, som havde Vagten, og at man havde antaget at have medgaaende Strøm, medens det viste sig, at denne havde været modgaaende, altsaa fra Nord. Loddet var blevet kastet 3 à 4 Gange og havde vist ca. 40 Fv. Vand; men Taagen var saa stærk, at Skibets Forende næppe kunde ses. Skibet blev Vrag; men en Del af Inventariet bjærgedes.
213.	a. Lea (Afd. III).							

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m.m.
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	3. a. Bygnings-Sted. b. Rygnings Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	4. a. Forer. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	5. Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	6. a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomme	7. Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelse-Sted.	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr-forhold.	
214.	a. Lina Hoege (Afd. III).							
215.	a. Liv (Afd. III).							
216.	a. Livlig (Afd. III).							
217.	a. Livonia (Afd. II).							
218.	a. Louise (Afd. III).							
219.	a. Lovisa (Afd. III).							
220.	a. Lovise . b. Skonnert. c. Svendborg. d. 67. e. 57.	a. Vindeby. b. 1830. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. } N.P.Gammel- b. } gaard. c. 5000. d. 5000. Svendb. Sø- Ass.	a. Mursten. b. 55000 Stkr. c. 1000. d. Uassureret.	a. 3. b. — c. —	a. Ekensund. b. ⁷ / ₁₂ 98. c. Svendborg.	a. Avernakø. b. ⁷ / ₁₂ . c. Stranding. Forlis. d. SSV. Haard Kuling. Diset.	Strandings-Beretning dat. Faaborg Toldkammer d. ⁸ / ₁₂ 98. Kl 6 EM. under Tykning strandede <i>L.</i> , blev læk og fyldtes med Vand. Besætningen reddede sig til Land i Jollen; men Skibet blev Vrag. En Del af Ladningen og Inventariet bjærgedes. Anm. Søforhør angives at være afholdt i Faaborg; men Udskrift heraf er ikke fremkommen.
221.	a. Lovise Nicoline . b. Evertgalease. c. Esbjerg. d. 21. e. 15.	a. Sønderho p. F. b. 1849. c. Eg og Fyr. d. Ingen Klasse.	a. } H.J. Hansen. b. } c. 1000. d. Uassureret.	a. Ledig. b. — c. —	a. 2. b. — c. —	a. Roborghus Red. b. ²⁸ / ₄ 98. c. Skalbanken ved Manø.	a. Roborghus Red (Fanø Sund). b. ¹² / ₅ . c. Grundstødning. Forlis. d. Haard Storm. Høj Sø. Stærk- indg. Strøm.	Søforhør i Esbjerg d. ⁷ / ₇ 98. D. ¹¹ / ₅ om EM. efter endt Udlosning gik Føreren og Skibsdrengen i Land med Jollen for at proviantere; men ved Tilbage-komsten fandtes Jollen kærtret og sunken. Kl. 3 FM. næste Dag var Skibet, der havde ligget for 2 Ankere paa Flakken, sunken og slaet i Stykker, formodentlig ved under Stormen om Natten at have hugget i Grunden.
222.	a. Luvise (Afd. 11).							
223.	a. Lykkens Prøve (Afd. II).							
224.	a. Lykkens Prøve (Afd. III). M.							
225.	a. Malmø S. S. (se Nr.45). a. Malta (Afd. III).							
226.	a. Maren Kirstine (Afd. II).							
227.	a. Margaretha . b. Jagt. c. Samsø. d. 11. e. 7.	a. Slesvig. b. — c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. } J. Nielsen. b. } Suder. c. 700. d. Uassureret.	a. Stykgods. b. — c. — d. Uassureret.	a. 1. b. — c. —	a. Ballen. b. ²³ / ₁₁ 98. c. Langøre.	a. Besser for- strand. b. ²³ / ₁₁ . c. Stranding. Forlis. d. SØ. Paalands Storm.	Søforhør i Tranebjerg d. ²⁸ / ₁₁ 98. Kl. 5 EM. afsejlede <i>M.</i> ned S.Ø.lig Vind og godt Vejr. Kl. 8 EM. blæste det op fra NØ. med Snebyger, hvorfor Kursen sattes mod Land; men Jagten nægtede at vende i rette Tid, drev ind paa Stenene huggede sig læk og blev Vrag. Føreren, der var alene om Bord, reddede sig ved fra Storbommen at fire sig ned paa nogle store Stene. Som medvirkende Aarsag til Forliset angives utilstrækkelig Bemanding.
228.	a. Margaretha (Afd.III). a. Margrethe (se Nr.194).							

1. Løbe-Nr.	Skibtes						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato Samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	3. a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	4. a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	5. Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	6. a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	7. Rejse: a. Afgang gs-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejr-forhold.	
229.	a. Marguerite (Afd. III).							
230.	a. Maria . b. Galease. c. Allinge. d. 78. e. 72.	a. Stralsund. b. 1871. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. C. P. Schou. b. A. Sonne. c. 5000. d. 5000. Bornholms Sø-Ass.	a. Granitsten. b. 2100 Centr. c. 1400. d. 1400.	a. 3. b. — c. 3.	a. Allinge. b. $\frac{9}{12}$ 98. c. Kjøbenhavn.	a. Østersøen ud for Leba. b. Decbr. 98. c. Bortebleven. Forlis. d. V. lig haard Storm.	Anmeldelse fra Skibets Reder dat. Allinge d. $\frac{7}{2}$ 99. Aarsagen til Forliset kan ikke nærmere oplyses, da der ikke haves anden Efterretning om Skibet end at nogle Vragstykker fra samme ere fundne inddrevne paa den pommerske Kyst ved Leba. Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.
231.	a. Maria (Afd. III).							
232.	a. Marie (Afd. III).							
233.	a. Marie Sophie (Afd. II).							
234.	a. Mars (Afd. II).							
235.	a. Marselisborg S. S. (Afd. II).							
236.	a. Martha (Afd. II).							
237.	a. Martha (Afd. II).							
238.	a. Marthea Berg . b. 3m Skonnert. c. Aalborg. d. 325 e. 300.	a. Hylton (Sunderland). b. 1874. c. Eg og Fyr. d. Registre V.	a. { J. C. Jensen b. { Gaarden. c. 24000. d. 12000. Kgl. Okt. Sø-Ass. Komp. Kbhvn.	a. Staver. b. 150 Stds. (heraf 22 Stds. Dæks- last.) c. — d. —	a. 6. b. — c. —	a. Lovisa. b. $\frac{22}{7}$ 98. c. Northfleet (Themsens).	a. Østersøen (ca. 8 Mil S. for Got- land.) b. $\frac{1}{8}$. c. Forladt synke- færdig. Forlis. d. V. lig Storm. Høj Sø.	Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten d. $\frac{6}{8}$ 98. (Rettens søkyndige Medlemmer vare: fhv. Skibsfører, Skibsreder D. Torm og fhv. Skibsfører L. C. Kraemer.) Kl. $\frac{7}{2}$ FM. uden Krydsning V. efter med Kurs NNV. tog <i>M. B.</i> en svær Sø over, hvorved Skibet kastedes paa Siden med Relingen i Vandet; Dækslasten sloges los og Skibet begyndte at synke. Pumperne pejledes og viste 6 Fod Vand i Lasten. Skibet holdtes da af for Vinden, men nægtede at styre og luvede op til SSV. Lugerne. Forruffet saa vel som hele Dækslasten, skylledes over Bord og, da Kahytten samtidig fyldtes, maatte Besætningen søge Ly agter paa Ruftaget. Nødflag hejstes og Kl. $11\frac{3}{4}$ FM. Kom en Dampet — der viste sig at være S. S. «Ferro» af Kristinehamn, 1269 Tons Brutto, Kapt. O. E. Nyberg — op fra Læ, satte Baad ud, bjærgede Besætningen og landsatte den d. $\frac{2}{8}$ Kl. 5 FM. i Helsingborg. Om Aarsagen til Forliset afgiver Søretten ingen Udtalelse.
239.	a. Mary . b. Jagt. c. Odense. d. 24. e. 19.	a. Kolding. b. 1858. c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. { I. H. Madsen. b. { c. 2000. d. 2000. Bogø Sø-Fors.	a. Hvede. b. 792 Centr. c. — d. —	a. 2. b. — c. —	a. Kjøbenhavn. b. $\frac{22}{10}$ 98. c. Horsens.	a. Tørrø Strand (Bogense). b. $\frac{3}{11}$. c. Stranding. Forlis. d. SV. lig Storm. Regntykning.	Søforhør i Odense d. $\frac{9}{11}$ 98. Kl. $5\frac{1}{2}$ FM. indstrandede <i>M.</i> paa Grund af, at Skibet var sprungen læk og nægtede at styre efter at have faaet 2 Fod Vand i Lasten. Svitzer's «B. E.» tilkaldtes, men kunde intet udrette. <i>M.</i> blev Vrag, men ca. 100 Tdr. af Hvedeladningen bjærgedes. Besætningen reddede sig i Land i Skibets Jolle. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
240.	a. Mathilde Hen- nings (Afd. III).							
241.	a. Mercur (Afd. III).							
242.	a. Minor (Afd. III).							
243.	a. Moskov S. S. (Afd. II).							
	N.							
244.	a. Nathanael (Afd. III).							

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato Samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg.T. e. Netto Reg.T.	3. a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	4. a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	5. Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	6. a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	7. Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr-forhold.	
245.	a. Neiros (Afd. II).							
	a. Ness S. S. (Se Nr. 129).							
246.	a. Nidaros S. S. (Afd. II).							
247.	a. Niels (Afd. II).							
248.	a. Niels Jensen (Afd. II).							
249.	a. Norden (Afd. II).							
250.	a. Nordstern (Afd. III).							
251.	a. Nore (Afd. III).							
252.	a. Norge S. S. (Afd. II).							
253.	a. Normannia S. S. (Afd. II).							
	O.							
254.	a. Obsidian S. S. (Afd. III).							
255.	a. Octa S. S. (Afd. II).							
256.	a. Oddelina (Afd. III).							
257.	a Odin (Afd. II).							
258.	a. Olga (Afd. III)							
	a Ora & Labora (se Nr.49).							
259.	a. Orion (Afd. III).							
260.	a. Orrik S. S. (Afd. II).							
261.	a. Orrik S.S. (Afd. II).							
	P.							
262.	a. Pallas S. S. (Afd. II).							

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato Samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m.m.
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	3. a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	4. a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	5. Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	6. a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	7. Rejse: a. Algangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr-forhold.	
263.	a. Patria S. S. (Afd. II).							<p>Søforhør i København (Sø- og Handelsretten) d. 12/11 98. (Rettens søkyndige Medlemmer vare: Fhv. Skibsfører J. C. Breiningen og fhv. Skibsfører, Skibsreder M. Carl).</p> <p>Da Søretten ikke afgiver nogen Udtalelse om Aarsagen til Kollisionen, gives der her et Uddrag af den af Retten under 25. August 1899 afsagte Dom:</p> <p>... Kl. 7 3/4 EM. paa Styrmandens Vagt hørtes fra <i>P.</i> — der med langsom Fart (4 à 5 Mil) (Søvejs-Reglernes Art. 16) og regelmæssig afgivende 1 lang Damppipe-Tone (S. R. Art. 15, a) styrede N Ø. t. Ø .1/2 Ø . — først <i>V.</i>'s Taagesignal om St. B. og kort derefter saas dens Toplys og røde Sidelys 5 à 6 Streger om St. B. i mindre end en halv Kml.'s Afstand. Maskinen sattes strax paa «Stop» og «Fuld Kraft bak», samtidig afgaves 3 korte Damppipe-Toner (S. R. Art. 28) og Roret lagdes i sidste Øjeblik St. B. uden at dette dog havde nogen Virkning. Signalet gentoges, men intet Svar hørtes og kort efter skete Kollisionen ved at <i>P.</i>'s Stævn tørnede mod <i>V.</i>'s B.B.'s Bov lige agten tor Bakken. <i>P.</i> fik Stævnen brækket og et Hul i Pladen under Hoveddækket; men fortsatte Rejsen efter at have forvissat sig om, at <i>V.</i> ikke behøvede nogen Hjælp. <i>P.</i>'s Skade ansloges til 6000 Kr.</p> <p>Fra <i>V.</i> — der med langsom Fart og regelmæssig afgivende 1 lang Damppipe-Tone styrede <i>V.</i> t. S. hørtes gentagne Gange 7 à 8 Minutter før Sammenstødet <i>P.</i>'s Taagesignal ret forude. Kapt. N., der heraf sluttede, at begge Dampere kom lige mod hinanden (S.R. Art. 18), gav da Ordren «Bagbord, hold af til VNV.», samtidig afgaves 1 kort Damppipe-Tone; men fik et Par Minutter senere <i>P.</i>'s Toplys og grønne Sidelys i Sigte 3 à 4 Streger paa B.B.'s Bov, og samtidig hørtes 3 korte Damppipe-Toner. Maskinen stoppedes og sloges strax efter «Fuld Kraft bak», samtidig afgaves 3 korte Damppipe-Toner; men næppe 2 Minutter derefter skete Sammenstødet, hvorved <i>V.</i> fik en Del Plader og Spanter paa B.B.'s Side knækkede og maatte derfor søge København som Nødhavn for at losse og reparere. <i>V.</i>'s Skade ansloges til ca. 19000 Kr.</p> <p>«... Skylden for Sammenstødet fandtes i Virkeligheden at maatte omtrent udelukkende paahvile <i>V.</i>, fordi dette Skib i den ugrundede Tro, at den i <i>P.</i> havde en modgaaende Dampere, hvad der ikke var Tilfældet, paa en Tid, da <i>V.</i> endnu ikke havde faaet <i>P.</i> at se, forandrede Kursen. <i>V.</i> fandtes saaledes at burde erstatte <i>P.</i>'s Skade; dog under Hensyn til, at <i>P.</i> under den herskende Taage ikke havde mindsket sin Fart tilstrækkelig, hvorfor den heller ikke kunde antages at have været fuldstændig stoppet i Sammenstøds-Øjeblikket, ikke det fulde Beløb 5.329 Kr. 33 Ø., men kun 4.000 Kr. med Renter fra Stævningens Dato og 200 Kr. i Sags-Omkostninger.»</p>
264.	a. Pauline S. S. (Afd. III).							
265.	a. Pauline S. S. (Afd. III).							
266.	a. Perm S. S. (Afd. II).							
267.	a. Perwie . b. Skruedamper. c. Bandholm. d. 403. e. 238.	a. Malmø. b. 1883. c. Jærn og Staal. d. Registre V. I.H.K.: 240.	a. Edv. Ras- mussen. b. (Akt. S.) V. Tornøe (Nyk. p.F.). c. —	a. Stykgods. b. — c. — d. —	a. 12. b. — c. —	a. Almeria. b. — c. St. Peters- burg.	a. Østersøen (ca.5 Kml.N. f. Hammeren). b. 23/10 98. c. Kollision. d. SV.lig. Laber. Regn og Taage.	
	a. Valhalla . b. Skruedamper. c. Kristiania. d. 1342. e. 836.	a. W. Hartlepool. b. 1877. c. Jærn. d. Lloyd's Reg.	a. S. Natvig. b. (Akt. S.) W. Holby. c. —	a. Trælast. b. — c. — d. —	a. 18. b. — c. —	a. Åbo. b. 21/10 98. c. London.	a. — b. — c. — d. —	
268.	a. Petter (Afd. III).							
269.	a. Phoenix (Afd. III).							
270.	a. Picton S. S. (Afd. III).							
	a. Pine Branch S. S. (se Nr. 166).							
271.	a. Polstjerna (Afd. III).							
272.	a. Professor b. Barkskib. c. Nordby p. F. d. 544. e. 522.	a. Reiherstieg. b. 1865. c. Jærn. d. Registre V.	a. H. M. Beck. b. P. N. Winther. c. 35000. d. 35000.	a. Ballast. b. 150 Tons. c. — d. —	a. 10. b. — c. —	a. Nakety. b. 11/2 98. c. Falmouth f. Ordre.	a. Tchio (N.C.) b. 22/2. c. Standing. Forlis. d. SØ.lig Orkan. Svær Sø.	
							<p>Søforhør i Nordby paa Fanø d. 24/6 98. Kl. 7 EM., da <i>P.</i> paa Tchio Yderred (Østkysten af «Nouvelle Calédonie») laa for begge Ankere, sprængtes Kættingerne og Skibet gik i Drift. For at undgaa Kæntring maatte Masterne kappes; men 2 Timer senere strandede <i>P.</i> paa «Kinde coral reef» ca. 8 Kml. N. for Tchio. Da Skibets Baade vare blevne knuste ved Masternes Fald, maatte Besætningen forblive om Bord indtil næste Dags MD., da den bjærgedes ved en Redningsbaad fra Fregatskibet «Indore» af Liverpool, 2146 Tons Brutto, der ogsaa var gaaet i Drift, men klar af Revet. <i>P.</i>, der var kastet ea. 1/2 Kml. op paa Revet og havde faaet Huller i Bund, blev 3 Uger senere kondemneret af en af Øvrigheden i Noumea udsendt Besigtelses-Kommission og Vraget solgtes d. 9. April ved offentlig auktion for ca. 900 Kr.</p> <p>Aarsagen til Strandingen fremgaar af det Ovenanførte.</p>	

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato Samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	3. a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	4. a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	5. Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	6. a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	7. Rejse: a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr-forhold.	
273.	a. Prøven . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 101. e. 51.	a. Nykjøbing p.F. b. { 1863. Omb. 1883. c. Eg. d. Ingen Klasse. I.H.K.: 110.	a. H.J. Hansen. b. (Akt. S.) Chr. Ørum. c. 15000. d. Uassureret.	a. Sild (Fersk). b. 779 Kister, ca. 95 Tons. c. 6000. d. Uassureret.	a. 6. b. — c. —	a. Marstrand. b. 26/12 98. c. Lübeck.	a. Kattegat, ca. 4 Kml. ud for Vinga. b. ²⁶ / ₁₂ . c. Sprungen læk. Sunken. d. VSV.lig Storm. Høj Sø. Diset, men fyrklar Luft.	Søforklaring for Raadstueretten i Gøteborg d. ²⁹ / ₁₂ 98. Indb. fra Generalkonsulatet i Gøteborg dat. d. ¹² / ₁ 99. Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. 18.—30. Januar og 18. Februar 1899. (Rettens søkyndige Medlemmer vare: Fhv. Skibsfører D. Torm og Skibsfører H. V. Petersen). Kl. 1 EM. under tiltagende Storm og Sø, da <i>P.</i> arbejdede haardt, sprang Skibet læk uden at det var muligt at udfinde, hvor Lækken var, og, da det ikke kunde holdes læns paa Pumperne, fyldtes Maskinrummet efterhaanden, hvorved Ilden under Kedlerne slukkedes. Kursen sattes da efter Vinga, Dækslasten (107 Kasser Sild) kastedes over Bord, medens Nødsignaler med Raketter og Blus afgaves. Henad Kl. 11 EM. kom Lodskutteren fra Vinga og forsøgte at bugsere <i>P.</i> ind paa grundere Vand; men inden dette lykkedes sank Skibet paa ca. 16 Fv. Vand, efter at Besætningen havde reddet sig om Bord i den svenske Lodskutter. Om Aarsagen til Forliset afgiver Søretten ingen Udtalelse. Derimod ses Generalkonsulen i Gøteborg i sin ovennævnte Indberetning at have udtalt: «For saa vidt Skibet kan anses for at have været tilstrækkelig sødygtigt til at gøre dets Benyttelse i Vintermaanederne paa længere Rejser forsvarlig, maa Ulykken alene tilskrives det stormfulde Vejr».
274.	a. Prøven . b. Skonnert. c. Kastrup. d. 36. e. 33.	a. Kjøbenhavn. b. — c. Eg. d. Ingen Klasse.	a. C. J. Christensen. b. C. M. Larsen. c. 1000. d. Uassureret.	a. Mursten. b. 28000 Stkr. c. 560. d. Uassureret.	a. 2. b. — c. —	a. Nivaa. b. 24/3 98. c. Kastrup.	a. Øresund, ud for Skovshoved. b. ²⁴ / ₃ . c. Fyldtes af Søerne og sank. Forlis. d. ØSØ.lig Storm. Snetykning. Høj Sø.	Søforhør ved Kjøbenhavns Amts Nordre Birk d. ²² / ₇ 98. Kl. 8 FM. under tiltagende Storm med høj Sø tog <i>P.</i> flere Søer over; da Lastrummet fyldtes, saa at Skibet truede med at synke, maatte det skyndsomst forlades af Besætningen, der reddede sig i Land med Jollen, uden at faa medtaget sine Ejendele. Kort efter sank <i>P.</i> paa 5 Fv. Vand. Vraget blev senere bortsprængt af Vagerdamperen «Løvenørn». Søretten skønnede: «At der ved den afgivne Forklaring var givet fyldestgørende Oplysninger om Aarsagen til Ulykken og bemærkede, at det var vitterligt, at der den 24. Marts om Formiddagen var en voldsom Snestorm». Anm. Føreren ikendtes en Bøde til Statskassen af 20 Kr. i Henhold til Sølovens §§ 286 og 288 for Undladelse af Anmeldelse af Forliset (jfr. Sølovens § 40 og Sørets-Lovens § 9).
275.	R. a. Reoper (Afd. III).							
276.	a. Rhea (Afd. II).							
277.	a. Roeskilde (Afd. II).							
278.	a. Roeskilde . b. Skonnert. c. Roskilde. d. 91. e. 80.	a. Svendborg. b. 1877. c. Eg. d. Registre V.	a. N. Larsen. b. P. A. Schram. c. 8000. d. 8000. De priv. Ass. Kbhvn.	a. Trælast. b. 47 Stds. (heraf 14 Stds. Som Dækslast). c. — d. —	a. 5. b. — c. 1.	a. Falkenberg. b. ¹⁸ / ₈ 98. c. Charlestown.	a. Firth of Forth ud for Burntisland. b. ²⁷ / ₈ . c. Kæntring. d. V. t. S. Labert. Pludselig Hvirvelstorm fra SV. til VNV.	«Maritime Deposition» dat. Leith d. ³⁰ / ₈ 98. Søforhør i Nykjøbing p. S. d. ³¹ / ₁₂ 98. Kl. ³ / ₂ EM. under Krydsning med svag Brise og smult Vande ca. 1 Kml. S. for Kinghorn i Firth of Forth, da Besætningen var gaet ned for at drikke Kaffe, overfaldtes <i>R.</i> pludselig af en orkanagtig Hvirvelvind, først fra SV. omtr. forind, hvorved Skibet fik bak Sejl; men et Øjeblik efter kom et voldsomt Vindstød fra VNV., der kastede det over paa B.B.'s Side med Masterne i Vandet. Med Undtagelse af Kok Jens Nørregaard, der druknede i Folkelukafet, lykkedes det den øvrige Besætning at redde sig op paa Skibets St.B.'s Side og at faa Surringerne paa Dækslasten, saa vel som Tallierebene paa Vanterne, kappede i Haab om, at Dækslasten og Masterne derved vilde gaa over Bord og Skibet rejse sig; men uden Resultat. Forskellige Forsøg paa at redde Kokken mislykkedes ligeledes. Omtr. 1/2 Time senere kom en Fiskerbaad med 3 Mand ud fra Kinghorn og bragte den øvrige Besætning i Land, hvilken strax afrejste til Burntisland, hvor den danske Vice-Konsul John Connol frit forsynede den med tørre Klædningsstykker. Dagen derpaa blev Skibet genfundet af Kapt. L. med en af ham antagen Bugserbaad og indbragt til Leith, hvor den Forulykkede blev begravet, og Skibet, efter at Masterne vare blevne kappede, bragt paa ret Køl og underkastet Reparation til et Beløb af ca. 5000 Kr. Søretten i Leith ansatte Bjærgelønnen for Skibet til ca. 1700 Kr. og for Redningen af Besætningen til ca. 200 Kr. Aarsagen til Kæntringen fremgaar af det Ovenanførte.
279.	a. Rosenborg S. S. (Afd. II).							
280.	a. Rota (Afd. III).							
281.	a. Royal S.S. (Afd. III).							
282.	a. Rusland S. S. (Afd. II).							
283.	S. a. Saga (Afd. III).							

1.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses Sted og Dato Samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg.T. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings- Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations- Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses- Sted.	a. Sted. b. Tid c. Art. Vind- og Vejr- forholdd.	
284.	a. Sif S. S. (Afd. III).							
285.	a. Sifa (Afd. II).							
286.	a. Sigurdur . b. 2m Kutter. c. Kiøbenhavn. d. 94. e. 83.	a. Hull. b. 1886. c. Eg. d. Lloyd's Reg. e. 83.	a. C.E.Larsen. b. Isl. Handels-og Fiskerikomp. Kbhvn. c. 14000. d. 14000. Fjerde Sø-For. S. Kbhvn.	a. Islandske Pro- dukter. b. 70 Tons. c. 25000. d. 25000.	a. 5. b. — c. —	a. Flatey. b. — c. —	a. Brede Bugten (Isl. NV. Kyst) Flatey Havn. b. ¹⁴ / ₁₁ 98. c. Stranding. Forlis. d. NV.lig Storm. Høj Sø.	Søforklaring ved Bardastrands-Syssels Politiret aflagt i Flatø d. ²⁵ / ₁₁ 98 i Henhold til den islandske Strandings-Lov af ¹⁴ / ₁ 76. Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. ²¹ / ₁₂ 98. Kl. 6 EM. under tiltagende Storm med Hagl- og Snebyger, da S. laa fortøjet i Flatey Havn med Agterkætting, Staaltrøse og Kabeltov fastgjorte til de omgivende Klipper, sprængtes disse Fortøjninger omtrent samtidig, hvorefter Skibet drev ned paa Skærene i Havnens Østside og huggede en Del paa disse Skær. Varp udførtes for at holde Skibet paa Skæret; men Kl 9 EM maatte Besætningen forlade det i en fra den i Nærheden liggende Skonnert « Gudrun» nedfired Baad. Da Forskellen mellem Høj-og Lavvande er ca. 17 Fod stod nu S. med Agterskibet helt tørt paa Skæret, medens Forskibet hang frit i Lutten. De 3 følgende Dage vedvarede Stormen uforandret og Skibets Bund tog efterhaanden saa megen Skade, at Lastrummet løb fuldt af Vand. Først d. 18. lykkedes det delvis at bjærge Ladningen i Land; men for Størstedelen i vaad Tilstand. Senere blev ved offentlig Auktion Vraget og den bjærgede Del af Ladningen solgt for henved 9000 Kr. Om Aarsagen til Strandingen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men den fremgaar formentlig af det Ovenanførte.
287.	a. Siisti (Afd. III).							
288.	a. Sirius S. S. (Afd. II).							
289.	a. Sjøfrøken (Afd. III).							
290.	a. Skandia . b. Fiskekvase. c. Grenaa. d. 13. e. 9.	a. Viken. b. 1888. c. Eg og Fyr. d. Ingen Klasse.	a. J. W. Jacobsen. b. C.T. Bigum. c. 3335. d. 3335. Dansk Fors. F. for Fisker-F.	a. Ballast. b. — c. — d. —	a. 4. b. — c. —	a. Grenaa. b. — c. Kattegat.	a. Nordsiden af Anholt. b. ¹ / ₉ 98. c. Stranding. Forlis. d. NNV.lig Storm.	Strandings-Beretning dat. Anholt Toldsted d. ⁵ / ₉ 98. Kl. 4 FM., da S. laa for begge Ankere, sprængtes under Paalands-Stormen den ene Kætting, hvorpaa Kvasen drev for det andet Anker ind paa Anholts Nordstrand og blev Vrag. Besætningen bjærgedes ved udkastede Liner med Redningsbælter fra Folk paa Stranden. Inventariet bjærgedes og solgtes ved offentlig Auktion i Grenaa for henved 800 Kr. Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.
291.	a. Skeldervik (Afd. III).							
292.	a. Skirner (Afd. II).							
293.	a. Sophie (Afd. III).							
294.	a. Springfield S. S. (Afd. III).							
295.	a. Stag S. S. (Afd. III).							
296.	a. Storebelt S. S. (Afd. II).							
297.	a. Sulan (Afd. II).							
298.	a. Svalen . b. Skonnert. c. Marstal. d. 105. e. 97.	a. Marstal. b. 1873. c. Eg. d. Registre V.	a. H.N.Christen- sen. b. H. C. Christen- sen. c. 9000 d. 2000. Sø-Ass. For. «Ærø».	a. Ballast. b. — c. — d. —	a. 5. b.— c.—	a. Jersey. b. 4/28 98. c. Leith.	a. Firth of Forth. 1 Kml.fra Leitli. b. ²³ / ₁₂ c. Kæntring. Forlis. d. V.lig Storm. Haard Strøm.	Søforhør i Ærøskjøbing d. ¹⁷ / ₂ 99. Kl. 6 FM., da det endnu var mørk Nat, stødte S. efter at have passeret Øen «Inch Keith» paa et ikke afmærket Vrag af et sunket Dampskib og blev derved saa læk, al det truede med at kæntrue, hvorfor Besætningen gik i Storbaaden; men holdt sig i Læ af Skibet ved Hjælp af en Fangeline. En kort efter til Stede kommen Bugserdamper bragte Skibet flot og slæbte det til ud for Granton; men her tømmede det paa Grundene, kæntrerede og løb fuldt af Vand. Til Dækning af Bjærgelønnen maatte S. sælges ved offentlig Auktion d. ¹⁷ / ₁ 99 og Vraget udbragtes til henved 2300 Kr.
299.	a. Sønderjylland S. S. (Afd. II).							
300.	a. Søsvalen (Afd. II).							

1. Løbe-Nr.	Skibets						Soulykkens	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. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejrforhold.	
301.	a. Thales . b. Skonnert. c. Nykjøb.p. M. d. 95. e. 80.	a. Oskarshamn. b. 1867. c. Fyr. d. Ingen Klasse.	a. } J. C. Kjølhede. b. } c. 12000. d. 6000. Fjerde Sø-For. Selsk. Kbhvn.	a. Kul. b. 131 Tons. c. 1250. d. 1250.	a. 5. b. — c. —	a. Boness. b. 31/10 98. c. Nyk. p. M.	a. Febbersted Strand (Hanstholm). b. 4/11. c. Lækage. Landsætning. Forlis. d. V.lig Storm. Haglbyger.	Søforhør i Nykjøbing paa Mors d. ⁸ / ₁₁ 98. Under tiltagende V.lig Storm fra d. 2/11 viste det sig, at <i>T.</i> ikke, som Bestemmelsen var, turde søge gennem Thyborøn-Kanal, og Skibet maatte derfor holdes gaaende Nord paa. <i>T.</i> havde imidlertid i den høje Sø arbejdet sig læk og kunde ikke længer holdes paa Pumperne. D. 4/11 Kl. 9 FM. drejedes bi; men da Sejlene bortblæstes, drev Skibet tværs i Søen ind mod Land, og da Mandskabet var aldeles udmattet af 2 Døgns Pumpning afholdtes Skibsraad. Det besluttedes da at landsætte Skibet i Bugten Ø. for Hanstholm Fyr ud for Rednings-Stationen. Signalet NC: «I Nød; behøver Hjælp» hejstes; hvilket besvaredes fra «Hanstholm» Signalstation med LN: «Landsæt Skibet» og KL: «Hold klos til Vinden med St. B.'s Halsen». Kl. 10 1/2 stødte <i>T.</i> mod en Stenrevle og en halv Time senere bjærgedes Besætningen, der havde taget Tilflugt i Fokkevantet, af «Hanstholm» Redningsbaad. Skibet blev Vrag og Størstedelen af Ladningen gik tabt. Søretten fandt Anledning til at udtale: «At Ulykken ikke kan skønnes at skyldes de i §9 Litra a-d i Loven af 12. April 1892 ommeldte Omstændigheder, men Ulykken antages udelukkende at skyldes Vejrforholdene».
302.	a. Thecla S.S. (Afd. III).							Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. ²¹ / ₁ 99.
303.	a. Themis . b. Skonnert. c. Rudkjøbing. d. 77. e. 72.	a. Rudkjøbing. b. 1863. c. Eg. d. Registre V.	a. H. P. Hansen. b. L.A. Christensen. c. 6000. d. 4900. Svendb. Sø-Ass. For.	a. Kul. b. 111 Tons. c. 900. d. 900. De priv. Ass. Kbhvn.	a. 4. b. 1. c. 5.	a. Morrisons-haven. b. ⁵ / ₁₀ 98. c. Løgstør.	a. Nordsøen. b. Formentlig Oktober 98. c. Bortebleven. d. Ø.lige Storme.	Aarsagen til Forliset ubekendt, da ingen Efterretning haves om Skib eller Basætning efter d. 5/10 98. Den omkomne Passager var Kapt. <i>H.</i> 's Hustru.
304.	a. Thomas Turnbull S.S. (Afd. III).							
305.	a. Thor . b. Skonnert. c. Ommel (Marst.). d. 61. e. 55.	a. Uddevalla. b. 1859. c. Fyr. d. Ingen Klasse.	a. N. C. Albertsen. b. H. A. Bøye. c. 3400. d. 3400. Ommels Sø-Ass. Kasse.	a. Bomuldsfrø-kager. b. 1600 Centn. c. — d. —	a. 3. b. — c. —	a. Aarhus. b. ¹⁴ / ₁ 98. c. Ystad.	a. Sjællands Rev. b. ¹⁴ / ₁ . c. Stranding. Forlis. d. SV.lig. Taage.	Søforhør i Nykjøbing p. S. d. ¹⁸ / ₁ 98. Kl. 2 ¹ / ₄ EM. passeredes Bøjen paa «Marthe-Flak». Herfra sattes Kursen til Ø. t. N., hvilken antoges at ville føre <i>T.</i> fri af «Sjællands Rev»; for yderligere Sikkerhed forandredes Kursen Kl. 5 til NØ. Kl. 5 1/4 saas i ØNØ. et Blinkfyr, der formentes at være Fyrskibet «Schultz's-Grund», men 1/4 Time senere grundstødte Skibet paa en Stenrevle og samtidig saas Rednings-Baaken paa selve Revet lidt i Syd; det indsaas da strax, at det sete Blinkfyr maatte have været et andet, som var Føreren ubekendt. Da Skibet huggede stærkt paa Stenene blev det læk og fyldtes med Vand, saa at Besætningen næste Dags FM. maatte forlade det i Skibets Baad for at naa ind til «Gniben»; men paa Vejen dertil toges Baaden paa Slæb af en til Stede kommen Fiskerkvase Svitzer's «B.E.» blev tilkaldt, men uden Resultat, saa at Skibet blev Vrag og Ladningen gik tabt. Som Aarsag til Forliset angav Føreren Forvexling af det ny Baake-Blinkfyr NV. for Revet, der viser 1 Blink hvert 1/4m, og som er oprettet Aar 1896; men som ikke fandtes angivet paa det om Bord værende Søkort, med Blinkfyret paa Fyrskibet «Schultz's Grund», der viser 2 Blink hver 1/2m; derimod udtaler Søretten sig ikke om Aarsagen.
306.	a. Thor (Afd. III).							
307.	a. Thorvaldsen S.S. (Afd. II).							
308.	a. Thyra . b. Skonnert. c. Thisted. d. 82. e. 74.	a. Aalborg. b. 1875. c. Eg. d. Registre V.	a. L. C. Nielsen. b. L.T.Carstensen. c. 12000. d. 8000. Kgl,okt.Sø-Ass. Komp. Kbhvn.	a. 4. b. — c. —	a. West Wemyss. b. — c. —	a. West Wemyss. b. — c. —	a. West Wemyss Yderhavn. b. ¹⁷ / ₁₀ 98. c. Stranding. Forlis. d. Ø.lig Storm. Høj Sø.	«Maritime Deposition» dat. W. Wemyss d. ¹⁸ / ₁₀ 98. Søforhør i Thisted d. ¹⁴ / ₁₁ 98. Kl. 4 EM., da <i>T.</i> laa fortøjet ved Kajen i W. Wemyss' Yderhavn, sprængtes Fortøjningerne, hvorefter Skibet tordene mod en Bane-Bro, der kort efter bortreves af Søerne. For at blive liggende fast huggedes Hul i Bunden, hvorved Skibet fyldtes; men om Natten tiltog Stormen, og 3 Skibe drev ned paa <i>T.</i> , der blev Vrag tilligemed 7 andre Skibe. Da Vraget ved Lavvande stod næsten tørt, reddede Besætningen sig i Land ved egen Hjælp. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
309.	a. Toni. b. Skonnert c. Marstal. d. 105. e. 91.	a. Kiel. b. 1871. c. Eg. d. Registre V.	a. J. H. Johansen. c. 8000. d. 8000. SØ-ASS. For. «Ærø».	a. Ballast. b. — c. — d. —	b. ⁷ / ₁₂ 98. c. Libau.	a. Helsingør b. ⁷ / ₁₂ c. Liban	a. Polangen 3 Mil Øst f. Memel. b. ¹³ / ₁₂ c. Stranding. Forlis. d. NV.lig Storm. Høj Sø.	Søforklaring i Libau d. ⁸ / ₁₂ 98. Søforhør i Ærøskjøbing d. ¹⁴ / ₃ 99. Under flere Dages Paalands-Storm drev Skibet efterhaanden ind mod Land og Kl. 11 1/2 FM. stødte det paa den yderste Revle ud for Polangen mellem Memel og Libau. For at frelse Livet besluttedes det at landsætte Skibet og da det var Højvande lykkedes det at løbe op paa Stranden i 6 Fod Vand. <i>T.</i> blev Vrag; men Besætningen bjærgedes ved Hjælp fra Land. Aarsagen til Forliset fremgaar af det Ovenanførte.
310.	a. Tordenskjold . b. Fiskerkvase. c. Hornbæk. d. 17. e. 12	a. Faxe. b. 1887. c. Eg. d. —	a. C. Andreasen. b. M. Christoffersen. c. 4500. d. 4500. Dansk Fiskeri-For. ASS	a. Ballast. b. — c. —	a. 4. b. — c. 4	a. Hornbæk. b. ³⁰ / ₁₁ 98. c. Anholt.	a. Syd for Anholt. b. Formentlig ³ / ₁₂ . c. Bortebleven. Forlis. d. Haard VNV.lig Storm. Høj Sø.	Indberetning dat. Helsingør Toldkammer d. ¹⁷ / ₈ 99. Fiskerfartøjet <i>T.</i> var d. 2/12 98 set liggende til Ankers under Anholt. Senere haves ingen Efterretning om Skib eller Besætning. Foruden Føreren omkom Fiskerne: Niels Andreasen, August Larsen og Peter Christoffersen, alle af Hornbæk. Anm. Søforhør ses ikke at have været afholdt.

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato Samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	3. a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations Selskab.	4. a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	5. Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	6. a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	7. Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses- Sted.	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr- forhold.	
311.	a. Trafalgar (Afd. III).							
312.	a. Trafalgar (Afd. III).							
313.	a. Tre Vänner (Afd. III).							
314.	a. Tryg S.S. (Afd. III).							
315.	a. Tyr S.S. (Afd. II).							
	U.							
316.	a. Urania (Afd. II).							
317.	a. Uygeenzeem (Afd. III).							
	V.							
318.	a. Vaagen S. S. (Afd. III).							
319.	a. Valborg b. Skonnert c. Nexø. e. 44 d. 51.	a. Nexø. b. 1896. c. Eg. d. —	a. } H.N. Hansen b. } c. — d. —	a. Træløst. b. — c. — d. —	a. 3. b. — c. 2.	a. Kalmar. b. — c. Flensburg.	a. Østersøen. b. ²⁵ / ₃ 98. c. Kæntring d. Ø.lig Snestorm Svær Sø.	Indberetning fra Rønne Toldkammer dat. d. 12/8 99. Ifølge denne Indberetning, i Forbindelse med det under Nr. 285 optagne Referat af et i Rønne d. 4/4 98 afholdt Søforhør angaaende Grundstødningen d. 31/3 98 tæt Syd for Rønne Havn af Skonnerten »Sita» af Marstal, saas fra dette Skib Skonnerten «Valborg» d. 25/3 at kæntré under den da herskende Ø.lige Snestorm. Paa den bortflydende Dækslast bemærkedes 3 Mand; hvoraf det dog ikkun lykkedes Føreren af «Sifa», Kapt. H. Folmer, under store Vanskeligheder og Fare at bjærge den ene nemlig Letmatros Alfred Hansen, Kapt. H. N. Hansens Søn; hvorimod Kapt. H. og den 3die Mand skylledes bort af den voldsomme Sø og forsvandt. Det kæntréde Skib drev senere ind paa Kysten af Femern uden Master og bragtes først 4 Maaneder efter af Grunden og bugseredes til Stege. Efter Istandsættelse dersteds sattes Skonnerten atter i Fart under Navnet «Anne» af Nexø. Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt her i Landet.
320.	a Valdemar (Afd. II).							
321.	a. Vale S. S. (Afd. III).							
322.	a. Valkyrien (Afd. II).							
323.	a. Venners Minde (Afd. II).							
324.	a. Venus (Afd. II).							
325.	a. Venus (Afd. III).							
326.	a. Veset (Afd. II).							
327.	a. Vesta S. S. (Afd. III.).							
328.	a. Vilhelmina (Afd. III)..							

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato Samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Brutto Reg. T. e. Netto Reg. T.	3. a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	4. a. Fører. b. Reder. c. Værdi. d. Assurance.	5. Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Værdi. d. Assurance.	6. a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	7. Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr forhold	
329.	a. Vulcan S. S. (Afd. II). W.							
330.	a. Wanderer (Afd. III).							
331.	a. Westphalia (Afd. III).							
332.	a. Wineland S. S. (Afd. II).							
333.	a. Winnie S. S. (Afd. III). Y.							
334.	a. Ydun S. S. (Afd. II).							
335.	a. Ystad S. S. (Afd. III).							

Afdeling II. DANSKE SKIBE.

Nr. 1. „A. Asgeirsson“ af Kjøbenhavn, S. S., 849 Tons Brutto, Kapt. H. J. Gregersen.

Søforhør i Kallundborg d. ¹⁹/₉ 98.

D. ³¹/₈ 98 Kl. 6 FM., da A. A. — fra Riga til Hull med Trælast — var i Nordsøen, faldt Matros Georg Emil Pedersen over Bord fra Dækslasten og druknede. Kapt. G., der havde Vagten, hørte Nødraab og bemærkede kort efter, at den Overbordfaldne holdt sig fast i en Ende fra Luvsiden om St. B. Maskinen stoppedes og ved tilkaldt Hjælp forsøgte det med Forsigtighed at hale Matrosen om Bord; men da denne, der tilsyneladende til Dels var bevidstløs, var naaet op over Vandet, slap han Tovet og forsvandt. Yderligere Redningsforsøg vare umulige, da Redningsbaad ikke kunde udsættes paa Grund af Stormen og den høje Sø.

Nr. 7. „Albatros“ af Esbjerg, Fiskerkutter, 14 Tons Brutto, Fører C. C. Veje.

Søforhør i Esbjerg d. ³⁰/₄ 98.

D. ¹⁵/₄ 98 Kl. 9 FM. lettede Kutteren fra sin Ankerplads ud for «Blaavand»; men da det bemærkedes, at den ikke kunde styres paa Grund af, at Agterstævnen var knækket, hejstes Nødflag. A. blev kort efter tagen paa Slæb af Kutteren «Eliezer» af Struer indtil Syd for Horns Rev, da den høje Sø nødsagede E. til at kaste Slæberen los; A maatte da lade Ankeret falde, hvorpaa Besætningen bjærgedes ved Baad fra E., da A.'s Jolle var gaaet tabt.

Kutteren, der senere blev indbragt til Esbjerg af Fiskere fra Oxby (Bjærgeløn 800 Kr.), var forsikret for 3550 Kr.

Nr. 8. „Albert“ af Marstal, 3mastet Skonnert, 144 Tons Brutto, Kapt. C. B. Fabricius.

Søforhør i Aalborg d. ²⁰/₈ 98.

D. ²³/₆ 98 Kl. 7¹/₂ EM., da A. — fra Port Madoc til Aalborg med Skifer — var ca. 10 Mil ud for Landsend (Irske Hav), sprang Skibet læk under en haard V.lig Storm med høj Sø og kunde kun ved Hjælp af hele Mandskabet holdes paa Pumpe, da Skibet trak ca. 30 Tommer i Timen. Efter 2 Dages stadig Pumpning maatte Plymouth søges som Nødhavn. Da Lækagen ikke kunde stoppes af Dykker, blev Ladningen udlossen og Skibet sat paa Bedding d. ⁵/₇. Efter endt Kalfatring, Forboltning og Genindtagelse af Ladningen afsejlede A. d. ⁴/₈.

Nr. 11. „Albertine“ af Marstal, Galease, 68 Tons Brutto, Kapt. E. P. Albertsen.

Søforhør i Nakskov d. ²⁰/₁₂ 98.

D. ¹²/₁₂ 98 Kl. 11 EM. grundstødte A. — fra Neustadt til Bandholm med Hvede — ud for Næsby (Lollands S. Kyst), huggede sig læk og maatte forlades af Besætningen (4 Md.) i Skibets Baad; men blev d. ¹⁶/₁₂ bragt flot af Svitzer's «B. E.»

Som **Aarsag** til Strandingen angives: Storm af VSV. med usigtbart Vejr og stærk Strømsætning fra Nord.

Nr. 17. „Ane“ af Nordby, Evert, 10 Tons Brutto, Fører A. F. Philipsen.

Søforhør i Nordby d. ¹⁰/₅ 98.

D. ⁹/₅ 98 Kl. 7 EM., da A. — fra Rørkjær (S. for Esbjerg) til Nordby med Mursten — var ud for Esbjerg, sprang Skibet læk. Føreren, der var alene om Bord, hejste derfor Nødflag, hvorpaa Skibsfører J. Hansen med Søn Mathias Hansen af Nordby kom til Hjælp med en Sejlbaad; medens Sønnen gik om Bord for at hjælpe ved Pumpning, sejlede Faderen ned til den forbigående Færgedamper «Esbjerg» for at anmode denne om at tage A. paa Slæb. Dette skete; men da det fra Damperen saas, at A. var i Færd med at synke, tilraabtes Besætningen om at søge Redning i A.'s Jolle, hvilket den ogsaa gjorde; men da Fangelinen af Mangel paa Kniv ikke kunde kappes, trak Everten Jollen ned med sig, hvorved Føreren og M. Hansen druknede. Senere blev saavel Skib som Ladning optagne ved Hjælp af Dykker.

Nr. 20. „Anna“ af Hasle, Skonnert, 67 Tons Brutto, Kapt. H. M. Holm.Søforklaring i Stege d. $\frac{29}{3}$ 98.

D. $\frac{25}{3}$ 98 Kl. 4 FM. under haard Ø.lig Kuling med Snetykning og stærk Strømsætning strandede A. — fra Hammeren til Randers med Brosten — paa Grundene ca. 1 Mil N. for Nyord ved Indsejlingen til Bøgestrømmen. Kort forinden var Ankeret sat i Bund; men A. drev for dette ind paa Grundene og huggede haardt. Da Søerne skyllede over Skibet, maatte Besætningen (3 Md.) forlade det i Skibets Baad; men kunde paa Grund af det stormende Vejrlig først komme om Bord igen efter 4 Dages Forløb. D. $\frac{7}{4}$ lykkedes det Nyord Bjærgere at bringe A. flot uden videre Skade.

Aarsagen til Strandingen var den i Dagene fra d. 23. til d. 27. Marts i Østersøen herskende, orkanagtige østlige Snestorm.

Nr. 28. „Anna Margrethe“ af Rønne, Galease, 51 Tons Brutto, Kapt. P. Schou.Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. $\frac{25}{10}$ 98.

D. $\frac{18}{10}$ 98 Kl. 6 EM. afsejlede A. M. — fra Rønne til Kjøbenhavn med Kaolin — under haard Ø.lig Kuling, der senere tiltog til Storm. Efterhaanden blæste de fleste Sejl i Stykker og, da Skibet trak meget Vand, maatte det d. 19. gaa til Ankers i Indløbet til Sundet. Da Rejsen under disse Omstændigheder ikke ved egen Hjælp kunde fortsættes, blev den 20. Akkord afsluttet med Svitser's «B. E.» om Indslæbning til Kjøbenhavn, saaledes at Bjærgelønnen vilde være at afgøre ved Voldgift.

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

Nr. 32. „Anne Marie“ af Assens, Fiskerkvase, 13 Tons Brutto, Fører N. C. Petersen.Søforklaring i Grenaa d. $\frac{28}{3}$ 98.

D. $\frac{24}{3}$ 98 Kl. 6 EM. under NØ.lig Storm med Snebyger strandede A. M. — fra Kjøbenhavn til Grenaa i Ballast — N. for Grenaa Hav under Forsøg paa at løbe ind i Havnen; hvilket dog mislykkedes paa Grund af en haard N.lig Strøm. Besætningen (2 Md.) bjærgedes af Grenaa Redningsbaad «David». Kvasen blev senere bragt flot.

Aarsagen til Strandingen var den i Dagene fra d. 23. til d. 27. Marts i Østersøen herskende, orkanagtige østlige Snestorm.

Nr. 35. „Argo“ af Hasle, Skonnert, 40 Tons Brutto, Kapt. N. C. Hansen.Søforhør i Hasle d. $\frac{11}{1}$ 98.

D. $\frac{3}{1}$ 98 Kl. $\frac{7}{2}$ EM. under Tykning grundstødte A. — fra Kjøbenhavn til Hasle med Stykgods — paa Maglebylille-Hage. Varp udførtes strax, dog uden Resultat; men den $\frac{4}{1}$ Kl. 3 EM. blev Skibet bragt flot af Svitser's «B. E.» uden videre Skade.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning og Taage.

Nr. 37. „Argus“ af Marstal, Skonnertbrig, 200 Tons Brutto, Kapt. H. A. Svane.Indb. fra Korsør Toldkammer dat. d. $\frac{28}{4}$ 98.

D. $\frac{27}{4}$ 98 Kl. $10\frac{1}{2}$ EM. grundstødte A. — fra Warnemünde til Norge i Ballast — paa Sprogø Øst-Rev; men blev d. $\frac{28}{4}$ Kl. 8 FM. bragt flot uden Skade af Svitser's «B. E.».

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forvexling af Halskov Lysbøje med Ramsø Blinkfy.

Nr. 38. „Arla“ af Kjøbenhavn, S. S., 258 Tons Brutto, Kapt. C. J. Borg.Søforklaring for Amtsretten i Stolp d. $\frac{10}{11}$ 98.Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. $\frac{2}{1}$ 99.

(Rettens søkyndige Medlemmer vare: Fhv. Skibsfører, Skibsreder D. Torm og Skibsfører H. V. Petersen).

D. $\frac{9}{11}$ 98 Kl. $6\frac{1}{2}$ EM. under tæt Taage grundstødte A. — fra Limhamn til Danzig med Kalksten — ud for Scholpin (Ø. f. Stolpmünde). Efter s. D. Kl. $6\frac{1}{2}$ FM. at have haft Pejling af Due Odde (Bornholm) styredes Ø. t. S., da der Kl. 6 EM. indtraf tæt Taage, forandredes Kursen til Ø. $\frac{1}{2}$ N. og Maskinen stoppedes; men kort efter stødte Skibet pludselig. En Del af Ladningen (ca. 115 Tons) kastedes over Bord og en Del lempedes agter over, dog uden Resultat. Kl. $10\frac{1}{2}$ EM. kom Strandfogden fra Scholpin om Bord med Baad, hvis Mandskab antoges til Hjælp, uden at det lykkedes at bringe Skibet flot. Næste Dag Kl. 12 MD. ankom Redningsdamperen «Pfeil» og gik i Gang med Slæbning, ligeledes uden Resultat. Kl. $3\frac{1}{2}$ EM. ankom endvidere en hamburgsk Slæbedamper «Enok», og Kl. $4\frac{1}{2}$ EM. lykkedes det begge disse Dampere i Forening at bringe Skibet flot; men det var da blevet saa læk, at Maskinrummet fyldtes. Efter Indbugseringen til Stolpmünde blev yderligere Hjælpemandskab antaget og d. $\frac{11}{11}$ blev A. pumpet læns. Da Roret var knækket og Reparation ikke kunde foretages i Stolpmünde, blev der telegraferet efter en Bjærgningsdamper fra Svitser's «B. E.», som d. $\frac{19}{11}$ Kl. 3 EM. tog A. paa Slæb til Danzig, hvortil begge Skibe ankom d. $\frac{20}{11}$.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse (jfr. Sørrets-Loven af 12. April 1892 §§ 9 og 12, samt Justitsministeriets Cirkulære af 28. December 1896).

Anm. Kapt. B. ikendtes en Bøde paa 20 Kr. til Skipperforeningen for Undladelse af Anmeldelse om Grundstødningen (S. L. § 40).

Nr. 39. „August“ af Ærøskjøbing, Skonnert, 85 Tons Brutto, Kapt. N. H. Drejø.
Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. $16/11$ 98.

D. $27/10$ 98 Kl. 4 EM. grundstødte A. — fra Narva til Kjøbenhavn med Trælast — paa Susannagrund (Ølands Ø.-Kyst, omtr. midt imellem Högby og Kapeludde) under haard VNV. Vind med klar Luft. Varpanker udførtes og en Del af Dækslasten kastedes over Bord, men uden Resultat og først den $29/10$ Kl. $5\frac{1}{2}$ FM. lykkedes det ved Lempning af Dækslasten og Varpning at bringe A. flot.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men ifølge Vidneforklaringerne formenes den at skyldes, at et nyt Blinkfyrt ved Högby, som ikke fandtes paa det om Bord værende danske Søkort af 1895, antoges for at være Kapeludde Blinkfyrt.

Nr. 40. „Augusta“ af Thisted, S. S., 181 Tons Brutto, Kapt. P. Kløvborg.
Søforklaring i Thisted d. $27/5$ 98.

D. $18/5$ 98 Kl. $2\frac{1}{4}$ FM. under tæt Taage med engelsk Lods om Bord kolliderede A. — fra Warkworth (Amble) til Dunston (Tyne Floden) i Ballast — med Bugserbaaden «America», der laa fortøjet mellem Bøjerne ved South Shields, hvorved A. flk et Hul i Styrbords Bov oven Bords; hvorimod Bugserbaaden tilsyneladende ingen Skade tog.

Nr. 41. „Augusta“ af Faaborg, Brig, 201 Tons Brutto, Kapt. L. P. Larsen.
Tysk Søulykke-Beretning dat. Swinemünde d. $7/12$ 98.
Udenrigsministeriets Skrivelse af $10/12$ 98.

D. $3/12$ 98 om Morgenen, da A. laa fortøjet i Swinemünde, savnedes Skibets Fører og, da dennes Hue fandtes mellem Skibet og Bolværket, maa det antages, at han paa sin Vagt d. $2/12$ mellem Kl. 8— $9\frac{1}{2}$ EM. er falden over Bord med Skibets Lejter, der ligeledes savnedes, og at Strømmen derefter har bortført Liget, der ikke senere er genfundet.

Ann. Søforklaring skal ifølge Faaborg Toldkammers Indb. af $7/6$ 99 være afgiven i Kjøbenhavn d. $14/12$ 98; men er ikke fremkommen.

Nr. 44. „Axel“ af Ebeltoft, Galease, 32 Tons Brutto, Fører A. Jensen.
Søforhør i Vejle d. $6/4$ 98.

D. $24/3$ 98 Kl. $7\frac{1}{2}$ EM. grundstødte A. — fra Bogense til Aarhus i Ballast — under ØNØ. Storm med Snekykning paa Sydsiden af Vejle Fjord ud for Breininge ved at Skibet gik i Drift for Varpankeret, idet de 2 andre Ankere tidligere vare gaaet tabt. Først d. $31/3$ blev A. atter bragt flot ved Dampskibshjælp. Bjærgeløn 500 Kr.

Aarsagen til Grundstødningen var den i Dagene fra d. 23. til d. 27. Marts i Østersøen herskende, orkanagtige østlige Snestorm.

Nr. 45. „Baldur“ af Frederikshavn, S. S., 455 Tons Brutto, Kapt. J. V. Olsen.

„Malmö“ af Kjøbenhavn, S. S., 192 Tons Brutto, Kapt. B. C. F. Thorlacius.

Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. 17. og 19. Februar 1898.

(Rettens søkyndige Medlemmer vare: Fhv. Skibsfører J. C. F. Breining og fhv. Skibsfører, Skibsreder D. Torm).

Den $12/2$ 98 Kl. $7\frac{3}{4}$ FM. fandt en Kollision Sted mellem de 2 ovennævnte Dampere i Kroneløbet ud for Trekroner.

Kl. 7 FM., da B. — fra Frederikshavn til Kjøbenhavn — var under Indsejling hertil, indtraf stærk Taage. Vinden var S.lig. Med langsom Fart og Maskinen stoppet nogle Gange, under Lodning og stadig Afgivelse af Taagesignaler, styredes efter Lyden af Sirenen paa Trekroner med Kurs SSV., da Taagesignal fra en modgaaende Damper hørtes forude om St. B. Maskinen kastedes strax «Fuld Kraft bak»; men kort efter skete Sammenstødet omtr. Stævn mod Stævn, hvorved B. bibragtes et Hul i St. B.'s Bov, ca. 3 Kvadrat-Fod stort. Farten ansloges til 3 à 4 Kml., men antages standset i Kollisions-Øjeblikket. Kapt. O. og 1ste Styrmand vare paa Kommandobroen og Udkig holdtes fra Bakken.

M. — fra Kjøbenhavn til Malmø — afgik Kl. $7\frac{1}{2}$ FM. med langsom Fart, stoppende flere Gange, da der ud for Trekroner hørtes flere Damppe-Toner forude lidt om B. B. Kursen var da NØ. t. N. Da M. var tæt ved 2-Kosten, saas pludselig B. i en Afstand af ca. 100 Fod. Maskinen kastedes «Fuld Kraft bak»; men strax efter fandt Kollisionen Sted, hvorved M. fik Stævnen fladtrykt. Kapt. T. og 1ste Styrmand vare paa Broen. Udkik holdtes fra Bakken og iøvrigt iagttoges de samme Forsigtigheds-Regler, som ovennfor beskrevet for B.'s Vedkommende.

Om **Aarsagen** til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse (jfr. Sørets-Lovens §§ 9 og 12 samt Justitsministeriets Cirkulære til samtlige Retsbetjente af $28/12$ 96).

Nr. 47. „Betty“ af Kjøbenhavn, Skonnert, 54 Tons Brutto, Kapt. J. V. Jensen.
Søforhør i Ramsø-Thune Herreder d. $28/3$ 98.

D. $25/3$ 98 Kl. 5 EM. under haard NØ.lig Storm med Snebyger maatte B. — fra Stolpmünde til Kjøbenhavn i Ballast — søge Ankerplads under Amager; men ca. 2 Timer senere sprang Ankerkættingen og Skibet gik i Drift ned mod Kjøge Bugt. Sejl tilsattes for at krydse ud fra Land; men de blæstes i Stykker og, da Land saas tæt i Vest, kastedes begge de tilbageværende Ankere; B. gik dog atter i Drift og strandede d. $27/3$ Kl. 11 FM. paa Øsemagle Forstrand (Kjøge Told-D.). Skibet blev nu saa læk, at det fyldtes med Vand og matte derfor forlades af Besætningen (3 Md.) i Baaden. Først henved 5 Maaneder senere, nemlig d. $15/8$, bragtes B. flot.

Aarsagen til Grundstødningen var den i Dagene fra d. 23. til d. 27. Marts i Østersøen herskende, orkanagtige østlige Snestorm.

Nr. 48. „Bodil Marie“ af Nakskov, Jagt, 29 Tons Brutto, Fører J. H. N. Schrøder.
Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. $26/3$ 98.

D. $22/3$ 98 Kl. 5 EM., under Krydsning i Drogden med frisk NV. Kuling, grundstødte *B. M.* — fra Kostager ved Nakskov til Kjøbenhavn med Byg — paa «Roggensgrund» N. f. Kastup Knæ. Da Skibet ikke kunde bringes flot ved egen Hjælp, og da det huggede stærkt i Stengrunden, antoges Svitser's «B. E.», der, efter Udlosning af ca. 30 Tdr. af Byglasten, bragte *B. M.* flot s. D. Kl. 8 EM. uden Skade. Af Søforhøret fremgaar, at Loddet ikke var blevet brugt.

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

Nr. 49. „Bornholm“ af Rønne, Brig, 230 Tons Brutto, Kapt. L. M. Jensen.
„Ora & Labora“ af Roskilde, Skonnert, 99 Tons Brutto, Kapt. N. Willumsen.
«Maritime Deposition» dat. Granton d. $20/10$ 98.
Søforhør i Rønne d. $7/12$ 98. Søforklaring i Frederiksværk d. $9/12$ 98.

D. $19/10$ 98 Kl. 2 Fm. under haard Ø.lig Storm med høj Sø, da *B.* — fra Kotka til Newcastle med Trælast — laa til Ankers i Firth of Forth under Øen «Inch Keith» for begge Ankere, sprængtes St. B.'s Kætting og Skibet gik i Drift. Skøndt der blev stukket paa *B. B.*'s Kætting vedblev *B.* at drive og skurede kort efter langs Siden af Skonnerten «Ora & Labora», der laa til Ankers agten for *B.*, hvorved begge Skibe tog forskellig Skade Efter at være kommen klar af *O. L.* blev *B.*'s Reserve-Anker kastet ud, og da Kulingen aftog holdt dette Anker.

Rønne Søret skønnede: «At Sammenstødet maa tilskrives Overfaldsvejrr i Forbindelse med, at «Bornholms» ene Ankerkætting sprang og at det andet Anker ikke vilde holde, samt at Rorkæden paa «Bornholm» sprang.

Nr. 61. „Caroline“ af Svendborg, Brig, 189 Tons Brutto, Kapt. J. C. Andersen.
Søforklaring i Odense d. $28/4$ 98.

D. $25/3$ 98 Kl. 8 FM. under haard NØ.lig Storm, da *C.* — fra Kings Lynn til Odense med Kul — paa Grund af Modvind laa til Ankers ud for Kings Lynn, sprængtes begge Kættinger. Sejl tilsattes, Nød- og Lods-Flag hejstes; men Skibet drev af og maatte landsættes ud for Wisbeach. Efter at Lods og Hjælpemandskab var kommet om Bord og efter at ca. 25 Tons Kul var kastet over Bord, blev *C.* ved Højvande Kl. 8 EM. bragt flot af en Bugserdamper. Skibet blev ikke læk og dets Ankere med Kættinger bleve senere optagne.

Nr. 67. „Christiane“ af Marstal, Skonnert, 100 Tons Brutto, Kapt. R. Albertsen.
„Corennie“ af Aberdeen, S. S., 642 Tons Brutto, Kapt. J. Stephen.
Søforklaring i Kristianssand d. $30/9$ 98. Søforhør i Frederikshavn d. $14/11$ 98.

D. $28/9$ 98 Kl. 11 FM. med SØ.lig Vind og fyrklart Vejr, da *C.* — fra Langesund til Aberdeen med Granitsten — var ud for Oxø Fyr, styrende SV. t. S., saas paa Styrmandens Vagt en Dampers Toplys og røde Sidelys forude om St. B., tilsyneladende krydsende Skonnertens Kurs Øst om. Fra *C.*, der havde Sidelysene klart brændende og som holdt Kursen, præjedes Damperen. Da denne uforandret holdt ret ned paa Skonnerten, lagdes dennes Ror haardt Styrbord og luffedes i Vinden; men kort efter skete Kollisionen, idet Damperen, der først i sidste Øjeblik synes at have set Sejlskonnerten, drejede til Styrbord afgivende en kort Damppipe-Tone; hvorefter Sammenstødet skete ved at Damperen løb langs *C.*'s St. B.'s Side, tilføjende denne forskellig Skade oven Vandet. Damperen satte Baad ud; men da øjeblikkelig Hjælp var uforuden, holdt den sig i Nærheden indtil det blev Dag, da Skonnerten løb ind til Christianssand for at repareres. Skaden androg ca. 1000 Kr., hvoraf Halvdelen blev udredet af Damperens Rederi.

Rettens søkyndige Medlemmer erklærede: «At de efter det oplyste ikke kunde skønne andet, end at der fra Skonnert «Christiane» Side er handlet saaledes, som det under de foreliggende Forhold burde handles, samt at Grunden til Sammenstødet maa søges i Uagtsomhed fra Dampskibet «Corennie» Side.

Nr. 68. „Christiane“ af Marstal, Skonnert, 100 Tons Brutto, Kapt. R. Albertsen.
Søforhør i Frederikshavn d. $9/11$ 98.

D. $2/11$ 98 Kl. 1 EM. under en orkanagtig SV.lig Storm i Nordsøen, da *C.* — fra Warkworth til Lohals med Kul — styrede plat for Vinden, tog Skibet en svær Sø over, som skyllede 2 Mand over Bord. nemlig: Letmatros Albert R. Albertsen af Marstal og Kok Axel C. Jensen af Kjøbenhavn. Begge saas et Øjeblik agter ude; men da Skibets to Baade forinden vare blevne knuste, kunde der under de stedfindende Vejrforhold Intet foretages. Redningsbøjer fandtes ikke om Bord.

Rettens søkyndige Medlemmer udtalte: «At det maa forholde sig rigtig, at de Ombordværende under de forhaandenværende Omstændigheder, da Skibet gik for de Vind, og Søen var høj og Stormen orkanagtig, intet have kunnet foretage til Redning af de forulykkede».

Nr. 69. „Christiania“ af Aarhus, Hjuldamper, 820 Tons Brutto, Kapt. E. S. Brabrand.

„Kvik“ af Aarhus, Jagt, 10 Tons Brutto, Fører A. Jensen.

Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. $13/8$ 98.

(Rettens søkyndige Medlemmer vare: Fhv. Skibsfører L. C. Kraemer og fhv. Skibsfører, Skibsreder D. Torm).

D. $10/8$ 98 lidt før Midnat paa 2den Styrmands Vagt kolliderede C. — fra Aarhus til Kjøbenhavn — ca. $1\frac{1}{2}$ Kml. SØ. for Aarhus med den ovennævnte Jagt, der knustes og sank. De to om Bord værende Mand bjærgedes ved en fra C. hurtig udsendt Baad. Ingen af dem kunde svømme, men det lykkedes dem at holde sig oppe ved Hjælp af Vragstykker fra Jagten. Paa C. fandtes ingen særlig Udkig fra Bakken.

Om **Aarsagen** til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men det fremgaar af Vidneforklaringerne, at den oversejlede Jagt ikke førte de foreskrevne Sidelys, eller i alt Fald ikke havde disse tændte, eller viste noget andet Lys i den meget mørke Nat.

Nr. 72. „Concordia“ af Marstal, Skonnert, 87 Tons Brutto, Kapt. L. M. Madsen.

Søforklaring i Varberg d. $28/5$ 98.

Indb. fra Gen.-Konsulatet i Gøteborg dat. d. $1/7$ 98.

D. $19/5$ 98 Kl. 11 EM. under haard ØNØ. Kuling og høj Sø sprang C. — fra Vånevik til Aberdeen med Granitsten — læk ud for Kullen. Da det d. $20/5$ Kl. $6\frac{1}{2}$ FM. viste sig, at C. ikke kunde holdes læns paa Pumperne, hejstes Nødfalg og Varberg maatte søges som Nødhavn. Efter at Ladningen d. $24/5$ var bleven udlosset, blev Skibet kølhalet og kalfatret.

Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt her i Landet.

Nr. 74. „Dagmar“ af Masnedsund, Dampfærge, 332 Tons Brutto, Kapt. N. P. Larsen.

Søforhør i Vordingborg d. $27/7$ 98.

D. $21/7$ 98 Kl. 3 FM. opstod Ild i D., der var beliggende i Masnedø Færgenhavn, formentlig i en Twistbeholdning, der opbevaredes i et i Maskinrummet anbragt Træskab. Ilden udbredte sig til Passager Kahytterne, der til Dels ødelagdes. Under Ledelse af Styrmand F. M. Rieck fra Dampfærgeren «Thyra», der var beliggende i samme Havn, blev Ilden slukket i Løbet af 2 à 3 Timer ved Hjælp af Brandslanger fra T.'s Dampsprøjte.

Aarsagen til Ildsvaaden angives at være Selvantændelse af den nævnte, noget fugtige Twistbeholdning (ca. 15 pund) og det ses af en Skrivelse af $3/11$ 98 fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Præstø Amt, at Twistbeholdninger om Bord i Dampfærgerne og Dampskibene fremtidig ville blive opbevarede i Jærnskebe eller Jærnpøse.

Nr. 77. „De fem Sødskende“ af Hadsund, Fiskerkutter, 10 Tons Brutto, Fører C. Sørensen.

Søforklaring i Grenaa d. $11/3$ 98.

D. $6/3$ 98 henad Midnat, under haard NØ.lig Snestorm inddrev Kutteren paa Fjellerup Strand ved at gaa i Drift for begge Ankerne. Kutteren huggede sig læk paa Revlerne, fyldtes og maatte forlades af Besætningen (3 Md.) i Baaden. Kutteren, der var assureret for ca. 2800 Kr., blev d. $15/3$ atter bragt flot af Svitser's «B. E.»

Nr. 79. „De tre Sødskende“ af Thisted, Jagt, 20 Tons Brutto, Fører E. Bruun.

Søforhør i Løgstør d. $15/12$ 98.

D. $10/12$ 98 om Natten under en orkanagtig NV. Storm, gik Jagten — fra Kjøbenhavn til Lemvig med Jærnbaneskinner — i Drift, tørnede mod Løgstør østre Anlægsbro, huggede sig læk, fyldtes og sank. Besætningen bjærgede sig i Land ved egen Hjælp. Skibet blev dog senere optaget.

Nr. 80. „De tvende Brødre“ af Marstal, Galease, 85 Tons Brutto, Kapt. J. C. Bøye.

Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. $17/6$ 98.

D. $16/6$ 98 Kl. 9 FM. med laber V.lig Vind grundstødte Galeasen — fra Faxe til Skien med Kalksten — paa Søndre Røse ved Dragør under Krydsning Nord efter. Varpanker udførtes, men uden Resultat; hvorfor Svitser's «B.E.» antoges og Kl. 3 EM. blev Galeasen bragt flot uden Skade.

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

Nr. 82. „Detlef Wagner“ af Nyk. p. F., 3mastet Skonnert, 264 Tons Brutto, Kapt. H. A. Baumann.

Søforhør i Nykjøb. paa Falster d. $11/8$ 98.

D. $9/4$ 98 Kl. 4 FM. under en NV.lig Storm med høj Sø, da D. W. — fra Liverpool til Maracaibo med tung Trælast, men uden Dækslast — var ca. 500 Kml. NØ. for Øen Bermudas, skyllede en svær Sø, som bordfyldte Skibet med Vand, 3 Mand over Bord, der vare i Færd med at aabne Lænseportene for at give Vandet Afløb, nemlig: Iste Styrmand Harald Plenge, Matros Holger K. V. Juliusen og Letmatros Henrich Jaquet, der alle strax forsvandt uden at det under de stedfindende Vejrforhold var muligt for den resterende Del af Besætningen (5 Md.) at foretage noget til de Forulykkedes Redning.

Rettens søkyndige Medlemmer erklærede: «At de ikke turde modsige Rigtigheden af Kapt. Baumanns Forklaring om, at det under de foreliggende Omstændigheder var umuligt at dreje Skibet til Vinden uden at risikere dette og det øvrige Mandskab, eller overhovedet med Nytte at foretage noget Redningsforsøg».

Nr. 85. „Dronningmølle“ af Kjøbenhavn, S. S., 66 Tons Brutto, Kapt. R. Nielsen.
Søforhør i Helsingør d. ³⁰/₁₁ 98.

D. ²²/₁₁ 98 Kl. 5¹/₂ EM. under stiv Paalands NNØ.lig Kuling med høj Sø, da *D.* var beliggende ved Villingebæk-Anlæggsbro klar til Bugsering af en Lægtter med Mursten til Kjøbenhavn, kom Slæbetovet uklar af Skruen, hvorved *D.* tørnede mod Broen og fik betydelig oven Bords Skade; drev derefter ind paa Grunden og fik Maskinrummet vandfyldt. Først d. ²⁶/₁₁ Kl. 9¹/₂ EM. lykkedes det Svitzer's «B. E.» at bringe *D.* flot.

Nr. 86. „Eden“ af Marstal, 3mastet Skonnert, 228 Tons Brutto, Kapt. P. K. Mikkelsen.
Søforhør i Vordingborg d. ³/₁₀ 98.

D. ¹¹/₇ 98 Kl. 8 FM., da *E.* — fra Fowey til Riga med Kul — var i Østersøen, sprang Kok William N. Herlufsen af Rønne over Bord fra St. B.'s Ræling agten for Storrigningen og druknede. *E.*, der med haard Ø.lig Kuling laa bidevind, vendte strax, Jollen gjordes klar til Udsætning og Friholdere udkastedes; men den overbord-sprungne Mand gjorde intet Forsøg paa at redde sig og forsvandt kort efter.

Aarsagen til, at den Forulykkede selv berøvede sig Livet kan ikke oplyses. Han havde udført sin Tjeneste villigt og tilfredsstillende i de faa Dage han havde været om Bord og stod i godt Forhold til den øvrige Besætning.

Nr. 89. „Egen“ af Svaneke, Galease, 47 Tons Brutto, Kapt. C. P. Lyster.
Søforhør i Helsingør d. ³/₅ 98.

D. ²⁹/₄ 98 Kl. 10³/₄ EM. under haard ØSØ.lig Kuling og stærk N. gaaende Strøm paasejlede *E.* — fra Faxø til Drammen med Kalksten — Lappe-Grund Fyrskib. Kapt. L. var i Øjeblikket ikke paa Dækket; men kom strax op og saa da Galeasens øvrige Besætning (Bedstemanden og Kokken) i Færd med at entre op i Fyrskibet, saaledes at Føreren blev alene tilbage. Ved Sammenstødet mistede *E.* Stormasten, blev læk og drev derpaa Nord efter; dog lykkedes det Kapt. L. at faa Sejlene bjærgede og at faa begge Ankerne satte i Bund. Den næste Morgen Kl. 5 kom en Bugserbaad fra Helsingør, som bragte *E.* i Havn for 600 Kr.

Af Søforhøret fremgaar bl. A., at Bedstemanden og Kokken erkendte at have overtraadt Sølovens § 78, andet Stykke, ved ikke efter Førerens Opfordring strax at komme om Bord igen; men Paatale herfor skete ikke, da Kapt. L. ikke ønskede sine Folk tiltalte (jfr. Sølovens § 311). Iøvrigt blev der heller ikke af Fyrskibets Besætning eller af de 4 ombordværende Lodser ydet Bistand ved Afsending af Baad og som **Aarsag** hertil angives, at man gik ud fra, at Kapt. L. vilde afbrænde Blus, hvis han antog sig i Fare (jfr. Sølovens § 223).

Anm. I en Skrivelse af ¹⁰/₅ 98 til Frederiksborg Amt ses Byfogden i Helsingør at have henledet Opmærksomheden paa: «At de ombord paa Lappegrundens Fyrskib værende Lodser intetsomhelst have foretaget for at assistere Kapt. Lyster, der i en som det maatte synes meget hjælpeløs Tilstand drev ud i Kattegattet med Skibet».

Nr. 92. „Elise Dyreborg“ af Faaborg, Skonnert, 102 Tons Brutto, Kapt. H. Larsen.
Indb. fra Sæby Toldkammer dat. d. 17. og 22. April 1898.

D. ¹⁶/₄ 98 Kl. 12 MD. under sigtbare Vejrforhold, men med stiv SØ.lig Kuling og høj Sø, grundstødte *E. D.* — fra Kristiania til Stettin med Is — N. for Sæby Havn, blev læk, fyldtes med Vand og maatte derfor forlades af Besætningen (5 Md.), der bjærgedes af en Fiskerjolle fra Sæby. Først d. ²²/₄ efter Udkastning af en Del af Isladningen og efter Tætning af Dykker blev Skibet bragt flot af Svitzer's «B. E.» og indslæbt til Frederikshavn.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives Forvexling af Sæby med Frederikshavn, hvorved Skibet kom for nær Kysten, saa at Grundene Syd for Sæby Havn ikke kunde klares.

Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt.

Nr. 93. „Ellen“ af Dragør, Galease. 58 Tons Brutto, Kapt. J. Andersen.
Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. ¹¹/₇ 98.

D. ³/₇ 98 Kl. 10 EM. under Regntykning grundstødte *E.* — fra Nakskov til Kjøbenhavn med Hvede — paa Raagø NV.Flak ud for Bogø. Efter flere forgæves Forsøg paa ved Hjælp fra Land at faa Skibet varpet af Grund, lykkedes det Svitzer's «B. E.» næste Dag Kl. 11¹/₂ EM. at bringe det flot og, da det efter Dykker-Undersøgelse viste sig at ingen videre Skade var sket, fortsattes Rejsen.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen foreligger der fra Sørettens Side ingen Udtalelse.

Nr. 94. „Ellen“ af Drager, Galease, 58 Tons Brutto, Kapt. J. Andersen.
„Bruno“ af Østra Torp, Skonnert. 94 Tons Brutto, Kapt. N. P. Nilsson.
Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. ²²/₁₀ 98.

D. ¹⁹/₁₀ 98 Kl. 6 EM. under SØ.lig Storm og N.lig Strøm maatte *E.* — fra Königsberg til Rostock med Kul — søge Læ under Amager og gik derfor til Ankers ud for Kastrup; men drev ned for Boven af den ovennævnte, til Ankers liggende Skonnert og tog ved Kollisionen med denne en Del oven Bords Skade, uden dog at blive læk. Da *E.*'s Baad paa Grund af Beskadigelse ikke kunde udsættes, sendte den svenske Skonnert med Beredvillighed sin Baad med 4 Md. til Hjælp.

Om **Aarsagen** til Kollisionen foreligger der fra Sørettens Side ingen Udtalelse.

Nr. 95. „Ellen“ af Marstal, Skonnert, 51 Tons Brutto, Kapt. L. F. Jørgensen.
Tysk Strandings-Beretning dat. Wismar d. $30/3$ 98.

D. $24/3$ 98 Kl. 3 EM. under ØNØ.lig Storm med Snebyger, da *E.* — fra Kjøbenhavn til Wismar med Majs — krydsede V. efter, kom Skibet for sydlig i Farvandet, grundstødte ved Lieps og huggede sig læk. Ved Hjælp af Lodser fra Poels bragtes et Anker ud og det lykkedes at varpe Skibet flot; men Stormen og den høje Sø satte det atter paa Grund. Efter Udlosning af en Del af Ladningen blev *E.* senere bragt flot af S/S. «Falke» af Wismar.
Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt her i Landet.

Nr. 97. „Ellen Ring“ af Hadsund, Jagt, 23 Tons Brutto, Fører A. Nielsen.
Søforhør i Helsingør d. $14/12$ 98.

D. $10/12$ 98 Kl. 3 EM., da *E. R.* — fra Kjøbenhavn til Aalborg med Rug — laa til Ankers ud for «Lappe Grund» N. for Helsingør, blæste det op til en VNV.lig Storm og det besluttedes derfor at søge Læ paa Helsingør Red; men under Letningen drev Jagten ned paa en ubekendt, til Ankers liggende Galease, tog derved en Del Skade paa B. B.'s Side og blev læk. Efter at have faaet Lods om Bord kom Jagten nogle Timer senere heldig ind i Helsingør Havn.
Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 101. „Emanuel“ af Grenaa, Fiskerkutter, 22 Tons Brutto, Fører O. C. Pedersen.
Søforklaring i Grenaa d. $23/11$ 98.

D. $19/11$ 98 Kl. 3 FM under frisk V.lig Kuling grundstødte *E.* — fra Kjøbenhavn, ledig, til en Fiskeplads i Aalborg Bugten — paa Fornæs SØ. Pynt og huggede sig læk; men kom flot ved Varpning og indkom ved egen Hjælp til Grenaa Havn samme Dags MD.
Som **Aarsag** til Grundstødningen angives diset Luft og deraf følgende Gisning af for stor Afstand fra Fornæs.

Nr. 105. „Emilie“ af Svendborg, Jagt, 22 Tons Brutto, Fører C. Larsen.
Søforklaring i Nakskov d. $12/4$ 98.

D. $5/4$ 98 Kl. 4 FM., da *E.* — fra Mullerup til Nakskov med Mursten — under en haard NV.lig Storm stod ind i Albu-Fjord og havde passeret Anduvnings-Vageren, kunde der paa Grund af den høje Sø ikke faas Kending af Prikkerne. Som Følge heraf grundstødte *E.* paa «Knølen», huggede haardt og fyldtes med Vand. Da Søerne stadig slog over Dækket, hejstes Nødfalg; Albu-Lodsen kom da ud og bjærgede Besætningen (2 Md.). D. $7/4$ indbjærgedes Skib og Ladning til Nakskov for en Bjærgeløn af 700 Kr.

Rettens søkyndige Medlemmer skønnede: «At Jagtens Fører efter Omstændighederne ikke kunde handle anderledes end af ham forklaret».

Nr. 109. „Enigheden“ af Kolding, Skonnert, 35 Tons Brutto, Fører M. Pedersen.
Søforhør i Præstø d. $28/3$ 98.

D. $24/3$ 98 Kl. 7 FM. afsejlede *E.* — fra Swinemünde til Fredericia med Cement — styrende Nord efter under Ø.lig Storm og høj Sø. Kl. 1 EM. passeredes Greifswald. D. $25/3$ Kl. 3 EM. saas Land i Nord, hvilket antoges at være Møen; derpaa styredes Vest efter Gjedser. Kl. 5 EM. saas atter Land, hvilket antoges at være Darsserort. Kl. 7 EM. saas et Blinkfy, der antoges at være Gjedser Landfy, skøndt dette angaves paa Søkortet at være et fast fyr; men da Kortet var meget gammelt antoges Fyret at være blevet forandret. D. $26/3$ Kl. 3 FM. grundstødte *E.* ud for Bønsvig Skov (Præstø Told-Distrikt), blev læk og fyldtes; først Kl. 1 EM. bjærgedes Besætningen (2 Md.) ved Baad fra Land. Nogen Tid efter blev dog *E.* bragt flot.

Rettens Medlemmer bemærkede i denne Anledning: «At de saa godt som muligt paa Kortet have forsøgt at gøre sig Skibets Stilling klar, og at de maa antage, at det Land, som er bleven set i Nord Fredag Eftermiddag, maa have været svenske Kysten, saa at det Fyr, der derefter er bleven set Fredag Aften, har været Stevns Fyr. Skibet staar ud for Bønsvig Skov omtrent 5000 Alen fra Land paa den saakaldte Stenhage vest for Farvandet. Dernæst skulde Rettens Medlemmer bemærke, at det i Dagene fra Torsdag d. 24. til Lørdag d. 26. dennes har været en saa forrygende Storm af Øst med svær Sø og højt Vande, som ikke i mange Aar er observeret, og at et lille Skib, som det her omhandlede, vilde have meget vanskeligt ved i det paagældende Farvand at klare sig; især da det stadig har været usigtbart Vejr med Snetykning. Iøvrigt fandtes der ikke Anledning til at indhente yderligere Oplysninger.»

Nr. 110. „Enigheden“ af Marstal, Galease, 49 Tons Brutto, Kapt. J. H. Petersen.

Søforhør paa Vemmetofte Strand d. $24/10$ 98.

Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. $29/10$ 98.

D. $23/10$ 98 Kl. 3 EM. under tæt taage, med Loddet stadig gaende, grundstødte *E.* — fra Rostock til Kjøbenhavn med Hvede — $1/4$ Mil ud for Vemmetofte Strandskov N. for Faxe Ladeplads. D. $24/10$ Kl. 8 FM., da Taagen lettede, sendtes *E.*'s Styrmand I Land for at skaffe Hjælpemandskab. Ved Udsætning af Storankeret og efter 3 à 4 Timers Varpning lykkedes det at bringe Skibet, der ikke var blevet læk, flot.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen foreligger der fra Sørettens Side ingen Udtalelse; men den angives af Kapt. P. at være Taage og Strømsætning.

Nr. 112. „Erik“ af Svendborg, 3mast. Skonnert, 217 Tons Brutto, Kapt. H. J. Hansen.Søforhør i Svendborg d. $\frac{2}{5}$ 99.

D. $\frac{15}{12}$ 98 Kl. 8 EM. i Nordsøen under haard NNV. Storm og høj Sø, tog *E.* — fra Leith til Kristiania med Porcelænjord — flere Braadsøer over. En af de sværeste af disse skyllede Skibets Fører, Kapt. H. J. Hansen, over Bord. En Redningsbøje fastgjort til Loglinen udkastedes strax, men uden Resultat og da Udsættelse af en Baad under de stedfindende Vejforhold var umulig, maatte yderligere Redningsfosøg opgives og Nødhavn søges. En tilkommen tysk Fiskerdamper «Wilhelmshaven» bragte derefter *E.* ind til Bremerhaven.

Nr. 114. „Esbern Snare“ af Aarhus, S. S., 334 Tons Brutto, Kapt. J. M. Madsen.**„Storebelt“** af Nakskov, S. S., 599 Tons Brutto, Kapt. J. P. Bay.Indb. fra Konsulatet i Hull dat. d. $\frac{16}{6}$ 98.Justitsministeriets Skrivelse af $\frac{30}{6}$ 98.

D. $\frac{11}{6}$ 98 Kl. 4 FM., da *E. S.* — fra Odense til Newcastle — var i Nordsøen ca. 40 Mil V. for Hanstholmen, knækkedes den ene Cylinders Stempelstang. Skibet maatte derfor opankres, afventende Hjælp fra forbipasserende Dampere. Kl. 5 E. M. kom den «D. F. D. S.» ligeledes tilhørende Damper «Storebelt» i Sigte; Signalet PB (Behøver Hjælp strax) hejstes og *E. S.* blev derefter taget paa Slæb af *S.*, der heldig indbragte *E. S.* til Newcastle d. $\frac{12}{6}$ MN.

Nr. 115. „Esbjerg“ af Aarhus, S. S., 478 Tons Brutto, Kapt. N. C. Bentzen.Søforklaring for Amtsretten i Hamburg d. $\frac{9}{9}$ 98.Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. $\frac{4}{3}$ 99.

D. $\frac{5}{9}$ 98 Kl. $9\frac{1}{2}$ EM. passerede *E.* — fra London til Hamburg med Stykgods — Elbfyrskib Nr. 1, afgivende Blus efter Lodsdamper, og stoppede kort efter for at tage Lodsens om Bord; men inden dette var sket, kom en Damper — der viste sig at være *S. S.* «Sindbad» af Newcastle, 897 Tons Brutto, Kapt. W. Pelton — der ligeledes vilde tage Lods, op agter fra og løb ind i *E.*'s St. B.'s Side agten for Kommando-Broen. Den engelske Damper havde vel afgivet 3 Damp-pibe Toner, men havde desuagtet Fart fremad, saaledes at dens Ankerflig frembragte et Hul i *E.*'s Agterlast omtr. 2 Fod over Vandlinjen. Efter Tilstopning af Hullet med gamle Sække, fortsattes Rejsen. Skaden ansloges til ca. 1800 Kr.

Om **Aarsagen** til Kollisionen foreligger der fra Sørrettens Side ingen Udtalelse.

Anm. Kapt. B. ikendtes en Bøde af 20 Kr. til Kjøbenhavns Skipperforening for Undladelse af Anmeldelse af Kollisionen i rette Tid (jfr. S. L. § 40 og 288).

Nr. 125. „Frejr“ af Randers, S. S., 676 Tons Brutto, Kapt. A. C. Funder.Søforhør i Randers d. $\frac{22}{4}$ 99.

D. $\frac{30}{6}$ 98 Kl. 1 EM., da *F.* laa til Ankers i Pakhoi, Tonkin Bugten (China), opdagedes Ild under Fyrpladsen i Maskinrummet, udbredende sig hurtigt til Kulkasserne. Pumperne sattes strax i Gang for delvis at fylde disse Rum med Vand, og Kl. 4 EM. var det lykkedes at faa Ilden slukket; men da var alt fængeligt Materiale i Maskinrummet udbrændt.

Som **Aarsag** til Ildsvaaden angives, at en Del Petroleum, der var anbragt i Blikdaaser, maa være lækket ud og trængt ned til Bunden af Skibet og derfra til Fyrpladsen, hvor den stærke Varme har udviklet Petroleumsgas, der saa ved en eller anden Tilfældighed er bleven antændt.

Nr. 126. „Frem“ af Marstal, 3mastet Skonnert, 204 Tons Brutto, Kapt. H. Folmer.Søforhør i Assens d. $\frac{2}{1}$ 99.

D. $\frac{19}{10}$ 98 Kl. $1\frac{1}{2}$ EM. i Østersøen, da *F.* — fra Hernøsand til St. Valery med Trælaster — paa Grund af tiltagende Ølig Storm med Snebyger og høj Sø var i Færd med at rebe Sejlene, faldt Matros Christian Jepsen Bager af Marstal over Bord fra Mesangalfen, der ved en Overhaling slog ud som Følge af, at en Surring gik los. Kapt. F. lagde selv Roret i Læ, da han uden at se Faldet hørte et Plask i Vandet; idet han raabte: «En Mand over Bord». Styrmændene hentede strax en Redningsbøje i Kahytten og kastede den i Retning af hvor Matrosen saas; men det lykkedes ikke denne at faa fat i Bøjen; derimod saas han at gribe Patentloggen, der slæbtes agter ude; men da Skibet løb stærk Fart (ca. 9 Mil), kunde han ikke holde Taget og forsvandt kort efter. Yderligere Redningsforsøg vare umulige under de stedfindende Vejforhold.

Rettens Medlemmer skønnede: «At hverken Kaptajn Folmer eller nogen af Mandskabet har nogen Skyld i den skete Ulykke, og at der efter at denne var sket er gjort alt for at redde den Forulykkede.

Nr. 128. „Fremad“ af Aarhus. Jagt, 21 Tons Brutto, Fører H. J. Hansen.**„Knud“** af Thisted, S. S., 94 Tons Brutto, Kapt. L. K. Jørgensen.Søforhør i Mariager d. $\frac{10}{5}$ 98.Søforhør i Nyborg d. $\frac{7}{5}$ 98.

D. $\frac{3}{5}$ 98 Kl. $4\frac{1}{2}$ EM., da *F.*, der paa Grund af Modvind ikke kunde naa sin Ladningsplads, havde kastet Anker i det smalle Løb V. for Hadsund (Mariager Fjord), blev Fartøjet paasejlet af *K.* — fra Cementfabrikken «Cimbria» til Nyborg med Cement — og fik derved tilføjet betydelig oven Bords Skade samt en større Lækage; men kunde dog holdes paa Pumperne og blev derpaa indbugseret af *K.* til Cementfabrikken «Dania».

Om **Aarsagen** til Kollisionen har ingen af de ovennævnte Søretter afgivet nogen Udtalelse; men ifølge de aflagte Vidneforklaringer maa den formentlig udelukkende skyldes *S. S.* «Knud's» Undladelse af Iagttagelse af Forskrifterne i Art. 23 og 28 i Anordningen angaaende de her gældende internationale Søvejs-Regler.

Anm. Ifølge en Indberetning dat, 14. Maj 1898 fra Randers Amt til Indenrigsministeriet vilde Føreren af S. S. «Knud» blive tiltalt ved Nyborg Kjøbstads Soret for Overtrædelse af Sølovens §§ 293 og 294, samt af Art. 23 og 28 i Anordningen af 22. Januar 1897; men ifølge Udskriften af det ved denne Soret afholdte Søforhør har dog saadan Tiltale ikke fundet Sted dersteds.

Nr. 132. „Fulvia“ af Svendborg, 3mast. Skonnert, 214 Tons Brutto, Kapt. J. Nielsen.

Søforhør i Nykjøbing p. S. d. $\frac{5}{5}$ 99.

D. $\frac{4}{11}$ 98 Kl. $8\frac{1}{2}$ FM., da *F.* — fra Helmsdale til Københavns Red for Ordre — var i Nordsøen, faldt Letmatros Otto Bønsdorff af Tillerup pr. Rønde, der tilligemed en anden Letmatros var i Færd med at beslaa Bramsejlet, ned fra Raaen, tønnede med Brystet mod Gangspillet, derfra ned paa Bakken og døde paa Stedet.

Om **Aarsagen** til dette ulykkelige Fald, der ikke blev set af nogen af de Ombordværende, er kun oplyst, at den Forulykkede, der i det Hele havde vist sig noget ubehjælpsom ved Arbejder til Vejrs, havde været iført for meget Tøj (bl. A. med 4 Par Benklæder) ved Sejlbeslaaning. Liget landsattes i København d. $\frac{7}{11}$ og bragtes næste Dag, efter foretaget Ligsyn af Karantænelægen, til St. Johannes-Stiftelsen.

Nr. 135. „Gefion“ af Frederikshavn, S. S., 378 Tons Brutto, Kapt. R. Voigt.

„**Dunmail**“ af Newcastle, S. S., 995 Tons Brutto, Kapt. E. Hammonds.

Søforhør i Helsingør d. $\frac{17}{9}$ 98.

D. $\frac{11}{9}$ 98 Kl. $8\frac{1}{4}$ FM. med Kanal-Lods om Bord, blev *G.* — fra Esbjerg til Helsingør via «Kaiser Wilhelm-Kanalen» — paasejlet af den ovennævnte engelske Damp, der ligeledes havde Kanal-Lods om Bord, og fik derved betydelig oven Bords Skade om B. B. *G.*, der gik klos til Bojerne paa Kanalens S. lige Side, holdt sin Kurs og Fart, da *D.*, der gik V. efter langs Kanalens N. lige Side, pludselig tabte Styret ved at dens Agterende rørte Grunden og drejede som Følge heraf tværs paa Løbet og kom derved i Kollision med *G.*

Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 141. „Gorm“ af København, S. S., 1760 Tons Brutto, Kapt. N. W. Schmidt.

Søforhør i Brake d. $\frac{22}{10}$ 98.

Søforhør i København (Sø- og Handelsretten) d. $\frac{14}{12}$ 98.

D. $\frac{18}{10}$ 98 Kl. $3\frac{3}{4}$ EM. med ØSØ. Storm og Regnbyger, da *G.* — fra St. Petersburg til Brake med Korn — under Lodskommando passerede op ad «Weseren», grundstødte Skibet ved Højvande og kom derved i en saa farlig Situation, at det først Dagen efter Kl. 3 EM. lykkedes 3 Bugserdampere, efter at ca. 300 Tons af Kornladningen var losset i Lægtere, at bringe *G.* flot.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse; derimod ses det angivet, at *G.*'s Reparation androg ca. 9000 Kr., Bugserings-Omkostningerne ca. 8000 Kr. og Lægter-Hjælpen ca. 900 Kr.

Nr. 143. „Guldborg“ af København, S. S., 1569 Tons Brutto, Kapt. C. H. Schmidt.

Søforklaring i Helsingfors d. $\frac{17}{6}$ 98.

Søforhør i København (Sø- og Handelsretten) d. $\frac{24}{8}$ 98.

(Rettens søkyndige Medlemmer vare: Fhv. Skibsfører J. C. F. Breininger og fhv. Skibsfører, Skibsreder D. Torm).

D. $\frac{10}{6}$ 98 Kl. $5\frac{1}{2}$ FM. med finsk Kronlods om Bord og under sigtbare Vejrforhold stødte *G.* — fra Kursalö til Rouen med Træløst — paa en større Sten, der formentlig af Isen var bleven ført uden for den Prik, som afmærker Farvandet ud for Grundene ved Aspö. Skibet blev derved læk, fik hurtig 9 Fod Vand i Forlasten og krængede helt over til St. B.'s Side, hvorved Støtterne knækkedes, saa at en Del af Dækslasten (ca. 100 Fv.) gik over Bord. Maskinrummet fyldtes hurtigt; men det lykkedes dog at faa Skibet bjærget ind paa et af de grundeste Steder med Lerbund, hvor det sank. Med et Bjærnings-Selskab fra Helsingfors blev der nu afsluttet Kontrakt om at bringe Skibet flot for ca. 45000 Kr. Resten af Dækslasten lossedes og samledes i Flaader, der bleve bugserede tilbage til Kursalö, og efter at Dykkere havde tætnet Hullerne, blev *G.* d. $\frac{12}{6}$ bragt flot af 3 Dampere og Dagen efter bugseret til Helsingfors, hvor Reparationen medtog ca. 5 Uger.

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

Nr. 149. „Haabet“ af Nykjøbing p.S., Brig, 238 Tons Brutto, Kapt. J. H. Duhn.

Søforklaring dat. Nakskov d. $\frac{24}{6}$ 98.

D. $\frac{19}{6}$ 98 Kl. $2\frac{1}{2}$ FM. under haard VSV. Kuling og Regntykning, med Loddet stadig gaaende, grundstødte *H.* — fra Nystad (Finl.) til Hamburg med Blokis — under Krydsning V. efter ud for Østerskovgaard paa Lollands S. Kyst; men, da Skibet blev læk og løb fuld af Vand, maatte Besætningen (7 Md.) forlade det. Da Vejret næste Dag bedagede sig, gik den atter om Bord; men først d. $\frac{22}{6}$ Kl. $1\frac{1}{2}$ EM. blev *H.* bragt flot af Svitser's «B. E.»

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

Nr. 150. „Haabet“ af Løgstør, Skonnert, 38 Tons Brutto, Fører M. Enevoldsen.

Søforhør i Hou d. $\frac{26}{3}$ 98.

D. $\frac{24}{3}$ 98 Kl. 9 FM. under en orkanagtig NØ.lig Storm med Snetykning indstrandede *H.* — fra Halmstad til Nørre-Sundby med Træløst — $1\frac{1}{2}$ Kml. N. for Hou By S. for Limfjorden, blev læk og løb fuld af Vand. Besætningen (3 Md.) bjærgede sig i Land i egen Baad; men i en meget forkommen Tilstand. Fartøjet blev dog senere bragt flot og Ladningen til Dels bjærget.

Om **Aarsagen** til Strandingen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men det fremgaar af Vidneforklaringerne at den skyldes den vedholdende haarde Snestorm, der i Dagene fra d. 23. til d. 27. Marts herskede i alle danske Farvande og som umuliggjorde, at Sejl kunde føres og derfor foraarsagede et meget stort Antal Skibes Forlis eller Stranding.

Nr. 151. „Haabet“ af Lohals, Galease, 31 Tons Brutto, Fører E. T. Larsen.Søforklaring dat. Nakskov d. $\frac{31}{3}$ 98.

D. $\frac{24}{3}$ 98 om EM., da *H.* — fra Kjøbenhavn til Nakskov med Kunstgødning — under Ø.lig Storm og Snetykning laa til Ankers ud for Madsnedø Flak gik Skibet i Drift og Ankeret med 45 Fv. Kætting maatte da frastikkes, hvorpaa der holdtes gaaende hele Natten mellem Dyrefoden og Fæmø; men under denne Sejlads fik *H.* forskellige Havarier. D. 25. ankredes op inden for «Albuen», hvor *H.* Blev henliggende de næste 2 Dage for stadig Ø.lig Storm.

Aarsagen til Søskaden var den i Dagene fra d. 23. til d. 27. Marts i Østersøen herskende, orkanagtige østlige Snestorm.

Nr. 152. „Haabet“ af Rudkjøbing, Tjalk, 27 Tons Brutto, Fører H. T. Rasch.Søforklaring i Randers d. $\frac{3}{1}$ 99.

D. $\frac{28}{12}$ 98 Kl. 6 FM. med SV.lig Storm og diset Luft grundstødte *H.* — fra Sønderborg til Randers med Trælast — paa «Boels Rev» ved Indsejlingen til Randers Fjord, idet Skibet under en pludselig Vindforandring nægtede at vende og, da Vandet var faldende, blev det staaende fast. D. 29. blev det ved Hjælp af 4 Md. Fra Land forsøgt at bringe *H.* flot, men uden Resultat og, da Skibet huggede haardt, blev det læk og fyldtes med Vand. En tilkaldt Bugserdamper kunde heller ikke udrette Noget, hvorfor Besætningen (2 Md.) maatte bjærge sig i Land i Skibets Baad. Først d. 31. ved Højvande lykkedes det en Bugserdamper at bringe *H.* flot.

Nr. 154. „Hamlet“ af Kjøbenhavn, S. S., 1150 Tons Brutto, Kapt. V. E. Sommer.Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. $\frac{23}{4}$ 98.

D. $\frac{2}{4}$ 98 Kl. $8\frac{1}{2}$ FM. under tæt Taage grundstødte *H.* — fra Reval til Rotterdam med Korn — paa Salt-holm-Grundene, ca. $2\frac{1}{2}$ Kml. N. f. Nordre Røse. Taagesignal fra Nordre Røse Fyr var ikke hørt. Efter at Dragør Fyrskib var passeret, blev Loddet stadig holdt gaaende og, da Lodskuddene efterhaanden aftog til 4 Fv., stoppedes og bakkedes straks; men Forskibet tog desuagtet Grunden. Varpanker udsattes, men uden Resultat. Svitser's «B. E.» blev derfor antaget og efter at ca. 40 Tons Korn var losset i Lægtene blev *H.* Kl. $8\frac{3}{4}$ EM. bragt flot. Efter at det ved Dykker-Undersøgelse havde vist sig, at Skibet ingen Skade havde taget, fortsattes Rejsen.

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

Nr. 156. „Hanne“ af Svendborg, Galease, 72 Tons Brutto, Kapt. C. Rynitz.Søforhør i Næstved d. $\frac{28}{10}$ 98.

D. $\frac{22}{10}$ 98 Kl. 10 FM. grundstødte *H.* — fra Holmestrand til Karrebæksminde med Træmasse — V. for Fyens-Hoved; men blev s. Dag Kl. 6 EM. bragt flot af Svitser's «B. E.». *H.*, der havde ligget til Ankers paa 7 Fv. Vand V. for Fyens Hoved styrede efter Vageren paa «Lille-Grund», hvilken Kurs efter det om Bord værende Søkort af 1896 førte gennem rent Farvand; men ifølge en Erklæring af $\frac{31}{10}$ 98 fra Bjærgningsdamperens Fører er *H.*, der ikke blev læk, stødt paa en 7-Fods Pulle ud for Fyens Hoved, hvilken Pulle derimod findes angivet paa Store Belts-Kortet af $\frac{5}{4}$ 1897.

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

Nr. 158. „Harriet“ af Esbjerg, Fiskerkutter, 56 Tons Brutto, Fører K. Andersen.Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{28}{11}$ 98.

D. $\frac{24}{11}$ 98 Kl. 12 MN., da Kutteren laa til Ankers ca. 2 Mil SV. for Anholt, blev den paasejlet af en ubekendt 3mastet Skonnert, der var for Sydgaående. Vinden var ØSØ.lig med stormende Kuling; men Vejret var sigtbart med Maaneskin. Vagtmanden var kort forinden gaaet ned for at passe Kakkelovnen og havde derfor intet set. Kutteren mistede Masanmasten og fik en Del oven Bords Skade. Skonnerten, der mistede Jagerbommen, blev gentagne Gange prajet; men der saas kun en enkelt Mand, der ikke afgav noget Svar, og den fortsatte Kursen uden at tilbyde Hjælp eller opgive Navn og Hjemsted (jfr. Sølovens § 223).

Søretten bemærkede, at Grunden til Sammenstødet maa ligge i manglende Udkig fra Skonnertens Side.

Nr. 162. „Heimdal“ af Rønne, S. S., 245 Tons Brutto, Kapt. T. J. Pihl.**„Mathilda“** af Grebbestad, Skonnert, 100 Tons Brutto, Kapt. A. J. Simonsen.

Søforhør i Rønne d. 20. og 31. August 1898.

D. $\frac{18}{8}$ 98 Kl. 0t 30m FM. kolliderede *H.* — fra Rønne til Kjøbenhavn med 80 Passagerer, nogle Kreaturer, samt Postsager — med *M.* — fra Saxkjøbing til Hernøsand i Ballast — ca. 8 Mil V. for Bornholm. Vinden var N. t. V. med frisk Brise og fyrklar Luft.

D. $\frac{17}{8}$ Kl. 10 EM. var *H.* afgaaet fra Rønne, styrende VNV. efter Falsterbo, og henved 3 Timer senere bemærkede Kapt. P., der havde Vagten, en Sejler, der viste et Lys, hvis Farve dog ikke kunde bestemmes, ca. 2 Streger om B. B. Roret lagdes B. B., umiddelbart derefter saas Sejlere's grønne Sidelys; men da Afstanden nu var for kort til at Sammenstød kunde forebygges, skiftedes ikke Roret i Forventning af, at *H.* da vilde løbe langs Siden af *M.* Dette lykkedes dog ikke ganske, idet *H.* ramte *M.*'s St. B.'s Bov og bortrev dennes Spryd og foraarsagede en Del oven Bords Skade. Maskinen sloges «Fuld Kraft bak» og Baad afsendtes med Forespørgsel om Besætningen vilde forlade *M.*, hvilket afsloges, da Skibet ikke var blevet læk, hvorpaa *H.*, der ingen Skade havde taget, fortsatte Rejsen til Kjøbenhavn, hvorfra Telegram straks afsendtes til Rønne om Udsendelse af en Damper til Bistand for *M.* Som medvirkende Aarsag til, at *M.*'s grønne Sidelys ikke saas i rette Tid angives, at der efter Dagens stærke Varme stod en tæt Dis over Vandet; men særligt tillige, at Sejlere's Sidelanterner næppe havde været anordningsmæssigt anbragte, da de ellers tidligere maatte være sete af Kapt. P. Og Rorgængereren, der havde observeret adskillige andre Sejlere's farvede Sidelys.

Af Vidneforklaringerne fremgaar derhos, at *M.* styrede NØ. t. Ø¹/₂Ø. med klart brændende Sidelys, der angives ikke at være skjulte af Sejlene eller noget opstaaende paa Skibet. *M.*'s Styrmand, der havde Vagten, fastholder at denne Kurs forblev uforandret indtil Kollisionen fandt Sted med *H.*, hvis Toplys og røde Sidelys vare sete i mindst 10 Minuter. Derefter sattes Kursen mod Bornholm og d. 18. August Kl. 1¹/₂ EM. blev Skonnerten fundet af den fra Rønne udsendte Dampner «Skandia», der indslæbte den til Rønne.

Som Følge af den opstaaede Tvivl om, at *M.*'s Sidelanterner vare rigtig anbragte, blev dette undersøgt af Sørettens Medlemmer i Forening med 2 Besigtelsesmænd med det Resultat, at da disse Lanterne befandtes anbragte i Storvantet ca. 16 Fod agten for Skibets bredeste Del og saaledes, at hver af Lanterne viste 1 Fod inden for dette Sted, var det uomtvisteligt:

«At Lanterne paa «Mathilda» ikke havde været anbragte overensstemmende med de i den danske Lovgivning derom givne Bestemmelser» (jfr. Indenrigsm. Lanterne-Bekendtg. af 1¹/₇ 1897, Afsnit B).

I Tilslutning hertil ses «Bornholms Amt» i en Indb. af 1⁹/₉ 98 til Indenrigsministeriet at have udtalt: «Det bemærkes at Søretten har udtalt, at samme ikke skønnede, at der under Sagen er oplyst noget Forhold, som kunde medføre Strafansvar for Kaptajn, Styrmand eller Mandskab paa Dampskibet «Heimdal», og at der heller ikke fra Amtets Side er fundet Anledning til at foretage videre i Sagen».

Nr. 163. „Heimdal“ af Ærøskjøbing, Skonnert, 133 Tons Brutto, Kapt. H. P. Clausen.

Indb. fra Gen. Kons. i London dat. d. 9^o/₉ 98. Søforhør i Ærøskjøbing d. 26^o/₁₁ 98.

D. 9^o/₇ 98 for Udgaende fra Råfsö til London med Trælast, paa Slæb af en Bugserdamper, der viste sig at have for ringe Dampkraft, grundstødte *H.* ud for Råfsö; men bragtes flot samme Dag af en større Bugserdamper, tilsyneladende uden Skade. Det viste sig imidlertid, efter at Skibet var kommet til Søs, at det var blevet noget læk, hvorfor det efter Udlosning i London bragtes i Tørdok.

Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 168. „Hengest“ af Aarhus, S. S., 723 Tons Brutto, Kapt. J. C. Bager.

Søforhør i Aarhus d. 20^o/₁ 98.

D. 12^o/₁ 98, da *H.* laa under Ladning i Bo'ness Dok (Newcastle), blev Fyrbøder Jens Laursen af Ormslev ved et Ulykkes-Tilfælde dræbt i Maskinrummet. *L.*, der arbejdede i Krumtapbakken, fik nemlig Brystet knust af Lavtryks-Krumtappen, der stod paa Top, men med borttaget Tørningsapparat, ved at Axlen pludselig drejede rundt.

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

Nr. 169. „Henriette“ af Kjøbenhavn, Jagt, 16 Tons Brutto, Fører N. Hansen.

Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. 1. og 2. Juni 1898. Søforhør i Stege d. 3^o/₆ 98.

D. 30^o/₅ 98 Kl. 7 EM. blev Jagten — fra Kjøbenhavn til Fejø med Majs — fundet staaende paa Grund i Bøgestrommen ud for Bønsvig af Lystkutteren «Elektra» af Odense, Fører C. Jensen. Da en Baad saas liggende kænret ved Jagten gik *E.* til Ankers og Føreren roede om Bord; men da intet Spor af Besætningen kunde findes, hejstes Lodsflag. Fra Nyord ankom 2 Lodser, der i Forening med *E.*'s Besætning bragte Jagten flot; hvorefter *E.* fortsatte Rejsen til Kjøbenhavn, medens Lodserne sejlede Jagten ind til Stege.

Aarsag. Det fremgaar af Søforhørene, at Føreren og Ejeren af Jagten, N. Hansen, var alene om Bord og maa formodes at være druknet ved Baadens Kæntring under Forsøg paa at bringe det grundstødte Fartøj flot.

Nr. 175. „Hjalmar“ af Eskefjord, S. S., 234 Tons Brutto, Kapt. C. R. Hansen.

Søforhør i Holbæk d. 24. og 28. Marts 1898.

D. 23^o/₃ 98 Kl. 11¹/₂ FM. grundstødte *H.* — fra Blyth til Holbæk med Kul — paa «Grønne-Revle» ved Indløbet til Isefjorden. Efter Udkastning af ca. 50 Tdr. Kul og Varpning ved Hjælp af Mandskab fra Land kom Skibet flot uden at have taget Skade s. D. Kl. 3 EM.

Aarsagen til Grundstødningen skyldes ifølge Søforhørene, at en Vager med 2 Koste antoges for at være Vageren ved selve «Grønne-Revle», medens den viste sig at være Anduvnings-Vageren til det saakaldte «Vestre Løb» inden for Revlen. I det Søkort, der havdes om Bord i *H.*, var imidlertid Vageren uden for Revlen betegnet ved en rød Ballon med derunder anbragt Kost. I Foraaret 1897 var imidlertid denne Vager bleven forandret til en rød Spidstønde og rød Stage med 3 opad vendte Koste, hvilket var Kapt. *H.* ukendt; men iøvrigt var denne Vager ikke bleven set.

Nr. 176. „Holland“ af Kjøbenhavn, S. S., 1067 Tons Brutto, Kapt. Chr. Jørgensen.

Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. 14^o/₁₂ 98.

D. 18^o/₁₁ 98 Kl. 4 FM. kom *H.* — fra Borgå til St. Nazaire med Trælast — under Ankring i Loires Munding og under Kommando af en fransk Lods i Kollision med et til Ankers liggende fransk Dampskib «Gaulois», idet den stærke Flodstrøm førte *H.*'s B. B.'s Side ned paa *G.*'s Bov, hvorved *H.* fik en ringe oven Bords Skade.

Nr. 177. „Horsens“ af Svendborg, S. S., 230 Tons Brutto, Kapt. C. A. Hoffmeyer.(Søforhør i København (Sø- og Handelsretten) d. $\frac{6}{8}$ 98.

D. $\frac{31}{7}$ 98 Kl. $1\frac{1}{2}$ FM., da *H.* — fra Kjøbenhavn til Svendborg med Passagerer og Stykgods — var passeret Stevns Fyr, udrød Ild i Beklædningerne omkring Maskinens Cylindre. *H.* gik da straks til Ankers, Baadene udsattes og Passagererne purrede ud. Der fandt ingen Panik Sted blandt disse, der roligt samlede sig paa Agterdækket. Ilden havde imidlertid grebet om sig i de øvrige Træbeklædninger i Maskinrummet og blev først efter et anstrængende og vanskeligt Arbejde slukket 5 Timer senere. Nødfalg hejstes og Kl. 12 MD. ankom den svenske Lodsdamper «Skanör», der medtog Telegram til Rødvig, og Kl. $8\frac{1}{2}$ EM. ankom Dampskibet «Ydun» af Hobro, ligeledes tilhørende «D. F. D. S.», der bugserede *H.* tilbage til Kjøbenhavn.

Om **Aarsagen** til Ildsvaaden afgiver Søretten ingen Udtalelse.**Nr. 179. „Immanuel“** af Esbjerg, Fiskerkutter, 33 Tons Brutto, Fører C. M. Christensen.„**Willy**“ af Esbjerg, Fiskerkutter, 61 Tons Brutto, Fører C. A. Pedersen.Søforhør i Esbjerg d. $\frac{25}{8}$ 98.

D. $\frac{12}{8}$ 98 Kl. $11\frac{1}{4}$ EM. fandt en Kollision Sted mellem *I.* og *W.*, der begge vare under Udsejling til en Fiskeplads i Nordsøen. Vinden var SØ.lig med jævn Kuling og fyrklar Luft.

Ifølge Vidneforklaringerne styrede *I.* Ø. t. N., liggende halv bak uden at gøre Fart og med begge Sidelys brændende. Føreren, der selv styrede, saa da pludselig *W.* kommende rumt ned paa *I.* og antog derfor, at *W.* ønskede at komme paa Prajehold; men strax efter ramtes *I.* paa B. B.'s Bov ved Stævnen, der knustes, og fik tillige en Lækage. Hverken Føreren eller den anden Mand paa Vagten havde set noget af *W.*'s Sidelys. *I.*'s Skade ved Kollisionen beløb sig til ca. 1200 Kr.

Om Bord i *W.* bestod Vagten kun af en 18aarig Matros, der sad til Rors, styrende SV.t.V. med fulde Sejl og med Sidelysene brændende, da den anden Fiskerkutter pludselig bemærkedes lidt om St. B. *W.* søgte nu at gaa foran om *I.*; men Afstanden var for kort, saa at Kollisionen ikke kunde undgaas og *W.* fik ligeledes Stævnen knust samt en mindre Lækage; først efter Kollisionen saas *I.*'s grønne Lys, medens sammes røde Lys da var slukket.

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

Anm. Hver af Førerne ikendtes en Bøde til Statskassen af 10 Kr. For Undladelse af Anmeldelse i rette Tid

i Henhold til Sølovens § 40 og Søretslovens § 9.

Nr. 180. „Inger“ af Nyborg, Skonnert, 33 Tons Brutto, Fører J. Petersen.Søforhør i Præstø d. $\frac{30}{3}$ 98.

D. $\frac{24}{3}$ 98 Kl. 11 EM. under haard ØNØ. Snestorm, da *I.* — fra Kjøbenhavn til Svendborg med 261 Fade Petroleum — laa for begge Ankere ud for Bønsvig Strand, sprang B. B.'s Kætting og *I.* drev da for det andet Anker i Land ud for «Bøget». Efter at Ladningen var bleven omloset i Skonnerten «Mørsø» af Kolding, bragtes *I.*, det ikke var bleven læk, senere læk.

Sørettens Medlemmer bemærkede: «At det er notorisk, at der i Dagene d. 24., 25., 26. og en Del af den 27. herskede en ganske usædvanlig haard, orkanagtig Storm af Øst med stærkt Højvande.»

Nr. 181. „Ino“ af Marstal, Slup, 37 Tons Brutto, Fører C. F. Christensen.Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. $\frac{6}{12}$ 98.

D. $\frac{3}{12}$ 98 Kl. $1\frac{1}{2}$ EM. under VNV. Storm og høj Sø, efter at have mistet flere Sejl, blev *I.* — fra Kjøbenhavn til Naskov med Majs — nødsaget til at gaa til Ankers under Stevns; men gik i Drift og maatte derfor stikke Ankeret fra sig og sætte Fartøjet paa Land tæt Nord for Kalkgrunden. *I.*, der blev læk, bragtes næste Dag flot af Bjærgere fra Land og bugseret til Kjøbenhavn af Svitzer's «B. E.»

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse.**Nr. 184. „Jacobine Kirstine“** af Nykjøbing p. M., Jagt, 15 Tons Brutto, Fører T. H. Bloch.Søforhør i Løgstør d. $\frac{13}{12}$ 98.

D. $\frac{10}{12}$ 98 Kl. 7 EM. under NNV. Storm med Byger gik *J. K.* — fra Aalborg til Aggersund (N.) med 200 Tdr. Kul — i Drift og grundstødte ved Aggersund (S.), løb fuld af Vand; men blev senere bragt flot uden større Skade.

Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det Ovenanførte.**Nr. 188. „Johanne“** af Nordby p. F., Evert, 11 Tons Brutto, Fører A. N. Jensen.Søforhør i Nordby p. F. d. $\frac{22}{3}$ 98.

D. $\frac{21}{3}$ 98 Kl. $11\frac{1}{2}$ FM., da *J.* — fra Esbjerg til Varde med Kul — under V.lig Storm med nogen Sø var ud for Hjerting, faldt Matros N. M. Jessen af Fanø over Bord under Forsøg paa at bjærge Evertens bortdrevne Jolle og druknede. Føreren, der da var alene om Bord, fik fat i Matrosens ene Haand; men mistede Taget, og den Overbord-faldne svømmede da efter Jollen. Inden Everten kunde manøvreres ned til ham, var han imidlertid forsvunden.

Anm. Det ses ikke, hvorvidt nogen Redningsbøje fandtes om Bord; benyttet blev den i alt Fald ikke.

Nr. 192. „Juliane“ af Marstal, 3mast. Skonnert, 115 Tons Brutto, Kapt. C. H. Christensen.

Søforhør i Esbjerg d. $11/6$ 99.

D. $24/3$ 98 Kl. $5^{3/4}$ EM., da *J.* — fra Drammen til Pwllheli (Wales) med Trælast — under haard ØNØ.lig Storm med høj Sø, befandt sig paa Doggers Bank (Nordsøen), skyllede en agter fra kommende Braadsø Letmatros Alfred Henningsen af Kallundborg over Bord, der druknede. Da *J.* løb for Vejret med stærk Fart og det derfor ikke var muligt at dreje til eller at sætte Baad ud, kunde intet Forsøg gøres for at redde den Overbordfaldne, der ogsaa hurtig forsvandt.

Nr. 193. „Jørgen“ af Marstal, 3mast. Skonnert, 215 Tons Brutto, Kapt. H. A. Friis.

Søforklaring i Vordingborg d. $23/12$ 98.

D. $3/12$ 98, da *J.* — fra Borgå til Masnedsund med Trælast — befandt sig mellem Finland og Gotland, tog Skibet under en haard V.lig Storm med oprørt Sø flere Braadsøer over, hvilke kastede det paa Siden med læ Lønning i Vandet og bortskyllede en Del af Dækslasten (i Alt ca. 4 Stds.). Da *J.* var bleven en Del læk, maatte Nødhavn søges i en Havn paa Gotland.

Nr. 195. „Karen“ af Svendborg, 3mast. Skonnert, 167 Tons Brutto, Kapt. P. Mikkelsen.

Søforhør i Svendborg d. $29/8$ 98.

D. $1/7$ 98 Kl. 2 FM., da *K.* — fra Holmsund til Eu (Tréport) med Trælast — under tæt Taage med laber N.lig Vind var ud for Indgangen til Engelske Kanal, hørtes pludselig 2 svage Taagehorns-Toner (Taagesignal for en Sejler med Vinden Bogbord ind: S. R. Art. 15, c.) $1\frac{1}{2}$ Streg om St. B. og strax efter saas et rødt Lys i samme Retning. *K.*, der sejlede rumskøds og altsaa skulde gaa af Vejen, lagde strax Roret B. B.; men da det andet Skib, der forblev ubekendt, samtidig luvede i Vinden, blev Kollision uundgaelig. Begge Skibene slirede med St. B.'s Siderne langs hinanden, hvorved *K.* mistede Rigningen om St. B. og tog en Del anden oven Bords Skade; Kursen maatte derfor sættes mod Calais, hvortil *K.* ankom d. $3/7$ og hvor Søforklaring aflagdes; men Udskrift heraf er imidlertid ikke fremkommen.

Nr. 196. „Karen“ af Marstal, Skonnert, 125 Tons Brutto, Kapt. H. Hansen.

«Maritime Deposition» dat. Hull d. 26. og 28. November 98. Søforhør i Ærskjøbing d. $24/2$ 99.

D. $25/11$ 98 Kl. $6\frac{1}{2}$ EM., under Opsejling paa Humber-Floden med Tvangslods om Bord, kom *K.* — fra Rudkjøbing til Hull med Byg — i Kollision med S. S. «Horatio» af Hull, 3197 Tons Brutto, der ligeledes havde Tvangslods om Bord.

Skøndt *H.* bar Skylden (S. R. Art. 20) nægtede dens Rederi, D. Hr. Thos. Wilson, Sons & Co., at erstatte Skaden paa *K.*, der fik 11 Støtter knækkede foruden anden oven Bords Havari, som ansloges til £ 38, under Henvisning til, at begge Skibene havde Tvangslods om Bord.

Nr. 197. „Karen“ af Ommel, Skonnert, 61 Tons Brutto, Kapt. H. R. Eriksen.

Søforklaring i Aarhus d. $29/12$ 98.

D. $26/11$ 98, da *K.* — fra Norrköping til Aarhus med Stangjærn — var i Østersøen, knækkedes Sprydet under stiv Ø.lig Kuling og høj Sø, hvorfor Nødhavn maatte søges under Arkö. D. $4/12$ afsejledes derfra efter endt Reparation; men *K.* maatte derefter søge Læ i Nexø Bugten for NV.lig Storm. D. $16/12$ drejede Stormen sig til NNØ. med høj Sø, hvorfor Ankeret med 60 Fv. Kætting hurtig maatte frastikkes for ikke at drive i Land for Paalands-Stormen.

Nr. 198. „Kasan“ af Kjøbenhavn, S. S., 1119 Tons Brutto, Kapt. H. P. Thomsen.

Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. $25/5$ 98.

D. $13/5$ 98 Kl. 2 FM., da *K.* — fra Hamburg til Kjøbenhavn med Stykgods — passerede «Kaiser Wilhelm»-Kanalen med Lods om Bord, saas ved en Bøjning af Kanalen en modgaaende Damper «Diana» af Bremen. *K.* gav strax B. B.'s Ror, holdende sig til højre Side af Kanalen, medens Maskinen stoppedes; men Styret tabtes og Skibet drejede over mod Kanalens venstre Side ved Kilometer 88. Skøndt der nu blev slaaet «Fuld Kraft bak», kolliderede Skibene, hvorved *K.* fik et Hul paa St. B.'s Bov i Pladen over Hoveddækket samt et Par Spanter brækkede, og kom tillige paa Grund. Efter nogle Minuters Bakning kom dog *K.* flot uden videre Skade.

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

Nr. 199. „Kiana“ af Marstal, Skonnertbrig, 204 Tons Brutto, Kapt. C. H. Christensen.

«Maritime Deposition» dat. St. Andrews d. $20/10$ 98.

D. $19/10$ 98 Kl. 6 EM. under en ØSØ. haard Storm med høj Sø maatte *K.* — fra Ilfracombe til Gøteborg i Ballast — efter i flere Dage at have ligget tildrejet for Ø.lige Storme paa «Doggers Bank» søge Dundee som Nødhavn; men da Skibet kom ca. 6 Kml. S. for Anduvnings-Bøjerne kunde Indløbet til «Tay»-Floden ikke naaes, hvorfor det maatte løbes paa Grund ved «East Sands» i St. Andrews-Bugten for at redde Besætningens Liv. Besætningen (7 Md.) bjærgedes ved Redningsbaad fra Land og først den $30/10$ lykkedes det at bringe Skibet flot og indslæbt til Leith.

Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt her i Landet.

Nr. 202. „Kjøbenhavn“ af Kjøbenhavn, Hjul-Dampfærge, 1091 Tons Brutto, Kapt. J. A. Jørgensen.Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. $23/4$ 98.

D. $15/4$ 98 Kl. 7 EM., da *K.* — fra Malmø til Kjøbenhavn i Postfart — havde passeret Saltholms-Flakkets Vager, sattes Kursen derfra til VNV. $1/2$ V. Vinden var ØSØ., frisk Kuling, klart Vejr. Kapt. J. og 1ste Styrmand vare paa Kommandobroen, Udkigsmanden paa Bakken. Da en Damper saas paa B. B.'s Bov, styrende N. over gennem «Hollænderdybet», afgav *K.*, der gik med fuld Fart (ca. 12 Mil), 1 lang Damppe-Tone for at vække Opmærksomhed. Kort efter hørtes 2 korte Damppe-Toner (Signal «Jeg drejer til Bagbord»), S. R. Art. 28) fra Damperen — der viste sig at være S. S. «*Ida*» af Newcastle, 1204 Tons Brutto, Kapt. Nedden, fra Riga til Grimsby med Trælast. *K.* lagde strax Roret haardt B. B. og drejede 3 Streger N. over til NV. t. N.; men desuagtet kolliderede Skibene, idet *I.* med Stævnen ramte *K.*'s B. B.'s Side noget agten for Hjulkassen. Strax efter Kollisionen stoppede *K.* sin Maskine og det viste sig da, at Færgen kun havde taget ringe oven Bords Skade. Paa Forespørgsel svarede fra *I.*, at denne ingen Skade havde taget.

Om **Aarsagen** til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse.**Nr. 203. „Klampenborg“** af Kjøbenhavn, S. S., 1785 Tons Brutto, Kapt. H. A. Ewaldsen.Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. $26/11$ 98.

D. $12/2$ 98 Kl. $3\frac{1}{4}$ EM., da *K.* — fra Memel til Rotterdam med Trælast — med Lods om Bord var for Udgaaende, grundstødte Skibet tværs ud for Fyret paa den nordlige Mole. Vandballast udpumpedes og en Slæbedamper antoges, men uden Resultat. Kl. 4 EM. ankom Lodskommandøren med Regeringsdamperen «v. Schlichmann» og ved disse 2 Damperes Hjælp bragtes *K.* flot; men kun for nogle Minutter senere atter at grundstøde og først efter Overbordkastning af henvend 16 Stds. Dækslast lykkedes det endelig at bringe *K.* af Grunden, tilsyneladende uden at have taget Skade.

Om **Aarsagen** til disse gentagne Grundstødninger afgiver Søretten ingen Udtalelse; men den angives af den nævnte Lodskommandør som hidrørende fra, at der efter Storme i den nærmest forudgaaende Tid maa have dannet sig en Sandbarre i Indløbet til Memel Havn.

Nr. 204. „Kronborg“ af Helsingør, S. S., 1538 Tons Brutto, Kapt. N. P. Nielsen.Søforklaring for den fung. Konsulardommer i Konstantinopel dat. d. $17/2$ 98.Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. $4/4$ 98.

D. $13/2$ 98 Kl. $5\frac{3}{4}$ EM. lettede *K.* — fra Odessa til Kjøbenhavn med Korn — fra sin Ankerplads paa Konstantinopel Red; men kom kort efter Letningen i Kollision med et i Nærheden til Ankers liggende Dampskib — «Georgios P. Bouboulis» af Piræus, 2504 Tons Brutto. *K.*, der strax gik an med fuld Kraft, nægtede nemlig under en opstaaet Snebygge og paa Grund af en rivende Strøm at lystre Roret, og drev derpaa med sin St. B.'s Side ved Storrigningen ned mod den græske Damperes Stævn, hvorved Skanseklæsningen, Dækspladerne, Støtterne og Rørledningen m. m. bøjedes eller brækkedes; hvorimod den anden Damper ingen Skade tog.

Om **Aarsagen** til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse.**Nr. 205. „Kvik“** af Marstal, 3mast. Skonnert, 256 Tons Brutto, Kapt. H. N. Olsen.Søforklaring i Hamburg d. $31/12$ 98 og $13/1$ 99.Søforhør i Skjelskør d. $15/3$ 99.

D. $15/12$ 98 Kl. $4\frac{1}{2}$ EM., da *K.* — fra Hamburg til Yarmouth med Oliekager — under NV.lig Storm med Regnbyger og stærk udgaaende Strøm, laa til Ankers ud for Cuxhaven, kom Skibet i Kollision med S. S. «Prosum» af Drammen, 1118 Tons Brutto, Kapt. C. Syvertsen. Denne ballastede Damper, der havde kastet Anker tæt foran for *K.*, laa vindret; hvorimod *K.* svajedes B. B. over af Strømmen og kom til at ligge tværs paa denne; derved førtes *K.* op under *P.*'s Agterende og fik knust sin Kranbjælke og Relingen paa B. B.'s Bov. Ved at gaa frem med sin Maskine kom *P.* klar af *K.*, hvis Skade erstattedes af *P.* med ca. 500 Kr.

D. $24/12$ 98 Kl. 1 FM. under SV.lig Brise og stærk udgaaende Støm (5 à 6 Kml.) kom *K.*, der endnu laa til Ankers, atter i Kollision, idet den udgaaende Damper «Columba» af London, 1009 Tons Brutto, Kapt. F. Blow, af Strømmen førtes ned paa *K.*'s Forstævn, borttagende Klyverbommen, Bovspsydet, Kranbjælken m. m. Medens *K.* derved kom i Drift, fortsatte *C.* Kursen uden at stoppe op, skøndt anmodet derom. For at undgaa Kollision med de for Anker nærliggende Skibe, antoges en Slæbedamper, der for ca. 5000 Kr. bragte *K.* tilbage til Hamburg. *C.*'s Rederi erstattede delvis Skaden ved at betale ca. 10000 Kr.

Nr. 208. „Laura“ af Kjøbenhavn, Skonnert, 65 Tons Brutto, Kapt. D. J. Johnsen.Søforhør i Byrum (Læsø) d. $8/8$ 98.

D. $24/3$ 98, da *L.*, der var benyttet som «Gjedser Havn» Fyrskib, laa med 90 Fv. Fortøjningskætting ude, blæste det op til en ØNØ. Storm med Snebygger og høj Sø. D. $25/3$ Kl. 7 FM. sprængtes Kættingen og *L.* gik i Drift; men skøndt Føreren med stor Dygtighed og Udholdenhed søgte at holde Skibet gaaende saa nær Stationsstedet som muligt, drev det dog efterhaanden V. efter, og strandede under stadig Lodning d. $26/3$ Kl. 4 FM. paa Rubjerg Strand ud for Tillitze (Nakskov Told-D.). Besætningen (3 Md.) reddede sig ved med en udkastet smækker Line at opnaa Forbindelse med Land, idet denne Line fastgjordes til en svær Trosse, som da af Kystbeboerne blev indhalet og forsynet med en Redningsstol. D. $29/3$ forsøgte Statsbanernes Isbryder «Stærkodder» at bringe *L.* flot, men uden Resultat; først senere lykkedes dette. Skibet er nu hjemmehørende i Rudkjøbing under Navnet «Camilla».

Anm. Søforklaring angives at være aflagt i Nakskov; men Udskrift heraf er ikke fremkommen.

Nr. 209. „Laura“ af Frederikshavn, Skonnert, 62 Tons Brutto, Kapt. N. P. N. Riishøj.

„Hans“ af Ærøskjøbing, Skonnert, 58 Tons Brutto, Kapt. J. Johansen.

Søforhør i Nakskov d. $\frac{29}{9}$ 98.

D. $\frac{27}{9}$ 98 under Letning fra Masnedø Flak kom *L.* i Kollision med *H.*, der endnu ikke havde faaet Ankeret lettet og derfor ikke havde faaet Styr paa Skibet, idet *L.*'s Forsøg paa at gaa agten om *H.* mislykkedes.

Om **Aarsagen** til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse, formentlig fordi Vidneforklaring fra *H.*'s Side ikke foreligger; men da det ses, at Kapt. R. har afgivet Tilbud om at erstatte Skaden paa *H.*, maa heri antages at ligge en Indrømmelse af, at Skylden ikke kan tilskrives Kapt. J.

Nr. 210. „Laurentius“ af Faxe, Skonnert, 43 Tons Brutto, Kapt. H. Larsen.

Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. $\frac{17}{6}$ 98.

D. $\frac{11}{6}$ 98 Kl. 6 FM. lettede *L.* — fra Oureby til Kjøbenhavn med Bøgebrænde — fra sin Ankerplads ud for Bogø for at krydse ud af Grønsund; men blev Kl. 11 FM. ved Strømsætning og flov Vind ført paa Grund. Varpanker udsattes, men uden Resultat, da det var faldende Vande. Kl. 3 EM. tilbød Marinens Opmaalings-Damper «Marstrand» sin Hjælp og bragte en Time senere *L.* flot uden Skade.

D. $\frac{12}{6}$ Kl. 7 EM. grundstødte *L.* paa «Ravneungerne» (Drogden). Varpanker udførtes, men uden Resultat. Dragør Bjærgere kom kort efter om Bord; men den tilbudte Hjælp modtoges ikke. Derimod modtoges Tilbud fra Svitzer's «B. E.», der d. $\frac{13}{6}$ Kl. $3\frac{1}{2}$ FM. bragte *L.* flot og ind paa Kjøbenhavns Inderred, hvor det viste sig, at Skibet ingen Skade havde taget.

Om **Aarsagen** til disse gentagne Grundstødninger afgiver Søretten ingen Udtalelse.

Nr. 217. „Livonia“ af Kjøbenhavn, S. S., 2109 Tons Brutto, Kapt. F. P. Brink.

Indb. fra Gren. Konsulatet i Antwerpen dat. d. $\frac{6}{12}$ 98.

D. $\frac{23}{11}$ 98 Kl. 1 EM. i Østersøen tog *L.* — fra Riga til Antwerpen med Trælast — en svær Sø over Agterdækslasten, der forskødes, saa at Skibet fik betydelig Slagside, ligesom en Del Støtter brækkedes. Efter afholdt Skibsraad besluttedes det at kaste over Bord af Dækslasten og, efter at dette var sket med henved 30 Stds., samt da Vind og Sø var aftaget noget, rettede Skibet sig igen, saa at Rejsen kunde fortsættes.

Nr. 222. „Luvise“ af Grenaa, Fiskerkutter, 36 Tons Brutto, Fører C. P. Stausholm.

Søforhør i Grenaa d. $\frac{11}{6}$ 98.

D. $\frac{10}{6}$ 98 Kl. 1 FM., da *L.* laa fortojet i Grenaa Havn, opdagede Mandskabet fra en nærliggende Fiskerkutter at der var udbrudt Ild i *L.*'s Maskinrum. Ilden viste sig at være opstaaet i en Tvistbeholdning, der opbevaredes i et i Maskinrummet anbragt Skab, og udbredte sig gennem Maskinlugen til Agterparten af Skibet, saaledes at Mesanmasten og Mesansejlet opbrændtes, ligesom alt Træværket i selve Maskinrummet ødelagdes; men da det var Stille lykkedes det i Løbet af 1 Time at faa Ilden slukket.

Om **Aarsagen** til Ildsvaaden afgiver Søretten ingen Udtalelse; dog oplystes det ved Vidneforklaringerne, at der nogle Timer forinden Ilden blev bemærket, var blevet afstrøget en Tændstik paa det fornævnte Skab, saa at muligt en Gnist kan have fundet Vej til Tvistbeholdningen. Endvidere oplystes, at Kabyssen er anbragt sammen med Petroleumsmotoren, der sætter Spillet i Gang til Indhaling af Fiskegarnene, i Maskinrummet, hvortil en Jærnbeholder til Petroleum umiddelbart støder op.

Kutteren var forsikret for 10000 Kr. og Brandskaden ansloges til 1000 Kr.

Nr. 223. „Lykkens Prøve“ af Rudkjøbing, Galease, 30 Tons Brutto, Fører H. Jørgensen.

Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. $\frac{23}{3}$ 98.

D. $\frac{17}{3}$ 98 Kl. 8 EM. med S.lig og flov Vind passerede *L. P.* — fra Ekensund til Kjøbenhavn med Mursten — Drogdens Fyrskib. Kursen sattes efter Kastrup Knæ; men kort efter blev Taagen saa tæt, at Fyrene ikke kunde ses. Under Afgivelse af Taagesignaler og stadig Lodning passerede *L. P.* tæt Ø. om en Vager med 3 Koste, der antoges for at være Kosten paa Kastrup Knæ; men Kl. 10 EM. grundstødte Skibet. Varpanker udsattes, men uden Resultat, og næste Morgen paabegyndtes Udkastning af Ladningen. Da Vandet var faldende, modtoges Tilbud af Svitzer's «B. E.», der bragte Skibet flot d. $\frac{18}{3}$ Kl. 3 EM. og ind paa Kjøbenhavns Red, hvor det viste sig, at det ingen Skade havde taget.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse. Det fremgaar imidlertid af Vidneforklaringerne, at den passerede Vager med 3 Koste maa have været 3 Koste-Vegeren paa «Knollen» (Saltholm); idet Grundstødningen skete paa den saakaldte «Enke»-Sten, hvor der kun er ca. $\frac{3}{4}$ Fv. Vand.

Nr. 226. „Maren Kirstine“ af Svendborg, Skonnert, 108 Tons Brutto, Kapt. H. E. Jensen.

Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{14}{11}$ 98.

D. $\frac{10}{11}$ 98 Kl. 2 FM. under tæt Taage med SV.lig og flov Vind grundstødte *M. K.* — fra Methil til Mullerup med Kul — paa Hirsholm NV.-Rev. Under Krydsning S. efter med Loddet gaende grundede det pludselig op til knap 5 Fv. I *M. K.*, der havde ligget bak, lagdes Roret strax haardt St. B. og brastes fuldt; men desuagtet grundstødte Skibet. Varpanker udførtes, men uden Resultat. Kl. 10 FM. modtoges Tilbud af Svitzer's «B. E.», der 1 Time senere bragte *M. K.* flot og ind til Frederikshavn, hvor det viste sig, at Skibet ingen Skade havde taget.

Aarsag. Rettens søkyndige Medlemmer udtalte: «At Grundstødningen maa formodes begrundet i Tykning og forandret Strømsætning i Nattens Løb».

Nr. 233. „Marie Sophie“ af Marstal, Galease, 36 Tons Brutto, Kapt. H. P. Tofte.Søforklaring paa Fejø d. $28/3$ 98.

D. $24/3$ 98 om Aftenen, under haard NØ.lig Storm med Snetykning, da *M. S.* — fra Aarhus til Rødvig med Majs — laa for begge Ankere ved «Dyrefods»-Flak ud for Vejrø, nærmest Sjællands Kyst, sprængtes begge Kættinger. Under klosrebede Sejl og stadig Lodning søgtes nu Grundene klarede; men d. $25/3$ om Morgenen grundstødte Skibet paa «Vallegrunden» SV. for Vejrø. Nødflag hejstes og et Par Timer efter Kom 6 à 7 Mand om Bord i en Baad fra Land; men Forholdene vare nu saaledes. at dette Hjælpemandskab, i Forening med Besætningen (2 Md.), hurtigst muligt maatte forlade Skibet, der kort efter sank; men senere blev bragt flot.

Søretten bemærkede: «At Aarsagen til Søulykken efter de afgivne Forklaringer skønnes at maatte tilskrives Vejrforholdene, nemlig den stærke Storm i Forbindelse med Snetykning, som har forårsaget, at Skipperen har maattet drive efter Gisning og foranlediget den paafølgende Grundstødning».

Nr. 234. „Mars“ af Kjøbenhavn, 3mastet Skonnert, 383 Tons Brutto, Kapt. C. E. Nielsen.Søforhør i Mariager d. $20/9$ 98.

D. $17/8$ 98 Kl. $11\frac{1}{2}$ EM. med laber NØ. t. Ø. Vind og mørkt, men fyrklart Vejr, da *M.* — fra St. Servan til Grangemouth i Ballast — var i Indløbet til engelske Kanal, liggende N. over, bidevind med Vinden St. B. ind, saas Top- og Sidelysene fra en Damper om St. B., styrende SV. ret ned paa *M.*, der havde sine Sidelys klart brændende, og som holdt sin Kurs. Damperen — der senere viste sig at være S. S. «Tamboff» af St. Petersbourg, 4361 Tons Brutto — forandrede imidlertid ikke sin Kurs og som Følge heraf kolliderede Skibene Kl. $11\frac{3}{4}$ EM. 5 Kml. ØNØ. for East Goodwin Fyrskib, idet *T.* med sin B. B.'s Side bortrev *M.*'s Klyverbom, Gallion og det øverste af Forstævnen; dog uden at *M.* fik nogen Lækage. Den russiske Damper, der mistede sin B. B.'s Baad og fik en Del anden Skade, fortsatte sin Kurs uden at stoppe op (jfr. Sølovens § 223) og indkom til Dartmouth, medens *M.* søgte Dover.

Om **Aarsagen** til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men det fremgaar af Beretningerne, at *M.*, der var forsynet med en Hjælpe-maskine paa 85 ind. H. K., 20^m forinden Kollisionen havde stoppet Maskinen og følgelig var at betragte som et Sejlskib, for hvilket et Dampskib skulde vige af Vejen (se S. R. Art. 20). At Skylden maa tilskrives den russiske Damper ses da ogsaa at være indrømmet af dennes Rederi, idet dette i Mindelighed udbetalt en Skadeserstatning af ca. 10000 Kr.

Nr. 235. „Marselisborg“ af Kjøbenhavn, S. S., 2800 Tons Brutto, Kapt. P. Hartmann.Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. $28/10$ 98.

D. $24/10$ 98 Kl. $1\frac{1}{2}$ FM. paa Styrmandens Vagt grundstødte *M.* — fra Himanga (Gamle Karleby, Umeå) til Rouen med Trælast — tæt N. for «Stora Fjöderäggs» Fyr paa «Lillgrunden» ud for dette Fyr. Som Følge af tæt Taage havde *M.* fra Kl. $11\frac{3}{4}$ EM. d. $23/10$ stoppet Maskinen; men maa af en stærk S.lig Strømsætning være bleven sat ned paa nævnte Grund, dog uden at Grundstødningen bemærkedes, idet man først blev opmærksom derpaa ved at lade Loddet gaa i Bund og derved saa, at Skibet ikke bevægede sig. Efter afholdt Skibsraad kastedes over Bord af Dækslasten (ca. 30 Fv.), samt lænsedes af Vandballasten, hvorhos der bakkedes med Maskinen, men uden Resultat. Først efter Udsætning af et Varpanker og ved Bakning med fuld Kraft lykkedes det at bringe *M.*, der ikke var bleven læk, flot; men da Varpet sprængtes gik Ankeret tabt.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse (jfr. Sørets-Loven af $12/4$ 92 §§ 9 og 12, samt Justitsministeriets Cirkulære af $28/12$ 96).

Nr. 236. „Martha“ af Sønderho p. F., Barkskib, 412 Tons Brutto, Kapt N. Nissen.Søforhør i Nordby p. F. d. $10/3$ 99.

D. $24/6$ 98 Kl. $10\frac{1}{4}$ FM., da *M.* laa til Ankers paa Mersey-Floden, faldt Matros Niels Thorsten Barfod over Bord og druknede. Den Forulykkede, der ikke kunde svømme, var beskæftiget med Maling uden Bords; men den Tovløkke, han selv havde udvalgt og indrettet til at staa i, brast og skøndt der strax blev tilkastet ham en Tov-ende, greb han ikke denne, men forsvandt strax; sandsynligvis af den stærke Strøm, der løb tværs paa Skibet, ført ned under dette. Redningskrans udkastedes og Jollen udsattes, men uden Resultat. Liget blev ikke fundet.

Nr. 237. „Martha“ af Marstal, Skonnert, 144 Tons Brutto, Kapt. R. Albertsen.Indb. fra General-Kons. i Antwerpen dat. d. $7/2$ 98.Søforhør i Frederikshavn d. $19/3$ 98.

D. $30/1$ 98 om Morgenen under V.lig Storm og høj Sø, var *M.* — fra Zumaya (Spanien) til Antwerpen med Marmor — ankommen ud for Schelde-Foldens Mundig; men maatte, da Lods ikke kom ud, selv søge en Ankerplads paa Vlissingen (Flushing) Red. Kl. 7 EM. kom S. S. «Port Stephens» af London, 3554 Tons Brutto, Kapt. Whitehead, drivende for sit Anker, i Kollision med *M.*, der mistede Anker, Klyverbom, Spryd m. m. Som Følge heraf maatte *M.* sætte Sejl; men kom paa Grund ud for Terneuze paa Schelden og det lykkedes først $2\frac{1}{2}$ Dag senere en antaget Bugserdamper at bringe Skibet flot og ind til Antwerpen.

Nr. 243. „Moskov“ af Kjøbenhavn, S. S., 1039 Tons Brutto, Kapt. K. R. Fischer.Indb. fra Gen. Konsulatet i Antwerpen dat d. $\frac{5}{12}$ 98.Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. $\frac{25}{1}$ 99.

D. $\frac{13}{11}$ 98 Kl. 1 FM. var *M.* — fra Riga til Antwerpen — efter at have passeret «Kaiser Wilhelm»-Kanalen med Lods om Bord, gaaet til Ankers paa Elben paa Grand af Taage. Efter Lodsens Ordre lettedes; men kort efter grundstødte Skibet paa en Dæmning ud for «Altenbruch», og da det ikke lykkedes at komme flot ved egen Hjælp, antoges Slæbedamperen «Titan», der strax efter bragte *M.* flot uden at nogen Lækage eller anden Skade tilsyneladende var sket.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse.**Nr. 245. „Neiros“** af Esbjerg, Skonnert, 136 Tons Brutto, Kapt. H. N. Sønnichsen.Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{6}{6}$ 98.

D. $\frac{2}{6}$ 98 FM., da *N.* — fra Port Madoc til Esbjerg med Skifer — under tiltagende VSV. Storm med høj Sø var i Nordsøen, maatte der, for at klare Kysten ved Sylt, krydses V. efter under Presning af Sejl; men Kl. 4 EM. gik derved Forrejsningen over Bord og Skibet drev nu næsten hjælpeløs ind mod Land. Nødflag hejstes og Kl. 6 EM. kom Fiskerdamperen «Waago» af Grimsby, 155 Tons Brutto, Kapt. C. W. Bealey, der tilbød at tage *N.*'s Besætning om Bord, hvilket modtoges og det lykkedes denne i egen Baad at naa *W.* Kl. 8 EM., da Vejret bedrede sig noget, gik 3 Md. af Damperens Besætning om Bord i det forladte Skib og lod dettes Anker gaa i Bund, og næste Morgen Kl. 4, da Vejret var blevet godt, tog *W.* Skonnerten paa Slæb og indbragte den s. D. til Esbjerg.

Nr. 246. „Nidaros“ af Kjøbenhavn, S. S., 863 Tons Brutto, Kapt. P. Christensen.Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten,) d. $\frac{22}{1}$ 98.

D. $\frac{16}{1}$ 98 Kl. 10 EM., med V.lig Brise under mørkt, men fyrklart Vejr, paa Styrmandens Vagt grundstødte *N.* — fra Reval til Kjøbenhavn med Hvede og Stykgods — paa Østby Grund ud for Gräsgaard (Ølands Sydende). Varp-anker udførtes, men uden Resultat og, efter afholdt Skibsraad, paabegyndtes Overbordkastning af ca. 200 Tdr. Hvede. Kl. $\frac{2}{2}$ FM. næste Dag lykkedes det derefter under Bakning med fuld Kraft at bringe *N.*, der tilsyneladende ingen Skade havde taget, flot.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse. Ifølge en svensk Strandings-Beretning dat. Kalmar d. $\frac{18}{1}$ 98 skal den imidlertid skyldes, at et Lys, som saas forude om St. B., antoges for at være «Södra Udde» Fyr, medens et Lys forude om B. B. formentes at være Lyset fra en Dampers Toplanterne. Det viste sig imidlertid senere, at det sidstnævnte Lys i Virkeligheden havde været Lyset fra Fyret.

Nr. 247. „Niels“ af Svendborg, Skonnert, 113 Tons Brutto, Kapt. A. M. Hansen.Søforklaring for Amtsretten i Stettin d. $\frac{7}{6}$ 98. Søforhør i Kjerteminde d. $\frac{24}{11}$ 98.

D. $\frac{31}{5}$ 98 Kl. $11\frac{3}{4}$ FM. med Lods om Bord, kom *N.* — fra Fowey til Stettin med Porcelænjord (china clay) — under Sejlads i Kanalen «Die Kaiserfahrt» paa Oderen i Kollision med S. S. «Haverstoe» af Grimsby, 2105 Tons Brutto. Denne Damper, der kom op agter fra, afgav 2 Damppipe-Toner, men mindskede ikke Farten. *N.* lagde Roret haardt B. B.; men kunde paa Grund af Vindstille ikke komme af Vejen. Som Følge heraf løb Damperen ind i Skonnertens Agterpart om B. B., knækkede Storbommen og beskadigede Agterspejlet.

Nr. 248. „Niels Jensen“ af Svendborg, 3mastet Skonnert, 172 Tons Brutto, Kapt. Chr. Hansen.«Maritime Deposition» dat. London d. $\frac{20}{6}$ 98. Søforhør i Svendborg d. $\frac{16}{7}$ 98.

D. $\frac{16}{6}$ 98 Kl. $11\frac{1}{2}$ EM. med NNØ.lig Brise under Indsejling paa Themsen, kom *N. J.* — fra Raumo til Northfleet med Staver — i Kollision med Smakken «Sultan» af Jersey, der sank, medens Besætningen bjærgede sig om Bord i *N. J.* Først observeredes fra Skonnerten et grønt Lys og et hvidt Agterlys omtr. ret forude; derefter et rødt Lys ca. 2 Streger om St. B. Roret lagdes da B. B., men umiddelbart derefter saas atter et grønt Lys, hvorpaa Roret lagdes haardt St. B. for at gaa agten om Smakken. Strax derefter skete Kollisionen, idet *N. J.*'s Forstævn tørnede mod Smakkens St. B.'s Side midtskibs. *N. J.* fik Vaterstaget m. m. brækket.

Rettens søkyndige Medlemmer udtalte: «At der efter det foreliggende ikke skønnes at kunne lægges Kaptajn eller Styrmand noget til Last. «Niels Jensen» skulde vel efter Vinden vige, men paa Grund af Smakkens hurtige Vending omtrent lige for Boven af «N. J.», kunde dette sidste Skib ikke naa at vige og selv om det er muligt, at Sammenstød kunde have været undgaaet ved at «N. J.'s» Ror var lagt Bagbord, vilde denne Manøvre dog være i Strid med de gældende Regler, saa at det ikke kan bebrejdes Kaptajnen, at han manøvrerede som sket».

Nr. 249. „Norden“ af Marstal, 3mastet Skonnert, 239 Tons Brutto, Kapt. R. Rasmussen.Søforhør i Nexø d. $\frac{14}{12}$ 98.

D. $\frac{14}{12}$ 98 Kl. $7\frac{1}{4}$ EM. under V.lig Storm og Regntykning paa Kapt. R.'s Vagt strandede *N.* — fra Wiborg til Nieuport (Belgien) med Trælast — ud for «Frenne-Mark» S. for Svaneke. Besætningen (7 Md.) bjærgedes i Land ved Raket-Apparat fra Svaneke. Fra d. $\frac{25}{11}$, da *N.* gik til Søs, havdes stadig haardt Vejr og d. $\frac{3}{12}$ under en V.lig Storm

mistedes en Del af Dækslasten. D. $14/12$ MD. fik *N.* Bornholms Østkyst i Sigte og Skibet holdtes da ned i Læ af denne; men i det usigtbare Vejrlig kom det Kysten for nær, skøndt Loddet stadig holdtes gaaende, stødte, huggede haardt og fik 6 Fod Vand i Lasten. Bjærgene forlangte 1000 Kr. for at bringe *N.* flot og ind til Nexø, hvilket ogsaa senere lykkedes.

Rettens søkyndige Medlemmer gennemgik Dagbogen uden at finde noget at bemærke. Det konstateredes, at der i den sidste Maaned har raset hæftige Storme, saa at sige uafbrudt, over Østersøen.

Nr. 252. „Norge“ af Kjøbenhavn, S. S., 3318 Tons Brutto, Kapt. C. B. Knudsen.

„**Coquette**“ af Bayonne, Fiskerskonert, 106 Tons Brutto, Kapt. Porchet.

Indb. fra Konsulatet i New York dat. d. $26/8$ 98.

D. $20/8$ 98 under tæt Taage med frisk VSV. Vind fandt en Kollision Sted paa «New Foundland»-Fiskebanker (ca. 46° N. Br. og 49° V. Lg.) mellem de ovennævnte 2 Skibe.

Kl. $3\frac{1}{4}$ EM. hørtes i *N.* — fra Kjøbenhavn til New York med Passagerer og Stykgods — et Taagehorn forude om St. B. og umiddelbart derefter saas *C.*, der laa bidevind med Vinden St. B. ind. for fulde Sejl styrende Syd efter tæt forude. Kapt. K., der var paa Kommandobroen, satte strax Telegrafene paa «Stop» og «Fuld Kraft bak»; men da *C.* tilsyneladende Intet foretog til Afværgelse af Sammenstødet, tørnede *N.* mod *C.*'s B. B.'s Bov, der fik et stort Hul, hvorigennem Vandet strømmede ind. Maskinen stoppedes for at holde *N.* klos i Hullet og derved holde *C.* flydende, og det lykkedes ogsaa 5 Mand af *C.*'s Besætning at entre om Bord i *N.*; men pludselig sprængtes den Del af *C.*'s Rigning, som hang fast i *N.*'s Skrog, og strax efter sank *C.* Redningsbælter og Tovender kastedes over Bord; en Redningsbaad udsattes, hvilken det lykkedes at bjærge *C.*'s Fører og 5 Mand; men Resten — 14 Md. — blev trukket ned med det synkende Skib og kom ikke mere til Syne. *N.*, der kun fik Skade paa en Bovplade, fortsatte Rejsen en halv Time senere.

Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt her i Landet.

Nr. 253. „Normannia“ af Kjøbenhavn, S. S., 2681 Tons Brutto, Kapt. A. Rasmussen.

Søforklaring dat. Dordrecht d. $31/10$ 98.

Indb. fra Gen.-Konsulatet i Rotterdam dat. d. $29/12$ 98.

D. $27/10$ 98 under en SV. Storm med Taage, kom *N.* — fra Råfsö til Dordrecht med Trælast — paa Grund ved Terschelling. En Del af Dækslasten kastedes over Bord, men uden Resultat. Næste Dag antoges en Slæbedamper, der bragte *N.* flot og ind til Dordrecht d. $29/10$ 98. *N.* tog tilsyneladende ingen Skade.

Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt her i Landet.

Nr. 255. „Octa“ af Aarhus, S. S., 354 Tons Brutto, Kapt. P. Enemark.

Søforklaring i Hamburg d. $9/4$ 98.

Søforhør i Aalborg d. $13/6$ 98.

D. $25/3$ 98 Kl. $11\frac{3}{4}$ EM. under Lodskommando paa Elben kom *O.* — fra Hamburg til Kolding med Stykgods — i Kollision med en til Ankers liggende hamborgsk Lægter, der ikke viste noget Ankerlanterne-Lys. Efter næste Morgen at have forvissat sig om, at Lægteren ingen videre Skade havde taget, fortsatte *O.* Rejsen gennem «Kaiser Wilhelm-Kanalen».

Søretten skønnede: «At der ved den ommeldte Lejlighed ikke er udvist nogen Forseelse af Kaptajnen eller Mandskabet paa Dampskibet «Octa»; men at Aarsagen til den skete Ulykke er den, at Lægteren ikke havde nogen Lanterne oppe».

Nr. 257. „Odin“ af Svendborg, Skonnert, 141 Tons Brutto, Kapt. A. C. M. Andersen.

Søforhør i Svendborg d. $28/12$ 98.

D. $2/11$ 98 Kl. 6 FM., da *O.* — fra Rochester til Leith med Cement — under stormende Kuling med høj Sø var i Nordsøen, faldt Ungmand Hjalmar E. Mortensen af Kallundborg, der var sendt til Vejrs for at bjærge Sejl, over Bord fra Topsejlsraaen og druknede.

Kapt. A., der stod til Rors, kastede strax Loglinen ud til den Overbordfaldne, der ogsaa fik fat i denne, saa vel som i det af Styrmanden udkastede Storskøde; men da Skibet havde stærk Fart, kunde han ikke fastholde Taget og forsvandt kort efter. Da Baad under de stedfindende Vejrforhold ikke kunde udsættes, vare yderligere Redningsforsøg umulige. Den Forulykkede kunde svømme; men formenes at have slaaet sig under Faldet og var dertil for tungt paaklædt.

Nr. 260. „Orrik“ af Aarhus, S. S., 409 Tons Brutto, Kapt. A. P. Erichsen.

Søforklaring i Aarhus d. $22/6$ 98.

D. $12/6$ 98 Kl. 9 FM. kom *O.* — fra Hamburg til Vejle med Stykgods — under Indsejlingen til Vejle med mindsket Fart i Kollision med en i Havnen liggende «Elevator», der optog omtrent dennes halve Bredde. Skaden ansloges til ca. 2000 Kr.

Som **Aarsag** til Kollisionen angives, at *O.* tabte Styret paa Grund af uformodet Lavvande.

Nr. 261. „Orrik“ af Aarhus, S. S., 409 Tons Brutto, Kapt. A. P. Erichsen.

Søforklaring i Aarhus d. $27/7$ 98.

D. $7/7$ 98 Kl. 0t 25m FM., da *O.* — fra Aarhus til Hamburg med Kreaturer og Stykgods — med Lods om Bord passerede «Kaiser Wilhelm-Kanalen», kom Skibet i Kollision med den modgaaende Damper «Gefle» af Hamburg, 619 Tons Brutto, Kapt. J. Blohm, hvorved *O.* fik sin B.B.'s Redningsbaad knust, en Plade revnet og en Del anden Skade. Skibet maatte derfor sættes paa Land; men da det viste sig tæt, bragtes det 1 Time senere flot af 2 Kanal-Slæbebaade.

Som **Aarsag** til Kollisionen angives, at den tyske Damper var kommen Kanalens Sydside for nær og derved havde mistet Styret.

Nr. 262. „Pallas“ af Kjøbenhavn, S. S., 1329 Tons Brutto, Kapt. J. Degn.Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. $\frac{1}{6}$ 98.

D. $\frac{1}{5}$ 98 Kl. $5\frac{1}{4}$ EM. skulde *P.*, der laa fortojet langs Kajen i Riga Havn, forhale til anden Plads; men da den uden for liggende S. S. «Kotka» af Hull, Kapt. T. Campbell, var til Hinder herfor, anmodedes denne om at slække Trosserne, hvilket han, skøndt opfordret af *P.*'s Lods, imidlertid nægtede at gøre paa tilstrækkelig Maade. Følgen heraf blev, at Skibene kom i Kollision. For *K.*'s Vedkommende blev Skaden anslaaet til 75 £.; hvilket Beløb afkrævedes Kapt. D., der imidlertid nægtede at betale samme.

D. $\frac{10}{5}$ 98 Kl. $2\frac{1}{4}$ FM., da *P.* med Lods om Bord var ankommen ud for Millwall Dock (London) saas den engelske Dampner «Essex» af Hull i Færd med at gaa ind i denne Dok. *P.* lod sit Anker falde; men desuagtet kunde Kollision ikke undgaas, hvorved begge Skibe dog kun fik ringe Skade.

Om Aarsagen til disse 2 Kollisioner afgiver Søretten ingen Udtalelse.

Nr. 263. „Patria“ af Kjøbenhavn, S. S., 1882 Tons Brutto, Kapt. C. Andersen.Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{3}{9}$ 98.

D. $\frac{31}{8}$ 98 Kl. 6 EM. under haard NV.lig Storm og voldsom Sø, da *P.* — fra Riga til Dordrecht med Trælast — var ud for Hanstholm Fyr, tog Skibet flere Braadsøer over agter fra, hvorved Agterdækslasten forskødes, saaledes at denne knuste 2 af Baadene og Skanseklædningen m. m. Da *P.* tillige blev kastet paa Siden med Relingen i Vandet, gik hele Besætningen i Gang med at kappe Surringerne paa Agterdækslasten for at faa denne til at gaa over Bord og rette Skibet. Efter at dette var lykkedes blev Mandskabet sendt forefter, undtagen begge Styrmandene. Af disse var nemlig 2den Styrmand, Christian Emil Knudsen af Svendborg, kommen i Klemme mellem noget Tømmer; men medens 1ste Styrmand, Peter Otto Beck af Kjøbenhavn, arbejdede paa at udfri ham af denne Fare var det, at Dækslasten løsrev sig og medtog begge Styrmandene. Kun nogle Øjeblikke saas de mellem de drivende Tømmer, men vare forsvundne inden den klargjorte Redningsbaad kunde føres i Vandet. løvrigt maatte de stedfindende Vejrforhold anses for at være saa haarde, at Redningsforsøg med Baad var umulig. Under disse Omstændigheder besluttedes det at holde af efter Skagen for at finde Læ og søge Nødhavn i Frederikshavn. Herfra afgik *P.* d. $\frac{4}{9}$ til Kjøbenhavn for Udlosning og Reparation.

Nr. 266. „Perm“ af Kjøbenhavn, S. S., 1123 Tons Brutto, Kapt. L. Christensen.Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. $\frac{26}{1}$ og $\frac{22}{2}$ 99.

D. $\frac{28}{12}$ 98 Kl. 10 EM., da *P.* — fra Kjøbenhavn til London med Stykgods — var i Opsejling paa Themsen under Lodskommando og havde passeret «Beckton» Gasværk (N.), rundende om «Tripcock Point» (S.), kom en ballastet Dampner — der viste sig at være «Longnewton» af Sunderland, 1878 Tons Brutto — ud fra Gasværket, styrende tværs ned paa *P.*, der gik med halv Kraft (ca. 7 Mil) og med stærk medgaaende Strøm (ca. 3 Mil), altsaa med ca. 10 Mil over Grunden. I *P.* lagdes Roret strax haardt Styrbord og der afgaves 2 korte Damppipe-Toner; men Kollision kunde ikke undgaas, idet *L.*, der kort forinden havde ladet sit Anker falde, tørnede mod *P.*'s St. B.'s Laaring og paaførte Skibet betydelig oven Bords Skade.

Om Aarsagen til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse.

Nr. 276. „Rhea“ af Kjørteminde, Jagt, 21 Tons Brutto, Fører. F. C. Andersen.Tysk Strandings-Beretning dat. Laboe d. $\frac{28}{3}$ 98.

D. $\frac{26}{3}$ 98 Kl. 2 FM. strandede *R.* — fra Mariager til Stege med Cement — under en ØNØ.lig Snestorm ud for Fridrichsort. Besætningen (2 Md.) bjærgedes ved Redningsbaad fra Laboe. Jagten blev senere bragt flot.

Nr. 277. „Roeskilde“ af Roskilde, Skonnert, 91 Tons Brutto, Kapt. N. Larsen.

„Plutus“ af Frederikshald, Skonnert, 388 Tons Brutto, Kapt. V. Christiansen.

Søforklaring i Halmstad d. $\frac{28}{4}$ 98. Søforhør i Roskilde d. $\frac{25}{6}$ 98.

D. $\frac{23}{4}$ 98 Kl. 1 FM. i Kattegat ud for Hallands Väderö fandt en Kollision Sted mellem de ovennævnte to Sejlskibe, hvoraf *R.* var paa Rejse fra Rørvig til Falkenberg i Ballast og *P.* fra Norge til Swinemünde med en Ladning Is.

R. laa med klart brændende Sidelys bidevind ØNØ. over med Vinden St. B. ind, da *P.*'s grønne Sidelys saas om B. B.; medens *P.* antages at have ligget bidevind med Vinden B. B. ind, styrende omtr. SSV. Ifølge S. R. Art. 17, b, skulde altsaa *P.* vige af Vejen; men da dette ikke skete krydsedes Kurserne, saaledes at Kollisionen blev uundgaaelig. *P.*'s Forstævn ramte *R.*'s B. B.'s Side og foraarsagede betydelig Skade og først efter $\frac{3}{4}$ Times Forløb lykkedes det Ski-Reparation, der androg ca. 3000 Kr.

Om Aarsagen til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse.

Nr. 279. „Rosenborg“ af Kjøbenhavn, S. S., 1566 Tons Brutto, Kapt. H. C. Fischer.Indberetning fra Generalkonsulatet i Antwerpen dat. d. $\frac{11}{11}$ 98.Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. $\frac{30}{11}$ 98.

(Rettens søkyndige Medlemmer var: Kommandør P. C. H. U. Jessen og flv. Skibsfører, Skibsreder M. Carl).

D. $\frac{17}{10}$ 98 Kl. 5 EM., da *R.* — fra Archangel til Antwerpen med Trælast — havde indtaget Ladningen, blev efter Lodsens Anvisning Fortøjningerne kastede los fra Kajen ved Salembalski; men under Svajningen nægtede Skibet at lystre Roret og drev med den indgaaende Flod ned paa en ca. 3 Skibslængder fra Kajen liggende Grund, der ikke

fandtes angivet paa Søkortet, og kom til at staa meget haardt. Forsøg paa Afhivning med en Manilla-Trosse og en Staaltraads-Trosse mislykkedes; idet disse sprængtes og Spillet beskadigedes. Først ved Hjælp af 2 Slæbedampere lykkedes det efter $1\frac{1}{2}$ Times Forløb at bringe Skibet flot; men ved den forcerede Bakning fik Maskinen en Del Sand i Kondensatoren og tog anden Skade. D. 23. gik *R.* med Lods om Bord ned ad Floden, stødte dog paa Barren, men bragtes hurtig flot af en Slæbedamper. D. $\frac{2}{11}$ tog Skibet under en haard Storm fra SSV. med svar Søgang flere Braadsøer over, hvorved Dækslasten forskød sig og noget af den skylledes over Bord. D. $\frac{5}{11}$ gik *R.* til Ankers paa Schelden ud for Antwerpen.

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

Nr. 282. „Rusland“ af Kjøbenhavn, S. S., 854 Tons Brutto, Kapt. J. H. Møller.

Indberetning fra Generalkonsulatet i Antwerpen dat. d. $\frac{8}{10}$ 98.

D. $\frac{2}{10}$ 98 Kl. $4\frac{1}{4}$ FM., da *R.* — fra Rotterdam til Antwerpen i Ballast — under Lodskommando var ankommen ud for Dokkerne, saas en Dampers Toplys og røde Sidelys omtr. 2 Streger om St. B. Da *R.* var paa St. B.'s Side af Farvandet, turde Lods'en ikke gaa agten om den modgaaende Damper — der viste sig at være «Edenmore» af Liverpool, 2459 Tons Brutto — da Skibet saa maatte løbe paa Grand. *E.* afgav 1 kort Damppipe-Tone, hvilken blev besvaret med 2 korte Damppipe-Toner (S. R. Art. 28); men da Kurserne vare blevne krydsende og Sammenstød maatte befrygtes, kastedes Maskinen «Fuld Kraft bak» og samtidig lodes Ankeret falde; desuagtet tørnede *E.* mod *R.*'s St. B.'s Side, der led forskellig Skade.

En halv Time senere, medens *R.* endnu laa til Ankers, drev S. S. «Hochfeld» af Stettin ned med Strømmen og ramte *R.*'s Bov, der blev en Del beskadiget; men det lykkedes *R.* ved at stikke ud paa Kættinge og ved at bakke med Maskinen at faa Skibene klar af hinanden.

Anm. Søforhør ses ikke at være afholdt her i Landet.

Nr. 285. „Sifa“ af Marstal, Skonnert, 93 Tons Brutto, Kapt. H. H. Folmer.

Søforhør i Rønne d. $\frac{4}{4}$ 98.

D. $\frac{31}{3}$ 98 Kl. $10\frac{1}{2}$ EM. under tæt Taage med SØ.lig stiv Kuling grundstødte *S.* — fra Flensburg til Kalmar med Hvede — tæt S. for Rønne Havn. Paa Grund af voldsom Paalands-Sø maatte Besætningen en Time senere forlade Skibet og bjærgede sig i Land i egen Baad. D. $\frac{1}{4}$ Kl. 2 EM. blev *S.*, der var bleven læk, bragt flot ved Dampskibshjælp.

Retten skønnede at Grundstødningen maatte tilskrives Taage.

Anm. D. $\frac{25}{3}$ henad Middag under en Ø.lig Snestorm var det lykkedes Kapt. F. med stor Besvær og Fare at bjærge en Mand fra en kærtret Skonnert, der viste sig at være «Valborg» af Nexø, Kapt. H. N. Hansen fra Kalmar til Flensburg med Trælast. Paa den udflydte Dækslast saas 3 Mand; men 2 af disse skylledes bort, inden det var muligt at faa dem bjærgede (se Nr. 319).

Nr. 288. „Sirius“ af Kjøbenhavn, S. S., 1813 Tons Brutto, Kapt. L. R. Koch.

Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. $\frac{29}{10}$ 98.

(Rettens søkyndige Medlemmer vare: Admiral F. P. A. Uldall og fhv. Skibsfører L. C. Kraemer).

D. $\frac{16}{10}$ 98 Kl. 2 FM. paa 1ste Styrmands Vagt grundstødte *S.* — fra Umeå til Antwerpen med Trælast — 3 Kml. fra «Østra Finngrundet» Fyrskib. Efter at der var kastet ca. 45 Stds. Dækslast over Bord, kom *S.* flot ved egen Hjælp, hvorpaa Kursen sattes efter Søderhamn som Nødhavn, hvor Lækagen blev tætnet af Dykkere og d. $\frac{23}{10}$ fortsattes Rejsen.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men ifølge en Strandings-Beretning dat. Stockholm d. $\frac{25}{10}$ 98 skal den være forarsaget ved en stærk V.lig Strømsætning i Forbindelse med, at Fyret paa det nævnte Fyrskib antoges for at være Agterlyset fra en medgaaende Damper.

Nr. 292. „Skirner“ af Faaborg, Skonnert, 44 Tons Brutto, Fører F. A. Nielsen.

Søforklaring og Søforhør i Stege d. $\frac{27}{5}$ 98.

D. $\frac{24}{5}$ 98 Kl. $11\frac{3}{4}$ EM. i Østersøen, kom *S.* — fra Rostock til Langesund med Kartofler — i Kollision med en Sejler, der viste sig at være Jagtskonnerten «Europa» af Brantevik. 96 Tons Brutto, Kapt. O. A. Anderberg, bestemt til Hernösand.

Vinden var Ø. t. N., stiv Kuling med Taage og Regn, da *S.*, der laa bidevind med Vinden St. B. ind, observerede et grønt Lys ca. 4 Streger i Læ. Da Sejleren, der viste dette Lys, ifølge S. R. Art. 17, b, skulde gaa af Vejen, holdt *S.* Kursen; men da *E.* ligeledes holdt Kursen, tørnede den mod *S.*'s B. B.'s Bov, bortrev Sprydet og beskadigede Forskibet. Efter at Skibene vare komne klar af hinanden, søgte *S.*, der var bleven læk, Stege som Nødhavn.

Om **Aarsagen** til Ulykken afgiver Søretten ingen Udtalelse; men da den svenske Kapt. efter Sammenstødet prajede, at han vilde erstatte Skaden, maa det antages, at han erkendte, at Skylden var hans.

Nr. 296. „Storebelt“ af Nakskov, S. S., 599 Tons Brutto, Kapt. I. P. Bay.

Indb. fra Konsulatet i Hull d. $\frac{25}{3}$ 98.

Søforhør i Svendborg d. $\frac{31}{3}$ 98.

D. $\frac{22}{3}$ 98 Kl. $8\frac{3}{4}$ FM. paa Tyne-Floden med Lods om Bord kom *S.* i Kollision med S. S. «Start» af London, der laa fortojet ved Bøjerne, hvorved begge Skibe fik en Del oven Bords Skade.

Af Vidneforklaringen fremgaar, at **Aarsagen** til Kollisionen var, at Maskinmesteren i *S.* ved en uforklarlig Fejltagelse, i Stedet for, som angivet ved Telegraf'en, at slaa Maskinen «Fuld Kraft bak», lod den gaa «Frem».

Nr. 297. „Sulan“ af Thorshavn, Fiskerkutter, 75 Tons Brutto, Fiskeskipper E. Slettenæs.

Søforhør i Thorshavn d. 1. og 10. December 1898 og 2. Januar 1899.

D. $\frac{6}{10}$ 98 Kl. 2 FM. under Taage grundstødte *S.* paa en Klippegrund ved Shetlands Øerne, blev læk og maatte forlades af Besætningen i egen Baad. Ved Hjælp fra Land blev Kutteren bragt flot og indslæbt paa en Sandbanke for Tætning af Lækagen.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen indeholder Søforhøret følgende Udtalelse af Rettens søkyndige Medlemmer.

«Efter at Sejladsen var udsat paa det i Retten fremlagte Søkort over Farvandet ved Shetlands-Øerne og efter hvad der er tilført Skibsdagbogen, erklærede Søretsmedlemmerne, at Skibet efter det Anførte skulde have befundet sig omtrent 7 Kml. fra Land, da det stødte, og at Grundstødningen formentlig dels maa tilskrives, at Strømmen har sat Skibet ind mod Land, dels ogsaa, at dets Navigeringsredskaber, og navnlig Loggen, maa antages ikke at have været paalidelige.»

Nr. 299. „Sønderjylland“ af Kolding, S. S., 463 Tons Brutto, Kapt. C. Kromann.

Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. 3., 7. og 16. November 1898.

(Rettens søkyndige Medlemmer vare: Fhv. Skibsfører J. C. F. Breining og fhv. Skibsfører, Skibsleder Martin Carl).

D. $\frac{28}{10}$ 98 Kl. 5 FM. under Taage paa Styrmandens Vagt grundstødte *S.* — fra Kjøbenhavn til Kolding med Stykgods — paa Sjællands Rev tæt ved Fyrtaarnet. Maskinen kastedes bak og Varp udsattes, men uden Resultat. Kl. $11\frac{1}{2}$ EM. s. D., efter at en Del af Ladningen var overført i S. S. «Falster», ligeledes tilh. «D. F. D. S.» kom *S.*, der var bleven læk, flot og fortsatte Rejsen.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Sørretten ingen Udtalelse; men ifølge 2de Strandings-Beretninger formenes den at skyldes Taage, samt at det Fyr, der først saas, antoges for at være Fyret fra «Schultz's Grunds» Fyrskib; medens det viste sig, at Fyret var fra det paa selve Revet anbragte Fyrtaarn.

Nr. 300. „Søsvalen“ af Esbjerg, Fiskerkutter, 29 Tons Brutto, Fiskeskipper A. Andersen.Tysk Strandings-Beretning dat. Amrum d. $\frac{27}{4}$ 98.

D. $\frac{27}{4}$ 98 Kl. $4\frac{1}{2}$ FM. under ØSØ.lig Storm grundstødte *S.* paa «Jungnahmensand» ved Amrum. Da det ikke lykkedes ved Højvande at bringe *S.* flot, hejstes Nødsignal, hvorpaa Redningsbaaden «Theodor Preusser» sættes i Vandet og naaede *S.* Kl. 8 FM. Ved Udsætning af Varpanker og Overbordkastning af Ballast lykkedes det med Besvær Kl. 4 EM. at bringe *S.* flot.

Nr. 307. „Thorvaldsen“ af Kjøbenhavn, S. S., 1217 Tons Brutto, Kapt. P. H. Skjødt.Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{13}{12}$ 98.

D. $\frac{10}{12}$ 98 Kl. 5 EM. i Nordsøen ud for Hanstholm, under VNV.lig Storm med orkanagtige Byger og høj Sø, tog *T.* — fra Libau til London med Havre og Stykgods — flere svære Overhalinger, hvorved Ladningen forskød sig, saa at Skibet fik betydelig St. B.'s Slagside. For at rette Skibet lempedes den i Overbunkerne værende Havre-Last ned i Underbunkerne og derfra til Fyrpladsen for der at brændes; men da Slagsiden ikke derved aftog tilstrækkelig, besluttedes det efter afholdt Skibsraad d. $\frac{11}{12}$ Kl. 9 FM. at vende om og søge Frederikshavn som Nødhavn.

Om **Aarsagen** udtalte Søretsmedlemmerne: «At Grunden til det skete Uheld med Søskaden maa tilskrives overhændig Vejr med høj Sø.»

Nr. 315. „Tyr“ af Randers, S. S., 526 Tons Brutto, Kapt. C. L. Strand.Indb. fra det danske Konsulat i New York dat. d. $\frac{20}{4}$ 98. Søforhør i Randers d. $\frac{17}{8}$ 99.

D. $\frac{13}{4}$ 98 Kl. $2\frac{1}{2}$ FM. under roligt og klart Vejr kom *T.* — fra Baltimore til Jamaica i Ballast — paa Styrmandens Vagt og med Lods om Bord i Kollision med 3mast. Skonnert «Elliot L. Dow» af Baltimore ud for «Wolff Trap» Fyr (Chesapeake Bay); idet *E. L. D.* tørnede med sin Klyverbom mod *T.*'s B. B.'s Side, bortrivende det Opstaaende agter efter, samt den i Daviden paa samme Side hængende Baad m. m. Paa Forespørgsel blev der fra Skonnerten svaret, at denne kun havde taget ringe Skade; hvorimod *T.* maatte vende tilbage til Baltimore for Reparation.

Om **Aarsagen** til Kollisionen afgiver Sørretten ingen Udtalelse.

Anm. Ifølge en i «London Shipping Gazette» af $\frac{16}{5}$ 98 optagen Beretning har «United States Court» i Baltimore afgivet en Kendelse, hvorefter *T.* er bleven anset som alene bærende Skylden for Kollisionen.

Nr. 316. „Urania“ af Svendborg, Skonnert, 142 Tons Brutto, Kapt. H. R. Pilegaard.Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{11}{3}$ 98.

D. $\frac{7}{3}$ Kl. $2\frac{1}{2}$ FM. under NØ.lig Snestorm grundstødte *U.* — fra Nakskov til Kristiania med Byg — paa Kobbergrunden (Læsø), huggede haardt, men kom flot ved egen Hjælp. Da Skibet var blevet læk, kastedes Anker og Nødflag hejstes. Efter at Mandskab fra Land var ankommen til Hjælp ved Pumpning, blev *U.* Kl. $4\frac{1}{2}$ EM. bugseret til Frederikshavn af Svitser's «B. E.»

Rettens søkyndige Medlemmer fandt Anledning til at udtale: «At Skibet maa antages ved Strømsætning at være bragt ud af sin Kurs, uden at dette paa Grund af Snetykning har kunnet bemærkes. Manøvreringen efter Grundstødningen skønnes at have været rigtig, og Kaptajnen har derfor formentlig ikke paadraget sig noget Ansvar.»

Nr. 320. „Valdemar“ af Nykjøbing p. F., Jagt, 56 Tons Brutto, Kapt. M. Hansen.Søforhør i Stubbekjøbing d. ²²/₁ 98.

D. ¹⁷/₁ 98 Kl. 7 EM. grundstødte V. — fra Hamburg til Stubbekjøbing med Majs — paa Knudshoved Rev Oreby Strand ca. 1 Mil V. for Masnedund); men blev ikke læk. Først d. ²²/₁ bragtes V. flot efter Losning af Ladningen i Lægter.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men ifølge Vidneforklaringerne maa den formentlig skyldes stærk Taage og uformodet Strømsætning.

Nr. 322. „Valkyrien“ af Gaabense, Galease, 39 Tons Brutto, Kapt. V. Andersen.Søforhør ved Amager Birk d. ²⁹/₁₂ 98.

D. ²⁰/₁₂ 98 under Afbenyttelse som Lægter til Indtagelse af en Del af Kulladningen fra et paa «Middelgrunden» grundstød Barkskip sprængtes V.'s Fortøjninger ved at Bugserbaaden «Kastrup», efter at Barkskipet var blevet flot, pludselig gik an. Da der kun var 1 Mand, nemlig Styrmanden, med Galeasen, og denne Mand netop var gaaet om Bord i Barkskipet, drev det forladte Skib af og indstrandede næste Dag paa Kastrup Strand. Da det derhos viste sig, at det var ved et urigtigt Foregivende af den nævnte Bugserbaads Fører, at Galeasen var bleven benyttet som Lægter, erstattede Bugserbaadens Rederi V.'s Skade ved at udbetale dennes Ejer 500 Kr.

Aarsagen til Strandingen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 323. „Venners Minde“ af Marstal, Jagt, 45 Tons Brutto, Kapt. K. R. Hansen.Søforklaring og Søforhør ved Fejø Birk d. ³⁰/₃ 98.

D. ²⁴/₃ 98 Kl. 12 MN. grundstødte V. M. — fra Faxe til Horsens med Kalksten — paa «Skjelle-Revet» Ø. f. Fænø. huggede haardt, blev læk og fyldtes med Vand, hvorfor Fartøjet maatte forlades af Besætningen (3 Md.), der bjærgede sig i Land i egen Baad.

D. ²³/₃ Kl. 7 EM. var Jagten gaaet til Ankers paa Masnedø Flak; men næste Dag Kl. 2 EM. under en haard ØNØ.lig Storm med Snefog sprængtes begge Kættinger og den maatte derfor gaa under Sejl. Kl. 8¹/₂ EM. kom V. M. i Kollision med et til Ankers liggende, ubekendt Skib, der ikke viste sit Ankerlys. V. M., der fik betydelig Skade paa Skroget og mistede Storsejl m. m., blev derved manøvreudygtig og nogle Timer senere drev Fartøjet paa Grund; men blev dog nogle Dage efter bragt flot.

Rettens søkyndige Medlemmer bemærkede: «At Aarsagen til Søulykken efter de opgivne Forklaringer skønnes at maatte tilregnes urolige Vejrforhold, Storm og Snefog, som har drevet Skibet ud af Kurs og foranlediget Grundstødningen.»

Nr. 324. „Venus“ af Rudkjøbing, Skonnert, 50 Tons Brutto, Kapt. M. H. Andersen.Søforklaring og Søforhør i Grenaa d. ¹/₁₂ 98.

D. ²⁸/₁₁ 98 Kl. 7¹/₂ FM. grundstødte V. — fra Holmesund til Karrebæksmunde med Træmasse — paa Søndre Rønner Flak (Læsø) og blev læk; men huggede sig dog over Revlerne. Da Vandet trods stadig Pumpning steg i Lastrummet, maatte Grenaa søges som Nødhavn.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være: Taage og uformodet stærk Strømsætning.

Anm. Føreren ikendtes en Bøde til Statskassen af 10 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 40.

Nr. 326. „Veset“ af Rønne, 3mast. Skonnert, 82 Tons Brutto, Kapt. H. P. Marcher.Strandings-Beretning dat. Kastrup d. ³⁰/₅ 98.

D. ³⁰/₅ 98 Kl. 9 FM. under stiv S.lig Kuling med Regntykning grundstødte V. — fra Middlesbro' til Rønne med Staal og Jærn — paa Maglebylille Hage. Efter Losning i Lægter af en Del af Ladningen, bragtes V. flot og ind til Kjøbenhavn af Svitser's «B. E.»

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Krydsning under Regntykning.

Nr. 329. „Vulcan“ af Kjøbenhavn, S. S., 1997 Tons Brutto, Kapt. H. P. Tholander.Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. ²³/₁₁ 98.

D. ¹⁰/₉ 98 kom V., der under Lodskommando var for Indgaaende til «South Dock» i Sunderland, i Kollision med S. S. «Indianic» af Sunderland, 2837 Tons Brutto, der laa fortøjet ved Dokporten, hvorved dette Skib fik Havari paa en Plade om St. B. V., der erkendte at bære Skylden, erstattede Skaden paa I. ved at betale 25 £.

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

Nr. 332. „Wineland“ af Kjøbenhavn, S. S., 2606 Tons Brutto, Kapt. I. C. Petersen.Søforhør i Kjøbenhavn (Sø- og Handelsretten) d. ²³/₁₁ 98.

D. ¹⁸/₈ 98 Kl. 1 EM. under tæt Taage grundstødte W. — fra Stettin til New York med Stykgods — paa en Sandbanke i Atlanterhavet ud for Indløbene til New York; men kom nogle Timer senere flot ved egen Hjælp, tilsyneladende uden at have taget Skade.

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

Nr. 334. „Ydun“ af Hobro, S. S., 151 Tons Brutto, Kapt. C. A. Frandsen.

Indberetning fra Mariager Toldkammer dat. d. $\frac{8}{11}$ 99.

D. $\frac{18}{12}$ 98 Kl. $7\frac{1}{4}$ FM. paa Mariager Fjord fandt en Kollision Sted mellem Y. — fra Hobro til Cementfabriken «Dania» — og en ubenævnt, aaben Fiskerbaad fra Mariager, hvorved 2 af de 4 i Baaden værende Fiskere, nemlig Anders Nielsen Mikkelsen og Sinius Sørensen, druknede.

Som medvirkende **Aarsag** til denne Kollision angives dels, at Damperen ikke — i Overensstemmelse med Art. 1 og 2 i Anordningen af 22. Januar 1897 angaaende de internationale Søvejs-Reglers Anvendelse paa danske Fartøjer — havde sit hvide Mastetoplys og de farvede Sidelys brændende i Tiden fra Kl. $6\frac{3}{4}$ FM., da det afgik fra Hobro, og indtil Solopgang, der indtraf Kl. $8^t 40^m$ FM., dels at Fiskerbaaden ikke førte nogen Lanterne, eller havde noget andet Lysgivnings-Middel om Bord, der satte den i Stand i til at give sin Tilstedeværelse til Kende.

Anm. Søforhør over denne Søulykke ses at være afholdt ved Søretterne i Kjøbenhavn og Mariager, henholdsvis d. $\frac{28}{12}$ 98 og d. $\frac{5}{1}$ og $\frac{21}{1}$ 99; men Udskrifter af disse Søforhør ere ikke fremkomne.

Afdeling III.

FREMMEDE SKIBE.

Nr. 4. „Agnes Tobias“ af Brake, 3mastet Skonnert, 203 Tons Brutto, Kapt. H. Reemts.

Indb. fra Thisted Toldkammer dat. d. $25/3$ 98.

D. $24/3$ 98 Kl. $8\frac{1}{2}$ FM. under NØ.lig Storm med Snetykning strandede A. T. — fra Drøbak til Brake med en Ladning Is — paa Hansted nordre Strand og blev Vrag. Besætningen (6 Md.) blev bjærgtet af Redningsbaaden fra Hanstedholm Rednings-Station.

Aarsagen til Forliset angives at være Snetykning og Strømsætning.

Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra $1/4$ 97– $31/3$ 98 indeholder en nærmere Beskrivelse af det ovennævnte Redningsforetagende.

Nr. 6. „Ainamo“ af Bjørneborg, S. S., 1632 Tons Brutto, Kapt C. J. Panelius.

Indb. fra Thisted Toldkammer dat. d. $14/11$ 98.

D. $14/11$ 98 Kl. 2 FM. under Taage med ØSØ.lig flov Kuling grundstødte A. — fra Blyth til Swinemünde med Kul — paa Vangsaa nordre Strand. Efter flere forgæves Forsøg i Løbet af 6 Maaneder bragtes Skibet flot af Svitzers «B. E.» i Juni 1899 og bugseredes til Kjøbenhavn, hvor det — efter at det ved Besigtelse viste sig. at Bunden mellem Fokke- og Stormasten havde lidt betydelig Skade — ved offentlig Auktion d. $9/8$ 99 solgtes som Havarist til Kjøbenhavn for 74000 Kr. og fører nu Navnet «London». Assurance-Summen angives til 350000 Kr.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage og Strømsætning.

Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra $1/4$ 98 til $31/3$ 99 indeholder en udførlig Meddelelse om Ilandsætningen under vanskelige Forhold gentagne Gange af Besætningen (20 Md.) og henvend 50 Bjærgere fra Kysten ved Redningsbaad og Raketparat fra Nørre Vorupør samt Redningsbaad fra Klitmøller.

Nr. 9. „Albert“ af Falkenberg, Galease, 50 Tons Brutto, Kapt. B. E. Andersson.

Søforklaring i Grenaa. d. $14/4$ 98.

D. $11/4$ 98 Kl. 2 FM. under SØ.lig Storm med Regntykning strandede A. — fra Halmstad til Lemvig med Trælast — ved Katholm, blev læk, fyldtes med Vand og blev Vrag. Besætningen (3 Md.) bjærgede sig i Land i egen Baad.

Aarsagen til Forliset angives at være Strømsætning og Regntykning.

Nr. 10. „Albert“ af Höganäs, Skonnert, 121 Tons Brutto, Kapt. O. Nilsson.

Søforklaring i Skjelskør d. $2/12$ og $3/12$ 97.

D. $30/11$ 98 Kl. 9 FM under godt Vejr med Sø.lig Vind ved Indsejlingen til Skjelskør Fjord grundstødte A. — fra Gefle til Skjelskør med Trælast — paa «Tudsehage»; men bragtes atter flot s. D. Kl. 1 EM. i ubeskadiget Stand af S. S. «Skjelskør». Bjærgelønnen ansattes af Sørøtten til 800 Kr. (Skibets Værdi ansloges til 3000 Kr. og Ladningens Værdi til 8000 Kr.)

Aarsagen til Grundstødningen angives af Føreren at være stærkt Lavvande, hvilket bestyrkes ved, at det om Bord varende svenske Søkort — rettet til 1894 — viste en Dybde af 4 Meter paa det Sted, hvor Skibet, der kun stak 11 Fod, grundstødte.

Nr. 13. „Alma“ af Swinemünde, Skonnert, 77 Tons Brutto, Kapt. A. Wolff.

Indb. fra Bornholms Toldindspektorat dat. d. $27/3$, $29/3$ og $23/4$ 98.

D. $27/3$ 98 Kl. $4\frac{1}{2}$ FM. under orkanagtig NØ.lig Storm med Snetykning og voldsom Sø strandede A. — fra Swinemünde til Königsberg med Cement — ud for «Nørremark» ved Aarsdale og sønderstoges strax. Besætningen (4 Md.) druknede, tillige med Føreren Hustru og 2 Børn.

Aarsagen til Forliset angives at være den i Dagene fra d. 23. til d. 27. Marts 1898 i Østersøen herskende østlige, orkanagtige Snestorm.

Nr. 14. „Amor“ af Lysekil, Jagt, 30 Tons Brutto, Fører N. A. Hammer.Søforklaring ved Kjær Herred d. $23\frac{1}{2}$ 98.

D. $19\frac{1}{2}$ 98 Kl. $6\frac{1}{2}$ EM. ud for Hals i roligt Vejr med SØ.lig Vind kolliderede .A. — fra Lysekil til Nørre-Sundby med Sten — med en Lodsbaad fra Hals, der slæbtes paa B. B.'s Side af en udgaaende Damper, formentlig S. S. «Neptun» af Esbjerg. A. , der led et mindre Havari, kom strax klar af Lodsbaaden, som ved Sammenstødet havde kastet los fra Damperen, og fortsatte Rejsen. Samme Aften omtr. Kl. 10 grundstødte A. i Nærheden af «Vesterladen»; men blev bragt flot næste Dags EM.

Som **Aarsag** til Kollisionen angives, at Lodsbaaden ingen Sidelys førte og ikke kunde ses paa Grund af Mørket.

Nr. 16. „Andvake“ af Tvedestrand, Brig, 172 Tons Brutto, Kapt. O. Olsen.Søforklaring i Frederikshavn d. $10\frac{1}{5}$ 98.

D. $6\frac{1}{5}$ 98 Kl. 9 EM. med NØ.lig Vind og tæt Taage grundstødte A. — fra Methil til Nørre-Sundby med Kul — ud for Aalbæk Strand efter af og til at have loddet og sidste Gang, Kl. $7\frac{1}{2}$, faaet $11\frac{1}{4}$ Fv. D. 8. Kl. $10\frac{1}{2}$ FM. bragtes .A. flot af Svitzer's B. E.), efter at der var udkastet ca. 50 Tdr. Kul, og indbragtes til Frederikshavn uden nævneværdig Skade.

Angaaende **Aarsagen** til Grundstødningen bemærkede Søretten: «At Skibet vel har været gammelt og mindre vel udrustet, uden at dette dog har haft nogen Betydning med Hensyn til Strandingen. Angaaende selve Strandingens **Aarsag** fandt Sørettens Medlemmer sig ikke i Stand at udtale nogen Mening, uden for saa vidt som, at Strømsætningen kan antages at have været i det mindste medvirkende Aarsag i Forbindelse med fejl gisset Fart¹⁾.

Nr. 21. „Anna“ af Sundsvall, Brig, 264 Tons Brutto, Kapt. M. Matsson.Søforklaring i Aalborg d. $7\frac{1}{10}$ 98.

D. $15\frac{1}{9}$ 98 Kl. $10\frac{1}{2}$ EM., da A. — fra Gefle til Aalborg med Trælast — befandt sig i den botniske Bugt under haard Storm af NNV. med høj Sø, faldt Kapt. M. over Bord under en svær Overhaling og forsvandt med det samme. Redningsforsøg blev ikke foretaget, da Skibet løb med 7 à 8 Kml.'s Fart, og der hverken hørtes eller i Mørket saas det mindste til den Overbordfaldne.

Nr. 22. „Anna“ af Papenburg, Brig, 220 Tons Brutto, Kapt. D. Tøbbens.Indb. fra Ringkjøbing Toldkammer dat. d. $9\frac{1}{7}$ 98.

D. $8\frac{1}{7}$ 98 Kl. 1 FM. under stiv Kuling af NV. med Byger grundstødte A. — fra Emden til Stockholm med Kokes — paa Aaberg Forstrand (Fjand) og blev strax efter fuldstændig sønderslaaet. Af Besætningen (7 Md.) reddede Føreren og 3 Md. sig i Land paa Vragstykker, medens 3 Md. druknede. Strandingen blev ikke iagttaget fra Land, da Vejret ikke ansaas for at være saa haardt, at Vagthold var fornøden, og Rednings-Mandskabet kom først til Stede efter at være allarmet af den i Land komne Del af Skibsbesætningen.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

Nr. 23. „Anna“ af Simrishamn, 3mastet Skonnert, 280 Tons Brutto, Kapt. H. F. Olsson.Søforklaring i .Ramsø Thune Herreder d. $28\frac{1}{3}$ og $8\frac{1}{5}$ 98.

D. $25\frac{1}{3}$ 98 Kl. $2\frac{1}{2}$ FM. indstrandede A. — fra Oskarshamn til Sunderland med Grubepæle (prop) — paa en Sandrevle ud for Karlstrup Strand (Kjøge T. D.) og blev Vrag. Skibet havde ligget til Ankers; men mistede begge Ankerne under en orkanagtig NØ.lig Storm med stærk S.lig Strøm og drev derpaa ind paa Sandrevlen, blev læk og løb halv fuld af Vand. Besætningen (8 Md.) bjærgedes i Land under meget vanskelige Forhold af 5 Fiskere fra Greve. A.'s Værdi angives til ca. 10000 Kr.

Aarsagen til Forliset angives at være den i Dagene fra d. 23. til d. 27. Marts i Østersøen herskende orkanagtige østlige Snestorm.

Anm. Ifølge Meddelelse i «Berl. Tidende» af $7\frac{1}{10}$ 98 har Kong Oskar af Sverige som en Aerkendelse af den ved ovennævnte Bjærgning udviste Uforfærdethed og Selvopoffrelse tildelt de paagældende 5 Fiskere — nemlig Niels Bruun, Baadens Fører, Lars Nielsen, Niels Pedersen, Niels Peter Nielsen og Peder Hansen, alle af Greve — en Belønning af 300 Kr. (se tillige «Nathanael» og «Vilhelmina». Afd. III, Nr. 244 og 328).

Nr. 24. „Anna“ af Riga, 3mastet Skonnert, 268 Tons Brutto, Kapt. J. Bersin.Indb. fra Krydstoldfartøj Nr. 26 dat. Sundets sydlige Del d. $20\frac{1}{12}$ 98.

D. $19\frac{1}{12}$ 98 Kl. 7 EM. under NV.lig Storm med Regn og Hagelbyger grundstødte .A. — fra Riga til Newcastle med Trælast — paa Saltholmens V. Side. Dagen efter blev A. bragt flot af Svitzer's «B. E.».

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

¹⁾ Loggeapparatet var ubrugeligt.

Nr. 25. „Anna“ af Finkenwärder, Fiskerevert, 31 Tons Brutto, Kapt. J. Mewes.Indb. fra Varde Toldkammer dat. d. $\frac{4}{6}$ 98.

D. $\frac{1}{6}$ 98 Kl. $4\frac{1}{2}$ EM. under SSV.lig Storm med orkanagtige Byger strandede A. — paa Fiskeri i Nord-søen — paa Skallingen ud for «Svenske Knolde», blev læk og sank i Havstokken med 6 Fod Vand i Lasten; men blev senere bragt flot. Besætningen (3 Md.) bjærgede sig i Land i egen Baad.

Som **Aarsag** til Strandingen angives, at Storbommen og Gaffelen samt Mesanbommen knækkede under en Byge.

Nr. 33. „Ansio“ af Raumo, Barksbib, 471 Tons Brutto, Kapt. J. A. Steenross.Indb. fra Helsingør Toldkammer dat. d. $\frac{16}{11}$ 98.

D. $\frac{15}{11}$ 98 Kl. 1 FM. under V.lig laber Kuling med Taage grundstødte A. — fra London til Raumo med Kultjære og Beg — paa «Vesterlandsgrunden» ved Gilleleje; men blev næste Dags EM. bragt flot af Svitzer's «B. E.».

Aarsagen til (Grundstødningen angives at være Taage og Ukendskab til Nakkehoved ny Fyr.

Nr. 34. „Arcona“ af Haugesund, Brig, 209 Tons Brutto, Kapt. E. A. Vermundsen.Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{28}{7}$ 98.

D. $\frac{21}{7}$ 98 Kl. $7\frac{1}{2}$ FM. med stiv NNV. Kuling grundstødte A. — fra Kotka til Grangemouth med Træløst — paa «Flyndergrunden» (Ø. Siden af Læsø); men bragtes med Tab af Straakølen og med Bunden noget beskadiget atter flot s. D. Kl. 10 FM. af Svitzer's «B. E.», efter at have kastet ca. 15 Stds. over Bord af Dækslasten.

Aarsagen til Grundstødningen angaves af Føreren at skyldes, at Fyret paa Kobbergrundens Fyrskib antoges for at være Fyret paa Trindelens Fyrskib, idet førstnævnte Fyrskib efter det af ham benyttede engelske Søkort skulde vise fast Fyr, og det samme udviste en engelsk Almanak for 1894, som havdes om Bord.

Rettens søkyndige Medlemmer bemærkede: «At Grundstødningen er forklarlig ved den af Kapt. Vermundsen omtalte Forvexling af Trindelens og Kobbergrundens Fyrskibe, idet sidstnævnte Fyr i de senere Aar er forandret fra fast Fyr til Blinkfyr, og om der end er Forskel paa den Maade, hvorpaa Fyrene blinke, kan en Fejltagelse vel undskyldes, navnlig naar Paagældende er ukendt med forannævnte og sidstnævnte Fyr, og Kaptajnens Kort og Kalender udviste den tidligere Tilstand.»

Nr. 36. „Argo“ af Bergen, S. S., 1287 Tons Brutto, Kapt. L. Bondelie.Indb. fra Kastrup Toldkontrol dat. d. $\frac{14}{5}$ 98.

D. $\frac{6}{5}$ 98 Kl. 1 FM. grundstødte A. — fra Skutskär til Kings Lynn med Træløst — paa Saltholmens NV. Side; men bragtes flot same Dags Aften af Svitzer's «B. E.», efter at have losset en Del af Ladningen i Lægtere.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives Forvexling af Sømærker under Manøvrering for at styre klar af andre Skibe.

Nr. 42. „Augusta“ af Bergqvara, Skonnertbrig, 286 Tons Brutto, Kapt. R. Johnson.Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{6}{9}$ 98.

D. $\frac{31}{8}$ 98 Kl. $3\frac{1}{2}$ EM. ud for Hanstholm under NV. Storm med haarde Byger og høj Sø arbejdede A. — fra Bergqvara til Hull med Sparrer og Props — sig læk og fik hurtig 6 Fod Vand i Lasten. For at lette Skibet kastedes da over Bord af Dækslasten; men desuagtet fik det betydelig Slagside og mistede Styreevnen. Efter afholdt Skibsraad besluttedes det at kappe Rigningen og med Nødflag hejst drev nu Skibet for Stormen langs Kysten. Ud for Bulbjerg, Kl. $4\frac{1}{2}$ bleve begge Ankerne stukne ud, hvorefter Skibet svajede op; men Kl. 10 Aften gik det atter i Drift og løb efterhaanden helt fuld af Vand. Først den næste Dag Kl. 5 EM. naaede Lildstrand Redningsbaad, der fra Daggy havde fulgt med Skibet langs Kysten, efter store Anstrengelser ud til A. og reddede Besætningen (8 Md.), hvilke imidlertid alle maatte springe i Søen fra Skibet, da dette ikke kunde bordes. D. $\frac{7}{9}$ indbragtes A., afmastet og flydende paa Lasten, til Frederikshavn af Svitzer's «B. E.».

Aarsagen til Søulykken var efter de søkyndige Medlemmers Mening: «Udelukkende Storm og høj Sø, navnlig var ogsaa Skibet paa rette Sted i Farvandet for sin Rejse. Der er ingen Grund til at antage, at der foreligger nogen Fejl med Hensyn til Skibets Navigation, og det var ubetinget rigtigt at lade Ankerne falde paa den Tid det skete for at forhindre en Stranding, hvorved baade Skib og Mandskab kunde gaa tabt.»

Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra $\frac{1}{4}$ 98 til $\frac{31}{3}$ 99 indeholder en nærmere Meddelelse om Vanskelighederne ved Besætningens Redning.

Nr. 43. „Avance“ af Soon, Barksbib, 501 Tons Brutto, Kapt. H. Svendsen.Søforklaring ved Københavns Amts nordre Birk d. $\frac{29}{3}$ 98.

D. $\frac{24}{3}$ 98 Kl. 7 FM. med frisk Ø.lig Kuling og Sneykning opankrede A. — fra Soon (Moss) til Stettin med en Ladning Is — i Sundet under Hven; men Kl. $11\frac{1}{2}$, da Kulingen var voxet til Storm med haarde Byger, begyndte Skibet at drive for begge Ankerne, og, da der for Storm og høj Sø ikke kunde sættes Sejl, indstrandede det Kl. 2 EM. ud for Vedbæk, efter at have frastukket Ankerne, fyldtes med Vand og blev senere Vrag. $5\frac{1}{2}$ EM. bjærgedes Besætningen (11 Md.) af Baade fra Land. A., der var 45 Aar gl. og havde en Værdi af ca. 6000 Kr., var ikke assureret.

Om **Aarsagen** til Strandingen bemærker Søretten: «At der ikke kan antages at være be-
gaat nogen paaviselig Fejl fra Skibsførerens eller Mandskabets Side, samt at det ikke lader sig bestride, at Strandingen er forvoldt ved de i Skibsdagbogen anførte Omstændigheder.»

Nr. 46. „Barossa“ af London, Barksbib, 1019 Tons Brutto, Kapt. F. Chichester.Indb. fra Dragør Toldkontrol dat. d. $\frac{7}{6}$ 98.

D. $\frac{6}{6}$ 98 Kl. 2 EM. med flov S.lig Kuling og klart Vejr grundstødte *B.* — fra London til Gefle med 350 Tons «pig iron» som Ballast — paa «Søndre Røse»; men blev brast flot samme EM. af Svitzer's «B. E.»

Aarsagen til Grundstødningen angives at være en uheldig Skibsmanøvre.

Nr. 51. „Britta“ af Bergen, S. S., 574 Tons Brutto, Kapt. J. Wright.Indb. fra Rødby Toldkammer dat. d. $\frac{18}{12}$ 98.

D. $\frac{16}{12}$ 98 Kl. 4 FM. med NØ.lig Kuling grundstødte *B.* — fra Kallundborg til Memel i Ballast — ved Hyllekrog (Lolland, S.); men blev s. D. Kl. 7 EM. bragt flot af Svitzer's «B. E.»

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

Nr. 52. „Brittany“ af South Shields, S. S., 810 Tons Brutto, Kapt. A. Bowman.Indb. fra Grenaa Toldkammer dat. d. $\frac{19}{3}$ 98.

D. $\frac{18}{3}$ 98 Kl. 9 EM. med V.lig Vind og sigtbart Vejr, grundstødte *B.* — fra Blyth til Svendborg med Kul — paa «Gjerrild Flak», $\frac{1}{4}$ Mil Ø. for Gjerrild Fyr og fik Lækage i Boven; men bragtes Dagen efter flot af Svitzer's «B. E.»

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forvexling af Gjerrild Fyr og Tangens Lysbøje.

Nr. 53. „Brynild“ af Sandefjord, Skonnert, 157 Tons Brutto, Kapt. H. J. Johannessen.Indb. fra Korsør Toldkammer dat. d. $\frac{23}{8}$ 98.

D. $\frac{22}{8}$ 98 Kl. $8\frac{1}{2}$ EM. med frisk SØ.lig Kuling og diset Luft grundstødte *B.* — fra Nakskov til Frederiksstad i Ballast — paa Sprogø Ø.-Rev; men blev næste Dag Kl. 1 EM. bragt flot af Svitzer's «B. E.»

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

Nr. 54. „California“ af Swinemünde, S. S., 2604 Tons Brutto, Kapt. G. Gollin.Indb. fra Bornholms Toldinspektorat dat. d. $\frac{31}{1}$ og $\frac{26}{2}$ 98.

D. $\frac{30}{1}$ 98 Kl. 1 FM. under SV.lig Storm og høj Sø med Regntykning grundstødte *C.* — fra Bremerhaven til Reval med Bomuld — paa «Sorthat Rev» $\frac{1}{2}$ Mil S. for Hasle og blev læk. Af Besætningen (26 Md.) bjærgetes s. D. først 8 og senere 12 Mand af Redningsbaaden fra Rønne, medens Føreren og 5 Md. forbleve om Bord. Først d. $\frac{26}{2}$ blev *C.* bragt flot af Svitzer's «B. E.» og indslæbt i Rønne Havn. Skibet blev i havareret Stand solgt til Dampskibs-Selskabet «Nordsøen» for 70000 Kr. og fører nu Navnet «Wineland» af Kjøbenhavn.

Anm. 1. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra $\frac{1}{4}$ 97 — $\frac{31}{3}$ 98 indeholder en udførlig Meddelelse om dette vanskelige Rednings-foretagende.

Anm. 2. Angaaende den ovenanførte Stranding ses «Das Seeamt zu Stettin» under 30. April 1898 at have afgivet følgende Kendelse (Spruch):

«Den d. 30. Januar 1898 Skruedampskibet «California» tilstødte Søulykke ved Stranding paa Kysten af Bornholm i Nærheden af Rønne maa tilskrives Kapt. G.'s Forsømmelser, dels ved udvist Mangel paa fornøden Hensynstagen til de stedfindende Strøm- og Vejrforhold og den beholdne Fart, dels ved urigtig Bedømmelse af de pejlede Fyr. Som Følge heraf frakendes Kapt. G. Berettigelsen til Udøvelsen af Skibsfører-Erhvervet».

Nr. 57. „Carl“ af Malmø, Barksbib, 547 Tons Brutto, Kapt. G. Rosenquist.Søforklaring i Helsingør. $\frac{13}{5}$ 98.

D. $\frac{8}{5}$ 98 Kl. 7 EM. i Nordsøen, ca. 150 Kml. fra Hanstholmen, under frisk SV. Kuling, blev *C.* — fra Grimsby til Rokkola (Wiborg Distr) med Kul — efter afholdt Skibsraad og da der, efter at Skibet d. $\frac{6}{5}$ var begyndt at trække Pumpning og Mangel paa Søvn, og sank ca. 20 Minutter senere. Besætningen (11 Md.) blev optagen af Briggen «Komet» af Kalniar, Kapt. O. Wedin, og landsattes i Helsingør d. $\frac{11}{5}$.

Som **Aarsag** til Forliset angiver Føreren, at *C* ved Udbugsering af Dokken i Grimsby d. $\frac{5}{5}$ tørnede flere Gange haardt i Dokporten og mulig derved har faaet en usynlig Læk.

Nr. 58. „Carl“ af Stettin, Fiskerkvase, 19 Tons Brutto, Kapt. A. Zünck.Indb. fra Præstø Toldkammer dat. d. $\frac{5}{9}$ 98.

D. $\frac{31}{8}$ 98 Kl. $10\frac{1}{2}$ FM. med V.lig Storm kærtrede *C* — fra Kallehave til Præstø med levende Fisk — under en voldsom Byge ud for «Rone-Klint» og drev senere paa Grund. Besætningen (2 Md.) blev i forkommen Tilstand bjærget af Dampbaaden «Activ» af Præstø. D. $\frac{2}{9}$ blev *C* ved flere Fartøgers Hjælp bragt paa ret Køl og d. $\frac{4}{9}$ indbragt i Præstø Havn uden nævneværdig Skade.

Aarsagen til Søulykken fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 59. „Carl Anton“ af Westrauderfehn, Galeot, 66 Tons Brutto, Kapt. O. de Buhr.

Indb. fra Bolbjerg Fyr dat d. $21/7$ 98 og fra Lemvig Toldkammer dat. d. $4/9$ 99.

D. $20/7$ 98 Kl. 1 EM. under NV.lig Storm sprang C. A. — fra West-Wemyss til Lemvig med Kul — læk og sank 1 Time senere i Nordsøen ca. 15 Kml. NV. for Bovbjerg. Besætningen (3 Md.) var forinden gaet i Skibets Baad og roede mod Land. Da de naede Brændingen lagde de sig ned i Bunden af Baaden og, holdende fast i hverandre, kastedes de gennem den voldsomme Brænding uskadt over Revlerne og ind paa Strandbredden ved «Ferring». Skibet var ikke blevet bemærket fra Kysten, hvor, som Følge heraf, Rednings-Mandskab ikke var til Stede.

Aarsagen til Forliset angives at skyldes en 3 Døgns NV.lig Storm.

Anm. Redning af en Skibsbesætning i egen Baad paa den jyske Vestkyst under Vejrforhold, som de nævnte, anføres tillige som et overorentlig sjældent Tilfælde.

Nr. 62. „Catharina“ af Riga, Skonnert, 236 Tons Brutto, Kapt. K. Behrsin.

Indb. fra Helsingør Toldkammer dat. d. $9/6$ 98.

D. $8/6$ 98 Kl. 4 EM. med S.lig Vind grundstødte C. — fra Hull til Narva med Kul — paa Sandrevlen ud for Hellebæk-Aalsgaarde; men blev Kl. 10 om Aftenen bragt flot af Svitzer's «B. E.»

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives, at C. under Krydsning kom for nær Landet.

Nr. 63. „Cecilia“ af Moss, Barksbib, 447 Tons Brutto, Kapt. J. F. Svendsen.

Indb. fra Grenaa Toldkammer dat. d. $26/3$ 98.

D. $25/3$ 98 Kl. 2 EM. under haard NØ.lig Storm saas C. — fra Soon til Flensburg md en Landning Is — liggende til Ankers ca. $3/4$ Mil ud for «Havknuden» med Nødflag hejst og affyrende Nødskud; men gik kort efter langsomt i Drift S. paa. Kl. 5 gik Besætningen (10 Md.) fra Borde i egen Baad og Kl. $6\frac{1}{4}$ udgik Grenaa Redningsbaad (med 7 Md.) for at bjærge Besætningen i Land. Begge Baade drev S. efter og naede omtr. samtidig Kysten ved Glatved Aa. hvor de begge kæntrede i Brændingen; dog kom alle levende, men i forkommen og forslaaet Tilstand, Kl. $8\frac{1}{4}$ i Land. Kl. 9 indstrandede C., der havde mistet Roret og Ankerne, ud for Katholm Storskov og blev Vrag.

Aarsagen til Forliset angives at være den i Dagene fra d. 23. til d. 27. Marts herskende, orkanagtige Sne-storm med voldsom Sø, samt at Skibet ved Grundstødningen havde mistet Roret.

Nr. 64. „Celurca“ af Holmestrand, Barksbib, 355 Tons Brutto, Kapt. J. Berg.

Indb. fra Kastrup Toldkontrol dat. d. $13/6$ 98.

D. $12/6$ 98 Kl. 1 EM. under stiv NV.lig Kuling grundstødte C. — fra St. Carlos de la Rapita (Spanien) til Örnsköldsvik med Salt — paa Saltholmen; men blev samme Dags Aften bragt flot af Svitzer's «B. E.» efter at have løstet en Del af Ladningen i Læster.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

Nr. 65. „Charles Kahl“ af Stralsund, Barksbib, 359 Tons Brutto, Kapt. E. Leewe.

Indb. fra Thisted Toldkammer dat. d. $1/9$ 98.

D. $1/9$ 98 Kl. 6 FM. under VNV.lig Storm landsattes C. K. — fra Wiborg til Hull med Grubetømmer — paa Stenbjerg søndre Strand og blev Vrag. Besætningen (10 Md.) og 1 Passager bjærgedes ved Raket-Apparat fra Stenbjerg.

Som **Aarsag** til Strandingen angives, at Skibet under Stormen var sprungen læk i Søen og maatte derfor landsættes.

Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra $1/4$ 98 til $31/3$ 99 indeholder en nærmere Meddelelse om dette Rednings-Foretagende.

Nr. 66. „Chr. Knudsen“ af Porsgrund, Barksbib, 588 Tons Brutto, Kapt. P. Nielsen.

Indb. fra Anholt Toldsted dat. d. $29/5$ 98.

D. $6/5$ 98 Kl. 5 EM. under frisk NØ.lig Kuling med Regntykning grundstødte C. K. — fra New York til Svendborg med Petroleum i. Fade — paa Anholt NV.-Rev; men blev d. $8/5$ bragt flot af Svitzer's «B. E.»

Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr og Regntykning.

Nr. 71. „Competitor“ af Kalmar, Skonnert, 284 Tons Brutto, Kapt. H. Petersson.

Indb. fra Ringkjøbing Toldkammer dat. d. $21/12$ 98.

D. $19/12$ 98 Kl. $2\frac{3}{4}$ EM. under VNV.lig Storm med haarde Hagelbyger strandede C. — fra West-Hartlepool til Kalmar med. Kul og Maskindele — ved Nørre-Lyngvig. Kl. 8 FM., efter at Skibet siden den 17. havde krydset langs Kysten uden at kunne klare Landet fra sig, blev Ankerne stukne ud; men Kættingerne sprængtes og Skibet drev da ind paa Revlen ea. 300 Alen fra Kysten. Raket-Apparat fra Sønder-Lyngvig var kommen til Stede paa Stranden og 3 Raketter naede ud over Skibet; men dette sønderlages strax efter at være grundstødt og forinden Besætningen kunde benytte Linerne. Af Besætningen (9 Md.) druknede de 8 og kun 1 Mand reddedes, ved at inddrive paa nogle Vragstykker, af Folk fra Kysten, der med Liner om Livet havde begivet sig ud i Brændingen.

Aarsagen til Strandingen angives at være flere Dages haard Paalands-Storm og Havari paa Rigningen.

Anm. 1. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra d. $1/4$ 98 til d. $31/3$ 99 indeholder en uførlig Meddelelse om denne Stranding, og slutter med følgende Udtalelse:

«Det ulykkelige Udfald af den ommeldte Stranding antages væsentlig at være grundet i, at Besætningen søgte at forhale Tidspunktet for Strandingen i Stedet for i Tide at søge Land, og at Skibet ved de udfirede Ankere bragtes til at standse paa den yderste Revle i en meget uheldig Stilling».

Anm. 2. Angaaende denne Stranding ses tillige i en anden Beretning udtalt, at da *C.* førte tung Last og dertil var skrøbelig samt læk, var det en uheldig Foranstaltning, at dette Skib under Paalands-Stormen blev opankret umiddelbart uden for Revlerne, eftersom *C.*, da Kættingerne sprængtes og Skibet gik i Drift, sandsynligvis strax er bleven hængende paa Ydersiden af Revlen og derpaa hurtigt er bleven sønderslaaet. Følgen heraf blev da, at næsten hele Besætningen omkom inden Hjælp fra Land kunde ydes. Med let Last (f. Ex. Trælast) anses derimod Opankring i mange Tilfælde for at være heldig, for saa vidt den sker i passende Afstand uden for Revlerne og der haves paalidelig Ankermateriel, jfr. f. Ex. den under Nr. 42 beskrevne Stranding af Skbg. «Augusta» af Bergqvara. Landsætning paa et passende Sted af Kysten i Nærheden af en Rednings-Station, anses dog i Almindelighed for at være den heldigste Foranstaltning for Redning af Menneskeliv.

Nr. 73. „Daggry“ af Tvedestrand, S. S., 1206 Tons Brutto, Kapt. N. A. Stauboe.

Søforklaring i Nakskov d. $13/12$ 98.

D. $5/12$ 98 Kl. 9 FM. under frisk SV.lig Brise med Regn grundstødte *D.* — fra Methil til Nakskov med Kul — paa Nordkanten af «Ryggen» i Nakskov Fjord. *D.* $4/12$ Kl. 11 EM. var *D.* gaaet til Ankers ud for Albu-Fyr, afgivende Signal for Lods med Blus; men da der næste Morgen ingen Lods var kommen ud, besluttede Kapt. S. at søge længere ind imod Fyret. *D.* lettede da og gik langsomt an med Loddet stadig gaaende, visende ca. $3\frac{1}{2}$ Fv. Vand indtil omtr. Kl. $9\frac{1}{2}$ FM., da det pludselig grundede op og Skibet tog Grunden. Varpanker førtes ud; men uden Resultat. $\frac{1}{2}$ Time efter Grundstødningen var Lodsens kommen om Bord; men først d. $7/12$ Kl. 7 EM. blev *D.* bragt flot af Svitser's «B. E.», efter at have losset ca. 260 Tons Kul (henved $\frac{1}{5}$ af Ladningen) i Lægtene, og indbragtes til Nakskov næste Dag, tilsyneladende uden Skade. *D.*, der var nybygget, var assureret for 250000 Kroner.

Aarsagen til Grundstødningen angives af Føreren at være, at han af Ukendskab til Farvandet bøjede for tidligt af Ø. over, inden Skibet endnu var fri af «Ryggen».

Nr. 76. „David Morris“ af Carnarvon, 3mastet Skonnert, 162 Tons Brutto, Kapt., J. O. Morris.

Indb. fra Rødby Toldkammer dat d. $12/5$ 98.

D. $10/5$ 98 Kl. 2 FM. under VNV.lig Storm grundstødte *D. M.* — fra Kiel til Stettin med Skifer — ved Hyllekrog (Lolland, S.); men blev næste Dag Kl. 10 FM. bragt flot af Svitser's «B. E.» uden at have taget Skade. Bjærgelønnen for *D.*, der kun var 10 Maaneder gl., angives til £ 400.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Storm og Strømsætning.

Nr. 81. „De tvende Familier“ af Kristianssand, Skonnert, 56 Tons Brutto, Kapt. A. Nielsen.

Indb. fra Grenaa Toldkammer dat. d. $12/8$ 98.

D. $10/8$ 98 Kl. 3 EM. med V.lig Vind og klart Vejr strandede *D.* — fra Aarhus til Kristiansaand i Ballast — paa «Kalkgrunden» ca. 1 Kml. ØNØ. for Grenaa Havn, arbejdede sig læk, løb fuld af Vand og blev Vrag. Besætningen (4 Md.) og 1 Passager (Førerens Hustru) bjærgedes i Land ved en dansk Fiskerjolle og i Skibets Pram.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Føreren antog Dybde-Angivelserne i Søkortet for at være ansatte i Favne, medens de vare opførte i Metre.

Nr. 83. „Diomedes“ af Lerberget, Jagt, 25 Tons Brutto, Fører S. Johansson.

Søforklaring i Vordingborg d. $25/3$ og $20/4$ 98.

D. $24/3$ 98 MD. under haard NØ.lig Storm med Snetykning var *D.* — fra Höganäs til Nykjøbing (F.) med Mursten — gaaet til Ankers paa Masnedø Flak; men da begge Ankerkættinger sprængtes gik Jagten i Drift og grundstødte Kl. 6 EM. Syd for Knudskov Huse ca. 300 Alen fra Land. Besætningen (2 Md.) bjærgedes den $25/3$ af Baad fra Land. *D.* $31/3$ bragtes *D.* flot uden Skade af S. S. «Guldborgsund» efter at have losset Ladningen i Pramme.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være den i Dagene fra d. 23. til d. 27. Marts 1898 i Østersøen herskende orkanagtige Snestorm.

Nr. 84. „Dordrecht“ af Rotterdam, S. S., 1717 Tons Brutto, Kapt. Th. Lehmann.

Indb. fra Kastrup Toldkontrol dat. d. $28/9$ 98.

D. $28/9$ 98 Kl. 12 Md. under frisk ØSØ.lig Kuling grundstødte *D.* — fra Antwerpen til St. Petersburg med Kulbriketter — paa Smaagrundene (Saltholmen, V.); men blev næste Dags Morgen bragt flot af Svitser's «B. E.» efter at have losset en Del af Ladningen i Lægtene.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives, at *D.*, da der holdtes Skarpskydnings-Øvelser fra Forterne og Projektterne faldt i umiddelbar Nærhed af Skibet, søgtes bragt uden for Skudlinjen og derved kom for nær til Grunden.

Nr. 87. „Edinburgh“ af West-Hartlepool, S. S., 1645 Tons Brutto, Kapt. M. Wandless.

Indb. fra Dragør Toldkontrol dat. d. $15/8$ 98.

D. $12/8$ 98 Kl. 2 EM. i stille Vejr med Taage grundstødte *E.* — fra Methil til Kronstadt med Kul — N. f. Kraasebænken (Saltholm, S.); men blev d. $14/8$ Kl. 8 EM. bragt flot af Svitser's «B. E.», efter at have kastet en Del af Ladningen over Bord.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage og Strømsætning.

Nr. 88. „Eduard“ af Stettin, S. S., 842 Tons Brutto, Kapt. A. F. Rasch.Indb. fra Rødby Toldkammer dat. d. $\frac{3}{9}$ 98.

D. $\frac{30}{8}$ 98 Kl. 4 FM. under SV.lig Storm med Regntykning grundstødte *E.* — fra Dordrecht til Stettin med Kunstgødning — ved Hyllekrog (Lolland, S.), blev læk og løb fuld af Vand. Besætningen (16 Md.) og 1 Passager (Førerens Hustru) forblev dog om Bord. Først d. $\frac{6}{9}$ lykkedes det Svitser's «B. E.», efter at en Del af Ladningen var bleven udlosset, at bringe *E.* flot.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Storm og Strømsætning.

Nr. 90. „Eglinton“ af Glasgow, S. S., 485 Tons Brutto, Kapr. J. J. Goldsmith.Indb. fra Læsø Toldkammer dat. d. $\frac{15}{6}$ 98.

D. $\frac{14}{6}$ 98 Kl. $6\frac{1}{2}$ EM. i klart Vejr med svag N.lig Vind grundstødte *E.* — fra Middlesbro' til Middelfart med Raajærn — paa Læsø NV.-Rev; men blev næste Dag Kl. 3 FM. bragt flot af Svitser's «B. E.», efter at have losset en Del af Ladningen i Lægtene, og bugseret til Frederikshavn, tilsyneladende uden at have taget Skade.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Fejltagelse af Sømærkerne.

Nr. 91. „Elida“ af Tvedestrand, Barksbib. 788 Tons Brutto, Kapt. N. O. Olsen.Søforklaring i Hjørring d. $\frac{16}{12}$ 98.

D. $\frac{10}{12}$ 98 Kl. 4 FM. under VNV.lig orkanagtig Storm med voldsom Sø strandede *E.* — fra Sundsvall til East London (Syd Afrika) via Grimstad med Trælaster — paa Kjærsgaard Strand, Tornby Sogn, og blev Vrag. Da Skibet tog Grunden kappedes Fore-Stængerigningen og Storrigningen og samtidig faldt Mesanrigningen, hvorpaa Nødsignal afgaves ved Blus; men det drev længere ind paa Stranden, faldt B. B. over ca. 150 Favne fra Land med Agterenden ind efter og fyldtes med Vand, medens Søen brød voldsomt over det. Kl. 10 FM. ankom Raket-Apparatet fra Nørre Tornby Rednings-Station og ved Affyringen af den 2den Raket opnaaedes Forbindelse med Skibet. Kl. $1\frac{1}{2}$ EM. var hele Besætningen (13 Md.) bjærget i Land (jfr. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra d. $\frac{1}{4}$ 98 til d. $\frac{31}{3}$ 99).

Aarsagen til Strandingen angives at være Storm og Tab af Sejl.

Nr. 96. „Ellen“ af Råå, Dæksbaad, 16 Tons Brutto, Fører N. Larsson.Søforklaring i Præstø d. $\frac{1}{4}$ 98.

D. $\frac{30}{3}$ 98 Kl. 12 MD. under frisk Ø.lig Kuling med Byger og høj Sø gik *E.* — fra Höganäs til Præstø med Kloakrør — til Ankers ved Indløbet til Præstø Fjord og højeste Lodsflag; men uden Resultat. Da Fartøjet kort efter gik i Drift grundstødte det paa S.Siden af Fjorden; men henad Aften s. D. kom det dog flot ved Hjælp af nogle Fiskere, efter at have kastet over Bord af Ladningen.

Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenanførte.

Nr. 98. „Ellen Roberts“ af Carnarvon, Skonnert, 98 Tons Brutto, Kapt. J. Simons.Indb. fra Nyborg Toldkammer dat. d. $\frac{5}{11}$ 98.

D. $\frac{4}{11}$ 98 MN. under stiv SV.lig Kuling med diset Luft gmdstødte *E. R.* — fra Port Madoe til Kiel med Tagskifer — paa Nyborg Købstads Forstrand N. f. Knudshoved; men kom atter flot d. $\frac{5}{11}$ Kl. 8 EM. efter Udlosning af en Del af Ladningen i Lægtene fra Nyborg. *E. R.* havde været 7 Uger under Vejs og haft en meget haard Rejse, hvorunder Provianten var sluppen og 1 Mand af Besætningen var skyllet over Bord og druknet.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr og Strømsætning.

Nr. 99. „Elsa“ af Åbo, 3mastet Skonnert, 215 Tons Brutto, Kapt. M. H. Mårtensson.Indb. fra Nakskov Toldkammer dat. d. $\frac{9}{3}$ og $\frac{14}{3}$ 98.

D. $\frac{8}{3}$ 98 grundstødte *E.* — fra Finland til Geestemünde med Trælaster — i Onse-Vig (Lolland NV.); men blev d. $\frac{12}{3}$ bragt flot af Svitser's «B. E.» og bugseret til Holtenu.

Nr. 102. „Emanuel“ af Halmstad, Skonnert, 72 Tons Brutto, Kapt. O. J. Wargren.Søforklaring i Nykjøbing p. Falster d. $\frac{15}{6}$ 98.

D. $\frac{8}{6}$ 98 Kl. $12\frac{1}{2}$ EM. under Krydsning med SØ.lig Vind og godt Vejr grundstødte *E.* — fra Halmstad til Nykjøbing (F.) med Trælaster — paa «Tudse-Hage», (Skjelskør Fjord); men bragtes flot Kl. 3 EM. s. D. af S. S. «Skjelskør» efter at have udkastet noget af Dækslasten. Bjærgelønnen for *E.*, der var assureret tor 3800 Kr., ansattes af Søretten til 175 Kr.

Aarsagen til Grundstødningen maa, da Loddet holdtes gaaende under Krydsningen, formentlig søges i Ukendskab med Farvandet.

Nr. 103. „Emanuel“ af Oskarshamn, Skonnert, 106 Tons Brutto, Kapt. C. A. Lönquist.Søforklaring i Præstø d. $28/3$ 98.

D. $24/3$ 98 Kl. 6 EM. under orkanagtig ØNØ.lig Storm med Snebyger grundstødte *E.* — fra Oskarshamn til Kjøbenhavn med Trælast — paa Ø.Siden af «Fedet» (Præstø), fyldtes med Vand og Vrag. Efter at have passeret Falsterbo Rev s. D Kl. 12 MD. besluttedes det efter afholdt Skibsraad paa Grund af den orkanagtige Storm at søge Præstø som Nødhavn; men under Lænsningen dertil blev en Del af Dækslasten og Skibsbaaden skyllet over Bord, Kahytten fyldtes med Vand og *E.* fik St. B.'s Slagside, men rejste sig dog snart igen. Paa Præstø Red blev begge Ankerne stukne ud; men Kættingen til St. B.'s Anker sprængtes strax og, da B. B.'s Anker ikke kunde holde Skibet, drev det i Land. Dagen efter Kl. 9 FM. bjærgedes Besætningen (5 Md.) med stort Besvær i forkommen Tilstand af Folk fra Land. *E.* var nylig købt fra Danmark for 6000 Kr; men assureret for 4000 Kr.

Om **Aarsagen** til Forliset bemærkede Sørøtten: «At det Torsdag d. 24. ds. blæste en Storm af Øst af en Hæftighed, der ikke er set i mange Aar.» (Marts-Snestormen i Østersøen fra d. 23. til d. 27.)

Nr. 104. „Emelie“ af Oskarshamn, Brig, 241 Tons Brutto, Kapt. L. B. Sjøstrand.Indb. fra Nysted Toldkammer dat. d. $29/3$ 98.

D. $26/3$ 98 Kl. 8 FM. under ØSØ.lig orkanagtig Storm grundstødte *E.* — fra Oskarshamn til England med Grubetømmer — paa «Rødsand»; men blev nogle Dage senere bragt flot.

Aarsagen til Strandingen angives at være den i Dagene fra d. 23. til d. 27. Marts 1898 i Østersøen herskende orkanagtige Snestorm.

Nr. 106. „Emma“ af Flensburg, 2mast. Fiskerkutter, 28 Tons Brutto, Fører J. Ulrichsen.Indb. fra Bornbolms Toldinspektorat dat. d. $2/12$ 98.

D. $1/12$ 98 Kl. 4 EM. under SV.lig Storm med Regntykning strandede *E.* — fra Karlskrona til Stralsund med levende Fisk — paa «Hadde Rev» S. f. Rønne og blev Vrag. Forinden Redningsbaaden fra Rønne ankom forsøgte Besætningen (2 Md.) at bjærge sig i Land i egen Baad; men Føreren druknede.

Aarsagen til Strandingen angives at være haard Paalands-Storm.

Nr. 111. „Ennismore“ af Leith, S. S., 1499 Tons Brutto, Kapt. Hadden.Indb. fra Rødby Toldkammer dat. d. $31/3$ 98.

D. $30/3$ 98 Kl. $1\frac{1}{2}$ FM. med S.lig Brise grundstødte *E.* — fra Algier til Stettin med Fosfor og Kork — ved Hyllekrog (Lolland, S.); men blev s. D. Kl. 5 EM. bragt flot af Svitzer's «B. E.»

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage og Strømsætning.

Nr. 117. „Felicitas“ af Delfzijl, Barkskib, 316 Tons Brutto, Kapt. I. Nieboer.Strandings-Beretning dat. Harboøre d. $6/10$ 98.

D. $1/9$ 98 Kl. 2 EM. under V.lig Storm inddrev *F.* — fra Råfsö till Groningen med Trælast — som Vrag med Bunden i Vejret og uden Besætning paa Harboøre Strand. Besætningen (9 Md.), hvormom senere Intet er hørt, maa antages at være druknet.

Nr. 119. „Folda“ af Leith, S. S., 1300 Tons Brutto, Kapt. J. Smith.Indb. fra Dragør Toldkontrol dat. d. $25/10$ 98.

D. $23/10$ 98 Kl. $6\frac{1}{2}$ FM. under SV.lig laber Kuling med tæt Taage grundstødte *F.* — fra Riga til Granton med Sveller — paa «Aflandshage» (Amager, S.). Efter af Svitzer's «B. E.» at være bleven bragt flot s. D., grundstødte *F.* paany strax efter; men bragtes flot næste Dag, efter at have losset en Del af Ladningen i Lægtene.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage og Strømsætning.

Nr. 120. „Forsteck“ af Kiel, S. S., 401 Tons Brutto, Kapt. H. Topp.Indb. fra Nysted Toldkammer dat. d. $28/3$ 98, samt fra Rødby Toldkammer dat. d. $14/4$ 98.

D. $26/3$ 98 Kl. 2 FM. under orkanagtig ØSØ.lig Storm grundstødte *F.* — fra Wismar til Kristiania i Ballast — paa Rødsand; men førtes senere af Strømmen ned paa Hyllekrog (Lolland, S.), hvor Skibet strandede d. $29/3$ Kl. 3 FM. Først d. $24/4$ blev *F.* bragt flot af Svitzer's «B. E.» og bugseret til Kiel.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være den i Dagene fra d. 23. til d. 27. Marts i Østersøen herskende orkanagtige Snestorm i Forbindelse med Strømsætning.

Nr. 121. „Fosnæs“ af Stavanger, Barkskib, 307 Tons Brutto, Kapt. N. K. Kleppe.Indb. fra Bornholms Toldinspektorat dat. d. $26/11$ 98.

D. $26/11$ 98 Kl. 7 FM. under ØSØ.lig Storm med tæt Taage strandede *F.* — fra Sundsvall til Stavanger med Trælast — ca. 300 Alen fra Land paa Salthammer Rev (S. f. Nexø) og blev Vrag. Skibet var ikke assureret. Besætningen (6 Md.); bjærgedes af Redningsbaad fra Snøgebæk.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Storm med Tykning og fejl Bestik.

Nr. 122. „Fram“ af Lillesand, Jagt, 80 Tons Brutto, Fører A. Larsen.Indb. fra Frederikshavn Toldkammer dat. d. $15/9$ 98.

D. $10/5$ 98 under haardt Vejr kæntrede *F.* — fra Norge til Aalborg med Træløst — ca. 2 Mil ud for Hals, hvor-
 efter Besætningen (2 Md.) bjærgedes af en forbisejlene Skonnert og indbragtes til Hobro. *F.*, som derefter i kæntreret
 Tilstand drev om i Læsø-Rende til Fare for Sejlsiden, blev ved Marineministeriets Foranstaltning eftersøgt af Svitzer's
 «B.E.» og indslæbt til Frederikshavn, hvor Føreren paany overtog Jagten, efter at have betalt 726 Kr. i Bjærgeløn. *F.*
 var assureret for 1650 Kr. og Ladningen for 600 Kr.

Anm. Søforklaring skal være aflagt i Hobro; men er ikke fremkommen.

Nr. 123. „Fram“ af Sandefjord, Barkskib, 759 Tons Brutto, Kapt. G. Freberg.**„Hermes“ af Gefle, S. S., 1936 Tons Brutto, Kapt. P. Pählsson.**

Af den af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn under 24. Maj 1899 afsagte Dom i Anledning af den d. 22.
 August 1898 stedfunden Kollision mellem de ovennævnte Skibe gives her følgende Uddrag:

Kollisionen fandt Sted Kl. 3 FM. i «Hollænderdybet» i omtr. lige stor Afstand fra Fyret paa Middelgrunds-
 Fortet og Trekosten paa Middelgrundens Ø. side; Vinden ØSØ., laber Bramsejlskuling, Vejret klart og sigtbart.

Fra *F.* — fra Sundsvall til Port Natal med Træløst — der, kommende Syd fra med dansk Lods om Bord
 og styrende N. t. Ø $1/4$ Ø., førte fulde Sejl og gjorde en Fart af $4\frac{1}{2}$ Kml., saas Kl. $2\frac{3}{4}$ Hvens Fyr $1/2$ Streg om B. B. og
 samtidig saas det grønne Sidelys paa en modgaaende Damper (*H.*), der netop kom fri af Middelgrunds-Fortet, 1 Streg
 forude om B. B. *F.* hvis Sidelys brændte klart, holdt sin Kurs, medens *H.*'s grønne Sidelys stadig iagttoges. Da
 Lodsens derfor antog, at *H.* vilde gaa foran om *F.*, gav han, for at gøre dette lettere. Ordre til at falde lidt; men plud-
 selig — næppe 3 Sekunder før Sammenstødet og da *H.* næppe var mere end et Par Hundrede Fod borte, uden at han
 dog endnu havde set dens Skrog — kom Damperens røde Sidelys: til Syne, medens det grønne Lys vedblev at være
 synligt. Lodsens beordrede da strax «Støb» og det saa hurtig, at *F.*'s Kurs ikke kunde være bleven forandret. Umiddel-
 bart derefter skete Sammenstødet hvorved *F.* fik et stort Hul i B. B.'s Bov, dog uden at Kollisions-Skoddet blev beskadiget.

Fra *H.* — fra Grimsby til Gefle med Kul — der gik med fuld Kraft med en Fart af $9\frac{1}{2}$ Knob og netop havde
 forandret Kursen fra S. t. V. til S. $1/2$ Ø., saas, da den befandt sig ca. $1/2$ Kml. Ø. for Middelgrunds-Fortet, *F.*'s røde
 Sidelys $1/2$ à $3/4$ Streg om St. B. Efter nogle Sekunders Forløb, da *F.* ikke viste grønt Lys, beordrede Kapt. P. Roret
 haardt B. B. uden dog at afgive noget Damp-pibe-Signal, og efter at *H.* derpaa i ca. 1 à 2 Minutter havde drejet saa meget,
 at *F.* havdes henved $1/2$ Streg om B. B., viste Skibene Rødt mod Rødt; men da saas pludselig *F.*'s grønne Sidelys
 medens det røde Lys forsvandt og Kapt. P. beordrede da strax «Fuld Kraft bak». Kort efter skete Sammenstødet,
 idet *H.* med sin B.B.'s Bov ramte *F.*'s Bov paa B. B.'s Side af Sprydet, hvorved *H.* fik saa megen Skade, at den, efter
 at have faaet Lods om Bord og efter at være bakket ind paa grundt Vand, sank; men blev den $24/8$ tagen op igen af
 Svitzers «B. E.». Om Bord i *H.* dræbtes 1 Md. medens 2 kom til Skade, hvilke alle vare til Køjs, da Sammenstødet
 fandt Sted.

I Henhold hertil ses Retten at have udtalt: «At ligesom Kaptajnen i *H.* har overtraadt
 Art. 28 i de internationale Søvejs-Regler ved ikke, da han gav haardt B. B.'s Ror, at angive
 det i saa Henseende foreskrevne Damp-pibe-Signal (1 kort Tone), saaledes maa *H.* efter alt hvad der
 foreligger antages udelukkende at bære Skylden for det skete Sammenstød. Der findes nemlig ikke
 at være nogen Grund til at antage, at *F.*, der skulde holde sin Kurs, har forandret denne inden
 Sammenstødet, hvorimod *H.*, der ifølge disse Reglers Art. 20 skulde gaa af Vejen, og som,
 selv om *F.*'s Sidelys maatte have lyst noget mindre stærkt end *H.*'s, dog maatte have og har opdaget
 dem i tilstrækkelig god Tid, maa antages at have udsat sin Drejning til St. B. for længe og i Virke-
 ligheden først at have udført samme, da den allerede havde skaaret *F.*'s Kurslinje, ganske bortset fra
 om *H.* ikke ogsaa maa siges at have overtraadt Reglernes Art. 23. Som Følge heraf dømtes *H.* til
 at betale *F.* som paastaet 61846 Kr. 17 Øre, samt 300 Kr. i Sagsomkostninger, *H.*'s eget Tab ud-
 gjorde i Alt 74215 Kr. 23 Øre.

Nr. 129. „Fremad“ af Haugesund, S. S., 381 Tons Brutto, Kapt. L. Bakkevig.**„Ness“ af London, S. S., 3050 Tons Brutto, Kapt. J. Mathias.**

Af den af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn under 28. Juni 1899 afsagte Dom i Anledning af den d. 2.
 September 1898 stedfunde Kollision mellem de ovennævnte Dampskibe gives her følgende Uddrag:

Kollisionen fandt Sted i Sundet ud for Espegærde $2\frac{1}{2}$ Kml. fra Land strax efter Kl. 8 EM. under V.lig Bram-
 sejls Kuling med N.lig Strøm. Vejret var mørkt, af og til med Regn; men godt fyrklart.

Fra *F.* — fra Wiek til Kønigsberg med Sild i Tønder — der, styrende S. $3/4$ V., gik med fuld Fart, ca. 8 Kml.,
 saas omtr. Kl. $8\frac{1}{4}$ en modgaaende Dampers Toplys og begge Sidelysene ret forude. Foruden *N.*'s Toplys saas et hvidt
 Lys neden for, hvilket antoges at være Signal for Afhentning af Lods. Roret lagdes da B. B. indtil Skibet havde drejet
 ca. 2 Streger til St. B., hvorefter de nævnte 3 Lys saas et Par Streger om B. B., og 3–4 Minutter efter drejedes *F.* endnu
 en Streg til St. B. Strax efter forsvandt *N.*'s røde Sidelys og *F.*'s Ror blev da lagt haardt B. B. medens 1 kort Dump-
 pibe-Tone afgaves; men kort efter skete Sammenstødet.

Efter at *N.* — fra Danzig til Cardiff med Træløst — med svensk Lods om Bord, styrende N. t. Ø., Kl. $7\frac{1}{4}$
 EM. havde passeret Hven's Vest-Fyr i $1/2$ à 1 Kml.'s Afstand, mindskedes Farten fra ca. 9 til $8\frac{1}{2}$ Kml. Kl. $7\frac{3}{4}$ saas et
 hvidt Lys forude 2 à 3 Streger om St. B., som antoges at være om Bord i en «Ankerligger» og som trak sig mere og
 mere tværs indtil det var ca. 5 Streger om St. B., da der pludselig tillige opdagedes et rødt Sidelys om St. B. og selve
 Skibet saas nu i omtrent 300 Fods Afstand. Roret blev strax lagt haardt B. B., og Maskinen kastedes «Fuld Kraft bak»,
 samtidig afgaves 3 korte Damp-pibe-Toner; men strax efter skete Sammenstødet saaledes, at *N.*'s Stævn omtr. under en
 ret Vinkel ramte *F.* om B. B. ved Maskinrummet lidt agten for midtskibs, hvorved *F.* krængede B. B. over og strax sank,
 medens Besætningen (12 Md.) blev bjærget om Bord i *N.*

Sø- og Handelsretten kom — efter foretagne Besigtelses-Prøver med *F.*'s Side-Lanterner, hvorved det godtgjort, at disse vel vare af simpel Beskaffenhed, men dog anordningsmæssige — til det Resultat, at Hovedskylden for Sammenstødet maatte falde paa *N.* Lysstyrken af de to Sidelys i *F.*, og da særlig af det røde, hvorpaa det her fortrinsvis kom an, og som efter de fleste af *N.*'s, egen Besætnings Udsagn brændte klart, var nemlig saa stor, at Lyset maatte have kunnet iagttages i mindst 5 Minutter før Sammenstødet, altsaa tilstrækkelig længe til, at dette kunde være undgaet. Naar man imidlertid alligevel ikke i *N.* blev opmærksom paa *F.*'s røde, Sidelys i rette Tid. maa dette antages at hidrøre fra, at man i Virkeligheden ikke har holdt tilstrækkelig Udkig efter det, fordi man fra først af — paa et Tidspunkt, da det endnu ikke kunde fordres, at Sidelysene skulde kunne være synlige — gik ud fra, at *F.* var en Ankerligger, ganske bortset fra, hvorvidt *N.*'s Manøvre, efter at *F.*'s røde Sidelys var bleven set, har været rigtig. Paa den anden Side var *F.* ikke uden al Skyld, den burde nemlig ubetinget (jfr. Art. 28 i de internationale Søvejs-Regler) have afgivet 1 kort Damppipe-Tone da den foretog de to første Drejninger (paa 2 og 1 Streg) St. B. over, hvilke Signaler dog muligvis kunde være blevne hørte. Det var derhos stridende imod Reglernes Art. 21, at *F.* foretog de 2 derefter følgende Drejninger til Styrbord, især den anden Drejning til Kursen SV. $\frac{1}{4}$ S.; men dette kan dog ikke siges at have faaet nogen afgørende Betydning.

Ifølge det Anførte dømte Retten *N.*'s Rederi til at betale 100000 Kr. (ca. $\frac{7}{10}$ af hele det paastaaede Beløb 142845 Kr.) med Renter, samt 300 Kr. i Sagsomkostninger.

Nr. 130. „Frida“ af Sølvborg, Skonnert, 192 Tons Brutto, Kapt. S. Larsson.

Indb. fra Middelfart Toldkammer dat. d. $\frac{10}{6}$ 98.

D. $\frac{8}{6}$ 98 Kl. $10\frac{1}{2}$ EM. med SØ.lig laber Kuling og klart Vejr grundstødte *F.* — fra Kotka til Fredericia med Træløst — paa «Tønnes-Odde» (Føns Skov, Fyen, NV.); men blev d. $\frac{10}{6}$ Kl. 4 FM. bragt flot af S. S. «Lillebelt», efter at have losset en Del af Dækslasten i Lægter.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være fejlagtig Navigering i Forbindelse med Strømsætning.

Nr. 131. „Friederike“ af Stralsund, Galease, 41 Tons Brutto, Kapt. A. Malmen.

Søforklaring i Nykjøbing (S.) d. $\frac{23}{7}$ 98.

D. $\frac{18}{7}$ 98 Kl. 11 EM. under VNV.lig Storm strandede *F.* - fra Hamborg til Holbæk med Majs — paa Sjæl-lands-Rev mellem Redningsbaaken og Fyrtaarnet of blev Vrag. Umiddelbart forinden *F.* tog Grunden observeredes Fyret forude $1\frac{1}{2}$ Streg i Læ; men *F.* nægtede at gaa over Stag i den høje Sø, huggede haardt i Grunden og løb fuld af Vand. Nødflag hejstes; men uden Resultat. Næste Morgen Kl. 5 maatte Besætningen (2 Md.) og 3 Passagerer (Kapt. s Hustru og Børn) forlade *F.* i egen Baad og bjærgedes om Bord i Fyrtransport-Dampskibet «Kattegat», der landsatte Besætningen ved «Gniben», medens Passagererne bragtes til Kjøbenhavn. Loddet havde stadig været brugt fra Kl. 5 EM. *F.* var assureret for ca. 3100 Kr.

Aarsagen til Forliset angives af Føreren at være uformodet haard Strømsætning samt Storm og Regntykning i Forbindelse med, at Skibet nægtede at gaa over Stag.

Nr. 134. „Gambetta“ af Bergen, S. S., 568 Tons Brutto, Kapt. Kahrs.

Strandings-Beretning dat. Kastrup d. $\frac{31}{12}$ 98.

D. $\frac{12}{12}$ 98 Kl. $11\frac{1}{2}$ FM. under SV.lig Storm grundstødte *G.* — fra Memel til West-Hartlepool med Egestaver — paa «Svalerumpen» (Amager, Ø.); men blev i Løbet af Natten bragt flot af Svitzer's «B. E.»

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forvexling af Sømærkerne med Sømme-Mærkerne.

Nr. 136. „Gefion“ af Kristiania, Barkskib, 512 Tons Brutto, Kapt. H. Aslaksen.

Strandings-Beretning dat. Kastrup d. $\frac{1}{4}$ 98.

D. $\frac{6}{3}$ 98 Kl. 1 EM. under NØ.lig Storm og Snetykning grundstødte *G.* — fra Drøbak til Rostock med en Ladning Is — paa «Middelgrunden»; men bragtes s. D. Kl. $3\frac{1}{2}$ EM. flot af Svitzer's «B. E.»

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Fejltagelse af Sømærkerne.

Nr. 137. „Gerda“ af Skillinge, Skonnert, 107 Tons Brutto, Kapt. P. Larsson.

Indb. fra Kjøbenhavns Overtoldinspektorat dat. d. $\frac{22}{3}$ og $\frac{24}{3}$ 98.

D. $\frac{19}{3}$ 98 Kl. 7 FM. med V.lig Vind og Regntykning grundstødte *G.* — fra Stettin til Kjøbenhavn med Træløst — paa Sydpynten af Amager; men blev d. $\frac{21}{3}$ EM., efter at en Del af Dækslasten var kastet over Bord, bragt flot af Svitzer's «B.E.»

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Regntykning.

Nr. 139. „Glassalt“ af Aberdeen, S. S., 664 Tons Brutto, Kapt. A. Dow.

Indb. fra Dragør Toldkontrol dat. d. $\frac{30}{9}$ 98.

D. $\frac{30}{9}$ 98 Kl. 3 FM. med VSV.lig laber Kuling og Regndis grundstødte *G.* — fra Königsberg til West-Hartlepool med Grubetømmer — paa «Dragør Sandrev»; men blev s. D. Kl. 5 EM. bragt flot af Svitzer's «B. E.», efter at have losset en Del af Dækslasten i Lægtene, og bugseret til Kjøbenhavn, da Skruen var bleven slaaet i Stykker.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være fejl Gising af Afstanden fra Land.

Nr. 140. „Gloria“ af Kragerø, Brig, 265 Tons Brutto, Kapt. E. Berthelsen.Søforklaring i Byrum (Læsø) d. $23/7$ 98.

D. $20/7$ 98 Kl. 0t 15m FM. under NV.lig stiv Kuling og diset Luft grundstødte *G.* — fra Kings Lynn til Kjerteminde med Kul — paa «Kobbergrunden» og blev Vrag. Kort efter at et Fyr, som Kapt. B. fejlagtig antog for «Fladens» Fyrskib, var blevet set, stødte Skibet; Sejlene brastes bak, hvorved det ogsaa kom flot, men stødte strax efter igen og blev staaende. Kl. $1\frac{1}{2}$ EM. ankom en af Svitzer's «B. E.'s» Dampere, som forsøgte at slæbe Briggen af Grunden; men uden Resultat, idet den sprang læk og løb fuld af Vand. Med Baad fra Læsø sendtes første Styrmand og 5 Md. i Land om Aftenen, medens Kapt. B. og anden Styrmand forbleve om Bord. Da Briggen efterhaanden kændrede B. B. over, maatte den forlades næste Morgen, idet de gik om Bord i Damperen, der var forbleven ved Skibet. Loddet havde ikke været brugt før Grundstødningen. *G.*, som Kapt. B. havde købt 5 Uger tidligere for 7000 Kr. var assureret for 4000 Kr.

Aarsag. Sørenten udtalte som sit Skøn: «At en af de væsentligste Aarsager til Grundstødningen er, at der fra Kl. $10\frac{1}{2}$ Aften er styret for vestlig Kurs, idet dog Sørenten samtidig udtrykkelig fremhæver, at saavel Strømsætning som Deviation kan have været betydelig medvirkende Momenter».

Nr. 142. „Gottfrid“ af Timmernabben, Skonnert, 47 Tons Brutto, Kapt. P. A. Johansson.Indb. fra Drogdens Fyrskib daf. d. $26/8$ 98.

D. $25/8$ 98 Kl. $5\frac{3}{4}$ EM. med VNV.lig laber Kuling grundstødte *G.* paa «Lille Grund» (Sundet, S.), blev læk og løb fuld af Vand; men blev næste Dag Kl. 5 EM., efter at være pumpet læns, bragt flot af Svitzer's «B. E.», og bugseret til Kjøbenhavn. Skibet, der var lastet med Kridt, fandtes forladt af Besætningen, der formodes at være landet paa den svenske Kyst.

Nr. 144. „Gustaf“ af Limhamn, Jagt, 22 Tons Brutto, Fører N. Nilsson.Politi-Forhør i Vordingborg d. $26/1$ 98.

D. $21/1$ 98 Kl. $5\frac{1}{2}$ EM. med V.lig Storm og Snetykning grundstødte *G.* — fra Limhamn til Bandholm med Cement — paa «Kalve-Rev» (Masnedø) og blev læk; men bragtes senere flot ved Hjælp fra Land, efter at have udlosset ca. $\frac{1}{3}$ af Landningen.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Snestorm og usigtbart Vejr.

Nr. 145. „Gustaf Adolf“ af Oskarshamn, Brig, 266 Tons Brutto, Kapt. S. J. Johansson.Søforklaring i Rønne d. $26/11$ 98.

D. $24/11$ 98 Kl. 4 EM. under ØSØ.lig Storm med Regn og Sneybyger strandede *G. A.* — fra Methil til Oskarshamn med Kul — paa «Hvide Odde-Rev» N. f. Rønne og blev Vrag. Fra Kl. 8 FM. havde Briggen for smaa Sejl krydset langs Kysten i Læ af Landet; men kom i Mørkningen under en Sneybyge for nær Landet og tog Grunden. Nødssignal blev afgivet ved Blus, hvorefter Redningsbaad fra Rønne kom ud; men da Skibet stod fast og Søen var temmelig rolig, forblev Besætningen om Bord. Efter at der var sluttet Akkord med Fiskere fra Rønne om at bringe Skibet flot, udsattes et Varpanker; samtidig kastedes der over Bord af Ladningen og næste Morgen Kl. 5 lykkedes det Fiskerne at faa det hevet af Grunden; men det havde da faaet saa stor Skade i Bunden, at det fyldtes med Vand og maatte derfor atter sættes paa Grund, samt strax efter forlades af Besætningen (8 Md.), der bjærgedes i Land i Fiskerbaadene. Skibet, der var 24 Aar gl., var assureret for 10000 Kr.

Om **Aarsagen** til Strandingen skønnede Sørenten: «At den maatte anse Anledningen til Grundstødningen for at være Snetykke og fejl Gisning af Land».

Nr. 146. „Gustave Grisar“ af Antwerpen, S. S., 1045 Tons Brutto, Kapt. R. G. Arfsten.Indb. fra Kastrup Toldkontrol daf. d. $14/5$ 98.

D. $30/4$ 98 Kl. 10 FM. med Ø.lig Vind grundstødte *G. G.* — fra Riga til Antwerpen med Trælast — paa «Middelgrunden»; men blev s. D. bragt flot af Svitzer's «B. E.», efter at have losset en Del af Ladningen i Læstere.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forvexling af Sømærkerne.

Nr. 155. „Hanna Martha“ af Halmstad, Skonnert, 75 Tons Brutto, Kapt. B. Johansson.Indb. fra Gjedser Toldkammer dat. d. $25/3$ 98.

D. $24/3$ Kl. 3 EM. under ØNØ.lig orkanagtig Snestorm strandede *H. M.* — fra Bergqvara til Kappeln med Trælast — 1 Kml. N. f. Bøtøgaarden (Falster, Ø.); idet Skibet af Stormen sattes helt op i Havstokken og blev Vrag. Af Besætningen (3 Md.) bjærgedes Bedstemanden af Plantør Andersen, Bøtøgaard, der vadede ud i Vandet og greb ham, idet han sprang i Søen fra Klyverbommen, Jungmanden, der var Førerens Broder, druknede under Forsøg paa at svømme i Land og Kapt. J. fandtes liggende paa Dækket, død af Kulde.

Aarsagen til Strandingen angives at være den i Dagene fra d. 23. til d. 27. Marts 1898 i Østersøen herskende orkanagtige Snestorm.

Nr. 157. „Hans Tode“ af Porsgrund, 3mastet Skonnert, 272 Tons Brutto, Kapt. J. Rasmussen.Indb. fra Kastrup Toldkontrol dat. d. $4/10$ 98.

D. $3/10$ 98 Kl. 3 FM. med NV.lig Bramsejls-Kuling og diset Luft grundstødte *H. T.* — fra Grimsby til Rønne med Kul — paa «Maglebylille-Hage» (Amager, Ø.); men blev om Natten til d. $4/10$ bragt flot af Svitzer's «B. E.»

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Manøvrering for at gaa af Vejen for et andet Sejlskib.

Nr. 159. „Hartville“ af West-Hartlepool, S. S., 1674 Tons Brutto, Kapt. E. James.

Indb. fra Anholt Toldsted dat. d. $15/1$ 98.

D. $12/1$ 98 Kl.9 EM. under NV.lig klosrebet Merssejls-Kuling med Taage grundstødte *H.* — fra Norfolk (A.) til Nyborg med Majs — paa Anholt NV.-Rev; men blev d. $14/1$ Kl. 2 EM., efter at have kastet ca. 30 Tons af Ladningen over Bord, bragt flot af Svitzer's «B.E.», tilsyneladende ubeskadiget.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage og fejl Bestik.

Nr. 160. „Hassel“ af Farsund, Barksbib, 601 Tons Brutto, Kapt. O. Ellersen.

Indb. fra Thisted Toldkammer dat. d. $20/1$ 98.

D. $18/1$ 98 Kl. 3 FM. under SV.lig jævn Kuling, men med meget urolig Sø, strandede *H.* — fra Savannah til Varberg med Bomuldsballer — paa Thyborøn nordre Strand og blev Vrag; hvorimod en Del af Ladningen senere ind-drev paa Kysten. Kl. $9\frac{1}{2}$ FM. ankom Raket-Apparatet fra «Vester-Agger» Rednings-Station; en Raket blev affyret og naaede heldig Skibet; men saavel Udhalings-Linen som den svære Trosse sprængtes efter at være fastgjort om Bord. Redningsbaad fra «Thyborøn-Nord» Rednings-Station, der imidlertid var kommen til Stede, blev derefter sat i Vandet og roet ud til Skibet og det lykkedes saa denne med meget Besvær i 2 Gange at bjærge Besætningen (12 Md.) i Land.

Aarsagen til Strandingen angives at være Strømsætning og diset Luft.

Anm. 1. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra $1/4$ 97 til $31/3$ 98 indeholder en nærmere Beskrivelse af dette vanskelige Rednings-Foretagende.

Anm. 2. Fra den svensk-norske Regering er der blevet tilstillet Redningsmandskabet en Gave paa 180 Kr. som Anerkendelse for udvist fortjenstlig Forhold.

Nr. 165. „Helene“ af Elmshorn, Evert, 46 Tons Brutto, Fører C. Schrum.

Søforklaring i Ramsø-Thune Herreder d. $28/3$ og $8/5$ 98.

D. $24/3$ 98 Kl. $7\frac{1}{4}$ EM. under NØ.lig haard Snestorm grundstødte *H.* — fra Hamburg til Kastrup men Kainit — paa Revlen ud for Ølseagle-Strand efter i Stormen at have faaet Roret slaet af og mistet Anker og Kætting. Besætningen (3 Md.) bjærgedes samme Aften af nogle Skippere fra Kjøge. Den $7/4$ blev *H.* bragt flot af Fiskere fra Kjøge, efter at Ladningen, som værdiløs, var bleven kastet over Bord. Bjærgeløn 2000 Kr.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være den i Dagene fra d. 23. til d. 27. Marts 1898 i Østersøen herskende orkanagtige Snestorm.

Nr. 166. „Helen Otto“ af London, S. S., 1433 Tons Brutto, Kapt. J. H. Oliver.

„Pine Branch“ af Frederiksværn, S. S., 1633 Tons Brutto, Kapt. K. Knudsen

Strandings-Beretning dat. Hørsholm d. $2/2$ 99.

D. $18/10$ 98 ved Daggry under Ø.lig Storm med S.lig Strøm kolliderede *H. O.* — fra Sverige til England med Trælast — ud for Nivaa med *P. B.*, der laa til Ankers i Læ af Hven. Ved Sammenstødet fik *H. O.* saa stor Skade, at den fyldtes med Vand; men blev, flydende paa Lasten, af Svitzer's «B. E.» bugseret ind paa Grunden ud for Nivaa, hvorfra den, efter at være bleven tætnet og pumpet læns, d. $24/10$ bugserede til Kjøbenhavn. Besætningen (21 Md.) blev bjerget af S. S. «Forsøg» at Kristiansand, Kapt. Sager, og landsat i Frihavnen.

P. B. fik Stævnen og Boven beskadiget ved Sammenstødet; men kunde dog gaa til Kjøbenhavn.

Nr. 170. „Herman“ af Sølvesborg, Skonnert, 101 Tons Brutto, Kapt. J. Nilsson.

Søforklaring i Maribo d. $20/6$ 98.

D. $16/6$ 98 Kl. 3 EM. med V.lig laber Kuling og smult Vande, da *H.* — fra Brunne (Sv.) til Bandholm med Trælast — var passeret Anduvnings-Vageren for «Staalbybet», hejstes Lodsflag. Sejladsen fortsattes dog for at møde Lods; men Kl. $3\frac{1}{2}$ grundstødte *H.* paa «Fejøl Staalgrund». Efter at have losset en Del af Dækslasten i Lægtere kom *H.* flot Kl. 11 EM. s. D. ved Hjælp af Fiskere fra Raagø, tilsyneladende uden at have taget Skade. Loddet blev ikke brugt.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Førerens Ukendskab til Farvandet.

Nr. 172. „Hilda“ af Seedorf, Slup, 36 Tons Brutto, Fører J. Thämlitz.

Indb. fra Storeheddinge Toldkammer dat. d. $25/3$ og $2/5$ 98.

D. $24/3$ 98 Kl. $1\frac{1}{2}$ EM. med NØ.lig orkanagtig Snestorm strandede *H.* — fra Höganäs til Stettin med Mursten — S. f. Rødvig Havn. Besætningen (2 Md.) blev bjerget af Fiskere fra Rødvig, som fik Forbindelse ved at hive en Lodline ud til Skibet, hvorefter en Trosse fra Land blev fastgjort om Bord og ved Hjælp af en paa Trossen kørende «Baadsmandsstol» naaede Besætningen i Land. *H.* blev dog senere bragt flot.

Aarsagen til Strandingen angives at være den i Dagene fra d. 23. til d. 27. Marts 1898 i Østersøen herskende orkanagtige Snestorm.

Nr. 173. „Hinrich“ af Kiel, S. S., 908 Tons Brutto, Kapt. F. W. Schrader.

Indb. fra Hjørring Toldkammer dat. d. $11/12$ 98.

D. $11/12$ 98 Kl. $4\frac{1}{2}$ FM. under V.lig Storm og voldsom Sø grundstødte *H.* — fra Burmt-Island til Kiel med Kul — ca. 1200 Fod fra Land ud for Skallerup Strand og sank. Besætningen (16 Md.) blev under meget vanskelige For-

hold bjærget af Redningsbaade fra «Lønstrup» og «Skallerup» Rednings-Stationer. 3 Gange blev hver af disse Baade sat ud; de 2 Gange drev de af, trods Mandskabets Anstrængelser; men 3. Gang naaedes Forbindelse med *H.* først af «Lønstrup» Redningsbaad, som bjærgede 7 Md., og derefter af «Skallerup» Redningsbaad, som bjærgede de andre 9 Md., der en for en maatte springe over Bord med en Line om Livet og derefter bleve halede op i Banden, idet *H.* stod meget vanskelig med Forenden mod Land, medens Søen brød stærk over Agterskibet Kl. 4 EM. var hele Besætningen bjærget i Land (se Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra d. $\frac{1}{4}$ 98 til $\frac{31}{3}$ 99).

Aarsagen til Strandingen angives at være Forvexling af Fyr, idet «Hirshals» Fyr antoges for at være «Lindesnæs» Fyr; hvilken Fejltngelse formentlig nærmest skyldes Storm og uformodet Strømsætning.

Anm. Ifølge en Meddelelse i «Berl. Tid.» af $\frac{22}{11}$ 99 har «See-Berufsgenossenschaft» i Hamburg som en Anerkendelse af den ved ovennævnte Bjærgning udviste Uforfærdethed og Opoffrelse tildelt Redningsbaadens Mandskab en Præmie paa 280 Kr.

Nr. 174. „Hiram“ af Mølle, Brig, 246 Tons Brutto, Kapt. A. P. Thore.

Søforklaring i Aarhus d. $\frac{6}{7}$ 98.

D. $\frac{14}{6}$ 98 Kl. 12 MN. med ØNØ.lig laber Brise og klar Luft under Krydsning grundstødte *H.* — fra Hudiksvall til Aarhus med Trælast — paa «Holmetunge» (Saltholm, SV.). Ved Hjælp af Sejlene og et udført Varpanker forsøgte *H.* bragt flot; men uden Resultat. Næste Dag Kl. $2\frac{1}{2}$ EM. bragtes Briggen flot af Svitzer's «B. E.» uden at have taget Skade.

Aarsage til Grundstødningen angives af Føreren at være Strømsætning.

Nr. 178. „Iconia“ af Kragerø, Skonnertbrig, 235 Tons Brutto, Kapt. B. Jørgensen.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{13}{4}$ 98.

D. $\frac{10}{4}$ 98 Kl. 10 EM. under SØ.lig haard Storm med svære Regnbyger og høj Sø, efter at *I.* — fra West-Hartlepool til Kolding med Kul — siden d. $\frac{6}{4}$ havde ligget til Ankers ud for Frederikshavn, afventende gunstigere Vejrforhold, sprængtes Ankerkættingerne og Skibet gik i Drift. Sejl tilsattes; men under Forsøget paa at klare Landet S. over huggede Skibet haardt paa «Laurs-Rev» og blev læk, men kom strax flot, hvorefter det besluttedes at søge ind i Frederikshavns Havn for at bjærge Skibet. Efter at være kommen ind i Yderhavnen blev Varpankeret stukket ud; men da Skibet under den haarde Storm ikke vilde svaje op for Ankeret, grundstødte det paa søndre Mole og løb fuld af Vand. Næste Dag Kl. 8 FM. gik Besætningen (7 Md.) i Land; men om Aftenen bragtes Skibet flot ved Dampskibshjælp og fortøjedes i Havnen. Kapt. J. havde ikke tidligere søgt ind i Havnen, da han vilde spare Havne-Afgifterne og haabede at Vejret vilde bedage sig.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen fandt Søretten Anledning til at bemærke: «At Kapt. Jørgensen, medens han laa uden for Frederikshavn og drev under Stille, nok kunde være bleven bugseret i Havn, men hertil havde der formentlig ikke været nogen Anledning. Stormen rejste sig temmelig pludselig og da vilde Strandingen vanskelig kunne være undgaaet».

Nr. 182. „Iris“ af Filtvedt (Drøbak), Skonnertbrig, 143 Tons Brutto, Kapt. H. C. Knudsen.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{16}{7}$ 98.

D. $\frac{12}{7}$ 98 Kl. 1 FM. med SV.lig frisk Kuling og diset Luft grundstødte *I.* — fra Randers til Filtvedt i Ballast — paa «Laaen» (Læsø, SØ.). To Timer tidligere havde Kapt. K. set et Blinkfyr i NØ., som han fejlagtig antog for «Fladens» Fyrskib, idet hans Søkort, der var fra 1894, viste «Kobbergrundens» Fyrskib som fast Fyr. D. $\frac{13}{7}$ Kl. $3\frac{1}{2}$ FM. bragtes *I.* flot af Svitzer's «B. E.» og bugseredes til Frederikshavn, hvor Skibet viste sig at være ubeskadiget.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen bemærkede Sørettens søkyndige Medlemmer: «At Grunden til Skibets Stranding paa Læsø er Mangel paa tidssvarende Søkort».

Nr. 185. „Japan“ af Riga, Barkskib, 704 Tons Brutto, Kapt. F. Fritzberg.

Indb. fra Kjøbenhavns Overtoldinspektorat dat. d. $\frac{12}{11}$ 98.

D. $\frac{6}{11}$ 98 Kl. 7 EM. under SV.lig laber Kuling og diset Luft grundstødte *J.* — fra Grangemouth til Riga med Kul — paa «Middelgrundens» SV.-Side; men blev, efter at have losset en Del af Ladningen i Lægtere, d. $\frac{9}{11}$ bragt flot af Svitzer's «B. E.» uden at have taget Skade.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

Nr. 187. „Jersö“ af Väddö, 3mastet Skonnert, 245 Tons Brutto, Kapt. C. Johansson.

Søforklaring i Aarhus d. $\frac{21}{11}$ 98.

D. $\frac{12}{11}$ 98 Kl. $3\frac{3}{4}$ FM. kolliderede *J.* — fra Hernösand til Aarhus med Trælast — NV. for «Lappegrund»-Fyrskib med et til Ankers liggende ubekendt Barkskib. Kl. $3\frac{1}{2}$ saas Ankerlyset fra en Ankerligger forude, hvorfor *J.*, som styrede NV.t. N., faldt af for at passere den om St. B. Da Strømmen satte *J.* ind imod Ankerliggeren gaves Ordre til at falde mere af; men Skibet nægtede at lystre Roret og der præjedes da til Ankerliggeren om at stikke paa Kættingen. *J.* løb imidlertid med sin Klyverbom ind for om Barkens Fokkemast; men Skibene kom strax klare af hinanden uden yderligere Skade, saa vidt det kunde ses, hvorefter *J.* fortsatte Rejsen.

Aarsagen til kollisionen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 189. „Johanne Christine“ af Haderslev, Galease, 41 Tons Brutto, Fører J. H. R. Hansen.

Søforklaring i Tranebjerg (Samsø) d. $28/3$ 98.

D. $24/3$ 98 Kl. $2\frac{1}{2}$ EM. under Ø.lig haard Snestorm, da *J. C.* — fra Halmstad til Haderslev med Brosten — befandt sig S. f. Samsø, blev Føreren, som stod til Rors, slaaet over Bord af Rorpinden og druknede. Letmatros G. Bork ($17\frac{1}{2}$ Aar gl.), der sammen med Føreren udgjorde Galeasens Besætning, kastede strax en Rednings-Bøje ud til H., som saas lige agten for Galeasen; men den blev ikke greben. Han forsøgte da at fire Hækjollen af; men den fyldtes med Vand og Føreren saas da ikke mere. Matrosen fortsatte Sejladsen rundt om «Vestborg»-Fyr og bragte omtr. Kl. 3 Galeasen til Ankers under Land mellem Fyret og Koldby-Kaas, hvorefter han satte Flag i Mesanvantet som Nødsignal. Paa Grund af Snestormen observeredes Nødsignalet først om Morgenen d. $26/3$ og s. D. Kl. 12 MD. blev *J. C.* ved Hjælp fra Land indbragt i Koldby-Kaas' Havn.

Aarsagen til Søulykken fremgaar af det Ovenanførte.

Sørettens Formand tilkendegav Letmatros G. Bork: «At han efter alle de Sagkyndige Mening har vist Konduite og Dygtighed».

Nr. 190. „Johannes“ af Hvitemølle, Skonnert, 67 Tons Brutto, Kapt. O. Eneberg.

Søforklaring i Aarhus d. $17/9$ 98.

D. $9/9$ 98 Kl. 3 FM. under SV.lig flov Kuling og diset Luft grundstødte *J.* — fra Köping til Aarhus med Stangjærn — paa «Sjællands-Rev», ca. 2 Kml. S. f. Fyret. Et Varpanker udførtes og Sejlene brasedes bak; men uden Resultat. Omtr. Kl. 6 EM. blev *J.* bragt flot af «Oddens Bjærgelav» uden at have taget Skade.

Aarsagen til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer antages at være Strømsætning samt Forvexling af Fyrskibet paa «Sehultz's Grund» og Fyret paa «Sjællands-Rev».

Nr. 191. „John“ af Mariehamn, Barksbib, 436 Tons Brutto, Kapt. A. Rundberg.

Indb. fra Kastrup Toldkontrol dat. d. $27/9$ 98.

D. $26/9$ 98 Kl. 11 EM. med V.lig flov Brise og diset Luft grundstødte *J.* — fra Wiborg til Kjøbenhavn med Trælast — paa «Nordre Røse»; men blev næste Dag Kl. $4\frac{1}{2}$ EM. bragt flot af Svitzer's «B. E.», efter at have losset en Del af Dækslasten i Lægtene.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

Nr. 206. „Kyanite“ af Glasgow, S. S., 712 Tons Brutto, Kapt. A. M. Leon.

Strandings-Beretning dat. Stubberup d. $9/1$ 99.

D. $6/10$ 98 Kl. $6\frac{1}{2}$ FM. grundstødte *K.* — fra Flensburg til Drammen i Ballast — paa «Lille-Grund» (Hindsholm, N.); men blev bragt flot af Svitzer's «B. E.»

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forvexling af «Ryggen» og «Lille-Grund» paa Grund af Fejl i Søkortet.

Nr. 207. „La France“ af Hernösand, S. S., 1427 Tons Brutto, Kapt. H. F. Hedberg.

Indb. fra Nysted Toldkammer dat. d. $9/6$ 98.

D. $7/6$ 98 Kl. 3 EM. med Ø.lig Vind og klart Vejr blev *L.* — fra Hernösand til Dunkerque med Trælast — efter at have tøret mod en Sten, som ikke fandtes aflagt i det om Bord værende Søkort, sat paa Grund paa «Rød-sand»; men blev næste Dags Aften bragt flot af Svitzer's «B.E.» og bugseret til Malmø.

Aarsagen til Søulykken fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 211. „Laurentius“ af Timmernabben, Skonnert, 78 Tons Brutto, Kapt. A. Andersson.

Søforklaring i Helsingør d. $20/9$ 98.

D. $15/9$ 98 Kl. $1\frac{1}{2}$ FM. under NNV.lig 3-rebet Merssejls Kuling og høj Sø strandede *L.* — fra Timmernabben til Aarhus med Birkebrænde — i «Lappe-Renden» inden for «Lappe-Grund» og blev Vrag. D. $14/9$ Kl. 10 om Aftenen var *L.* gaet til Ankers ud for «Lappe-Grunde» Fyrskib; men lettede Kl. 12 MN. da Kuling og Sø tiltog og satte Sejl for at søge ind til Helsingør. Da Loddet viste en Dybde af 4 Fv. styredes ud fra Land; men Vind, Sø og Strøm satte Skibet ind paa Stranden. Besætningen (4 Md.) bjærgede sig i Land Kl. 4 FM. i egen Baad. Skibet var assureret for 2700 Kr.

Aarsagen til Strandingen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 213. „Lea“ af Föglö, 3mastet Skonnert, 292 Tons Brutto, Kapt. A. Jansson.

Indb. fra Kastrup Toldkontrol dat. d. $20/10$ 98.

D. $19/10$ 98 Kl. 1 FM. under Ø.lig stiv Kuling grundstødte *L.* — fra Wiborg til Kjøbenhavn med Trælast — paa «Svalerumpen» (Amager, Ø.); men blev næste Dag bragt flot af Svitzer's «B. E.»

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

Nr. 214. „Lina Hoege“ af Hamburg, Galease, 69 Tons Brutto, Kapt. J. Hoege.Indb. fra Rødby Toldkammer dat. d. $22/7$ 98.

D. $2/7$ 98 Kl. 2 FM. med V.lig Vind og høj Sø grundstødte *L. H.* — fra Hamburg til Stolpmünde med Majs paa «Hyllekrog» (Lolland, S.); men blev næste Dag Kl. 4 FM. bragt flot af Svitzer's «B. E.»

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

Nr. 215. „Liv“ af Tønsberg, Barkskib, 264 Tons Brutto, Kapt. N. Isaksen.Søforklaring i Ramsø-Thune Herreder d. $28/3$ og $8/5$ 98.

D. $27/3$ 98 Kl. $1\frac{1}{2}$ EM. under NØ.lig haard Snestorm grundstødte *L.* — fra Tønsberg til Gamleby (Sv.) i Ballast — paa Karlslunde Strand ud for Klintegaarden. D. $26/3$ Kl. 11 FM. var *L.* gaaet til Ankers VSV. for Sydpynten af Amager; men den ene Ankerkætting sprængtes strax og næste FM. sprængtes den anden, hvorefter Skibet gik i Drift. Sejl tilsattes for at sejle fri af Landet; men dette lykkedes ikke og det besluttedes da efter afholdt Skibsraad at landsætte Skibet. Efter Grundstødningen paa Revlen ca. 200 Alen fra Land, bjærgedes Sejlene og Besætningen (8 Md.) gik i Skibets Baade og naaede heldig Land. *L.*, der havde en Værdi af 18000 Kr., blev d. $3/4$ bragt flot af Svitzer's «B. E.»

Aarsagen til Grundstødningen angives at være den i Dagene fra d. 23. til d. 27. Marts 1898 i Østersøen herskende orkanagtige NØ.lige Snestorm.

Nr. 216. „Livlig“ af Frederikshald, 3mastet Skonnert, 174 Tons Brutto, Kapt. E. Syvertsen.Indb. fra Lods-Inspektøren i Helsingør dat. d. $30/8$ og $31/8$ 98.

D. $29/8$ 98 Kl. $8\frac{1}{4}$ EM. med SV.lig frisk Kuling og fyrklar Luft, da *L.* — fra Terneuzen til Kjøbenhavn med Briketter — liggende bidevind med Vinden St. B. ind, styrende SSØ., befandt sig omtr. 3 Kml. N. t.V. for «Lappe-Grund» Fyrskib, saas 3 à 4 Streger om B. B. det grønne Sidelys fra en stor Damper, der viste sig at være Engelsk Krydserfregat «Cleopatra», og som først efter Kursen antoges at ville gaa agten om *L.*; men, som det kort efter observeredes, søgte at gaa foran om. Da en Kollision derved blev uundgaelig, lod Kapt. S. de Ombordværende undersøge *L.*'s Sidelys som da viste sig at brænde klart; Roret lagdes samtidig haardt St. B., men ca. 1 Minut efter skete Sammenstødet saaledes, at *L.* med sin Klyverbom og St. B.'s Side tørnede mod *C.*'a St. B.'s Side omtr. midtskib, hvorved *L.* mistede Forrigningen og fik svær oven Bords Skade i Boven. Pumperne pejledes; men Skibet viste sig at være tæt. Fra *C.* sendtes hurtigt en Officer med 16 Md. om Bord i *L.* til Assistance; Kl. 9 kom Lods fra Helsingør om Bord og Kl. $10\frac{1}{2}$ bragtes *L.* til Ankers N. f. Helsingborg, hvor *C.* ogsaa ankrede i en Kabellængdes Afstand fra *L.* D. 30. Kl. $6\frac{1}{2}$ FM begyndte *C.* at bugseri *L.* til Kjøbenhavn. Kulingen var da stærkt tiltagende; men *L.* trak ikke Vand. Kl. 11 under en haard Byge, umiddelbart efter at Kapt. S. havde forvisset sig om, at Skonnerten intet Vand havde i Lasten, tog Skonnerten 3—4 meget svære Søer for ind, hvorved Dækket fyldtes med Vand, medens Skibets Forpart derefter pludselig sank paa 9 Fv. Vand lidt N. f. Hven. De fleste af de Ombordværende sprang da i Søen fra Skibets Agterende. Krydserens Baade, som med stor Hurtighed vare blevne satte i Vandet, bjærgede hele *L.*'s Besætning (7 Md.) og 2 Passagerer (2 Dreng) samt 10 Md. af sit eget ombordværende Mandskab; men af dette druknede dog 6 Md., antagelig trukne ned med det synkende Skib.

Aarsagen til Kollisionen angives af Kapt. S. at være fejl Manøvre fra Krydserens Side, idet den ikke iagttog Søvejs-Reglernes Art. 20, 22 og 23, skøndt Skonnertens røde Sidelys var bleven set og varskoet fra Krydserens Bak for Sammenstødet. Kapt. S. antager derhos, at Skonnerten ved Sammenstødet maa have faaet Skade ved Bovporten, som ikke er bleven bemærket, og i det Hele er bleven saaledes svækket, at den ikke har kunnet modstaa de svære Søer, som forfra brød ind over Skibet.

Anm. Søforklaring ses d. $1/9$ 98 at være afgivet af *L.*'s Besætning for Kjøbenhavns Sø- og Handelsret; men Udskrift heraf er ikke fremkommen.

Nr. 218. „Louise“ af Altwarp, Slup, 39 Tons Brutto, Fører A. Ottenstein.Indb. fra Dragør Toldkontrol dat. d. $14/5$ 98.

D. $2/5$ 98 om Morgenen under SØ.lig stiv Kuling og usigtbart Vejr grundstødte *L.* — fra Stettin til Kjøbenhavn med Stangjærn — paa «Maglebylille-Hage» (Amager, Ø.); men blev bragt flot af Svitzer's «B.E.», efter at have løstet en Del af Ladningen i Lægtene.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

Nr. 219. „Lovisa“ af Hellevik, Galease, 50 Tons Brutto, Kapt. B. Larsson.Strandings-Beretning dat. Kastrup d. $24/3$ 98.

D. $24/3$ 98 Kl. 11 FM. under Ø.lig haard Snestorm drev *L.* — fra Karlshamn til Kastrup med Birkebrænde — Land N. f. Kastrup og blev Vrag. Besætningen (4 Md.) bjærgedes ved Baad fra Land.

Aarsagen til Strandningen angives at være den i Dagene fra d. 23. til d. 27. Marts 1898 i Østersøen herskende orkanagtige Snestorm.

Nr. 224. „Lykkens Prøve“ af Frederikshald, Jagt, 27 Tons Brutto. Fører J. Heide.Søforklaring i Nykjøbing p. Mors d. $7/5$ 98.

D. $5/5$ 98 Kl. 3 FM. under SSØ.lig frisk Kuling med Regntykning, men fyrklart, grundstødte *L. P.* — fra Frederikshald til Fur med Trælast — paa «Nordmands-Hage» (Hals); men kom flot, efter at have kastet en Del af Dækslasten over Bord, uden at have taget Skade. Jagten, der havde en Værdi af ca. 3000 Kr., var ikke assureret.

Aarsagen til Grundstødningen angives af Føreren at være uformodet Strømsætning.

Nr. 225. „Malta“ af Mariehamn, Barkskib, 887 Tons Brutto, Kapt. K. G. Karlsson.

Søforklaring ved Kronborg vestre Birk d. $^{15}/_9$ og $^{16}/_9$ 98.

D. $^{15}/_9$ 98 Kl. $3\frac{1}{2}$ FM. under VNV.lig 2-rebet Merssejls Kuling med høj Sø grundstødte *M.* — fra London til Piteå i Ballast — V. f. «Gilbjerg-Hoved» (Sjælland N.) og blev Vrag. Efter omtr. fra MN. at have haft et Fyr i Sigte, som antoges for «Kullen»-Fyr, styredes S. t. Ø. for at faa Pejling af «Nakkehoved»-Fyr. Et hvidt Lys saas forude om B. B.; men antoges for en Dampers Toplys. Kl. $2\frac{1}{2}$ FM. saas Land forude, det forsøgtes da at stagvende; men *M.* nægtede at lystre Roret, hvorfor Ankerne bleve stukne ud. Da Skibet derpaa faldt af igen, huggede det haardt i Grunden og løb fuldt af Vand. Besætningen (13 Md.) bjærgede sig i Land i egen Baad. *M.*, der ikke var assureret, men havde en Værdi af ca. 12000 Kr., solgtes senere til Kystbefolkningen for 4250 Kr.

Aarsagen til Grundstødningen angives af Kapt. K. at være Forvexling af «Nakkehoved» vestlige Fyr med en Dampers Toplys.

Nr. 228. „Margaretha“ af Oldersum, Skonnertgaleot, 160 Tons Brutto, Kapt J. Duken.

Indb. fra Dragør Toldkontrol dat. d. $^{5}/_{12}$ 98.

D. $^{3}/_{12}$ 98 Kl. 4 EM. under SSV.lig Storm med Regndis grundstødte *M.* — fra Danzig til Harburg med Træl- last (Sleepers) — paa «Søndre Røse» (Drogden); men blev bragt flot af Svitzer's «B.E.», efter at have kastet en Del af Dækslasten over Bord.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være usædvanligt Lavvande.

Nr. 229. „Marguerite“ af Fiskebåkskil, Barkskib, 354 Tons Brutto, Kapt. G. N. Westberg.

Indb. fra Dragør Toldkontrol dat. d. $^{1}/_7$ 98.

D. $^{30}/_6$ 98 Kl. $3\frac{1}{2}$ EM. med S.lig laber Kuling og klart Vejr, grundstødte *M.* — fra St. Ybes til Ystad med Salt — paa «Aflandshage» (Amager, S.); men blev s. D. bragt flot af Svitzer's «B. E.», efter at have losset en Del af Ladningen i Lægter.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning i Forbindelse med, at Skibet nægtede at vende.

Nr. 231. „Maria“ af Barsel, Kuf, 63 Tons Brutto, Kapt. E. Behrens.

Indb. fra Stege Toldkammer dat. d. $^{25}/_3$ 98.

D. $^{24}/_3$ 98 Kl. 5 EM. under ØNØ.lig haard Storm med Snebyger, strandede *M.* — fra Höganäs til Bremen med Murten — under «Liselund Lilleskov» (Møen, Ø.) og blev Vrag. Besætningen (3 Md.) bjærgede sig ved Hjælp af en Line, som fra Skibet, der stod tæt under Land, blev hevet ind paa Stranden og fastgjort der af 2 til Stede komne Mand.

Aarsagen til Strandingen angives at være den i Dagene fra d. 23. til d. 27. Marts 1898 i Østersøen herskende orkanagtige Snestorm.

Anm. I Anledning af samme Skibs Grundstødning d. $^{29}/_{11}$ 97 ud for Napstjert (Elling Sogn), ved hvilken Lejlighed Besætningen under vanskelige Forhold bjærgedes af en Fiskerbaad med 7 Md. (se Søulykke-Statistikken for 1897, Afd. III, Nr. 199), har den tyske Regering i Begyndelsen af Aaret 1899 tilstillet hver af de 7 Md. en Taksigelses-Skrivelse, ledsaget af et Guldur og en Rednings-Medallie til Føreren, C. Christiansen, samt 50 Reichsm. til hver af Mandskabet.

Nr. 232. „Marie“ af Kalmar, Barkskib, 314 Tons Brutto, Kapt. P. A. Andersson.

Indb. fra Kjøbenhavns Overtoldinspektorat dat. d. $^{23}/_{12}$ 98.

D. $^{19}/_{12}$ 98 Kl. 11 EM. under V.lig Storm med Regntykning grundstødte *M.* — fra Newcastle til Kalmar med Kul — paa «Middelgrunden»; men blev næste Dag bragt flot af Svitzer's «B. E.»

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Regntykning, som forhindrede Pejling af Fyrene.

Nr. 240. „Mathilde Hennings“ af Riga, Barkskib, 541 Tons Brutto, Kapt. M. Mikkelsøhn.

Indb. fra Dragør Toldkontrol dat. d. $^{2}/_{11}$ 98.

D. $^{30}/_{10}$ 98 Kl. 5 FM. under SSØ.lig frisk Kuling med Taage, grundstødte *M. H.* — fra Stettin til Cardiff med Træl- last — paa «Dragør Sandrev» og blev læk; men bragtes d. $^{1}/_{11}$ om Aftenen flot af Svitzer's «B. E.»

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

Nr. 241. „Mercur“ af Moss, Barkskib, 546 Tons Brutto, Kapt. A. Olsen.

Søforklaring i Grenaa d. $^{1}/_4$ 98.

D. $^{26}/_3$ 98 Kl. $3\frac{1}{2}$ EM. under NØ.lig stiv Kuling med høj Sø grundstødte *M.* — fra Trollebogen (Moss) til Kjøbenhavn med en Ladning Is — paa «Lille-Middelgrund» (NØ. f. Anholt), hvis Vager ikke var bleven set, og blev læk. Skibet drev dog af Grunden; men med Tab af Roret, hvorved tillige Agterskibet blev stærkt beskadiget. Nødsignal hejstes; en Damp- er holdt ned til *M.* og forblev en Stund i Nærheden uden dog at kunne faa Forbindelse, hvorefter den fortsatte sin Rejse, Lækagen tiltog; men Skibet, der nu drev ret ned mod «Anholt-Ø.-Rev», kunde dog holdes læns. Da Mørket faldt paa og Skibet ikke kunde manøvreres, samt da Vind og Sø tiltog, blev B. B.'s Anker stukket ud for at forhindre, at Skibet sattes ind paa Revet og det drev derefter langs Anholts Kyst. Efter at være drevet ned i Læ af Fyret, blev St.B.'s Anker stukket ud og *M.* blev opankret 3 Kml. NNV. for Fyret. Næste Dags Morgen med stadig

tiltagende Vind og Sø kappedes Forrigningen; men da Skibet havde faaet 5 à 6 Fod Vand i Lasten, besluttedes det at søge Redning i Land. Kl. 8 FM. gik Besætningen (11 Md.) i Storbaaden og naaede heldig Kysten 1¹/₂ Time senere. Strax efter at Skibet var blevet forladt, gik alle 3 Master over Bord og d. 28²/₃ var *M.*, der ikke var assureret, forsvundet.

Aarsagen til Grundstødningen maa ifølge de afgivne Vidneforklaringer antages at være Strømsætning og til Forliset Tabet af Roret.

Nr. 242. „Minor“ af Riga, 3mastet Skonnert, 180 Tons Brutto, Kapt. O. D. Weide.

Indb. fra Thisted Toldinspektorat dat. d. 23²/₂ 98.

D. 20²/₂ 98 Kl. 12¹/₂ EM. under SSØ.lig Snestorm grundstødte *M.* — fra Göteborg til London med tomme Flasker — paa «Bragerne» (Jylland, NV.) og blev Vrag. Besætningen (8 Md.) bjærgedes Kl. 7 EM. af Redningsbaaden fra «Lild-Strand» Rednings-Station.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr og Strømsætning.

Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra 1⁴/₄ 97 til 31³/₃ 98 indeholder en nærmere Beskrivelse af ovennævnte Rednings-Foretagende.

Nr. 244. „Nathanael“ af Sølvesborg, Skonnert, 40 Tons Brutto, Fører E. Andersson.

Søforklaring ved Ramsø-Thune Herreder d. 28²/₃ og 8⁸/₅ 98.

D. 24²/₃ 98 Kl. 4 EM. under NØ.lig haard Snestorm landsattes *N.* — fra Sølvesborg til Kjøbenhavn med Birkebrænde — ud for Greve Strand. Omtr. Kl. 12 MD. var *N.* paa Grund af Storm og Snetykning gaaet til Ankers i Kjøge Bugt; men ca. 3 Timer senere sprængtes Ankerkættingen og Skonnerten gik i Drift Ø. over. Det forsøgte ved at ligge underdrejet samt ved at kaste over Bord af Dækslasten at naa ind i Kalleboderne i Læ af Amager; men under en Klaring lidt før Kl. 4 EM. saas det, *N.* var tæt under Land, hvorfor det besluttedes at landsætte Skibet, som kort efter grundstødte ca. 150 Alen fra Land og blev læk. Besætningen (3 Md.) bjærgedes Kl. 6¹/₄ EM. med megen Besvær af 4 Fiskere fra Greve. Først d. 22²/₄, efter at Ladningen var bleven indbjærget og oplagt paa Stranden, blev *N.* bragt flot af Kystens Fiskere. Skibet, der havde en Værdi af ca. 4600 Kr., var assureret for 2300 Kr. Bjærgelønnen var 700 Kr.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være den i Dagene fra d. 23. til d. 27. Marts 1898 i Østersøen herskende orkanagtige Snestorm.

Anm. Som Anerkendelse af deres udmærkede Forhold ved ovennævnte Bjærgning have de 4 Fiskere faaet tildelt en Pengebelønning af Kong Oskar af Sverige og Norge (se nærmere under «Anna», Afd. III, Nr. 23).

Nr. 250. „Nordstern“ af Reval, Skonnertbrig, 260 Tons Brutto, Kapt. B. Soonik.

Indb. fra Bornholm Toldinspektorat dat. d. 23²/₁₀ 98.

D. 22²/₁₀ 98 Kl. 11³/₄ EM. under SV.lig stiv Kuling med tæt Taage grundstødte *N.* — fra Lübeck til St. Petersburg med Ler — ca. 2000 Alen S. f. Rønne Havn. Besætningen (9 Md.) og 1 Passager (Kapt.s Hustru) bjærgedes af Redningsbaaden fra Rønne. Dagen efter blev *N.* bragt flot af S. S. «Heimdal».

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage og nordlig Strøm.

Nr. 251. „Nore“ af Raumo, Barkskib, 477 Tons Brutto, Kapt. J. F. Aulin.

Indb. fra Gjedser Toldkammer dat. d. 23²/₆ 98.

D. 21²/₆ 98 Kl. 10 EM. med VNV.lig laber Kuling og diset Luft, grundstødte *N.* — fra Raumo til Neustadt med Trælast — paa «Trindelen», Gjedser Rev; men blev d. 23²/₆ Kl. 6 FM., efter at en Del af Dækslasten var kastet over Bord, bragt flot af Svitser's «B. E.» uden at have taget Skade.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning i Forbindelse med usigtbart Vejr.

Nr. 254. „Obsidian“ af Glaagow, S. S., 1472 Tons Brutto, Kapt. M. C. Nicoll.

Indb. fra Anholt Toldsted dat. d. 12²/₉ 98.

D. 9²/₉ 98 Kl. 6 FM. med SSV.lig laber Kuling, diset Luft og rolig Sø grundstødte *O.* — fra Kronstadt til Grangemouth med Trælast — paa «Anholt Øster-Rev»; men blev næste Dag Kl. 2 FM. bragt flot af Svitser's «B. E.», tilsyneladende uden at have taget Skade.

Aarsagen til Grundstødningen angives at Være usigtbart Vejr.

Nr. 256. „Oddelina“ af Kalvik, Jagt, 16 Tons Brutto, Fører C. Andersson.

Indb. fra Frederikshavn Toldkammer dat. d. 6²/₂ 98.

D. 4²/₂ 98 Kl. 11¹/₂ FM. under ØNØ. lig haard Snestorm strandede *O.* — fra Aalborg til Göteborg med Cement — paa Napsjert Forstrand (Elling Sogn) og sank. Besætningen (3 Md.) bjærgedes af en Fiskerbaad fra Knasborg (Raabjerg Sogn).

Aarsagen til Strandingen angives at være Storm og Snetykning.

Nr. 258. „Olga“ af Hudiksvall, 3mastet Skonnert, 139 Tons Brutto, Kapt. C. P. Rosendahl.Indb. fra Storeheddinge Toldkammer dat. d. $28/3$ 98.

D. $27/3$ 98 Kl. $10\frac{1}{2}$ FM. under NØ.lig Snestorm inddrev *O.* — fra Kalmar til Flensburg med Trælast — ved «Kjøge Sønakke» i stærkt havareret Stand uden Ror, med sønderslaaet Bov samt uden Besætning, og blev Vrag. Besætningen (6 Md.) var d. $24/3$ bleven bjærget af D. F. D. S.'s Dampner «Charkow», Kapt. Kromann, ca. 20 Kml. NØ. for Kristiansø og indbragt til Libau.

Aarsagen til Strandingen antages at være den i Dagene fra d. 23. til d. 27. Marts 1898 i Østersøen herskende orkanagtige Snestorm.

Anm. Ifølge en Meddelelse i «Berlingske Tidende» af $6/10$ 98 har Kong Oskar af Sverige og Norge, som en Anerkendelse af den ovennævnte under vanskelige og farefulde Forhold foretagne Bjærgning, tildelt de paagældende Mænd af S. S. «Charkow's» Besætning Hædersgaver, nemlig Kapt. Kromann et stort Sølvbæger, Styrmand H. L. Andresen 50 Kr. og Matroserne S. L. Jensen, C. N. Krøjer, J. Olsen og C. Christensen 30 Kr. hver.

Nr. 259. „Orion“ af Arendal, Barkskib, 676 Tons Brutto, Kapt. S. S. Steffensen.Strandings-Beretning dat. Taarnby Sogn d. $30/9$ 98.

D. $26/8$ 98 Kl. 10 FM. med NV.lig Vind og klart Vejr grundstødte *O.* — fra Plymouth til Piteå i Ballast — paa Saltholm (N.); men blev s. D. bragt flot af Svitzer's «B. E.».

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forvexling af Sømærkerne.

Nr. 264. „Pauline“ af Kiel, S. S., 723 Tons Brutto, Kapt. D. C. Kroeger.Indb. fra Thisted Toldinspektorat dat. d. $15/1$ 98.

D. $14/1$ 98 Kl. 4 FM. under SSV.lig laber Kuling med tæt Taage og urolig Sø grundstødte *P.* — fra Grimsby til Rønne med Kul — ca. 800 Alen fra Land 2 Kml. S. f. «Vester-Agger» Rednings-Station og blev Vrag. Da Skibet stod for langt ude til at Raket-Apparatet kunde benyttes, blev Redningsbaaden fra nævnte Rednings-Station sat i Vandet og roet ud til Skibet; men Besætningen nægtede at gaa fra Borde, hvorfor Redningsbaaden ankredes op i Nærheden. Da *P.* imidlertid drev længere ind paa Stranden og mistede Skruen, besluttedes det at forlade Skibet og Besætningen (15 Md.) bjærgedes derefter at Rednings-Baaden Kl. $9\frac{1}{2}$. Vraget med indehavende Ladning solgtes senere ved Auktion for 550 Kr.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning og Taage.

Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra $1/4$ 97 til $31/3$ 98 indeholder en nærmere Beretning om dette Rednings-Foretagende.

Nr. 265. „Pauline“ af Apenrade, S. S., 160 Tons Brutto, Kapt. H. R. Gontard.Indb. fra Bornholm Toldinspektorat dat. d. $17/12$ 98.

D. $15/12$ 98 Kl. $3\frac{1}{2}$ EM. under NNØ.lig haard Storm med meget høj Sø strandede *P.* — fra Karlshamn til Hamburg med Granitsten — tæt S. f. Allinge og blev Vrag. Med V.lig Vind var *P.* s. D. gaaet til Ankers ud for Allinge; men da Vinden senere pludselig sprang om til en NNØ.lig Storm sprængtes Ankerkætningen og, uagtet Maskinen arbejdede med fuld Kraft, drev Skibet ind paa Klipperne ca. 100 Alen fra Land, fik Bunden ituslaaet og fyldtes med Vand. Besætningen (7 Md.) bjærgedes ved Raket-Apparat fra Allinge Rednings-Station (jfr. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra d. $1/4$ 98 til d. $31/3$ 99).

Aarsagen til Strandingen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 268. „Petter“ af Drøbak, Skonnertbrig, 239 Tons Brutto, Kapt. J. Evensen.Indb. fra Læsø Toldkammer dat. d. $24/10$ 98.

D. $22/10$ 98 Kl. 10 EM. under S.lig stiv Merssejls-Kuling med Regntykning grundstødte *P.* — fra Fredericia til Brevig i Ballast — paa «Læsø-NV.-Rev»; men blev næste Dag Kl. 11 EM. bragt flot af Svitzer's «B.E.» uden at have taget Skade.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr.

Nr. 269. „Phoenix“ af Slite, Skonnert, 89 Tons Brutto, Kapt. C. Rubarth.Søforklaring i Helsingør d. $4/8$ 98.

D. $30/7$ 98 Kl. 7 EM. med omløbende laber Vind og diset Luft, da *P.* — fra Hernøfors til Nørre-Sundby med Trælast — befandt sig mellem Fornæs og Anholt, opdagedes Ild i Lasten agterude. Ved at hugge Hul i Dækket og øse Vand ned over Ladningen dæmpedes Ilden noget; men da det begyndte at blæse op, brød Ilden ud paany. Kl. 8 besluttedes det at holde af efter Sundet for at bjærge Skib og Ladning; det blæste da en NV.lig frisk Kuling og alle Sejl tilsattes. Et Sejl blev skaaret i Stykker og lagt over Hullet til Lasten for at forhindre Lufttræk og overrøsedes med Vand hele Natten. Næste Morgen Kl. 5 hejstes Flag for Lods fra «Svinbådan» Fyrskib; men da Lods ikke kom om Bord holdtes ned efter Helsingborg. Da det imidlertid var blæst op til Storm, styredes efter Helsingør og Kl. $6\frac{1}{2}$ kom dansk Lods om Bord. Efter at der var hejst Flag for Dampner ankom Dampbaad «Bien», som bragte *P.* til Ankers og, efter at der var hugget flere Huller i Dækket, førte Sprøjteslanger om Bord og slukkede Ilden omtr. Kl. $9\frac{1}{2}$, hvorefter *P.* bugseredes ind i Helsingør Havn.

Om **Aarsagen** til Ildens Opkomst er Intet oplyst.

Nr. 270. „Picton“ af West-Hartlepool, S. S., 2371 Tons Brutto, Kapt. C. J. Payne.Søforklaring i Aarhus d. $28/5$ 98.

D. $24/5$ 98 Kl. $5\frac{1}{2}$ FM. under tæt Taage med langsom Fart grundstødte *P.* — fra Philadelphia til Aarhus med Majs — paa en Pulle $1\frac{1}{2}$ Kml. Nø. f. «Mosel-Grund» og blev læk; men kom strax flot igen og gik til Ankers paa 16 Fv. Vand SØ. f. Øen Hjelm for at pejle Bund-Tankerne, som viste sig at trække Vand, hvorefter der lettedes og Rejsen fortsattes til Aarhus.

Aarsagen til Grundstødningen maa efter Kapt. P.'s Vidneforklaring antages at være en paa Pullen værende Større Sten, idet der efter det om Bord værende Søkort paa det Sted, hvor *P.* stødte, var anført en Dybde af 22 Fod, medens Skibet kun stak $19\frac{1}{2}$ Fod.

Nr. 271. „Polstjerna“ af Lysekil, Jagt, 23 Tons Brutto, Fører S. Samuelsson.Søforklaring i Nykjøbing p. S. d. $25/4$ 98.

D. $19/4$ 98 Kl. 9 EM. under VNV.lig jævn Kuling med Snebyger strandede *P.* — fra Lysekil til Slesvig med Brosten — paa «Sjællands-Rev» mellem Fyret og Rednings-Baaken og blev Vrag. Kl. $7\frac{1}{2}$ EM. var der i V. bleven set et Fyr, som Føreren antog for «Schultz's-Grund» Fyrskib, og noget senere saas et andet Fyr, som antoges for «Hjelms», Fyr hvorfor Kursen sattes til SV.; men kort efter huggede *P.* haardt i Grunden og faldt om paa St. B.'s Side. medens Søen brød over Skibet. Besætningen (3 Md.) gik da Kl. $9\frac{1}{2}$ i Baaden for at bjærge sig i Land, men paa Grund af Mørket og den haarde Strøm maatte de holde gaaende i aaben Sø hele Natten. Kl. 8 næste Morgen naaede de efter store Anstrængelser i Land ved «Ebbelykke». Baaden havde vel passeret Rednings-Baaken paa Revet; men denne antoges for et Vrag, da Besætningen var ukendt med dens Tilværelse. Skibet var assureret for 4200 Kr.

Aarsagen til Strandingen angives af Føreren at være Forvexling af Fyret paa «Sjællands-Rev» med «Schultz's-Grund» Fyrskib; idet førstnævnte Fyr ikke var angivet i det om Bord værende Søkort, som han for ca. 3 Aar siden havde købt i Tyskland.

Nr. 275. „Reoper“ af Finkenwärder, Fiskekutter, 51 Tons Brutto, Kapt. H. Rolf.Indb. fra Fanø Toldkammer dat. d. $17/12$ 98.

D. $11/12$ 98 ved Flodtid under NV.lig Storm, da *R.* — fra Esbjerg til Fiskeri i Nordsøen — laa til Ankers i «Graadyb» sprængtes Ankerkættingen, hvorefter Skibet gik i Drift og strandede paa «Jerg» (Fanø-Sandende); men blev senere, efter at alt løst Inventarium var bleven bragt i Land og Ballasten udkastet, bragt flot ved Højvande.

Aarsagen til Strandingen var Sprængning af Ankerkættingen.

Nr. 280. „Rota“ af Arendal, Slup, 40 Tons Brutto, Fører K. Johnsen.Søforklaring i Frederikshavn d. $13/4$ 98.

D. $10/4$ 98 Kl. 3 FM. under SØ.lig haard Kuling med Regnbyger grundstødte *R.* — fra Kragerø til Holbæk med en Ladning Is — paa NØ.-Siden af Øen «Deget» ud fra Frederikshavn, blev læk og mistede Roret; men kom Kl. $6\frac{1}{4}$ flot igen ved Hjælp af Sejlene. Signal hejstes for Lods- og Dampskibs-Hjælp. Kl. 7 FM. ankom Lods og Dampbaad, der bragte *R.*, som havde faaet 5 Fod Vand i Lasten, ind til Frederikshavn. Skibet var assureret for 2000 Kr.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen bemærkede Søretsmedlemmerne; «At der i Almindelighed med Sydostvind er stærk sydlig Strøm udfor Frederikshavn, og at det maa antages, at medens Sluppen med rebede Sejl har gjort ringe Fart, har Strømmen sat den op paa Grundene. Efter sit Opgivende havde Kaptajnen styret rigtig nok for at komme klar af Grunden ind til Frederikshavn.»

Nr. 281. „Royal“ af Kiel, S. S., 1427 Tons Brutto, Kapt. A. Specht.Indb. fra Rudkjøbing Toldkammer dat. d. $27/1$ 98.

D. $25/1$ 98 Kl. 9 EM. under SV.lig Bramsejls-Kuling med Regntykning grundstødte *R.* — fra London til Lübeck med Kokes — paa «Hov-Sand», (Langeland, N.); men kom næste Dags FM. flot ved egen Hjælp, dog med Tab af Skruen og gik til Ankers. Efter at der var bleven telegraferet til Kiel om Hjælp, blev *R.* Kl. 4 EM. af S. S.«Neutral», tilh. samme Rederi, bugseret Syd efter.

Aaragen til Grundstødningen maa antages at være usigtbart Vejr.

Nr. 283. „Saga“ af Malmø, Brig, 323 Tons Brutto, Kapt. L. P. Andersson.Indb. fra Kastrop Toldkontrol dat. d. $30/11$ 98.

D. $28/11$ 98 Kl. $4\frac{1}{2}$ EM. med VSV.lig laber Kuling grundstødte *S.* — fra Sunderland til Norrköping med Kul — paa «Ryggen» (Saltholm, V.); men blev næste Dag bragt flot af Svitser's «B. E.»

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning og diset Luft.

Nr. 284. „Sif“ af Bergen, S. S., 715 Tons Brutto, Kapt. A. M. Pedersen.Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{5}{10}$ 98.

D. $\frac{30}{9}$ 98 Kl. $7\frac{1}{2}$ FM. kolliderede S. — fra Søderhamn til Caen med Trælast — i Frederikshavns Havn, hvortil Skibet indkom for Kulforsyning, med Havnekajen, hvorved nogle Plader og Spanter over Vandet i B. B.'s Bov led Skade. Kl. $7\frac{1}{4}$ var Lods kommen om Bord uden for Havne-Indløbet, hvorpaa der styredes ind efter med Maskinen paa halv Kraft. Ved ydre Mole blev der fra Kommando-Broen telegraferet «Stop» til Maskinen og, da S. var naaet ind mod den indre Mole, «Fuld Kraft bak», hvilken Ordre, da S. desuagtet holdt Farten, gentoges nogle Gange. B. B.'s Anker blev derfor stukket ud; men Skibet drog Ankeret med sig og tørnede mod Kajen.

Om **Aarsagen** til Kollisionen bemærkede Sorettens sagkyndige Medlemmer: At da Maskin-Telegrafan efter det Opgivne maa antages at være i Uorden, har Kapt. P. ikke været vidende om, at Maskinen ikke, som af ham beordret, har været stoppet. Skibet har derfor haft større Fart end forventet; hvilket har haft til Følge, at der er bleven kommanderet for sent bak, hvorved denne Manøvre ikke har kunnet medføre den fulstændig tilsigtede Virkning. Dampspændingen har formentlig været forsvarlig.»

Nr. 287. „Siisti“ af Raumo, 3mast. Skonnert, 359 Tons Brutto, Kapt. W. Zimmennann.Søforklaring i Nakskov d. $\frac{1}{8}$ 98.

D. $\frac{27}{7}$ 98 MN. under NV.lig laber Kuling med diset Luft grundstødte S. — fra Nystad til Kappeln med Trælast — under Krydsning paa «Syltholm» (Lolland, S.) og blev læk. Et Varp-Anker og senere Stor-Ankeret med 30 Fv. Kætting blev ført ud; men uden Resultat. Kl. $9\frac{1}{2}$ FM. ankom en «Svitzer» Damp, som Kl. $8\frac{1}{2}$ EM., efter at Dækslasten var bleven losset i Land paa Syltholm, bragte S., der havde faaet 6 Fod Vand i Lasten, flot og ind paa Albu-Red. Skibet, der havde en Værdi af 1000 Kr. var ikke assureret.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning og diset Luft.

Nr. 289. „Sjöfröken“ af Tvedestrand, Barksbib, 286 Tons Brutto, Kapt. L. S. Lydersen.Indb. fra Skjelskør Toldkammer dat. d. $\frac{11}{4}$ 98.

D. $\frac{6}{4}$ 98 Kl. $7\frac{1}{2}$ FM. under V.lig frisk Kuling grundstødte S. — fra Newcatrtle til Masnedsund med Kul — paa «Omø-Staalgraad;» men kom flot efter at have losset en Del af Lasten i Lægtere.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forvexling af «Omø-Staalgrund».

Nr. 291. „Skeldervik“ af Jonstorp, 3mast. Skonnert, 273 Tons Brutto, Kapt. P. Pålsson.Indb. fra Bornholm Toldinspektorat dat. d. $\frac{19}{3}$ 98.

D. $\frac{19}{3}$ 98 Kl. $3\frac{1}{2}$ FM. under V.lig Storm med Taage strandede S. — fra Malmø til Oskarshamn i Ballast — ca. 250 Alen fra Land tæt S. f. Hasle Rednings-Station og blev Vrag. Besætningen (8 Md.) bjærgedes Kl. $7\frac{1}{4}$ FM. ved Raket-Apparat fra Rednings-Stationen.

Aarsagen til Strandingen angives at være Taage.

Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra $\frac{1}{4}$ 97 til $\frac{31}{3}$ 98 indeholder en nærmere Beskrivelse af dette Rednings-Foretagende.

Nr. 293. „Sophie“ af Drøbak, Jagt, 56 Tons Brutto, Fører O. H. Baltzersen.Søforklaring i Næstved d. $\frac{16}{12}$ 98.

D. $\frac{10}{12}$ 98 Kl. $2\frac{1}{2}$ EM. under VNV.lig Storm med haarde Byger, da S. — fra Holmestrand til Karrebæksminde med Træmasse — paa Grund af Stormen var gaaet til Ankers ved «Draget» lidt N. f. «Knudshoved» (Sjælland, S.) paa $3\frac{1}{2}$ Fv. Vand, drev Skibet ind paa lægere Vand og huggede haardt i Grunden, hvorfor det besluttedes at kaste Dækslasten — 203 Baller — over Bord, hvorved Jagten kom flot uden at have taget Skade.

Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 294. „Springfield“ af London, S. S., 2243 Tons Brutto, Kapt. J. J. Kendall.Søforklaring i Kolding d. $\frac{11}{11}$ 98.

D. $\frac{6}{11}$ 98 Kl. $3\frac{1}{2}$ EM. under laber Kuling og sigtbart Vejr med Lods om Bord grundstødte S. — fra Nico-laieff til Kolding med Byg — ved Indløbet til den gravede Rende i Kolding Fjord ud for Strandhuse; men blev Kl. 10 EM. bragt flot af S. S. «Habicht» af Flensburg, efter at en Del af Ladningen var losset i Lægtere.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Skibet tabte Styret ved at blive stoppet op ved Indløbet til den snevre Rende for at havne-Lodsens Baad, der uden Mandskab slæbtes paa St. B.'s (luv) Side, kunde blive ført agter ud. Lodsens havde tidligere anmodet kapt. K. om at stoppe op i det brede Farvand, for at dette kunde ske; men denne nægtede at gøre dette, hvorimod han — efter Lodsens Angivende uden hans Ordre — som fornævnt først senere stoppede op. Lodsens, der ikke forstod Engelsk, blev imidlertid af Overlodsens, efter hvis Begæring Søforklaring var aflagt, tildelt en Tilrettevisning.

Nr. 295. „Stag“ af West-Hartlepool, S.S., 1048 Tons Brutto, Kapt. W. Burgess.Søforklaring i Nakskov d. $\frac{8}{3}$ 98.

D. $\frac{6}{3}$ 98 Kl. 11 $\frac{3}{4}$ FM. under SØ.lig Snestorm grundstødte *S.* — fra Liverpool til Nakskov med Superfosfat — mellem «Barnholm» og «Trelleholm» (Nakskov Fjord); men kom flot $\frac{1}{2}$ Time senere med Tab af 2 Skrueblade. *S.*, som d. $\frac{5}{3}$ om FM. havde fortøjet ved den sædvanlige Lægterplads ved «Slotø», afgik derfra d. $\frac{6}{3}$ Kl. 10 FM. med Lods om Bord, efter Udlosning af ca. 137 Tons af Ladningen, for at gaa ind i Havnen; men skurede flere Gange i Grunden, særlig i Drejningerne i det bugtede Indløb.

Aarsagen til Grundstødningen maa formentlig søges i, at *S.* endnu efter Lægtningen stak for dybt, nemlig 14 Fod agter og 14 Fod 3 Tom. for, idet Rendens Dybde ifølge «Den danske Havnelods» ikkun er 14 Fod.

Nr. 302. „Thecla“ af Oskarshamn, S. S., 859 Tons Brutto, Kapt. C F. Lindstrøm.Strandings-Beretning dat. Taarnby Sogn d. $\frac{17}{3}$ 98.

D. $\frac{17}{3}$ 98 Kl. 6 EM. under SV.lig Kuling grundstødte *T.* — fra Oskarshamn til Newcastle med Grubetømmer — paa «Maglebylille-Hage» (Amager); men blev Dagen efter bragt flot af Svitzer's «B. E.», efter at have losset en Del af Dækslasten i Lægtere.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Regntykning.

Nr. 304. „Thomas Turnbull“ af Whitby, S. S., 1974 Tons Brutto, Kapt. J. Page.Indb. fra Girenaa Toldkammer dat. d. $\frac{15}{8}$ 98.

D. $\frac{11}{8}$ 98 Kl. 8 $\frac{1}{2}$ EM. under VSV.lig laber Kuling med diset Luft grundstødte *T. T.* — fra Philadelphia til Nyborg med Majs — paa «Tangen», 6 Kml. NØ. f. «Stavshoved» (Jylland, Ø.); men blev bragt flot ved Hjælp fra S. S. «Albis» af Hamburg, efter at have losset ca. 300 Tons Majs over i dette Skib, og indkom d. $\frac{14}{8}$ til Nyborg. Bjærgeløn ca. 15000 Kr. *T. T.* med indehavende Ladning angives til en Værdi af ca. 1 Mill. Kr.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr i Forbindelse med Strømsætning.

Nr. 306. „Thor“ af Oskarshamn, Skonnert, 126 Tons Brutto, Kapt. P. Klingstrøm.Søforklaring i Ramsø-Thune Herreder d. $\frac{28}{3}$ og $\frac{8}{5}$ 98.

D. $\frac{24}{3}$ 98 Kl. 4 EM. under NØ.lig haard Snestorm grundstødte *T.* — fra Oskarshamn til Kjøbenhavn med Trælast — paa den yderste Revle ca. 300 Fv. fra Land ud for «Hundie»-Strand, løb fuld af Vand og blev Vrag. *T.* var samme Dag Kl. 11 FM. gaet til Ankers i Kjøge Bugt for 2 Ankere; men et Par Timer efter sprængtes Ankerkættingerne og Skibet drev ind paa Revlen. Kl. 6 næste Morgen hejstes Nødfalg, hvorefter Besætningen (5 Md.) trods de vanskelige Vejrforhold blev bjærget af 4 Fiskere fra Hundie. *T.*, der havde en Værdi af 3500 Kr., var ikke assureret.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være den i Dagene fra d. 23. til d. 27. Marts 1898 i Østersøen herskende orkanagtige Snestorm.

Anm. Ifølge en Meddelelse i «Berl. Tidende» af $\frac{7}{10}$ 98 har Kong Oskar af Sverige og Norge, som en Anerkendelse af den ved ovennævnte Bjærgning udviste Uforfærdethed og Selvopoffelse, tildelt de paagældende 4 Fiskere — nemlig Søren Andersen, Baadens Fører; Anton Andersen, Jacob Nielsen og Lars Karlsen, alle af Hundie — en Belønning af 115 Kr.

Nr. 311. „Trafalgar“ af Nyhamn (Sv.), 3mast. Skonnert, 296 Tons Brutto, Kapt. C. Pettersson.Søforklaring i Ramsø-Thune Herreder d. $\frac{28}{3}$ og $\frac{8}{5}$ 98.

D. $\frac{24}{3}$ 98 Kl. 11 EM. under NØ.lig haard Snestorm grundstødte *T.* — fra Landskrona til Vestervik i Bal-last — paa Revlen ca. 100 Fv. fra Land ud for «Klintegaarden», Karslunde Sogn. *T.* var samme Dags EM. gaet til Ankers i Kjøge Bugt; men Ankerkættingerne sprængtes og Skibet drev ind paa Revlen. D. $\frac{3}{4}$ blev *T.* bragt flot af Svitzer's «B. E.» og bugseret til Kjøge. Skibet var assureret for 7000 Kr.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være den i Dagene fra d. 23. til d. 27. Marts 1888 i Østersøen herskende orkanagtige Snestorm.

Nr. 312. „Trafalgar“ af Nyhamn (Sv.), 3mast. Skonnert, 296 Tons Brutto, Kapt. C. Pettersson.Søforklaring i Ringkjøbing d. $\frac{9}{11}$ 98.

D. $\frac{6}{11}$ 98 Kl. 4 $\frac{1}{2}$ FM. under NV.lig stiv Kuling med Byger strandede *T.* — fra Stugsund (Sv.) til Shoreham med Trælast — paa yderste Revle ud for Sønder-Lyngvig; men drev kort efter ind over Revlerne op i Havstokken og blev Vrag. Besætningen (8 Md.) blev bjærget Kl. 6 $\frac{1}{2}$ FM. ved Raket-Apparat fra «Sønder-Lyngvig» Rednings-Station. *T.*, som d. $\frac{3}{10}$ paa «Døggers Bank» i Nordsøen havde mødt haarde V.lige Storme, der drev Skibet Ø. efter, sprang læk d. $\frac{4}{11}$ og fik Slagside. Kl. 4 EM. besluttedes det at kappe Fokke- og Stormasten samt at kaste Dækslasten over Bord for at lette Skibet, hvorhos 4 Drivankere blev stukne ud; men mistedes i Løbet af Natten. Nødfalg hejstes og om Natten signaleredes med Blus for om muligt at opnaa Hjælp af forbisejlende Dampskibe; men uden Resultat. *T.*, der havde en Værdi af 9000 Kr., var assureret for 7000 Kr. og var, efter Grundstødningen i Kjøge Bugt d. $\frac{24}{3}$ 98, bleven under kastet en Reparation for et Beløb af 3000 Kr.

Aarsagen til Strandingen og Forliset fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 313. „Tre Vänner“ af Råå, Jagt, 18 Tons Brutto, Fører A. Persson.Politiforhør i Vordingborg d. $\frac{25}{3}$ 98.

D. $\frac{24}{3}$ 98 Kl. $3\frac{1}{2}$ EM. under haard Ø.lig Snestorm landsattes *T. V.* — fra Höganäs til Nykjøbing p. F. med Lerrør — paa «Knudskov-Strand» (Sjælland, SV.), efter at være gaaet i Drift fra sin Ankerplads paa «Masnedø Flak». Besætningen (2 Md.) bjærgedes af Kystens Beboere. *T. V.*, der d. $\frac{14}{4}$ blev bragt flot ved Dampskibs-Hjælp, var assureret for 1000 Kr.

Aarsagen til Landsætningen angives at være den i Dagene fra d. 23. til d. 27. Marts 1898 i Østerøen herskende orkanagtige Snestorm.

Nr. 314. „Tryg“ af Bergen, S. S., 775 Tons Brutto, Kapt. N. A. Olsen.Indb. fra Nakskov Toldkammer dat. d. $\frac{10}{9}$ 98.

D. $\frac{9}{9}$ 98 Kl. 6 FM. under SSV.lig laber Kuling med diset Luft grundstødte *T.* — fra Shields til Bandholm med Kul — ud for Tjørneby (Lolland, NV.); men blev den $\frac{11}{9}$ bragt flot af Svitzer's «B. E.» uden at have taget Skade.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr, der forhindrede fornøden Pejling under Manøvreringen for at gaa fri af «Omø-Staalgrund».

Nr. 317. „Uygenzeem“ af Riga, 3mastet Skonnert, 280 Tons Brutto, Kapt. J. Puhling.Indb. fra Drager Toldkontrol dat. d. $\frac{20}{5}$ 98.

D. $\frac{19}{5}$ 98 Kl. 9 FM. under NØ.lig laber Kuling med skyet Luft grundstødte *U.* — fra Riga til Dundalk (Irland) med Træløst — paa «Holmetunge» (Saltholm); men blev næste Dag bragt flot af Svitzer's «B. E.», efter at have løst en Del af Dækslasten i Lægtene.

Som **Aarsag** til Grundstødningen angives, at Sømærkerne ikke vare sete.

Nr. 318. „Vaagen“ af Stavanger, S. S., 201 Tons Brutto, Kapt. P. Hamland.Søforklaring i Thorshavn d. $\frac{27}{1}$ 98.

D. $\frac{25}{1}$ 98 Kl. 12 MD. under V.lig Storm med høj So, da *V.* — fra Stavanger til Færoerne — befandt sig i Nordsoen omtr. 60 Kml. fra Shetlands-Øerne, blev Letmatros Jacob Olaf Jacobsen skyllet over Bord af en svær Braadsø og druknede. Skibet blev strax løbet op i Vinden og 2 Rednings-Bøjer kastedes ud til Matrosen, der laa i Vandet agter ude lidt til Luvart; den ene Bøje drev lige over Hovedet paa ham; men han sank uden at gøre Forsøg paa at gribe den, formodentlig fordi han, der kunde svømme, var i bevidstløs Tilstand.

Aarsagen til Søulykken fremgaar af det Ovenanførte.

Nr. 321. „Vale“ af Bergen, S. S., 735 Tons Brutto, Kapt. M. Døsen.Søforklaring i Vordingborg d. $\frac{10}{12}$ 98.

D. $\frac{6}{12}$ 98 Kl. 4 FM. under SV. lig frisk Kuling med diset Luft grundstødte *V.* — fra Newport til Masned-sund via «Kaiser Wilhelm-Kanalen» med Kul — paa Albuen (Lolland); men kom flot s. D. Kl. 12 MD., efter at have kastet ca. 250 Tdr. Kul over Bord.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr i Forbindelse med Strømsætning.

Nr. 324. „Venus“ af Kimito, Skonnert, 250 Tons Brutto, Kapt. K. Samuelsson.Indb. fra Anholt Toldsted dat. d. $\frac{20}{8}$ 98.

D. $\frac{18}{8}$ 98 Kl. 1 FM. under N.lig Storm med diset Luft grundstødte *V.* — fra Sunderland til Åbo med Kul — paa «Anholt Øster-Rev», fyldtes med Vand, kæntrade og blev Vrag. Da Skibet faldt om paa Siden maatte det forlades af Besætningen (8 Md.) i Skibets Baad; men den holdt sig i Læ af Skibet indtil Kl. $5\frac{1}{2}$ FM. Besætningen roede da mod Land; men optoges uden for Revlet af Rednings-Badden fra Anholt.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forvexling af «Anholt» Fyr og «Anholt-Knob» Fyrskib.

Nr. 327. „Vesta“ af Gefle, S. S., 989 Tons Brutto, Kapt. T. E. Nyström.Indb. fra Ringkøbing Toldkammer dat. d. $\frac{18}{1}$ 98.

D. $\frac{15}{1}$ 98 Kl. 8 EM. under SV.lig frisk Kuling med Regntykning strandede *V.* — fra Grimsby til Stockholm med Kul — $1\frac{1}{2}$ Kml. N. f. «Bjergehuse» (Fjand), ca. 800 Alen fra Land. Besætningen (16 Md) og 2 kvindelige Passagerer bleve bjærgede dels s. D. i Skibets Baade. dels næste Dag Kl. 3 EM. af Rednings-Baaden fra «Vedersø» Rednings-Station. Om Natten til d. $\frac{17}{1}$ drev *V.* helt ind paa Stranden ca. 50 Alen fra Land og blev Vrag.

Aarsagen til Strandingen angives at være Strømsætning, Taage og Misvisning af Kompasset.

Anm. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvænets Virksomhed fra $\frac{1}{4}$ 97 til $\frac{31}{3}$ 98 indeholder en nærmere Beskrivelse af dette Redningsforetagende.

Nr. 328. „Vilhelmina“ af Karlshamn, Skonnert, 43 Tons Brutto, Fører A. Pettersson.Søforklaring i Ramsø-Thune Herreder d. $28\frac{2}{3}$ og $8\frac{1}{5}$ 98.

D. $24\frac{3}{4}$ 98 Kl. 11 EM. under NØ.lig haard Snestorm strandede V. — fra Guövik til Kjøbenhavn med Granitsten — ca. 256 Fv. fra Land ud for Solrød Strand (Kjøge Bugt), blev læk og løb fuld af Vand. Besætningen (8 Md.) blev, efter at have tilbragt Natten surret til Rigningen, i forkommen Tilstand og under store Vanskeligheder bjærget næste Dag Kl. 11 FM. af 4 Fiskere fra Greve Strand. Først d. $13\frac{1}{8}$ blev V., der var assured for 5000 Kr., efter at Ladningen var bjærget i Land, bragt flot af Kystbeboerne.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være den i Dagene fra d. 23. til d. 27. Marts 1898 i Østersøen herskende orkanagtige Snestorm.

Anm. Ifølge en Meddelelse i «Berl. Tidende» for d. $7\frac{1}{10}$ 98 har Kong Oskar af Sverige og Norge, som en Anerkendelse af den ved ovennævnte Bjærgning udviste Uforfærdethed og Selvopoffelse, tildelt de paagældende Fiskere en Pengebelønning (se nærmere under «Anna», Afd. III, Nr.23).

Nr. 330. „Wanderer“ af Finkenwärder, Fiskekutter, 37 Tons Brutto, Fører R. O. Fock.Indb. fra Varde Toldkammer dat. d. $4\frac{1}{6}$ 98.

D. $1\frac{1}{6}$ 98 Kl. 6 EM. ved Ebbetid under SSV.lig Storm med høj Sø strandede W. — paa Fiskeri i Nordsøen — paa «Vejrs» Forstrand, sattes af Søen helt op i Havstokken og blev Vrag. Besætningen (3 Md.) bjærgede sig i Land i Skibets Baad.

Aarsagen til Strandingen angives at være Paalands-Storm samt Tab af Sejlene, saa at Skibet ikke kunde klare Kysten.

Nr. 331. „Westphalia“ af Frederikstad, Barksbib, 431 Tons Brutto, Kapt. Kjeldsen.Indb. fra Thisted Toldinspektorat dat. d. $21\frac{1}{6}$ 98.

D. $19\frac{1}{6}$ 98 Kl. 8 EM. under VNV.lig stiv Kuling med høj Sø inddrev W. som dødt Skib med kappet Rigning paa Hjortdal Strand og blev strax sønderslaaet.

Aarsagen til Forliset kan ikke oplyses, da ingen Efterretning haves om Bestætnings Skæbne.

Nr. 333. „Winnie“ af West-Hartlepool, S. S., 1898 Tons Brutto, Kapt S. Norby.Indb. fra Lemvig Toldkammer dat. d. $4\frac{1}{10}$ 98.

D. $3\frac{1}{10}$ 98 Kl. 4 FM. under VSV.lig laber Kuling med Taage grundstødte W. — fra Grimsby til Kronstadt med Kul — ud for Harboøre; men blev d. $5\frac{1}{10}$ Kl. 7 EM. bragt flot af Svitzer's «B. E.», efter have losset en Del af Ladningen, og bugseret til Frederikshavn.

Anm. 1. Om **Aarsagen** til Grundstødningen har Søretten i West-Hartlepool — ifølge et i «London Shipping Gazette» af $15\frac{1}{14}$ 98 optaget Referat af den ifølge Ordre fra «Board of Trade» afholdt «Official Inquiry» — under $12\frac{1}{11}$ 98 afgivet følgende Kendelse: «At da Kapt. N. ikke paa noget Tidspunkt, efter d. $1\frac{1}{10}$ at have forladt Humber-Floden, paa tilfredsstillende Maade havde sikret sig nogen Plads-Bestemmelse for Skibet, var Retten af den Formening, at Loddet ikke var brugt hyppigt nok om Natten d. 2. Oktober og den fandt, at dette var Aarsagen til Strandingen. Retten ansaa derfor Kapt. N. alene for skyldig; men i Betragtning af Omstændighederne fratog den ham ikke hans Certificat. Derimod tildelte den ham en alvorlig Advarsel og paalagde ham at være mere forsigtig for Fremtiden».

Anm. 2. Landbrugsministeriets Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra $1\frac{1}{4}$ 98 til $21\frac{1}{3}$ 99 indeholder en udførlig Meddelelse om Bjærgningen og Ilandsætningen gentagne Gange af Besætningen (20 Md.) ved Redningbaadene fra Flyvholin og Liløre.

Nr. 335. „Ystad“ af Ystad, S. S., 350 Tons Brutto, Kapt. J. T. Nordgren.Søforklaring i Helsingør d. $14\frac{1}{3}$ 98.

(Rettens søkyndige Medlemmer vare: Lodsinspektør, Kommand. G. V.C. J. Bardenfleth og Havnem. R. Mortensen).

D. $28\frac{1}{2}$ 98 Kl. $10\frac{1}{2}$ EM. med S.lig laber Kuling og fyrklart Vejr paa Baadsmændens Vagt grundstødte Y. — fra Lebbin til Odense med Cement — paa «Bolsax» (Samsø-Belt). Varpanker udsattes, men uden Resultat. D. $1\frac{1}{3}$ Kl. 6 KM. blev Skibet, efter at have kastet over Bord af Ladningen, bragt flot af Svitzer's «B. E.»; men da det havde faaet en større Lækage turde Bjærgnings-Damperen ikke paabegynde Bugseringen, forinden det havde vist sig om Skibet kunde flyde. Under en haard Byge drev det Kl. $8\frac{1}{4}$ igen ind paa Grunden, fyldtes med Vand og sank. D. $3\frac{1}{3}$ under NV.lig Storm forlod Besætningen (10 Md.) Skibet i Bjærgnings-Damperen; men gik atter om Bord Dagen efter og d. $5\frac{1}{3}$ Kl. $2\frac{1}{2}$ EM. blev Y. atter bragt flot og bugseret til Kallundborg for Tætning af Dykker, hvorefter den bugseredes til Helsingør.

Om **Aarsagen** til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men det fremgaar af Vidneforklaringerne, at Kapt. N. — der forinden Grundstødningen fandt Sted var gaadet ned om Læ og var falden i Søvn som Følge af, at han havde tæret paa Dækket i 36 Timer — ikke havde givet tilstrækkelig Ordre for Natsejladsen. Da Styrmanden var syg, maatte Navigeringen besørge af Baadsmænden, der imidlertid savnede den dertil fornødne Farvands-Kundskab. Lys- og Klokke-Tønden paa «Lille-Grund» (N.) var ikke bleven set og der var ikke taget Krydspejling af «Romsø»- og «Revsnæs»- Fyr, hvilke begge vare synlige. Loddet var heller ikke blevet brugt.

Afdeling IV.

TABEL A.

Opgørelse af de i Oversigten for 1898 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) . .	28	—	8	—	4	—	1	—	—	—	1	—	42	—
Grundstødning.	39	19	13	1	8	2	1	—	—	3	1	—	62	25
Kæntring.	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
Sprungen læk i Søen.	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Forladt synkefærdig.	9	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	1
Forskellig Søskade.	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—
Kollision.	22	19	2	1	1	2	—	—	—	1	—	—	25	23
Kondemnation eft. Søskade	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Ildsvaade.	1	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3
Bortebleven.	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
Overbordfalden.	13	4	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	15	4
I Alt	126	46	25	2	14	4	3	—	—	4	2	—	170	56
														226

TABEL B.

Opgørelse af de i Oversigten for 1898 ifølge officielle Indberetninger m. m. opførte Søulykkers eller Søskaders Antal og Art, over hvilke Søforhør (evt. Søforklaring) ikke er afholdt.

Stranding (med Forlis) . .	2	1	6	1	5	—	7	3	—	—	1	—	21 ¹⁾	5
Grundstødning.	6	1	8	2	8	4	7	4	3	11	6	1	38 ²⁾	23 ²⁾
Kæntring.	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Sprungen læk i Søen. . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Forladt synkefærdig. . . .	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2 ³⁾	—
Forskellig Søskade.	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Kollision.	—	3	—	—	1	1	—	—	—	1	—	—	1	5
Bortebleven.	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Overbordfalden.	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	1
Bjærgning af Skib.	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
I Alt.	14	7	14	3	15	6	15	7	3	12	7	1	68	36

¹⁾ Endvidere Stranding (med Forlis) af: 1 russisk Sejlskib.

²⁾ » Grundstødning af: 5 russiske Sejlskibe, 1 belgisk og 1 hollandsk Dampskib.

³⁾ » Forladt synkefærdig: 1 hollandsk Sejlskib

1
5
1
75 } 38
113

TABEL C.

Opgørelse af Tab af Menneskeliv ved de for **Danske Skibe** ifølge Oversigten for 1898 indtrufne **Søulykker og Søskader**.

Ulykkestilfældets Art.	Ifølge optagne Søforhør.					Ifølge andre officielle Kilder.					I Alt.							
	Sejl.	Omkomne	Damp.	Omkomne	Sejl&Damp.	Omkomne.	Sejl.	Omkomne.	Damp.	Omkomne.	Sejl&Damp.	Omkomne.	Sejl.	Omkomne.	Damp.	Omkomne.	Sejl & Damp.	Omkomne.
Ved Skibets Stranding, Forlis eller anden Søskade.	9	32	–	–	9	32	5	15	–	–	5	15	14	47	–	–	14	47
Ved Overbordfalden.	11	14	3	4	14	18	1	1	–	–	1	1	12	15	3	4	15	19
Ved andre Ulykkestilfælde.	2	2	1	1	3	3	–	–	–	–	–	–	2	2	1	1	3	3
I Alt	22	48	1	5	26	53	6	16	–	–	6	16	28	64	4	5	32	69

TABEL D.

Opgørelse af Antallet, Arten og Værditabene for de ifølge Oversigten for 1898 indtrufne **Forlis af danske Skibe**.

Forlisets Art.	Antal Skibe.	Brutto Register-Tonnage.	Med Ladning.	Uden Ladning.	Skibets.		Besætning.	Passagerer.	Tab af Menneskeliv.
					Værdi.	Assurance.			
Dampskibe:					Kr.	Kr.			
Stranding.	1	705	1	–	180000	180000	20	4	–
Forladt synkefærdig.	1	101	1	–	15000	–	6	–	–
Dampskibe i Alt	2	806	2	–	195000	180000	26	4	–
Sejlskibe:									
Stranding, Landsætning og Grundstødning.	27	2221	12	15	187270	149570	109	–	6
Forladt synkefærdig.	12	1571	11	1	90400	50700	50	–	7
Kollision.	6	490	5	1	54600	30700	26	–	–
Borteblevne.	5	910	4	1	91500	65400	28	–	28
Søskade og Kondemnation	1	333	1	–	43000	35000	10	–	–
Sejlskibe i Alt	51	5525	33	18	466770	331370	223	–	41
Damp-og Sejlskibe i Alt.	53	6331	35	18	661770	511370	249	4	41

Opgørelse af Antal m. m. af Danske og Fremmede Skibes Strandinger og Grundstødninger paa Danske Kyststrækninger og i Inderfarvande, indtrufne i Aaret 1898.

Kyststrækninger og Inderfarvande.	Danske Skibe.										Fremmede Skibe.										I Alt.		Tab af Menneskeliv.		
	Strandinger m. m.								Tilsammen		Strandinger m. m.								Tilsammen.						
	uden Forlis.				med Forlis						uden Forlis.				med Forlis.										
	Sejl.		Damp.		Sejl.		Damp.		Sejl.		Damp.		Sejl.		Damp.		Sejl.		Damp.						
	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto	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	96	—	—	2	96	2	82	2	3530	7	2000	2	1712	13	7324	15	7420	—	11	11
Jyllands Nordvest-Kyst (til Skagen indb.)	—	—	2	2470	1	95	—	—	3	2565	2	326	—	—	2	968	1	908	5	2202	8	4767	—	—	—
Jyllands Øst-Kyst.	7	314	—	—	3	113	—	—	10	427	2	407	4	7398	4	569	—	—	10	8374	20	8801	—	—	—
Limfjorden og Thyborøn Kan.	3	73	—	—	2	60	—	—	5	133	2	57	—	—	—	—	—	—	2	57	7	190	2	—	2
Læsø.	2	192	—	—	—	—	—	—	2	192	3	591	1	485	1	265	—	—	5	1341	7	1533	—	—	—
Anholt.	—	—	—	—	2	21	—	—	2	21	1	588	2	3146	2	796	—	—	5	4530	7	4551	7	—	7
Fyens Nord-Kyst (med »Samsø	1	72	—	—	2	35	—	—	3	107	1	192	2	1062	—	—	—	—	3	1254	6	1361	—	—	—
Fyens S.-Kyst med (Ærø).	—	—	—	—	1	67	—	—	1	67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	67	—	—	—
Fyens Ø Kyst (med Langel.)	—	—	—	—	2	135	—	—	2	135	1	98	1	1427	—	—	—	—	2	1525	4	1660	—	—	—
Sjællands Nord-Kyst.	—	—	3	763	1	61	—	—	4	824	3	774	—	—	3	951	—	—	6	1725	10	2549	—	—	—
Sjællands Vest-Kyst.	1	200	—	—	—	—	—	—	1	200	5	654	—	—	—	—	—	—	5	654	6	854	—	—	—
Smaalands Farvandet (Grøn-sund indb.)	7	321	—	—	—	—	—	—	7	321	5	418	3	3029	—	—	—	—	8	3447	15	3768	—	—	—
Lollands og Falsters S.-Kyst	4	393	—	—	—	—	—	—	4	393	5	1308	6	5478	1	75	—	—	12	6861	16	7254	—	2	2
Møens Øst-Kyst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	63	—	—	1	63	1	63	—	—	—
Sjællands Øst-Kyst (Syd fra til Amager).	5	208	—	—	—	—	—	—	5	208	8	760	—	—	5	701	—	—	13	1461	18	1669	—	—	—
Amager.	6	305	—	—	—	—	—	—	6	305	10	3267	4	3391	—	—	—	—	14	6658	20	6963	—	—	—
Saltholm.	—	—	1	1150	—	—	—	—	1	1150	6	2148	3	4649	—	—	—	—	9	6797	10	7947	—	—	—
Middelgrunden.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1530	1	1045	—	—	—	—	4	2575	4	2575	—	—	—
Øresunds-Kysten Nord fra til Københavns Frihavn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	579	—	—	2	579	2	579	—	—	—
Bornholms Vest-Kyst.	1	93	—	—	1	51	—	—	2	144	1	260	1	2604	3	567	—	—	5	3431	7	3575	—	1	1
Bornholms Øst-Kyst.	1	239	—	—	—	—	—	—	1	239	—	—	—	—	2	384	1	160	3	544	4	783	—	7	7
I Alt ...	38	2410	6	4383	17	734	—	—	61	7527	60	13460	30	37244	33	7918	4	2780	127	61402	188	68929	9	21	30

TABEL F.
*Opgørelse efter Skibenes Nationalitet og Brutto RegisterTonnage af de i Tabel E
angivne Strandinger og Grundstødninger paa Danske Kyststrækninger og i
Inderfarvande indtrufne i Aaret 1898.*

Skibenes Nationalitet.	Strandinger m. m.										Skibenes Gennem- snits Brutto Tonnage
	uden Forlis.				med Forlis.				I Alt.		
	Sejl.		Damp.		Sejl.		Damp.				
	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	
Engelske.	3	1279	14	19795	–	–	–	–	17	21074	1240
Norske.	16	4230	6	5145	8	3511	–	–	30	12886	430
Svenske.	21	2961	3	2636	14	2062	1	989	39	8648	222
Tyske.	8	451	4	5274	8	1028	3	1791	23	8544	371
Danske.	38	2410	6	4383	17	734	–	–	61	7527	123
Russiske (og Finske)	12	4539	1	1632	3	1317	–	–	16	7488	468
Andre.	–	–	2	2762	–	–	–	–	2	2762	1381
I Alt. . .	98	15870	36	41627	50	8652	1	2780	188	68929	

AFSNIT G.

Udtag af Tabellerne til Oversigterne for Fem-Aaret 1894—98.

Nr. 1.

Antal m. m. af afholdte Søforhør over Søulykker tilstødte **Danske Skibe.**

Aar.	Sejlskibe.	Dampskibe.	I Alt.	Forøgelse pCt.	Heraf i Kjøbenhavn:		
					Antal.	pCt. Af Antal.	Forskel. pCt.
1894.	77	17	94	—	17	18,1	—
1895.	78	25	103	9,6	24	23,3	+ 41,2
1896.	81	32	113	9,7	48	42,5	+ 100,0
1897.	91	43	134	18,6	42	31,2	÷ 12,5
1898.	126	46	172	28,4	54	31,4	÷ 28,6

Nr. 2.

Antal m. m. af Søulykker tilstødte **Danske Skibe uden** derover afholdte Søforhør.

Aar.	Sejlskibe.	Dampskibe.	I Alt.	Forskel pCt.
1894.	49	2	51	—
1895.	38	12	50	—
1896.	45	13	58	+ 16,0
1897.	38	15	53	÷ 8,6
1898.	14	7	21	÷ 60,4

Nr. 3.

Antal af afgivne Søforklaringer angaaende Søulykker tilstødte **Fremmede Skibe.**

Aar.	Svenske.	Norske.	Tyske.	Engelske.	Russiske (og Finske.)	I Alt.	Forøgelse pCt.
1894.	7	1	—	—	—	8	—
1895.	8	4	1	1	—	14	75,0
1896.	7	7	1	1	1	17	21,4
1897.	16	12	2	2	1	33	94,1
1898.	27	18	3	4	2	54	63,6

Nr. 4.

Antal af Søretternes Udtalelser om **Aarsagerne** til Søulykker tilstødte **Danske Skibe.**

Aar.	Antal af:		pCt. af Søforhørene.
	Søforhør.	Udtalelser.	
1894.	94	21	22,3
1895.	103	22	21,4
1896.	113	20	17,7
1897.	134	24	17,9
1898.	172	32	18,6

Nr. 5.

Liste over de i Oversigterne optagne Udtog af Retssager i Anledning af Overtrædelser m. m. af Søloven af 1. April 1892 og Søretsloven af 12. April 1892.

Retten.	Sagen.	Ifølge Oversigte i for:				
		1894.	1895.	1896.	1897.	1898.
Højesteret.	Grundstødning ved Pligtforsømmelse (Sølvens §§ 293 og 306)	—	—	se Nr. 39	—	—
Lands-Overretten i Viborg	» » » »	—	—	—	se Nr. 113	—
Nakskov Soret.	» » » »	—	—	—	se Nr. 197	—
Lands-Overretten i Viborg.	Lodssag	—	—	se Nr. 162	—	—
Sø- og Handelsretten i Kbhvn.	Grundst. ved Pligtforsømmelse	—	—	se Nr. 149 og Nr. 223	—	—
» » » »	» » » »					
	Undladelse af Anmeldelse af Søulykke i første danske Havn			se Nr. 91 og 140		se Nr. 38 og 115
» » » »	» » » »	—	se Nr. 9	—	—	se Nr. 274
Kbhvns Amts Nordre B. Soret	» » » »	—	—	—	—	—
Aalborg Soret.	» » » »	—	Se Nr. 20	—	Se Nr. 125 og 256	—
Hasle Soret.	» » » »	—	—	Se Nr. 28	—	—
Nexø Soret.	» » » »	—	Se Nr. 144	—	—	—
Randers Soret.	» » » »	—	Se Nr. 125	Se Nr. 103	—	—
Skagen Soret.	» » » »	Se Nr. 28	—	—	—	—
Ærøskjøbing Soret.	» » » »	—	Se Nr. 193	—	—	—
Ebeltoft Soret.	» » » »	—	—	—	Se Nr. 102	—
Esbjerg Soret.	» » » »	—	—	—	—	se Nr. 179
Grenaa Soret.	» » » »	—	—	—	—	se Nr. 324
Hasle Soret.	Undladelse af Medførelse om Bord af et Exemplar af Søloven §§ 27 og 40.	—	se Nr. 53	—	—	—
Odense Soret.	Undladelse af Iagttagelse af et Havne Reglement.	se Nr. 82	—	—	—	—

Nr. 6.

Antal *Kollisioner* overgaaede *Danske Skibe*, undersøgte ved Søforhør.

Aar.	Antal Kollisioner mellem:				Heraf Forlis af:		Tab af Menne-skeliv.
	Sejlskibe	Damp- og Sejlskibe.	Dam^kibe	I Alt.	Sejlskibe.	Duapskibe.	
1894.	6	8	6	20	4	1	8
1895.	6	13	6	25	—	2	2
1896.	14	11	4	29	3	—	2
1897 ¹⁾	4	20	16	40	8	2	14
1898 ²⁾	11	16	14	41	4	—	2

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

²⁾ I 1898 fandt saadan Undladelse ligeledes Sted i de under Nr. 158, 195 og 200 refererede Kollisions-Tilfælde.

Nr. 7.

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

Søret.	I Oversigten for:				
	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.
Sø. og Handelsretten i Kjøbenhavn	se Nr. 7 («Alice» ktr. «Welbury»).	se Nr. 173 («Ioel» ktr. «Pallas»).	se Nr. 24 («Annie» ktr. «Carrie»).	—	se Nr. 123 («Fram» ktr. «Hermes»).
» » »	- Nr. 33 («Castor» ktr. «Lissabon»).	—	- Nr. 76 («Marie» ktr. «Edil»).	—	-Nr. 129 («Fremad» ktr. «Ness»).
» » »	—	—	—	se Nr. 146 ^b («Innesmoor» ktr. «A. W. Kafemann»).	- Nr. 194 («Kalfsund» ktr. «Margrethe»).
» » »	—	—	—	- Nr. 231 («Nyborg» ktr. «Mount Park»).	- Nr. 267 («Perwie» ktr. «Valhalla»).
Søretten i Rønne	—	- Nr. 182 («Rasmine» ktr. «Mariane»).	—	—	—
Søretten i Kolding	—	—	- Nr. 64 (En Fiskerbaad ktr. «Dan»).	—	—
London Admiralty Court.	—	—	—	- Nr. 281 («Thea» ktr. «Tryg»).	Bjærgning af dansk Skib (Nr. 18 og 200).

Nr. 8.

Tab af **Menneskeliv** ved Søulykker.

Aar.	Antal Mand forulykkede med				I Alt Omkomne.
	danske Sejlskibe ved:		danske Dampkibe ved:		
	Forlis m.m	Overbordfalden.	Forlis m.m.	Overbordfalden.	
1894	89	14	20	1	124
1895	56	10	2	9	77
1896	23	18	25	3	69
1897	62	13	—	4	79
1898	49	15	—	5	69

Nr. 9.

Sandsynlig medvirkende Aarsag til Tabet af **Menneskeliv** ved **Overbordfalden**.

Aar.	Ved Undladelse af Ud-kastning af Redningsboje.	Antal Omkomne.	Ved Mangel paa Færdighed i Svømning.	Antal Omkomne.
1894	Nr. 35 og 125.	2	Nr. 125 og 144.	5
1895	Nr. 8, 12, 65, 107, 110 og 139.	6	Nr. 71.	1
1896	Nr. 15, 94, 118 og 153.	4	Nr. 37.	1
1897	Nr. 157 og 226.	2	Nr. 107, 222 og 247.	3
1898	Nr. 68 og 188.	3	Nr. 236.	1

Nr. 10.

Tab ved Forlis of *Danske Skibe*.

Aar.	Sejlskibe.			Dampskibe.			I Alt.		
	Antal.	Brutto Tonnage.	Værdi.	Antal.	Brutto Tonnage.	Værdi.	Antal.	Brutto Tonnage.	Værdi.
1894 ...	63	12165	1,186890	1	1842	353000	64	14007	1,539890
1895 ...	46	7462	754630	2	1446	475000	48	8908	1,229630
1896 ...	38	6132	483800	2	921	270000	40	7053	753800
1897 ...	54	10004	821750	6	3780	595000	60	13784	1,416750
1898 ...	51	5525	466770	2	806	195000	53	6331	661770

Nr. 11.

Tab ved savnede (borteblevne) *Danske Skibe*.

Aar.	Sejlskibe.			Dampskibe,			I Alt.			Tab af Menne- skeliv.	Antal af afholdte Søforhør.
	Antal.	Brutto Tonnage.	Værdi.	Antal.	Brutto Tonnage.	Værdi.	Antal.	Brutto Tonnage.	værdi.		
1894 ...	15	1347	140200	—	—	—	15	1347	140200	68	4
1895 ...	8	1579	306500	—	—	—	8	1579	306500	49	5
1896 ...	4	391	52000	1	505	120000	5	896	172000	42	1
1897 ...	3	1550	167000	—	—	—	3	1550	167000	32	1
1898 ...	5	910	91500	—	—	—	5	910	91500	28	2

Nr. 12.

Bjærgning af *Danske Skibsbesætninger* ved forljenstlig *Fremmed Hjælp*.

Aar.	Løbe-Nr i Oversigten.	Antal Mand bjærgede.
1894	Nr. 14, 51, 62, 68, 135 og 169.	37
1895	Nr. 18, 28, 53, 58 og 114.	29
1896	Nr. 113, 138 og 250.	16
1897	Nr. 9, 43, 50, 58, 70, 98, 122, 179, 235, 258, 297 og 299.	90
1898	Nr. 100, 161 Og 238.	15

Nr. 13.

Antal m. m. af Strandinger og Forlis paa **Danske** Kyststrækninger
og i Inderfarvande.

Kyststrækninger m. m.	1894.				1895.				1896.				1897.				1898.				
	Danske.		Fremmede.		Danske.		Fremmede.		Danske.		Fremmede.		Danske.		Fremmede.		Danske.		Fremmede.		
	Antal.	Brutto Tonnage	Antal.	Brutto Tonnage	Antal.	Brutto Tonnage	Antal.	Brutto Tonnage	Antal.	Brutto Tonnage	Antal.	Brutto Tonnage	Antal.	Brutto Tonnage	Antal.	Brutto Tonnage	Antal.	Brutto Tonnage	Antal.	Brutto Tonnage	
Strandinger:																					
Jydske V. Kyst indt. Skagen	7	764	12	8863	1	178	12	8441	—	—	5	3187	2	98	5	4257	2	2470	6	3938	
Øvrige danske Kyster . . .	28	6019	71	43447	32	8880	60	40255	39	5267	53	32961	30	7026	76	42657	42	4323	84	46766	
Tilsammen . . .	35	6783	86	52310	33	9058	72	48696	39	5267	58	36148	32	7124	81	46914	44	6793	90	50704	
Forlis:																					
Jydske V. Kyst indt. Skagen	4	426	6	5653	2	86	16	4137	3	363	8	3712	4	472	16	5778	3	191	12	5588	
Øvrige danske Kyster . . .	4	338	7	2429	4	575	10	1068	6	148	10	1220	11	885	11	1618	14	543	25	5110	
Tilsammen . . .	8	764	13	8082	6	661	26	5205	9	511	18	4932	15	1357	27	7396	17	734	37	10698	
Strandinger og Forlis:																					
Tilsammen . . .	43	7547	99	60392	39	9719	98	53901	48	5778	76	41080	47	8481	108	54310	61	7527	127	61402	
I Alt . . .	142 Skibe med 67939 Tons Brutto.				137 Skibe ¹⁾ med 63620 Tons Brutto.				124 Skibe ²⁾ med 46858 Tons Brutto.				155 Skibe ³⁾ med 62791 Tons Brutto				188 Skibe ⁴⁾ med 68929 Tons Brutto				

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

2) " " (" ") 6 " " 2100 " "

3) " " (" ") 12 " " 2560 " "

4) " " (" ") 7 " " 1020 " "

Nr. 14.

Antal af Strandinger og Forlis paa Danske Kyststrækninger og i Inderfarvande
i Fem-Aaret 1894—1898 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.				
1894	Engelske . . .	1	116	16	20609	1	50	2	2889	20	23664	—
	Norske	13	5163	6	6738	3	963	1	1721	23	14585	22
	Tyske	7	1496	5	5942	5	2168	—	—	17	9606	—
	Danske	31	3571	4	3212	8	764	—	—	43	7547	—
	Svenske	16	2623	1	1688	3	1662	—	—	20	5973	2
	Russiske (og Finske)	10	3110	1	1003	3	638	—	—	14	4751	6
	Andre	5	1813	—	—	—	—	—	—	5	1813	—
I Alt	83	17892	33	39192	23	6245	3	4610	142	67939	30	
1895	Engelske . . .	3	543	19	27622	1	60	—	—	23	28225	—
	Norske	24	2331	9	6727	6	661	—	—	39	9719	—
	Tyske	14	6002	3	1882	5	1795	—	—	22	9679	—
	Danske	7	1312	3	3179	10	1513	—	—	20	6004	—
	Svenske	7	896	5	2838	5	672	1	505	18	4911	4
	Russiske (og Finske)	9	2464	—	—	1	166	—	—	10	2630	—
	Andre	1	607	1	1351	3	494	—	—	5	2452	—
I Alt	65	14155	40	43599	31	5361	1	505	137	63620	4	
1896	Engelske . . .	1	266	11	13967	—	—	—	—	12	14233	—
	Norske	7	2194	5	4695	4	461	1	1663	17	9013	—
	Tyske	7	1758	5	5624	3	530	—	—	15	7912	9
	Danske	34	2594	5	2673	9	511	—	—	48	5778	—
	Svenske	13	2124	1	1079	7	802	—	—	21	4005	10
	Russiske (og Finske)	4	1405	—	—	3	1476	—	—	7	2881	—
	Andre	3	1518	1	1518	—	—	—	—	4	3036	—
I Alt	69	11859	28	29556	26	3780	1	1663	124	46858	19	
1897	Engelske . . .	2	468	11	18897	—	—	—	—	13	19365	—
	Norske	13	3228	10	7854	9	2121	—	—	32	13203	1
	Tyske	9	1729	8	7857	3	256	—	—	20	9842	1
	Danske	26	1435	6	5689	14	771	1	586	47	8481	8
	Svenske	17	2700	1	190	10	2342	1	933	29	6165	10
	Russiske (og Finske)	4	1190	—	—	3	1055	—	—	7	2245	—
	Andre	4	608	2	2193	—	—	1	689	7	3490	—
I Alt	75	11358	38	42680	39	6545	3	2208	155	62791	20	
1898	Engelske . . .	3	1279	14	19795	—	—	—	—	17	21074	—
	Norske	16	4230	6	5145	8	3511	—	—	30	12886	—
	Tyske	21	2961	3	2636	14	2062	1	989	39	8648	10
	Danske	8	451	4	5274	8	1028	3	1791	23	8544	11
	Svenske	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	

Bilag

til

Søulykke-Statistikken for Aaret 1898

indeholdende

orienterende Bemærkninger til de under **Afdeling IV**, Afsnit G,
i denne Statistik optagne Tabeller

for

Fem-Aaret 1894–98.

Kjøbenhavn.

Bianco Lunos Kgl. Hof-Bogtrykkeri (F. Dreyer).

1900.

Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet.

Kjøbenhavn, den 31. Januar 1900.

Efter at der med Statistiken for 1898 nu foreligger 5 af dette Bureau, efter samme Plan udarbejdede Aargange af den af Indenrigsministeriet i Henhold til Loven om Oprettelse af Søretter uden for Kjøbenhavn m. m. af 12. April 1892 § 12 offentliggjorte Oversigt over de her i Landet optagne Søforhør, indeholdende Referater af over 600 af disse, turde Tidspunktet være kommet for en Undersøgelse af Spørgsmaalet om, hvorvidt det med Rette kan siges, at de af Søretterne tilvejebragte Oplysninger om de faktiske Forhold, under hvilke de enkelte Ulykkestilfælde ere foregaaede og om de Omstændigheder, der maa antages at have foraarsaget Ulykken, have vist sig tilstrækkelig fyldestgørende for Lovens Formaal, samt i modsat Fald at søge bragt under Overvejelse ved hvilke Midler de forefundne Mangler muligt kunne forventes afhjulpne.

I det Følgende skal da dette Spørgsmaal søges besvaret ved Hjælp af de i Tabellerne under Afsnit G angivne statistiske Data.

Tabel Nr. 1.

Antal af Søforhør over Søulykker, tilstødte Danske Skibe i Fem-Aaret 1894—98.

Af denne Tabel vil bl. A. ses, at Antallet af afholdte Søforhør i dette Tidsrum har været i stadig og betydelig Stigning, nemlig fra 94 til 172, eller med over 80 pCt.; ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn endog fra 17 til 54 eller med over 200 pCt. Aarsagen hertil ligger dog ikke i, at Ulykkerne paa Søen i Virkeligheden ere forøgede i samme Forhold: men den stammer utvivlsomt dels fra, at Sørrets Lovens Undersøgelser-System efterhaanden er bleven bedre indarbejdet og dels fra, at der vistnok i mange Tilfælde er blevet optaget Søforhør, i Stedet for hvilke Aflæggelse af en almindelig Søforklaring vilde have været fuldt ud fyldestgørende for Øjemedet. Størstedelen af Søretterne synes nemlig at fortolke Lovens § 9 paa en efter dens Formaal formentlig urigtig Maade, idet denne Paragraf ses at være givet Anvendelse ogsaa paa de i Sølovens § 40 ommeldte Søskader, angaaende hvilke ikkun Søforklaring skal aflægges.

Forøgelsen med over 80 pCt. af Antallet af Søforhør, har, som rimeligt er, ogsaa i samme Forhold forøget Utilfredsheden med Lovens Gennemførelse i Praxis og givet Anledning til en Del mer eller mindre berettigede Klager fra de paagældende Rederier og Skibsførere over det derved foranledigede unødige Ophold for Skibene og Tidsspilde for Skibsofficererne og Besætningerne, samt fra Sørretsmedlemmernes Side over Spild af Tid og Arbejde. Bedømmes Resultaterne af Søforhørene efter de ved disse opnaaede Oplysninger om Aarsagerne til Søulykkerne, maa det vistnok ogsaa indrømmes, at Nyttevirkningen hidtil næppe har været nævneværdig.

Overfloden af de hidtil afholdte Søforhør og Vidtløftigheden af det bestaaende Systems administrative Maskineri turde dog klarest fremgaa ved at sammenholdes med de tilsvarende engelske og tyske Undersøgelser Systemer.

Ifølge «Board of Trade's Wreck Register» for 1898 udgjorde Antallet af de til danske «Søforhør» svarende «Official Inquiries» ikkun 75 i Storbritannien og Irland, samt 120 for Kolonierne og Bilandene, altsaa i Alt 195 Søforhør.

I Henhold til de af «Reichsamt des Innern» udgivne «Entscheidungen des Ober-Seeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs», er der i 1897 ved Rigets samtlige «Seeämter» afholdt 92 Søforhør, hvoraf 19 angik fremmede Skibe, altsaa ikkun for i Alt 79 tyske Skibe.

Efter «Bureau Veritas» General-Register for 1896 fandtes der af Skibe paa over 50 Register-Tons 13160 under engelsk Flag, 1880 under tysk Flag og 1100 under dansk Flag.

Da der ifølge Tabel Nr. 1 er afholdt 172 Søforhør over de i 1898 Danske Skibe overgaaede Søulykker, bliver Procent-Forholdet mellem Antallet af Søforhør og Antallet af Skibe i de nævnte 3 Søstater følgende for Danmarks Vedkommende 15,7 pCt., for Tysklands 4,2 pCt. og for Englands 1,5 pCt.

Herefter skulde der altsaa overgaa danske Skibe 4 og 10 Gange flere til søretslig Undersøgelse kvalificerede Søulykker end henholdsvis tyske og engelske Skibe. Dette er imidlertid, som vel bekendt, ingenlunde Tilfældet, idet Søulykkernes Antal i Virkeligheden gennemsnitlig snarere er ringere for den danske Handelsflaade end saavel for den engelske som den tyske. Hertil kommer, at hvis der ikke, gennem den af Justitsministeriet i Henhold til Sølovens § 40, sidste Stykke, udøvede Censur over de fra Konsulaterne til Udenrigsministeriet indsendte Beretninger om de i fremmede Farvande hændte Søulykker for danske Skibe, havde fundet Indskrænkninger Sted af Søforhør over disse Søulykker ved, at det førstnævnte Ministerium udskyder de Tilfælde, der ikke frembyde nogen Interesse før Skibsfarten og derfor ikke tiltrænge nærmere Undersøgelse, vilde Søforhørene være blevne endnu mere forøgede — i 1898 f. Ex. med 35 — saaledes at Antallet i Stedet for 172 vilde være blevet 207.

Aarsagen til det ommeldte urimeligt store Antal danske Søforhør turde derfor væsenligst ligge i, at det ved Sørets-Loven oprettede Undersøgelser-System savner en Censur gennem en overordnet sagkyndig Centralmyndighed, hvis Opgave det er at træffe Bestemmelse om, hvilke af de for Søretterne anmeldte Søulykker der egne sig til nærmere Undersøgelse ved Søforhør.

Til Bedømmelsen af, hvor vidt en Søulykke er af tilstrækkelig praktisk Betydning for at det vidtløftige Maskineri, som et Søforhør ved en Søræt udkræver, bør sættes i Bevægelse, maa der dog i saa Fald først foreligge en Forundersøgelse, altsaa en Søforklaring, optagen af eller aflagt for en af de her i Landet dertil udvalgte sagkyndige Myndigheder.

Til bedre Forstaaelse af Forskellen mellem det nugældende danske og de fornævnte 2 fremmede Undersøgelser-Systemer turde det imidlertid være hensigtsmæssigt i korte Træk her at give en Fremstilling af de sidst nævnte Systemer.

For Englands Vedkommende traadte Systemet i Kraft d. 1. Januar 1855. De nugældende Forskrifter herom foreligge i Handels- og Søfarts-Ministeriets (Board of Trade) i Henhold til «Merchant Shipping Act, 1894, Part VI & IX», i Aaret 1895 udstedte «Instructions to Receivers of Wreck in respect of wreck and salvage». Da disse Instruktions optage 151 Sider i en stor og tæt trykt Bog, vil det være ugørligt her at give endog et kort Referat af Indholdet; man maa derfor indskrænke sig til at henlede Opmærksomheden paa Hovedpunkterne af selve Forundersøgelsen. Først skal da bemærkes, at de i «Sect.» 466 af «M. S. A., 1894» ommeldte «Wreck Commissioners» ere identiske med de saakaldte «Receivers of Wreck», hvortil i Reglen besikkes enten Distriktets «Chief Officer of Customs, altsaa Tolddistrikts-Chefen, eller dets «Inspecting Officer of the Coast Guard»; Chefen for Kystbevogtningen i Distriktet, hvis Pligt det er at optage de saakaldte «Preliminary Inquiries» (Søforklaringer) over de i Distriktet indtrufne Søulykker af alvorligere Betydning, alt i Henhold til «Sect.» 464, 465 og 517. Undtagelsesvis blive dog ogsaa slige, Søforklaringer aflagte for en «Justice of Peace» med Bistand af 2 søkyndige Meddommere. Søforklaringen afgives af det paagældende Skibs Fører, evt. tillige Styrmand, Maskinmester, Rørgænger og Udkig, og optages i trykte Skemaer, der efter deres særlige Anvendelse benævnes enten «Casualty Reports» eller «Maritime Depositions», og hvortil benyttes 5 Formularer, nemlig henholdsvis for: 1 Kollisioner, 2 Forlis, 3 Borteblevne Skibe, 4) Strandede Skibe og 5) Andre Søulykker, alle med delvis forskellig Text efter de i hvert enkelt af disse Tilfælde stillede bestemte Spørgsmaal.

Da Antallet af «Receivers of Wreck» i England er 43, i Skotland 26 og i Irland 10, altsaa i Alt 79, vil det ses, at de ommeldte Forundersøgelser i Verdens største Søstat ere overdragne til et forholdsvist ringe Antal, men til Gengæld Bærligt sagkyndige, højere Toldembedsmænd og Søofficerer. I den foreliggende Statistik for 1898 have da ogsaa de engelske «Maritime Depositions» i flere Tilfælde afgivet et fortrinligt Grundlag for Referaterne af de danske Skibe i engelske Farvande overgaaede Søulykker (se f. Ex. Nr. 18, 248 og 308).

Den paagældende «R. of W.» indsender uophødelig en Genpart af den optagne Søforklaring til «Board of Trade» i London, der herefter træffer Bestemmelse, om, hvorvidt Søulykken er af en saa alvorlig Beskaffenhed, at et «Official Inquiry», vil være at afholde, enten for en «Admiralty Judge» eller for et «Local Marine Board» ved en «Stipendiary Magistrate» under Bisæde af 2 dertil af «B. of T.» udnævnte «Nautical Assessors», hvilke altsaa i Forening med Dommeren udgøre «The Court of Inquiry». Af «L.M.B.» findes der for Tiden i Alt 17; nemlig 9 i England, 6 i Skotland og 2 i Irland (M.S. A., 1894, Sect. 244 & 245).

Foruden den saakaldte «Admiralty Division» i «High Court of Justice» i London, er det altsaa disse 17 «L. M. B.», som i Storbritannien og Irland danne de egentlige Søretter; dog som Følge af deres Sammensætning, for saa vidt angaar Søulykke-Undersøgelserne, formentlig først ved Tiltrædelsen af de af «B. of T.» udsendte «Nautical Assessors».

Angaaende Søulykker overgaaede fremmede Skibe i engelske Farvande afsender «B. of T.» en Genpart af den for det paagældende Skib afgivne «Casualty Report» eller «Maritime Deposition» til vedkommende Lands Regering.

For det tyske Riges Vedkommende ses Grundlaget for dets Søulykke Undersøgelser-System at være en «Gesetz, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877», og tvende Bekendtgørelser henholdsvis af 1. December s. A. og 3. Maj 1878 angaaende Oprettelsen af 12 «Seeämter» og et «Ober-Seeamt» i Berlin, samt endelig et Cirkulære af 23. November 1877 angaaende Optagelse af Søforhør ved de tyske Konsulater.

Tilforordnet disse «Seeämter» ere 8 «Reichskommissare», samt 4 Bisiddere for hvert «Seeamt», hvoraf mindst 2 skulle være Skibsførere (§7). For hele det tyske Rige er Antallet af søkyndige Sørretsmedlemmer altsaa ikkun 48. Af «Handbuch für die Deutsche Handels-Marine» af 1899 fremgaar, at Søretterne have Sæde i Königsberg, Danzig, Stettin, Stralsund, Rostock, Lübeck, Flensburg, Tönning, Hamburg, Bremerhaven, Brake og Emden, samt at af de 8 «Reichskommissare» ere f. T. de 6 højstaaende Søofficerer.

Af Lovens Paragrafer skal her, nærmest for Modsætningens Skyld, kun nævnes §§ 2 og 3, idet heraf vil fremgaa, at de tyske Søretter ikkun ere forpligtede til at optage Søforhør i Tilfælde af Tab af Menneskeliv, eller af Forlis eller Abandonnering af Skib, altsaa med betydelig større Indskrænkninger end her i Landet. I Tilfælde af andre Søulykker er nemlig Spørgsmaalet om disses retslige Undersøgelse overladt til vedkommende Sørrets egen Afgørelse. Almindelige Søforklaringer aflægges derfor ikke for et «Seeamt», men for den stedlige «Amtsgericht». Bestemmelserne om Forundersøgelser af Søulykker indeholdes formentlig i «Strandungsordnung vom 17. Maj 1874», samt om Søforklaringer i «Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich vom 10. Maj 1897» (§§522 og 523). Strandings-Beretningerne ses at blive afgivne af vedkommende «Hafenmeister» i Havne-Distrikterne og for Kyst-Distrikterne af den stedlige «Strandhauptmann». Beretningerne optages, ligesom i England, i særlige Formularer, i Reglen under Betegnelsen «Zählkarte» eller «Erhebungs-Formular» o.s.v. For fremmede Skibe tilstilles de enkelte Staters Regeringer Genparter af Strandings-Beretningerne.

Som ovenfor anført er det danske Systems uheldigste Egenskab den store Overflod paa Søretter, idet der af disse findes et Antal, som er lig med Antallet af Underretter, altsaa formentlig 134, eller 11 Gange saa mange som i hele det tyske Rige. Medens der derhos, som fornavnt, i dette Rige kun haves 48 sagkyndige Sørretsmedlemmer, kræver Systemet her, foruden 10 saadanne til Københavns Sø- og Handelsret, mindst 200 Søkyndige Bisiddere til Søretterne udenfor København; men saa megen nautisk Expert-Sagkyndighed tør selv en gammel Søstat som Danmark næppe smigre sig med f. T. at have til Raadighed. Vanskeligheden ved her i Landet at faa tilvejebragt sagkyndige Forundersøgelser stammer dog formentlig mindre fra Mangel paa dertil egnede Krafter end netop fra denne Overflod paa Søretter. Da nu tilmed Landets Underretter, som vel bekendt, i Forvejen ere overbebyrdede med en Masse heterogene Embedsforretninger, har Interessen for Loven som oftest kun kunnet være ringe og de foreliggende Resultater svare da ogsaa dertil, undtagen netop i statistisk Henseende.

Hele dette utilfredsstillende Forhold er iøvrigt skildret i klar og koncis Form i en Artikel «Om vore Søretter» i «Dansk Søfarts-Tidende» for den 10. Juni 1897 af «Et Sørretsmedlem.» Da denne Fremstilling ikke har mødt nogen Modsigelse, er den sikkert korrekt, hvorfor der til Undgaelse af Vidtløftighed kun skal henvises til samme.

Sammenholdes nu de her omhandlede 3 Undersøgelser-Systemer, vil det strax ses, at det engelske og det tyske System, i stærk Modsætning til det danske System, udmærker sig ved at være i Besiddelse af:

- 1) en ved praktiske Forskrifter sikret betryggende Forundersøgelse,

2) en (eller fleres) almindelig overordnet, sagkyndig Censur-Centralmyndighed, samt

3) en forøget Garanti for Ensartethed i Afgørelserne.

I denne til Opnaelsen af det tilsigtede Øjemed fortrinlig egnede Ordning — lige anbefalelig ved det hurtigt arbejdende administrative Maskineri, som den udprægede Centralisation muliggør, og ved de dertil fast knyttede Kræfter, hvis Sagkundskab og Erfaring stadig forøges — maa den egentlige Grund søges til det ovenfor paapegede Forhold, nemlig at der i den engelske og den tyske Søulykke-Statistik behandles et saa ringe Antal ved Søforhør undersøgte Søulykker i Modsætning til det uforholdsmæssig store Antal af saadanne, i den danske Statistik refererede Søulykker.

Tabel Nr. 2.

Antal af Søulykker, over hvilke Søforhør **ikke** ere afholdte.

At Forholdet her er det Omvendte af det, som fremgaar af Tabel Nr. 1, er en ligefrem Følge af Søforhørens stadige Forøgelse.

Tabel Nr. 3.

Antal af Søforklaringer i Henhold til Søretslovens § 13.

Antallet af aflagte Søforklaringer for fremmede Skibe har ligeledes i Fem-Aaret været i stadig Tiltagen, nemlig fra 8 til 54, eller med henved 600 pCt. Heri kan der imidlertid ikke paa-regnes nogen Formindskelse, da Domstolene ifølge nævnte § ere pligtige at modtage disse Forklaringer eller Søprotester paa Forlangende af den fremmede Skibsfører, uanset om Tilfældet kun angaar en ringe hændelig Søskade.

Af Oversigten for 1898 fremgaar, at 50 pCt. er afgivet for svenske Skibe og 33 pCt. for norske. Som bekendt finder Udveksling af Søforklaringer f. T. kun Sted for svenske Skibe i Henhold til Deklarationen mellem Danmark og Sverige af 19. December 1894.

I Aaret 1898 have Søretterne uden for Kjøbenhavn i 12 Tilfælde, eller for 22 pCt., afgivet Udtalelser om Aarsagen til Søulykker for fremmede Skibe. Heraf har Frederikshavn Søret afgivet 7 paa tilstrækkelig oplysende Maade (se Nr. 16, 34, 42, 178, 182, 280 og 284). I 6 Tilfælde tilskrives Strandingerne Mangel paa tidssvarende Søkort (se Nr. 34, 182, 206, 207, 270 og 271).

Fremmede Søretter ses at have afgivet udførligt motiverede Kendelser over Aarsagen til 2 Skibes Strandinger paa dansk Søterritorium (se Nr. 54 og 333).

Tabel Nr. 4.

Søretternes Udtalelser om **Aarsagerne** til Søulykker, overgaaede danske Skibe.

Denne Tabel afgiver et korrekt Billede af de utilfredsstillende Forhold, der fremdeles finde Sted her i Landet, for saa vidt angaar de i Søretslovens § 12 paabudte Oplysninger om Søulykkernes Aarsag, idet der i Fem-Aaret er en jævn Tilbagegang i Antallet af Udtalelserne herom, nemlig fra 22.3 til 18.6 pCt.

At Afgivelse af Oplysninger om Aarsagen til Søulykkerne har varet Hovedformaallet for Lovens Tilblivelse synes imidlertid at være uomtvisteligt. I sammes § 9 foreskrives nemlig bl.a. at: «Retten har i Sammenhæng med Søforklaringen paa det offentlige Vegne og med den Myndighed, som tilkommer Retten i offentlige Undersøgelsessager, ved Forhør at søge Aarsagerne til Ulykken saavidt muligt oplyste»; ligesom det i §12 foreskrives, at den aarlig offentliggjorte statistiske Oversigt over de stedfundne Søulykker skal indeholde: «Oplysninger om, hvad der i hvert enkelt Tilfælde skønnes at være Aarsag til samme» (Søulykken).

I fuld Tilslutning til Lovgivningen herom ses derhos Justitsministeriet ved et Cirkulære af 28. December 1896 til samtlige Retsbetjente at have henledet disses Opmærksomhed paa, at den ved fornævnte §9 stillede Fordring i størst muligt Omfang søges efterkommet, under Hensyn til, at Bearbejdelsen af de til Indenrigsministeriet indsendte Udskrifter af Søforhør til

Oplysning om stedfundne Søulykker have vist, at Aarsagerne til de paagældende Søulykker i mange Tilfælde ikke ere søgte tilstrækkelig oplyste.

Hvorledes der herefter kan være Tvivl om, at det baade er Sørøtternes Ret og Pligt at udtale sig om «Aarsagerne» til de af dem undersøgte Søulykker synes ganske uforklarlig.

Efter Forlydende skal imidlertid Grunden til, at dette kun undtagelsesvis sker, være, at en Del af Sørøtterne — under Hensyn til at de eventuelt kunne blive dømmende i Sagen — nære Betænkelighed derved, idet de befrygte ved slige foreløbige Udtalelser at ville komme i Modsigelse med sig selv, saafremt senere tilvejebragte Vidnesbyrd eller Oplysninger maatte føre Retten til et andet Resultat. At dette vil kunne blive Tilfældet er sandsynligt nok; men det ses ikke, at slikt vil kunne forvolde nogen Skade eller paa nogen Maade nedsætte Rettens Anseelse, idet Hensynet til de ny Bevisligheders Fremkomst da maa være afgørende. I England og Tyskland har dette Forhold i alt Fald ikke givet Anledning til, at Sørøtterne have undslaaet sig for at afgive Kendelser over Søulykkernes Aarsag. Som Exempel paa tyske Kendelser, de saakaldte «Spruch», afgivne af et «Seeamt» (§§ 4 og 25) — hvilke særlig udmærke sig ved en klar og koncis Form og Motivering — kan der henvises til 3 af disse, optagne under Nr. 43 og 297 i Oversigten for 1897 og under Nr. 54 i Oversigten for 1898.

Hvis de danske Sørøtter, i Modsætning til de fremmede, maatte være berettigede til at undlade at udtale sig om Aarsagerne, maa der spørges: Til hvad Nytte kan da Oprettelsen af det vidtløftige Maskineri for Søulykke-Undersøgelser og Udgivelsen af Statistikken herover være, naar Resultaterne af Søforhørene forblive uoplyste og de som Følge heraf intet som helst Udbytte kunne yde til (Gavn for Navigeringen eller til Sikkerheden for Liv og Ejendom paa Søen?)

Den her omhandlede Fem-Aars Statistik udviser desværre paa en formentlig ubestridelig Maade, at dette i det Hele har været Tilfældet; thi der kan næppe af de henved 500 afholdte Søforhør, til hvilke ingen Angivelse af Aarsagen ses at være knyttet, uddrages nogen som helst Oplysning, der med Udbytte lader sig benytte i nævnte Hovedøjemed.

Særlig Københavns Sø- og Handelsret synes næsten principmæssig at dele fornævnte Betænkelighed; i alt Fald foreligger der fra Samme — med nogle faa Undtagelser (se Nr. 5, 104 og 166 i Oversigten for 1894), Nr. 60 (1895) og Nr. 226 (1896) — saa godt som ingen Udtalelser om Aarsagerne til de af denne Ret i Fem-Aaret undersøgte 185 Søulykker, hvor betydelige og nautisk belærende adskillige af disse end synes at have været (se f.Ex. Referaterne under Nr. 42, 71, 118 og 120 (1894); Nr. 42, 140, 168 og 221 (1895); Nr. 146 og 232 (1896); Nr. 11, 54, 87, 97, 132, 216, 245, 258, 274 og 287 (1897); Nr. 2, 38, 45, 69, 70, 143, 202, 212, 238, 273 og 299 (1898)).

I Modsætning hertil har Sørøtten i Frederikshavn i de fleste Tilfælde afgivet udførlige Udtalelser, saaledes i 1898 angaaende 10 Søulykker (se f. Ex. Nr. 5, 67, 113, 153, 158 og 316). I de under Nr. 39, 113, 175 og 305 refererede Tilfælde ses Strandingernes Aarsag at være tilskrevet Manglen af tidssvarende Søkort.

Tabel Nr. 5.

Bøder ikendte for Overtrædelser af Søloven af 1. April 1892 og Sørøtsloven af 12. April 1892.

Som det fremgaar af denne Tabel, er det særlig Undladelse af Anmeldelsen i rette Tid af en Søulykke (se S.L. § 40 og S.R.L. § 9, sidste Stykke, samt Justitsministeriets Bekendtgørelse af 21. Maj 1895), der har givet Anledning til Bødestraf; i hele Fem-Aaret dog kun i Alt i 18 Tilfælde. For forskellige alvorligere Forsømmelser ved Navigeringen er der kun i 5 Tilfælde ved Dom ikendt Bøder for de Ansvarshavende, altsaa for mindre end 1 pCt. af samtlige (616) ved Søforhør undersøgte Søulykker.

I 99 af 100 Tilfælde maa følgelig Sørøtterne være komne til det Resultat, at Aarsagerne til de stedfundne Søulykker nærmest kan siges at hidrøde fra de gennem de engelske «Official Inquiries» og Sørøtsdomme bekendte Kategorier: «Acts of God or errors of judgment», altsaa «Naturkræfternes uafvendelige Indgriben eller Fejlgreb af den Vagthavende under vanskelige og farefulde Forhold», i hvilke Tilfælde der, som bekendt, alene kan blive Spørgsmaal om Tildelelse af en Advarsel fra vedkommende Sørøts Side.

Her have altsaa Sørøtternes Undersøgelser utvivlsomt dog været til Nytte, idet de paa ubestridelig Maade paany have konstateret den danske Sømandsstands gamle, velerhvervede Ry for dygtigt Sømandskab og udholdende Agtpaa-givenhed under Udførelsen af sit opslidende og ofte farefulde Kald; men indirekte afgiver dette heldige Resultat tillige en Bekræftelse af Bemærkningerne til Tabel Nr. 1 angaaende den unødige Vidtløftighed og delvise Overflødighed af det danske Undersøgelses-System efter Sørøtsloven af 12. April 1892.

Tabellerne Nr. 6 og 7.

Kollisioner.

Hensigten med Optagelsen af en femaarig særlig Kollisions-Statistik, samt med Henvisningen til 14 her afsagte Domme i Kollisions-Sager, har været, saa indtrængende som muligt at paavise den alt overvejende Betydning af disse desværre saa hyppige og farefulde Søulykker, og tillige at fremhæve den deraf følgende Nødvendighed af det mest indgaaende Kendskab til de internationale Søvejs-Regler af 22. Januar 1897 og til Lanterne- og Lydsignal-Bekendtgørelsen af 1. Juli s. A.

Som det vil ses, har Kollisionernes Antal mere end fordoblet sig i Fem-Aaret 1894—98 og i Alt medført Total-Forlis af 19 Sejlskibe og 5 Dampskibe, samt Tab af 28 Menneskeliv og af en betydelig Kapital (over $\frac{3}{4}$ Mill. Kr. alene i Skibenes Værdi). Da derhos det overvejende Antal Kollisioner finder Sted med engelske Skibe, er Kendskab til de engelske Domstoles Opfattelse af Iagttagelsen af nævnte Regler af stor Betydning, hvorfor Referater af enkelte af disse Domstoles Kendelser i Kollisions-Sager ere optagne i Oversigterne (se f. Ex. Nr. 3 og 281 (1897)).

Kun undtagelsesvis have Søretterne udtalt sig om, hvilket af de kolliderende Skibe, der maa antages at bære Hovedskylden for Sammenstødet. Aarsagen hertil er imidlertid let forklarlig i de Tilfælde, hvor der ikkun foreligger Oplysning om den ene Parts — det danske Skibs — Situation og Manøvrer, idet den paagældende Søret da har været afskaaret fra at komme til et bestemt Resultat paa Grund af manglende Oplysninger om det andet Skibs Manøvrering.

Endvidere fremgaar det af Anmærkningerne til Tabel Nr. 6, at det desværre ikke sjældent hændes, at fremmede Skibe undlade at iagttage den i Sølovens § 223 optagne internationale Søvejs-Regel, ifølge hvilken begge de kolliderende Skibe skulle yde hinanden al mulig Hjælp, samt opgive Navn og Hjemsted (se Referaterne herom under Nr. 30 i Oversigten for 1894; Nr. 42 (1895); Nr. 93 og 142 (1896); Nr. 219, 246 og 282 (1897) og Nr. 158, 195 og 200 (1898)).

Tabellerne Nr. 8 og 9.

Tab af Menneskeliv ved Søulykker.

Som det vil ses, har der i Fem-Aaret 1894—98 fundet en ret betydelig Nedgang Sted af Tab af Menneskeliv, nemlig fra 124 Mand i 1894 til 69 Mand i 1898. Formindskelsen hidrører her navnlig fra det usædvanlig store Tab, som fandt Sted i det første Aar ved borteblevne Skibe, nemlig 15 Skibe med 68 Mands Besætning, medens dette Tab i det sidste Aar kun var 5 Skibe med 28 Mand.

Derimod synes Forulykkelser ved «Overbordfalden» at være i Tiltagen, nemlig fra 15 til 20 Mand, et Forhold, der giver Anledning til at erindre de Ansvarshavende om Nødvendigheden af, at Redningsbøjen haves ved Haanden paa Dækket eller andet let tilgængeligt Sted, klar til øjeblikkelig Udkastning. Overhovedet synes der at herske nogen Utilbøjelighed til at udkaste Redningsbøje i Tilfælde, hvor det skønnes, at den Overbordfaldne ikke vil kunne redde sig ved Hjælp af denne. Søforhør, navnlig afholdte ved fremmede Søretter, have imidlertid godtgjort, at et slikt Skøn af Dæksmandskabet kan være ganske fejlagtigt, hvorfor Undladelse af saadan Udkastning, naar der har været den ringeste Chance for, at Redningsbøjen kunde have gjort Nytte, er bleven betragtet som en saa alvorlig Forsømmelse, at Ansvar er bleven gjort gældende mod den Vagthavende (se iøvrigt de i Tabel Nr. 9 angivne Nr. angaaende 16 saadanne Undladelser).

Tabellerne Nr. 10 og 11.

Handelsflaadens Tab ved forliste (herunder borteblevne) Skibe.

Aaret 1894 ses at have været særligt uheldigt, idet Tabet da var 64 Skibe, repræsenterende en Kapital af over $1\frac{1}{2}$ Mill. Kroner, imod 53 Skibe til Værdi ca. 662000 Kr. i Periodens sidste Aar.

Arten af Søulykkerne retter sig selvfølgelig væsenlig efter Farvandenens Beskaffenhed. I de danske medfører Strandinger og Kollisioner det største Antal Forlis; uden for disse er det særlig Lækage ved Arbejden i høj Sø, som er Aarsagen til, at Skibene maa forlades synkefærdige eller endog forsvinde sporløst. Undtagelsesvis f.Ex. i 1897 skyldtes Søskaderne væsentlig Isskruning, Isdrift og Forcering af Isen, hvorved der i Tiden mellem d. 21. Januar og d. 23. Februar forvoldtes de alvorligste Søulykker, endog for Dampskibene, hvoraf 2 forliste totalt, medens 10 lede betydelig Havari ved Lækage. I 1898 var det derimod den over hele Østersøen i næsten 4 Døgn fra d. 24. til d. 27. Marts med usædvanlig Vedholdenhed herskende orkanagtige østlige Snestorm med stærkt Højvande, der medførte det største Antal Søulykker paa de danske Kyststrækninger, nemlig 11 Strandinger og 2 Forlis af danske Skibe, samt 10 Strandinger og 11 Forlis af fremmede Skibe; i det Hele altsaa 34 Strandinger og Forlis. Da disse Søulykker ifølge Tabel F for nævnte Aar paa de danske Kyststrækninger var 188, skyldes altsaa alene denne Snestorm 18 pCt. af samtlige Strandinger og Forlis. Af Besætningerne paa disse Skibe, der i Alt beløb sig til 154 Mand, bleve 67 bjærgede af danske Fiskere, medens 9 Mand forulykkede og 78 Mand reddede sig ved egen Hjælp.

Medens de tidligere ikke sjældent indtrufne Gasexplosioner om Bord i danske Skibe (se f.Ex. Nr. 50 og 165 i Oversigten for 1895) i de senere Aar ikke ses at være forefaldne, have derimod Ildsvaader af andre Grunde været ret hyppige, navnlig i de 2 sidste Aar af Perioden, saaledes i 1897 i 4 Tilfælde (se Nr. 37, 83, 127 og 248) og i 1898 ligeledes i 4 Tilfælde (se Nr. 74, 125, 177 og 222).

I de af disse 8 Tilfælde, hvor Aarsagen til Ildsvaaden er bleven oplyst ved Søforhøret, ses den at skyldes, enten Mangel paa aarvaagent Vagthold om Natten, eller Selvantænding, navnlig opstaaet i Tvistbeholdninger.

Tabel Nr. 12.

Bjærgning af danske Skibsbesætninger ved fremmed Hjælp.

I Fem-Aaret har der i 29 Tilfælde været ydet danske Søfolk fortjenstlig Bistand ved Strandinger og Søulykker i fremmede Farvande. Ved disse Redningsforetagender ses 187 Mand at være blevne bjærgede. Med Undtagelse af for de under Nr. 169 (1894), Nr. 113 og 250 (1896) og Nr. 50, 58, 122, 179 og 258 (1897) refererede Bjærgningsforetagender foreligger der ikke nogen officiel Bekendtgørelse om, og da paa hvilken Maade de paagældende fremmede Skibsførere eller Mandskaberne have modtaget Erstatning eller anden offentlig Anerkendelse for deres udviste Mod og store Anstrængelser, ofte under livsfarlige Vejrforhold. Da det imidlertid ikke kan anses for sandsynligt, at der ikke for flere end 8 af de 29 Redningsforetagender skulde være uddelt Belønninger, maa det antages, at denne Lakune hidrører fra Manglen af en systematisk officiel Bekendtgørelsesmaade angaaende de af vedkommende Regeringsmyndigheder skænkede Belønninger. Muligt er Grunden hertil, at Søretterne i denne af internationale Hensyn ingenlunde uvigtige Retning mangle instruktorsk Vejledning; i alt Fald kan det af Udskrifterne af Søforhørene. ikke ses, at nogen af dem har beskæftiget sig med Undersøgelser af Arten og de nærmere Omstændigheder ved Udførelsen af den ydede Hjælp.

I Aaret 1898 har den svensk-norske Regering i 5 Tilfælde (se Nr. 23, 244, 258, 306 og 328) og den tyske Regering i 2 Tilfælde (se Nr. 173 og 231) tildelt danske Skibsbesætninger og Fiskere Hædersgaver for fortjenstlige Redningsforetagender af i danske Farvande forliste fremmede Skibsbesætninger.

Ifølge Meddelelser fra Krydstoldinspektoratet har Krydstoldfartøjerne i de 3 sidste Aar af Perioden i 6 Tilfælde haft Lejlighed til med Held at være medvirkende ved Skibbrudnes og Overbordfaldnes Redning, nemlig:

1) D. $\frac{3}{8}$ 96 bjærgede Krydsfartøj Nr. 11 under særdeles vanskelige Vejrforhold 4 Mand fra en kærtret dansk Dæksbaad (se Nr. 35).

2) D. $\frac{29}{10}$ 96 bjærgede Krydsfartøj Nr. 20 med stort Besvær 2 Mand fra en strandet dansk Jagt (se Nr. 92).

3) D. $\frac{21}{11}$ 97 bjærgede Krydsfartøj Nr. 4 i Aarhus Bugten 2 Mand fra en kærtret Fiskerjolle og indbragte disse tilligemed Jollen til Aarhus Havn.

4) D. $\frac{22}{11}$ 97 bjærgede Krydsfartøj Nr. 23 en Fisker, der med sin Jolle under haard NV. Kuling var dreven til Søs, ind i Grenaa Havn.

5) D. $\frac{9}{2}$ 98 bjærgede Krydsfartøj Nr. 19 ved udsendt Baad en Fisker ved Navn N. Jensen af Dyreborg fra en kuldsejlet Fiskerjolle.

6) D. $\frac{16}{2}$ 98 bjærgede Krydsfartøj Nr. 25 ved udsendt Baad en Fisker ved Navn P. Fabricius af Thorøhus fra en kærtret Fiskerjolle; hvorimod det ikke lykkedes at redde Lods P. H. Hansen og Fisker I. Petersen, der begge hurtig forsvandt.

Tabel Nr. 13.

Strandinger og Forlis paa **danske** Kyststrækninger i Fem-Aaret 1894—98.

Som det vil ses, ere Strandinger og Forlis i denne Tabel opførte særskilte, saavel efter Antal og Brutto Tonnage som efter Kyststrækningerne Vest og Øst for Skagen. Grunden hertil er, at Jyllands Vestkyst, ifølge sammes Udsathed for de i Nordsøen herskende vestlige Storme, er den farligste for Sejladsen og derfor kræver det største Tab af Menneskeliv; for hvert af Aarene saaledes henholdsvis 24 mod 6, 4 mod 0, 13 mod 6, 20 mod 0 og 11 mod 19 (heraf ere dog 9 Mand omkomne under Snestormen i Marts 1898), altsaa for hele Fem-Aaret i Alt 72 mod 31 Mand (heri er dog Tabet af Fiskere ikke indbefattet).

Forlisene paa Jyllands V.-Kyst har i Antal henholdsvis været 10, 18, 11, 20 og 15, altsaa i Alt 74, eller gennemsnitlig aarlig 15. Heri er dog iberegnet de saakaldte frivillige Strandinger (Landsætninger), der have fundet Sted med 37 Skibe, skøndt samme Kyst netop i disse Tilfælde har været Midlet til Redningen. Det er derfor med Urette, naar den jydske V.-Kyst sigtes for at være Aarsagen til samtlige der skete Forlis. Gennemsnitlig er der paa denne Kyst aarlig indtruffet 25 Strandinger og Forlis med Tab af 14 Menneskeliv. I de fleste Tilfælde lykkedes det nemlig det fortrinligt organiserede og betjente vestjydske Redningsvæsen at bjærge den langt overvejende Del af Skibsbesætningerne.

Tabel Nr. 14.

Nationalitet m. m. af strandede og forliste Skibe paa **danske** Kyststrækninger.

En systematisk Ordning af Rapporteringen af Strandinger, Forlis m. m. i danske Farvande blev først oprettet ved Justitsministeriets Cirkulære af 28. December 1896 til samtlige Amtmænd og Retsbetjente angaaende Afgivelse af Strandings-Beretninger efter trykte Skemaer, i Lighed med de engelske. Disse Beretninger indsendes nu regelmæssigt og blive supplerede med de ved Imødekommenhed fra Marineministeriets og Generaldirektoratet for Skattevæsenets Side modtagne Indberetninger fra Fyrstationerne og Toldstederne, saaledes at der nu maa siges at være opnaaet fuld Garanti for, at intet alvorligt Søulykke-Tilfælde i de danske Farvande kan blive udelukket fra Statistikken.

Til Forebyggelse af unyttig Vidtløftighed blive dog de ret talrige Grundstødninger, der have været af en saa ufarlig Beskaffenhed, at de paagældende Skibe ere komne flot ved egen Hjælp, ikke tagne i Betragtning. Ikke desto mindre er Antallet af de i Oversigterne refererede Søulykker i Fem-Aaret voxet fra 199 til 335, altsaa med 68 pCt. Det turde derfor være anbefaleligt, at der meddeles alle Vedkommende en Instruktion om hvilke de Tilfælde ere, der bør betragtes som «Søulykker», og hvilke, der som «Søskader» eller hændelige «Søuheld», kunne lades upaaagtede.

Medvirkende til det stadig forøgede Antal Strandinger og Grundstødninger har særlig været den tiltagende Utilbøjelighed til at antage Lods i vanskelige Farvande, selv under usigtbare Vejrforhold, hvilket da ogsaa hyppigt medfører betydelige Bjærgnings- og Reparations Udgifter, som kunde have været undgaaede ved Lodsens Vejledning.

Tabellen konstaterer iøvrigt den mærkelige Stabilitet, der finder Sted for Søulykker tilstødte de forskellige Nationers Skibe, hvilket tyder paa, at Antallet af de af disse, der befare de danske Farvande, maa have været saa temmelig uforandret. Højest staar, som naturligt er, de danske Skibe i Antal, nemlig med ca. 30 pCt., derefter svenske og norske hver med ca. 20 pCt., engelske og tyske hver med ca. 10 pCt., russiske (og finske) med ca. 5 pCt. Resten — 5 pCt. — udfyldes af hollandske, franske, italienske og spanske Skibe. Ordningen efter Brutto Tonnagen giver derimod et helt andet Resultat, idet de engelske Skibe her ere Nr. 1, de danske derimod Nr. 5.

Formaalet med Optagelsen af de udførlige Referater af Søforhørene, samt af de paa Grundlag heraf udarbejdede Fem-Aars-Tabeller har iøvrigt tillige været Tilvejebringelsen af et saa vidt muligt udtømmende statistisk Materiale, ved hvis Hjælp Enhver, der er interesseret i et eller andet Søfarts-Spørgsmaal, som angaar Sikkerheden for Liv og Ejendom paa Søen, selv kan — for saa vidt han er i Besiddelse af den dertil fornødne nautiske Indsigt samt af lidt Færdighed i Behandling af statistisk Materiale — uddrage sig de Momenter, som bedst egne sig til Besvarelse af det omspurgte Tilfælde.

Under Hensyn til de foranførte Oplysninger om Resultaterne af den foreliggende Fem-Aars Søulykke-Statistik — navnlig om Manglen af Udtalelser fra Søretternes Side om Aarsagerne til Ulykkerne — maa det formentlig erkendes, at den praktiske Betydning af det gældende danske Undersøgelser-System ingenlunde har opfyldt de efter Erfaringerne fra andre Søstater berettigede Forventninger.

Medvirkende hertil i høj Grad har dog Savnet af det her i Landet saa længe førønskede «Board of Trade» (i formindsket Maalestok) utvivlsomt været, og da særlig følelig for den her omhandlede internationale Søfarts-Foranstaltnings Vedkommende¹⁾. De danske Farvande ere, som bekendt, internationale Søveje med vistnok større Besejling end noget andet europæisk Farvand (Engelske Kanal undtagen). Heraf følger imidlertid baade en vis Ret og endnu højere Pligt for Danmark til i alle internationale Søfarts-Forhold at holde sig paa Højde med de mest udviklede Søstater.

Centralbestyrelsen for det her bestaaende, administrative Handels- og Søfarts-Maskineri er, som det af ovenstaaende Fremstilling vil ses, ikke hensigtsmæssigt indrettet og tillige for tungt arbejdende til at kunne følge med i den hurtige og vekslede Udvikling af de internationale Handels- og Søfarts-Forhold. Næppe findes der f.Ex. Nogen, der kan give rigtig Besked om, til hvem Henvendelser om disse Forhold bør ske, eller om hvem der egentlig bærer Ansvar for, hvad der paa dette Omraade bør eller ikke bør foretages.

For en maritim-kommerciel Statsinstitution, som dette Bureau, har det særlig været uforklarligt, hvorfor denne iøjnefaldende Mangel ikke forlængst er bleven afhjulpen.

Grunden hertil kan i alt Fald ikke søges i Mangel paa Forbilleder; thi der findes jo flere Arter «Boards of Trade» i adskillige Søstater. Maaske det bedste Mønster for et tilkommende dansk «Board of Trade» dog turde findes i Sveriges «Kommerskollegium», idet Organisations-Planen for samme, saaledes som denne findes fremstillet i Kgl. Instruktion, dat. «Stockholms Slott» den 30. Oktober 1891, synes at maatte være særlig vel egnet dertil.

¹⁾ See «Report of the International Marine Conference» (Washington 1889) «General Division 5 (5) «Saving life and property from shipwreck» — Resolution: «The Conference recommend that the several nations provide by legislative enactments for official inquiry into the causes and circumstances of all shipwrecks and other serious casualties happening to their vessels» (jfr. Beretningen om denne Konferences Virksomhed og Forslag, Part II, Hoved-Afdeling 5, Side 18. Kjøbenhavn, Juni 1890).