



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

STATISTISK OVERSIGT

OVER DE I

AARET 1894

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

INDTRUFNE

SØULYKKER.



APRIL 1896

KJØBENHAVN.

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

BIBL. UNIV.
HAFNIENSIS

Den foreliggende statistiske oversigt, der herved offentliggøres af Indenrigsministeriet i Henhold til § 12 i Lov af 12^{te} April 1892 om Oprettelse af Søretter uden for Kjøbenhavn samt om Søforklaringer og Søforhør, er paa Grundlag af de i Henhold til bemeldte Lov indsendte Udskrifter af Søforhør og Søforklaringer udarbejdet ved Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet i Kjøbenhavn.

Som Tillæg til denne Oversigt er der endvidere optaget en Fortegnelse over de paa Danske Kyststrækninger ifølge officielle Strandings-Beretninger o. s. v. i Aaret 1894 iøvrigt indtrufne Strandinger m. m. indordnede under to Afdelinger, henholdsvis for danske og for fremmede Skibe.

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. Br. Reg. Tonn. 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. 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.	
1.	a. Aarhus. b. Barkskib. c. <i>Nordby paa Fanø</i> ¹⁾ . d. 671. e. 640.	a. <i>Hamburg.</i> b. 1875. c. Jærn. d. Registre Veritas Kl. I.	a. C. N. Gram. b. <i>Et Aktie-Selsk. Best. Reder: J. H. Christiansen</i> . c. 121,500 ²⁾ . d. I Nordby og Hamburg for 72,000. Anm. Vraget m. indehavende Ladning solgtes for ca. 6,500.	a. Petroleum og Stykgods. b. — c. I New York og Australien for 240,000.	a. 14. b. 1. c. —	a. New York b. — c. Brisbane.	a. Smith's Rock, Cape Moneton, Queens Land. b. 24/2 94. c. Grundstødn. Sunken. d. Syd. Frisk. Sigtbart.	Søforklaring i Brisbane d. 26/2 1894. Søforhør i Nordby d. 29/5 1894. Kl. 7 Em. saas «Moreton Island» i VNV. ca. 16 Kml.'s Afst. Lodsflag hejstes; da dette forblev ubesvaret vistes tillige Signal med Blaalys. hvilke besvaredes fra Fyrtaarnet paa «Cape Moreton», der Kl. 8 Em. pejledes i V. , gisset Afst. 4 Kml. De afbrændte Blaalys besvaredes nu ogsaa af den indenfor «Cape Moreton» liggende Lodsskonnert; men da Lods udeblev, vendtes bidevind østefter. Kl. 8 ³ / ₄ Em. stødte Skibet pludselig paa et undervands Skær og blev stærkt læk. 12 Raketter opsendtes som Nødsignal; men da A. hurtig fyldtes udsattes Baadene, to af disse kæntrøde og fyldtes; men del lykkedes med den tredje at redde hele Besætningen og den ene Passager (Førerens Hustru) i Land ved egen Hjælp. Skibsdagbogen gik tabt. Kl. 9 Em. sank A. «Marine Board» i Brisbane udtaler, at Skibets Forlis skyldes de af dets Fører begaaede Fejl, nemlig: 1) fejl Gisning af Afstanden fra «Cape Moreton» Fyrtaarn; 2) Forsømmelse af ved Pejlinger at have bestemt Skibets Plads, da det nærmede sig Havnen; 3) Undladelse af at styre efter Lodsens Blus, efter at Signaler med Lodsskonnerten vare blevne udvexlede; 4) ved efter at have passeret «Smith's Rock» — altsaa paa en Tid, da Skibets Stilling i Virkeligheden var uden Fare — at staa NØ. udefter. Nævnte «Board» fremhæver dog, at Føreren af A. var berettiget til at forvente Lods allerede inden Kl. 8 Em. Lodsskonnertens Efterladenhed dadles derfor skarpt og øjeblikkelig Undersøgelse af dens Forhold forlanges, saa meget mere som det maa anses for godtgjort, at Lods-Hvalbaaden først udsendtes Kl. 8 t. 20 m. og, uden at have faaet Forbindelse med A., vendte tilbage Kl. 10 t. 15 m. Søretten i Nordby tillægger derimod Lodsvæsenet i «Brisbane» hele Skylden, idet den fejle Gisning af «Cape Moreton» Fyr under de foreliggende Omstændigheder ikke bør lægges Føreren til Last. Denne maa derhos siges at have været forsynet med de fornødne Kort og andre Hjælpemidler ved Navigationen, naar han, som Tilfældet var her, ikke vilde løbe ind i Havn uden Lods. Føreren var endvidere berettiget til at forvente Lods om Bord i rette Tid, hvorfor det ikke vilde have været forsvarligt at sejle Lodsens imøde, naar Føreren efter sin formodede Beliggenhed maatte befrygte, at der laa et Blindsær mellem A. og Lods fartøjet.
2.	a. Adolph Harboe (se Tillæg I).							
3.	a. Alcedes (se Tillæg II).							
4.	a. Alexander (se Tillæg II).							
5.	a. Alexander III. b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1842. e. 1409.	a. Greenock. b. 1889. c. Staal. d. — 825 ind. HK.	a. J.J.Rabe. b. Det forenede Dampskibs-S. c. 353,000 d. 180,000. (<i>De private Ass. Kjøbenhavn.</i>)	a. Trælast, Stykgods og Sæd. b. 267 Standard Pl. og Brædder. 425 Tons Stykgods, 120 Tons Hørfrokager, 600 Tons Sæd, 400 Sække Lindsæd. (Dækslast : ca. 150 Tons, havde en Højde af 5 à 6 Fod agter.) Ialt ca. 1866 Tons d.w. Skibets Agtervandtank paa 113 Tons var fyldt; de øvrige Bundtanke og Peak-Tanken p. i Alt 295 Tons, derimod tomme. Skibets beregnede Bæreevne var 2400 Tons d.w. (inkl. Bunkerkul).	a. 23. b. 2. c. 18.	a. Riga og Kjøbenhavn. b. 16/12 & 20/12 1894. c. Antwerpen og Sortehavet.	a. Nordsøen. ca. 50 Km. NV. for Horns Rev. b. 23/12 94. c. Kæntring. Sunken. d. NV. Haard Storm. Høj Sø.	Søforhør i Kjøbenhavn d. 31/12 1894, 8/1 og 16/1 1895. D. 21. med stiv Kuling af SSV. passeredes Hanstholm. I Løbet af Natten og næste Dag tiltog Vinden til Storm med høj Sø, saa Skibet kun kom 3 Kml. frem i Timen. Den 22. Kl. 6 ¹ / ₂ Em. sprang Vinden pludselig om til NV. og der rejste sig hurtig høj Sø fra samme Kant, medens Stormen tiltog orkanagtig og væltede Vandet ind over Dækket overalt; Skibet holdtes saa vidt muligt op imod Søen, men det faldt dog undertiden af, saa det kom til at ligge tværs paa den høje Sø. D. 23. mellem Kl. 1 og 5 Fm. var Stormen paa sit højeste; Dæksmandskabet havde været kaldt paa Dækket siden Midnat for at holde Opsigt med Dækslast og Luger. Det syntes som om Skibet i Løbet af Natten havde faaet Slagside til Bb.'s Side, dog ikke mere, end at Krængningen godt kunde hidrøre fra Vinden Kl. 1 ¹ / ₂ Fm blev 1ste Mester varskoet om at prøve Pumperne til de forskellige Lastrum, da det ikke var muligt at faa pejlet; men der viste sig intet Vand i disse. Kl. 7 Fm. tog Skibet en Braadsø over fra Forenden; den fyldte de Bb.'s Baade, slog Dækslasten los paa Overdækket ved 3 die Luge, knækkede forreste Spænd Storvant, slog Vejviseren til Rorkæden bort, og skyllede Prop og Presenning til Ventilen til 3die Lastrum bort, hvilken sidste dog atter hurtig tættedes. Pumperne holdtes i Gang indtil Skibet kæntrøde. Bb.'s Dækslast paa Fordækket viste sig at være slaaget løs og begge Ventiler dér aabne, saa at Vandet styrtede ned i de øvre Lastrum; til Ventilen til Forlasten var ligeledes Proppen og Presenningen slaaget bort; men denne blev dog ogsaa hurtig tættet derimod var selve Ventilen til Storlasten slaaget af saa nær ved Jærndækket, at Tætning dersteds trods, at alle Mand blev sat i Arbejde dermed var umulig. Vinden var imidlertid aftagen i Styrke, men Søen var endnu voldsom høj, Skibet holdtes af for Vinden for bedre at være i Stand til at arbejde ved Tætningen, men dette maatte opgives, da Skibet krængede mere og mere over. Kornlasten i Lastrum Nr. 3 antages at have forskudt sig og derved forøget dets Slagside. En større Del af Bb.'s Fordækslast skylledes over Bord og en Del af Stb.'s Dækslast kastedes over Bord. Dækslasten agter var surret dels med Jærnkæder tværs over, dels ved Tove agter fastgjorte til det Opstaaende. Da de to Bb.'s Baade vare fulde af Vand og beskadigede, drejedes Bb.'s Side, til hvilken Skibet havde Slagside, til Vinden, Maskinen blev stoppet og alle Mand kaldtes paa Dækket. Stb.'s Redningsbaad var endnu i Orden, hvorfor der arbejdedes paa at udsætte denne, men da Skibet krængede mere og mere over og Daviderne vare bøjedede, umuliggjordes dette. Paa Jollen, som var placeret paa Stb.'s Side, men fuld af Vand, gjordes Surringerne los; men en Sø, som skyllede over Skibet

¹⁾ De med «Cursiv» trykte Data ere, da de ikke fremgaa af Søforhørene, tilføjede efter de i Bureauets Registrerings-Protokoller m. m. derom Indførte Oplysninger.

²⁾ Værdierne m. m., ere overalt angivne i Kronemønt.

6							7	
1.	Skibets						Soulykkens	
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Br. Reg. Tonn. 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. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomme.	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.
6.	a. Aif. b. Skonnert. c. <i>Rudkjøbing.</i> d. 140. e. 133.	a. <i>Troense.</i> b. 1876. c. <i>Eg.</i> d. <i>Registre Veritas.</i>	a. A. Rasmussen. b. <i>L. Hansen.</i> c. 17,000. d. Svendborg Sø-assurancefor-ening for 15,700.	a. Kul. b. 200 Tons. c. <i>Værdi 3,500. Assureret for 2,000.</i>	a. 6. b. — c. —	a. Hull. b. ²⁶ / ₁₀ 94. c. <i>Rudkjøbing.</i>	a. Nordsøen. (<i>Under Hirshals.</i>) b. ¹ / ₁₁ 94. c. Forladt synke-færdig efter Kollision. d. SSV. Storm. Regn.	og knuste Storlugen, tog denne Baad over Bord; samme Sø skyllede ligeledes Kaptajnen over Bord. Endel af Mandskabet havde taget Plads i Redningsbaaden, paa hvilken Tallierne kappedes, da Baaden flød, men Daviderne, som fik fat i Baadens Lønning, kæntrede denne. Da Skibet var kæntret, kom en af Passagererne først op i den over Bord kastede Jolle, derefter en Matros og 2den Styrmand, som derpaa i Fællesskab hjalp 1ste Styrmand og en Opvarter op; disse gik nu i Gang med at øse Baaden læns og holde den klar af den omdrivende Dækslast. Kaptajnen, der holdt sig oppe ved en Planke, arbejdede sig ogsaa ud til Baaden og blev bjerget i saa udmattet Tilstand, at han tabte Bevidstheden strax efter at han var kommen op i Baaden. Der forsøgte nu at komme de øvrige paa Dækslasten flydende Folk til Hjælp, men skønt der blev raabt til den nærmeste, som var forsynet med Redningskrans, om at arbejde sig ud af Plankerne, som her netop laa meget tæt, efterkom han dog ikke Opfordringen, hvorfor Baaden, der hvert Øjeblik truedes med at blive knust af den omdrivende Dækslast, drejedes rundt med Agterenden imod Søen, og kort efter vare Resterne af Dækslast og Vraggoods ude af Sigte. Der styredes derefter, saa vidt skønnedes i sydøstlig Retning med Søen i ca. 22 Timer, hvorefter de Skibbrudne optoges af «Horns Revs» Fyrskib, hvis Besætning plejede dem paa det bedste, indtil de d. 26. Md. gik om Bord i Damperen «Hilma Bismarck», som bragte dem til Hamburg, hvortil de ankom d. 27. Fm. og fortsatte samme Aften Rejsen til Kjøbenhavn, hvor de ankom d. ²⁸ / ₁₂ 94 Fm. Foruden de Ovennævnte blev en Matros efter i 3 Døgn at være dreven omkring i en Redningsbaad bjerget af den tyske Damper «Carlos» og landsat i Antwerpen. Søretten bemærkede i Henhold til underhaanden indhentede Oplysninger, der stemmede med de d. 8. Januar tilstedeværende oprindelige Bygningstegninger dels, at «Alexander III» efter den Bygningstype, hvortil den hørte, hverken havde været forsynet med almindelig Køl eller med nogen Slingrekøl dels, at Skibets Skanseklædning (det Opstaaende), Lønningen iberegnet, saavel paa Agter-som paa Fordækket havde haft en Højde af 3 Fod 6 Tm. dels endelig, at Skibets Ventilatorer ikke havde kunnet aflukkes indvendig fra. Inden Forhørets Afslutning fandt Retten imidlertid endnu at burde udtale Følgende: «Det skønnes efter det Oplyste ikke at kunne betvivles, at det var den orkanagtige Storm, der rasede den paagældende Nat. og som overhovedet forarsagede ualmindelig mange Soulykker i og ved Nordsøen, i Forbindelse med de uoldsomme og urolige Søgang, der medførte «Alexander III's» Forlis, idet Vægtforholdene i Skibet blev stærkt forrykkede ved, at Vandet pludselig i store Masser uafhjælpelig strømmede ned paa Mellemdækkene gennem Aabningerne til de af Søerne og den løsgaede Dækslast opslaaede Ventilatorer samt igennem den ligeledes bortslaaede Storluge og ikke atter kunde skaffes bort og ved, at Lasten havde forskudt og yderligere forskød sig Retten skønner derfor ikke, at der bør blive Spørgsmaal om at søge Ansvar gjort gældende mod nogen af Besætningen og saaledes ej mod Kaptajnen i Medfør af Sølovens §§ 292 og 293.» «I Forbindelse hermed fandt Retten dog, uden derimod at skulle komme ind paa andre Enkeltheder, at burde fremhæve, at «Alexander III», naar henses dels til dets Konstruktion — saaledes navnlig at det ikke havde enten Køl eller Slingrekøl, og intet vandtæt Langskot i Vandtanken — dels til Aarstiden, førte en efter Rettens Formening betænkelig høj og stor Dækslast, der, omend Skibet tidligere paa samme Aarstid uden Uheld skal have ført endog en større Dækslast over Nordsøen, i og for sig kan have medvirket i betydelig Grad til at fremkalde Ulykken.» «Retten mener derfor ogsaa at turde henlede Opmærksomheden paa, om det ikke vil være rigtigst paany at optage det Spørgsmaal, hvorvidt der ikke — i Lighed med, hvad der gælder andetsteds, f. Ex. i England — her i Landet bør fastsættes bestemte Regler for Størrelsen af Dækslast, i alt Fald i Vintermaanederne.» Søforklaring for Raadhusretten i Helsingborg d. ¹⁰ / ₁₁ 1894. Søforhør i Rudkjøbing d. ¹⁸ / ₁₂ 1894. Kl. 10 ¹ / ₂ Em. i Sigte af «Hirshals» Fyr kom A. strax efter at være halset rundt, medens den laa bidevind med Vinden Stb. ind, styrende SØ., i Kollision med en Sejler, der Viste sig at være Briggen «Victoria» af Cimbrishamn, paa Rejse til Helsingborg. V., formentlig sejlede rumskods med Vinden Bb. ind, løb ind i A.'s Stb.'s-Side; dennes Forrejsning gik over Bord og anden Skade tilføjedes. Da A. syntes at ville synke entrede hele Besætningen om Bord i V.; men da Skibene snart efter skiltes blev Intet reddet. Da A. endnu næste Fm. var i Sigte blev der holdt ned mod den og Baad udsattes fra V.; men da Vejret netop blev taaget og A. laa ca. 1 Kml. borte, nægtede A.'s Mandskab at gaa i Baaden, der tilmed mentes at være utjenstdygtig. Besætningen landsattes senere i Helsingborg. Om Aarsagen udtaler Søretten intet Skøn, antagelig fordi der ingen Søforklaring foreligger for det svenske Skibs Vedkommende, idet Manglen heraf gør, at det ikke med Bestemthed kan afgøres, om V., der ifølge Søvejs-Reglernes § 14, a, skulde gaa af Vejen, alene bærer Skylden for Kollisionen. Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁹ / ₉ 1894. Kjøbenhavns Sø- og Handelsrets-Dom d. ³ / ₇ 1895. Da Søforhørets Oplysninger ikkun fremstille den danske Dampers Syn paa Sagen, medens Sørets-Dommens Oplysninger fremstille begge Dampers Situation og deraf følgende Manøvrer, er der i det Følgende intet Hensyn taget til de førstnævnte Oplysninger. Ifølge A.'s Forklaring styredes — efterat Pejling af «Falsterbo» Fyrskib var tagen — V. ¹ / ₂ N. med halv Kraft og ca. 4 ¹ / ₂ Kml.'s Fart, da en Damppe hørtes ca. 3 Streger om Stb. og ca. 5 Minuter senere saa W. i en Afstand af ca. 600' kommende ned mod A., formentlig styrende S. t. Ø. A. bakkede strax med fuld Kraft og afgav 3 Damppe-Toner. Efter 2 Minuters Forløb lod A. Maskinen gaa frem med fuld Kraft og lagde Roret haardt Stb.; men uden Virkning, da A. strax efter tornede mod W., der hurtigt forsvandt i Taagen. A. fik et stort Hul i Stb.'s Side og blev betydelig læk med svar Slagside, hvorfor en Del af Dækslasten kastedes over Bord. Ifølge W.'s Forklaring styredes samtidig Ø.t.S. med 4 Kml.'s Fart, da en Damppe hørtes ca. 2 Streger om Bb. W. stoppede strax Maskinen og forandrede Kurs til ØSØ. Efter 3 Minuters Forløb saas A. komme frem af Taagen 2 à 3 Streger om Bb. i ca. 600 Fods Afstand. tilsyneladende med betydelig Fart og for Stb.'s Ror, W. bakkede da strax med fuld Kraft og gav 3 Damppe-Toner. Da Kollisionen fandt Sted laa W. næsten stille, stevnende omtrent SØ. Skaden paa A. ansattes til ca. 40,600 Kr., paa W. til ca. 53,600 Kr. Sø- og Handelsretten kunde imidlertid ikke anse de angivne Pladsbestemmelser som sikre Udgangspunkter for Bedømmelsen af Skibenes Bevægelser, da deres «Pejlinger» og «Distancer» kun vare byggede paa Skøn, og Retten kunde heller ikke anse det for tilstrækkeligt godtgjort, at det ene Skibs Fremstilling af, hvad der var passeret, inden de to Skibe fik hinanden i Sigte, var eller i og for sig maatte være rigtigere end det andet Skibs Fremstilling, for saa vidt de indbyrdes vare i Strid; men dette var ej heller af nogen afgørende Betydning. Det, som er givet, er, at begge Skibe i alt Fald i nogen Tid havde befundet sig i en tæt Taage, og at de først fik hinanden i Sigte i kun ca. 600 Fods Afstand, samt at der derefter kun forløb ca. 2 Minuter til Sammenstødet skete. Der maatte derfor nærmest blive Spørgsmaal om Anvendelsen af Søvejs-Reglerne § 23, som angaar Tilfælde af øjeblikkelig Fare. Det kunde ikke lægges Skibene til Last, at de begge bakkede med fuld Kraft for at undgaa Kollisionen, eller at de ikke forsøgte at gaa fri af hinanden paa anden Maade. Derimod fandt Retten det ikke ganske stemmende med Søvejs-Reglerne, at W. paa samme Tid som det stoppede Maskinen, da det hørte A.'s Stød i Dumpfløjten, drejede en Streg Stb. over, i Stedet for at holde sin Kurs. Denne Manøvre blev ikke berettiget derved, at A. hørte Fløjtetstødet om Bb., og det er desuden af Modparten bestridt, at Lyden kom fra denne Side, og det er ikke udelukket, at denne drejning kan have fremkaldt Sammenstødet. — Omvendt maatte det lægges A. til Last, at den, efter paany at være kommet ind i en Taage, der maa antages at have været meget tæt, gik frem med halv Kraft altsaa med ca. 4 ¹ / ₂ Knobs Fart. Under de foreliggende Omstændigheder, og særlig efter at man havde hørt W.'s Dampfløjte kunde dette ikke kaldes «moderat Fart». Paa dette Tidspunkt burde A. rettet midlertidig have stoppet Maskinen. Man var altsaa i Strid med Søvejs-Reglernes § 13 og Skibet blev ude af Stand til om nødvendigt (se Reglernes § 18) hurtigt nok at stoppe og bakke. Da A., der i Sammenstøds-Øjeblikket endnu havde Fart frem over, saaledes maa siges delvis i alt Fald at have bidraget til at fremkalde Sammenstødet og det i endnu højere Grad i alt Fald end W. ved den omtalte Drejning, finder Retten, at A. i Overensstemmelse med Sølovens § 220, 2. Stykke, bør betale en Del af Skaden paa W. og denne Del ansatte Retten til 12,000 Kr. med Renter, hvormest A.'s Rederi vil have at udrede 500 Kr. i Sags-Omkostninger.
7.	a. Alice. b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 976. e. 675.	a. <i>Kiel.</i> b. 1889. c. <i>Staal.</i> d. <i>Germanischer Lloyd.</i> e. Ind. HK.: 350.	a. J.O.A. Sørensen. b. (Et Akt.S.) Best. Red.: D.Torm. c. — d. Kjøbh.'s Søass. Foren.	a. Trælast og Stykgods. b. — c. Assureret.	a. — b. — c. —	a. Riga. b. — c. Ghent.	a. S. f. «Falsterbo» Fyrskib, b. ¹⁷ / ₉ 94 Kl. 6 ¹ / ₂ Em. c. Kollision. d. Syd. Labert. Tæt Taage.	Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁹ / ₉ 1894. Kjøbenhavns Sø- og Handelsrets-Dom d. ³ / ₇ 1895. Da Søforhørets Oplysninger ikkun fremstille den danske Dampers Syn paa Sagen, medens Sørets-Dommens Oplysninger fremstille begge Dampers Situation og deraf følgende Manøvrer, er der i det Følgende intet Hensyn taget til de førstnævnte Oplysninger. Ifølge A.'s Forklaring styredes — efterat Pejling af «Falsterbo» Fyrskib var tagen — V. ¹ / ₂ N. med halv Kraft og ca. 4 ¹ / ₂ Kml.'s Fart, da en Damppe hørtes ca. 3 Streger om Stb. og ca. 5 Minuter senere saa W. i en Afstand af ca. 600' kommende ned mod A., formentlig styrende S. t. Ø. A. bakkede strax med fuld Kraft og afgav 3 Damppe-Toner. Efter 2 Minuters Forløb lod A. Maskinen gaa frem med fuld Kraft og lagde Roret haardt Stb.; men uden Virkning, da A. strax efter tornede mod W., der hurtigt forsvandt i Taagen. A. fik et stort Hul i Stb.'s Side og blev betydelig læk med svar Slagside, hvorfor en Del af Dækslasten kastedes over Bord. Ifølge W.'s Forklaring styredes samtidig Ø.t.S. med 4 Kml.'s Fart, da en Damppe hørtes ca. 2 Streger om Bb. W. stoppede strax Maskinen og forandrede Kurs til ØSØ. Efter 3 Minuters Forløb saas A. komme frem af Taagen 2 à 3 Streger om Bb. i ca. 600 Fods Afstand. tilsyneladende med betydelig Fart og for Stb.'s Ror, W. bakkede da strax med fuld Kraft og gav 3 Damppe-Toner. Da Kollisionen fandt Sted laa W. næsten stille, stevnende omtrent SØ. Skaden paa A. ansattes til ca. 40,600 Kr., paa W. til ca. 53,600 Kr. Sø- og Handelsretten kunde imidlertid ikke anse de angivne Pladsbestemmelser som sikre Udgangspunkter for Bedømmelsen af Skibenes Bevægelser, da deres «Pejlinger» og «Distancer» kun vare byggede paa Skøn, og Retten kunde heller ikke anse det for tilstrækkeligt godtgjort, at det ene Skibs Fremstilling af, hvad der var passeret, inden de to Skibe fik hinanden i Sigte, var eller i og for sig maatte være rigtigere end det andet Skibs Fremstilling, for saa vidt de indbyrdes vare i Strid; men dette var ej heller af nogen afgørende Betydning. Det, som er givet, er, at begge Skibe i alt Fald i nogen Tid havde befundet sig i en tæt Taage, og at de først fik hinanden i Sigte i kun ca. 600 Fods Afstand, samt at der derefter kun forløb ca. 2 Minuter til Sammenstødet skete. Der maatte derfor nærmest blive Spørgsmaal om Anvendelsen af Søvejs-Reglerne § 23, som angaar Tilfælde af øjeblikkelig Fare. Det kunde ikke lægges Skibene til Last, at de begge bakkede med fuld Kraft for at undgaa Kollisionen, eller at de ikke forsøgte at gaa fri af hinanden paa anden Maade. Derimod fandt Retten det ikke ganske stemmende med Søvejs-Reglerne, at W. paa samme Tid som det stoppede Maskinen, da det hørte A.'s Stød i Dumpfløjten, drejede en Streg Stb. over, i Stedet for at holde sin Kurs. Denne Manøvre blev ikke berettiget derved, at A. hørte Fløjtetstødet om Bb., og det er desuden af Modparten bestridt, at Lyden kom fra denne Side, og det er ikke udelukket, at denne drejning kan have fremkaldt Sammenstødet. — Omvendt maatte det lægges A. til Last, at den, efter paany at være kommet ind i en Taage, der maa antages at have været meget tæt, gik frem med halv Kraft altsaa med ca. 4 ¹ / ₂ Knobs Fart. Under de foreliggende Omstændigheder, og særlig efter at man havde hørt W.'s Dampfløjte kunde dette ikke kaldes «moderat Fart». Paa dette Tidspunkt burde A. rettet midlertidig have stoppet Maskinen. Man var altsaa i Strid med Søvejs-Reglernes § 13 og Skibet blev ude af Stand til om nødvendigt (se Reglernes § 18) hurtigt nok at stoppe og bakke. Da A., der i Sammenstøds-Øjeblikket endnu havde Fart frem over, saaledes maa siges delvis i alt Fald at have bidraget til at fremkalde Sammenstødet og det i endnu højere Grad i alt Fald end W. ved den omtalte Drejning, finder Retten, at A. i Overensstemmelse med Sølovens § 220, 2. Stykke, bør betale en Del af Skaden paa W. og denne Del ansatte Retten til 12,000 Kr. med Renter, hvormest A.'s Rederi vil have at udrede 500 Kr. i Sags-Omkostninger.
	a. Welbury. b. Skruedamper. c. <i>West-Hartlepool.</i> d. 1847. e. 1194.	a. <i>West-Hartlepool.</i> b. 1882. c. Jærn. d. <i>Lloyd's Register.</i>	a. W. Dennis. b. <i>J. Merryweather & Co.</i>	a. Kul.	a. <i>Hartlepool.</i> b. — c. <i>Kronstadt.</i>			

1.	8						Søulykkens	9.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Br. Reg. Tonn. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. a. Værdi. b. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. 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.
8.	a. Amy. b. Fregatskib. c. Kjøbenhavn. d. 1493. e. 1399.	a. Glasgow. b. 1876. c. Jærn. d. Lloyd's Register.	a. L. Funder. b. (Et Akt. S.) Best. Red.: J.F. Dessauer. c. 119,000. d. 128,900.	a. Ballast. b. — c. —	a. 20. b. — c. —	a. Santos. b. — c. Iquique.	a. Staten Island. b. ⁸ / ₇ 94. c. Stranding. Forlis. d. Storm og Sne-tykning.	Anmeldelse fra den best. Reder, dateret Kjøbenhavn d. ¹ / ₁₁ 1894. Aarsag: Paa Grund af flere Dages Storm og Sneytkning var Observation umulig. Stærk Strøm antages at have forsat A. ud af Kurs. Efter Strandingen holdt Besætningen sig paa Vraget i 12 Timer; men da Vejret bedrede sig, lykkedes det den at naa Land i Skibets 2 Redningsbaade. Den 14., efter 6 Dages Ophold paa den ubeboede Kyst, naaede Besætningen i Baadene Rednings-Stationen «St. John». Søforhør er ikke afholdt.
9.	a. Alma (se Tillæg II).							
10.	a. Ane Cathrine. b. Skonnertbrig. c. Nordby p. F. d. 191. e. 178.	a. Nordby p. F. b. 1876. c. Eg. d. RegisterVeritas Kl. I.	a. M. A. Warrer. b. (Akt. S.) Best. R.: C. H. Nielsen. c. 25,000. d. 21,775. Vraget solgtes for 2750.	a. Saltede Huder. b. 8000 Stkr. c. —	a. — b. — c. —	a. Rio Janeiro b. ⁵ / ₅ 94. c. Falinouth (f.O.).	a. Syd-Atlantehavet. b. ⁹ / ₅ 94. c. Sprungen læk. Kondemnat. d. N. Stiv. Høj Sø.	Søforklaring for den danske Konsul i Pernambuco d. ¹² / ₆ 1894. Søforhør i Nordby d. ²⁴ / ₈ 1894. Aarsag: I høj Sø, da Skibet arbejdede haardt, sprang det læk. Lækagen tiltog stadig, saa at det d. 10. trak 8 Tom. i Timen. D. 13. afholdtes Skibsraad og da Rejsens Fortsættelse til Kanalen (ca. 4000 Kml.) paa Grund af Skibets havarerede Tilstand maatte anses for umulig, besluttedes det at søge Nødhavn i Pernambuco. Efter Ankomst dertil d. 21. afholdtes Besigtelse d. 22. Losning af Ladning beordredes, men Skibet befandtes saa beskadiget, at det d. ¹² / ₈ 94 blev kondemneret.
11.	a. Ane Marie. b. Jagt. c. Horsens. d. 20. e. 18.	a. Langeland. b. 1824. c. Eg. d. —	a. } A. Pedersen. b. } c. — d. Uassureret.	a. Cement. b. — c. —	a. 2. b. — c. 2.	a. Aalborg. b. ⁵ / ₁₀ 94. c. Kjøbenhavn.	a. Kattegat. b. Oktober 94. c. Bortebleven. d. —	Anmeldelse fra Ejerens Befuldmægtigede dat. Horsens d. ¹⁷ / ₁₂ 1894. Aarsagen til Forliset ubekendt, da ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning siden d. ⁵ / ₁₀ 94. Et Navnebrædt paamalet «Ane Marie» er dog senere ilanddrevet i Nærheden af Grenaa. Søforhør er ikke afholdt.
12.	a. Anna Caroline. b. Galease. c. Nykjøb.p.Mors. d. 41. e. 35.	a. Thurø. b. 1849. c. Eg og Fyr. d. —	a. } J.C.Pedersen. b. } c. 3200. d. 3200. (Nørre J. gen- sidige Forsik.S.)	a. Tømmer (delvis Dækslast). b. — c. Ass. i 4. Søfors. Selsk., Kbh.	a. 3. b. — c. —	a. Frederikshald. b. — c. Nykjøb. p. M.	a. Mollösund. b. ²³ / ₆ 94. c. Grundstødn. d. V. Stiv.	Søforklaring i Nykjøbing paa Mors d. ¹³ / ₇ 1894. Aarsag: Forvexling af Måseskårs Fyrtaarn med et Kirketaarn var Anledning til, at Galeasen stødte paa et blindt Skær, uagtet Loddet var holdt gaaende. Bjergelønnen fastsattes til 680 Kr. Søretten udtaler, at efter dens Skøn foreligger der ikke noget Forhold, som kan lede til den Antagelse, at Skipperen eller Mandskabet ved uforsvarligt Forhold har foraarsaget Grundstødningen.
13.	a. Anna Casper (se Tillæg I).							
14.	a. Anna Kirstine. b. Skonnert. c. Svendborg. d. 128. e. 120.	a. Karrebæksm. b. 1868. c. Eg. d. Register Veritas.	a. S. Jensen. b. Anna K.Jensen. c. — d. —	a. Byg. b. 190 Tons. c. —	a. 6. b. — c. 3.	a. Bandholm. b. ¹² / ₁₂ 94. c. London.	a. Nordsøen, ca. 30 Kml. N. for Helgoland. b. ²³ / ₁₂ 94. c. Havari paa Skib og Tab af 3 Mand. d. NV. Haard Storm. Høj Sø.	Søforklaring for Amtsretten i Hamburg d. ⁵ / ₁ 1895. Søforhør i Svendborg d. ³⁰ / ₃ 1895. Kl. 2 Fm. da A.K. lænsede for en rebet Stagfok brød en svær Styrtse Sø ind agterfra om Stb., bortskyllede 3 Mand — Kapt. S. Jensen, Matros A. C. Hameister af Aarhus og Kok J. Jensen af Skørring — og sønderslog Lønning, Finkenet, Rat, Kompashus, Kahytskappe m.m., Gaflen knækkedes og Storbommen faldt ned, begge Baadene knustes og Kahytten fyldtes halvt med Vand. Ladningen forskød sig efterhaanden og Skibet laa med Siden i Vandet. Styrmanden — I. F. Lagoni, der ses at have udvist stor Sømandsdygtighed og Uforsagthed — befandt sig forude, da Styrtse Søen rullede over Skibet, men det lkkedes dog ham og en Matros, der var i hans Nærhed, at holde sig fast; medens Styrbordsanker og Lukafkappen bortsloges. Kommen agterud fandtes kun 1 Mand, i forslaaet og bevidstløs Tilstand. Roret blev strax ved Tallier lagt Stb. og surret for at bringe Skibet til Vinden, hvilket lvkkedes. I Mørket og det oprørte Hav var ethvert Redningsforsøg haabløst, da de Forulykkede hverken saas eller hørttes. A. K. drev nu for Vind og Vejr med Nødsignal hejst indtil Kl. 2 Em., da Fiskedamperen «Emma» af Altona kom op og tog den paa Slæb. Da Bugser-tovet sprang og det blev mørkt sendte E. en Baad om Bord og med stort Besvær blev de 3 Mand bjergede om Bord i E., der Natten over holdtes i Nærheden af A. K. Næste Morgen gik 3 tvske Fiskere, samt Styrmand L. og 1 Mand, om Bord i A. K. med E.'s Jærn- traads-Trosse. Med denne Slæber bugseredes til om Aftenen d. 24., da den sprængtes. D. 25. genoptoges Slæbningen og d. 26. om Morgenen indbragtes A.K. til Altona og derefter til Hamburg, hvor Ladningen lossedes og befandtes ubeskadiget med Undtagelse af henved 16 Tons. Søretten bemærker, at det efter det Oplyste maa antages, at Ulykken alene er foraarsaget ved Orkanen og Uvejret. Anm. Søforhøret indeholder ingen Oplysning om og da hvilken Erstatning eller Anerkendelse den tyske Fiskedampers Besætning modtog for dens dygtige og udholdende Bistand ved Bjergning og Bugsering i henved 3 Døgn under yderst vanskelige Vejrforhold. Søforhør i Nordby paa Fanø d. ²² / ₂ 1895. Ved Indsejlingen efter Lodsens Anvisning huggede A. C. paa Barren og blev staaende. Paa Barren var der 12 Fod Vand, medens Skibets Dybgaaende agter var 10 ³ / ₄ Fod, hvilket Lodsen erklærede ikke var for meget. A. C. blev læk og fik efterhaanden 4' Vand i Lastrummet. En Del af Kullasten udkastedes; men uden Resultat, D. 27. drev A. C. ind paa Stranden og faldt om paa Siden. D. 30. forlod Besætningen A.C. ved indtraadt Lavvande, senere blev den kondemneret. Om Aarsagen udtaler Søretten intet Skøn; men efter det Foreliggende synes Lodsen alene at maatte bære Skylden. Anm. Søforklaring er afgiven for den danske Konsul i Aracaju; men er ikke fremkommen.
15.	a. Anne Charlotte. b. 3/m Skonnert. c. Sønderho(Fanø). d. 208. e. 174.	a. Whitehaven. b. 1876. c. Jærn. d. Lloyd's Register.	a. S. Jørgensen. b. H. E. Pedersen. c. 33,000. d. Ass.sureret i Kjøbenhavn for 30,000. Vraget med inde- havende Ladning solgtes for 7000.	a. Kul. Cement. Soda. Jærnpiber. b. 306 Tons.	a. 7. b. — c. —	a. Newport (Eng- land). b. ⁸ / ₁₁ 94. c. Aracaju.	a. Barren udfor Aracaju (Bra- siliens Østkyst.). b. ²⁶ / ₂₄ 94. c. Grundstødning. Kondeinnat. d. SØ.t.Ø. Labert. Høj Sø.	
16.	a. Argus. b. Skonnert. c. Marstal. d. 200. e. 184.	a. Marstal. b. 1880. c. Eg. d. RegisterVeritas.	a. H. A. Svane. b. H. Hansen. c. — d. Assureret i Marstal.	a. Kridt. b. 330 Tons. c. —	a. 7. b. — c. —	a. Aalborg. b. ³ / ₄ 94. c. Riga.	a. Vestsiden af Lysegrunden. b. ¹⁸ / ₄ 94. c. Grundstødn. d. SSV. Labert. Diset Luft.	Søforhør i Helsingør d. ²³ / ₄ 1894. Efter Pejling Kl. 4 Fm. af «Fornæs Fyr sattes Kurs — SØ.t.Ø. — efter «Lysegrunden». Kl. 6 Em. havdes Fyrtaarnet paa denne Grund i Sigte. Kl. ⁶ / ₂ gissedes Afstanden fra Fyrtaarnet til 1 ¹ / ₂ Kml. Kl. ⁶ / ₄ stødte A. paa Revet og blev læk. Forsøg paa at komme af Grunden ved tilkomne Fiskeres Hjælp mislykkedes. Svitser's «Drogden» bragte senere A. flot og ind til Helsingør. Om Aarsagen udtaler Søretten intet Skøn; men efter Vindneforhørene maa det antages, at Grundstødningen nærmest skyldes: Urigtig Gisning af Afstanden fra «Lysegrund» Fyrtaarn paa Grund af diset Luft.
17.	a. Argus. b. 3/m Skonnert. c. Rønne. d. 326. e. 307.	a. Memel. b. 1856. c. Eg. d. —	a. M. Lund. b. A. P. Ellebye. c. 14,000. d. Bornholm Sø- assurance-For.	a. Sandballast. b. 100 Tons. c. —	a. 8 b. — c. —	a. Grangemouth. b. ¹⁸ / ₉ 94. c. Råfsö.	a. Trekants Grun- den ved Indløbet til Råfsö udfor Bjørneborg. b. ²³ / ₁₀ 94. c. Grundstødning. Forlis. NNV. Bygevejr m. Sneytkning.	Søforhør i Rønne d. ¹⁵ / ₁₁ 1894. Kl. 8 Fm. havdes Pejling af «Sebbskär» Fyr. Kl. 4 Em. sattes Kurs efter «Råfsö». Blus afbrændtes efter Lods; men der kom ingen ud. Et Lysblink saas af og til ¹ / ₂ Streg paa Stb.'s bov; det antoges at komme fra en Lodsbaad der mulig paa Grund af det hårde Vejr ikke turde komme ud. Lysblinkene viste sig imidlertid senere at komme fra en til Ankers liggende engelsk Damper. Kl.7 Em. grundstødte. A. pludselig. Lækken tiltog hurtig og da Vandet var steget til 10' i Lasten, besluttedes det efter afholdt Skibsraad at forlade A. i den udsatte Baad. Kl.9 Em. optoges Besætningen af Bugserbaaden «Enterprise» og landsattes i Råfsö. D. 24. forsøgtes Bjergning af Inventarium og Mandskabets Tøj, hvilket kun tildels lykkedes. D. 26. var A. sønderslaet. Kapt. L. saae — som Forholdene med Vind og Vejr vare og da Skibet i den krappe Sø ikke kunde stavgende, ligesom det snevre Løb ikke tillod at halse rundt — ingen anden Udvej end at staa ind i Løbet for mulig at faa Lods. Om Aarsagen udtaler imidlertid Søretten intet Skøn.

1.	Skibets						Søulykkens	9.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Br. Reg. Tonn. 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. 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.
18.	a. Argus (se Tillæg I).							Søforklaring i Thisted d. ²⁹ / ₁₀ 1894.
19.	a. Augusta . b. Skruedamper. c. Thisted. d. 181. e. 111.	a. <i>Kiel</i> . b. 1871. <i>Omb. 1889</i> . c. <i>Jærn</i> . d. <i>Beg. Veritas</i> .	a. P. Kløvborg. b. M. Lund. c. 35,000. d. Private Ass., Kbhvn.	a. Petroleum. Stykgods m. m. b. — c. —	a. 8. b. — c. —	a. Hamburg b. ²⁰ / ₁₀ 94. c. Thisted.	a. Thyborøn Kanal. b. ²³ / ₁₀ 94. c. Grundstødning. d. NV. Dønning.	Kl. 2 Em. var A., der stak 9', udfor Kanalen. Ved at passere yderste Revle mærkedes nogle lette Stød. I Tillid til det af Lodserne givne Vandstands-Mærke — 9' — fortsattes imidlertid Indsejlingen; men ved at passere inderste Revle stødte A. haardt og huggede stærkt, hvorved Skruen sloges itu. Nødflag hejstes; Kl. ³ / ₄ Em. kom Thyborøn Redningsbaad til Stede og landsatte Besætningen Kl. 4. A. blev senere tagen af Grund af Svitzer's «Frederikshavn» og indbragt til Thisted. Om Aarsagen udtaler Søretten intet Skøn; men efter Vidneforhørene maa det antages, at Sejllobets Dybde havde forandret sig paa Grund af nogle Dages forudgaaende Storme; hvilket var ubekendt saavel for Lodserne som for Skibets Fører.
20.	a. Augusta (se Tillæg I).							Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹¹ / ₉ 1895.
21.	a. Axel (se Tillæg I).							Aarsagen til Forliset ubekendt, da ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning siden d. ¹ / ₁₂ 1894; men der foreligger Intet, der kan give Anledning til at antage, at Forliset skyldes nogen Mangel ved Skibet, dets Udrustning, Bemanding, Overlastning eller lign. (jfr. Sørets-Lovens §§ 9 og 11 andet Stykke).
22.	a. Axel (se Tillæg I).							
23.	a. Benedicte . b. Skonnert. c. Kjøbenhavn. d. 112. e. 98.	a. Helsingør. b. 1891. c. Eg. d. Reg. Veritas.	a. M.P. Michelsen. b. P. C. Knudtzon & Søn. c. 31,000. d. 26,000. (Priv.Ass.,Kb.)	a. Salt. b. ca. 300,000 Pd. c. 1000.	a. 6. b. — c. 6.	a. Lissabon. b. ¹ / ₁₂ 94. c. Havnefjord.	a. Atlanterhavet. b. Decbr. 94. c. Borteblevend. d. —	
24.	Billow Crest	} (se Tillæg II).						
25.	BritishQueen S.S.							
26.	Brynil							
27.	a. C. M. Sauerland . b. Skonnertbrig. c. Sønderho. d. 253. e. 222.	a. <i>Gefle</i> . b. 1886. c. <i>Jærn og Fyr</i> . d. Reg. Veritas.	a. P. M. Brinch. b. (<i>Akt.S.</i>) <i>Best.R.</i> : N. H. Brinch. c. 36,000. d. Hamburg for 36,000. Skibet solgtes for ca. 15,000.	a. Stykgods. b. — c. — Ladningen solgtes for ca. 60,000.	a. 8. b. — c. —	a. Hamburg. b. ²⁰ / ₇ 94. c. Rio Grande do Sul og Porto Alegre.	a. Brasiliens Østk. b. ²⁵ / ₁₀ 94. c. Grundstødning. Kondemnat. d. Sydlig. Storm.	Søforklaring for den danske Konsul i Rio Grande do Sul d. ⁸ / ₁₁ 1894. Søforhør i Nordby paa Fanø d. ³ / ₈ 1895. D. ¹⁹ / ₁₀ afsejlede Skibet efter endt Losning i Rio Grande do Sul med Restladning til Porto Alegre og med Lods om Bord; paa Grund af Modvind og modgaaende Strøm besluttede Lodsens at sejle gennem «Estreito» Kanalen — et ikkun 200 Fod bredt Sejlløb med Dybde fra 9 til ⁹ / ₂ Fod. D. 25 Kl. 6 Fm. stødte Skibet, der stak ⁸ / ₂ Fod. haardt, som det senere erfarede, paa en Bunke Jærbaneskiner hidrørende fra et forlist Skib, blev læk og havde kort efter ³ / ₂ Fod Vand i Lastrummet. For at redde Skib og Ladning besluttedes det at sætte Skibet paa Land. Dette skete; men Skibet var da løbet helt fuldt af Vand. Det blev senere taget af Grund ved 2 fra Rio Grande udsendte Bugserbaade. Ankomst dertil d. ⁵ / ₁₁ . Efter endt Udlosning d. ¹⁵ / ₁₁ blev det besigtet; men da Reparationen viste sig at ville overstige Vænlien af Skibet, blev dette kondemneret; dog først d. ⁵ / ₄ 95. Aarsagen til det 5 Maaneders Ophold, under hvilket hele Mandskabet holdtes ved Skibet, hidrører efter Kapt. B.'s Forklaring fra at Assurance Agenten enten ikke vilde eller ikke kunde træffe nogen endelig Afgørelse. Fra Sørettens Side foreligger der ingen Udtalelse om Aarsagen til Grundstødningen.
28.	a. Camilla . b. Fiskekvase. c. Frederikshavn. d. 21. e. 19.	a. <i>Svaneke</i> . b. 1852. c. <i>Eg</i> . d. —	a. J. C. Madsen. b. <i>C.J.Christiansen</i> . c. 3150. d. 3150.	a. Levende Rød-spætter. b. 200 Snese. c. —	a. 6. b. — c. —	a. Frederikshavn. b. ²⁵ / ₃ 94. c. Fiskeri i Skagerrak.	a. ¹ / ₂ Mil V.for Gl. Skagen. b. ²⁹ / ₃ 94. c. Stranding. Forlis. d. V. Labert. Taage.	Søforklaring i Skagen d. ² / ₄ 1894. Kl. 11 Fm. forlodes Fiskepladsen udfor Løkken. Kurs — ØXØ. — sattes efter Hirshals, der passeredes Kl. 5 Em. i 1 Kml.'s Afstand. Sirenen hertes; men Fyrtaarnet saas ikke. derimod Molen. Med samme Kurs styredes efter «Skagens Rev» Fyrskib. Kl. ⁸ / ₂ Km. drejedes til Vinden for at lodde, da Kvasen stødte. Ror og Straakøl mistedes. Kvasen drev ind paa inderste Revle af Højen Forstrand og blev Vrag. Besætningen reddede sig i Land med egen Baad. Aarsag: Taage og Strøm, der satte ind mod Kysten mere end antaget. Søretten ikendte Føreren en Bøde af 10 Kr. i Henhold til Sølovens § 40 for Undladelse af Anmeldelse i rette Tid.
29.	a. Carlos S. S. (se Tillæg II).							
30.	a. Caroline . b. Skonnertbrig. c. Marstal. d. 155. e. 140.	a. Marstal. b. 1871. c. <i>Eg</i> . d. Reg. Veritas.	a. A. Lauritsen. b. H. C. Christensen c. — d. Ikke assureret.	a. — b. —	a. 6. b. — c. —	a. Quimper. b. ¹⁹ / ₁₀ 94. c. Methil.	a. Nordsøen. b. ²⁵ / ₄ 94. c. Kollision. d. SSV. Labert og sigtbart.	«Maritime Deposition» dat. Custom House, Methil d. ² / ₅ 1894. Søforhør i Aalborg d. ²⁹ / ₈ 1894. Kl. 2Fm. ca. 8 Kml.Ø. t. N. for «Outer Gabburd» Fyrskib Styrende N.t.Ø. saas en V. gaaende Dampers grønne (Styrbords) Sidelys og hvide Fortoplys. En ¹ / ₂ Time senere, da Damperen var kommen paa klos Hold, skiftede den Roret, saa at dens røde (Bagbords) Sidelys kom til Syne, for at gaa foran om C.; men passerede saa nær at den knækkede C.'s Klyverbom uden dog at tilføje yderligere Skade. Damperen præjedes; men gav intet Svar og fortsatte sin Kurs. Damperen kunde ikke bestemt identificeres; kun bemærkedes at den var graamalet og formodedes at være en Passagerdamper styrende VNV. fra Holland til Harwich. Direkte udtaler Søretten intet Skøn om Aarsagen ; men efter Vidneforhørene, svnes at fremgaa, at da C. i Overensstemmelse med Søvejs-Reglernes § 17 har holdt sin Kurs og vist de foreskrevne Sidelys, skyldes Kollisionen udelukkende Damperen. idet denne i Overensstemmelse med Søvejs-Reglernes for at gaa agten om C., hvilket der Intet var til Hinder for kneb foran om. Damperen forsyndede sig derhos mod den internationale Lov, der foreskriver, at i Kollisions-Tilfælde skal ethvert af Skibene yde al mulig Hjælp og opgive Skibets Navn og Hjemsted samt Afgang- og Bestemmelsessted (jfr. Sølovens § 223).
31.	a. Caroline . b. Galease. c. <i>Dragør</i> . d. 55. e. 50.	a. <i>Michaelsdorf</i> . b. 1865. c. <i>Eg</i> . d. —	a. } C.Mathiasen. b. } c. 5000. d. Assureret.	a. Bøgebrænde. b. 33 Fv. i Lasten. 16Fv.p.Dækket. c. —	a. 3 b. — c. —	a. <i>Knäbäck</i> . (Skaane.) b. — c. <i>Kjøbenhavn</i> .	a. Knäbäck (mel. Åhus og Cimbrishamn). b. ²⁶ / ₅ 94. c. Stranding. Forlis. d. Ø. Storm.	Søforklaring i Dragør d. ² / ₆ 1894. Til Ankers udenfor yderste Revle indtoges Restladningen d. ²⁵ / ₅ 94. Stille Vejr og paalands Dønning forhindrede Afrejsen. Næste Dag Paalandsstorm af Ø. Med begge Ankre ude gik Skibet i Drift; huggede paa yderste Revle. Kastede Dækslast over Bord; men Skibet sloges hurtig i Stykker. Besætningen reddedes i sidste Øjeblik af en svensk Fiskerbaad med 4 Mand. Vragstykkerne m. m. købtes af Fiskerne for 100 Kr. Den ilanddrevne Brændeladning overtoges af Afskiberne.

1	Skibets						Søulykkens
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Br. Reg. Tonn. 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. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rejse: a. Afgang-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr-forhold.
32.	a. Caroline . b. Skonnert. c. <i>Næstved</i> . d. 109. e. 102.	a. <i>Kjøge</i> . b. 1874. c. <i>Eg</i> .	a. } J. Nielsen. b. } c. 18,000. d. Assureret.	a. Kul. b. —	a. 5. b. — c. 5	a. Morrison's Haven (Firth of Forth). b. 19/12 94. c. Southampton.	a. — b. Decbr. 94. c. Bortebleven. d. —
33.	a. Castor . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1259. e. 874.	a. <i>Geestemünde</i> . b. 1885. c. <i>Jærn</i> . d. <i>Ren. Veritas</i> . Ind. HK.: 480.	a. J. C. F. Kruse. b. Det for. Damp-skibs-Selsk.	a. Stvkgods. b. — c. —	a. 26. b. — c. —	a. Riga. b. 14/6 94. c. Kjøbenhavn, Tunis m. m.	a. Kjøbenhavns Inderred i Færvandet mellem Trekroner og Stubbegrunden. b. 16/6 94. c. Kollision. d. VNV. ¹ labert. Klart. Ingen Strøm.
	a. Lissabon . b. Skruedamper. c. Hamburg. d. 2078. e. 1321.	a. <i>Reiherstieg</i> . b. 1883. c. <i>Jærn</i> . d. <i>Beg. Veritas</i> . Ind. HK.: 875.	a. P. C. Holm. b. Hamburg. c. Südamerikani-sche Dampf-schiffsges.	a. Stykgods. b. 50 Tons.	a. Planker, b. 143 Standards (inkl. Dækslast) c. —	a. 9 b. — c. —	a. Kronstadt. b. — c. Berwick.	a. Barren udfør Berwiekon Tweed. b. 24/5 94. c. Grundstødning! Kondemnat. d. Frisk. Høj Sø. Diset.
34.	a. Ceres . b. Barksbib, c. Ronne, d. 317. e. 294.	a. <i>Colberg</i> . b. 1865. c. <i>Eg</i> . d. —	a. H.P. Andersen. b. <i>M. Christiansen</i> . c. 16,000. d. Bornholms Søass. Foren. Vraget solgtes for 2000.	a. Planker, b. 143 Standards (inkl. Dækslast) c. —	a. 9 b. — c. —	a. Kronstadt. b. — c. Berwick.	a. Barren udfør Berwiekon Tweed. b. 24/5 94. c. Grundstødning! Kondemnat. d. Frisk. Høj Sø. Diset.
35.	a. Ceres (se Tillæg I).						
36.	a. Ceres II . c. 3/m Skonnert. d. Helsingør. e. 347. f. 334.	a. <i>Hylton</i> . b. 1862. c. <i>Eg</i> . d. —	a. S. Mikkelsen, b. Wm. Bille, c. 12,000. d. Ikke assureret Vraget solgtes for 3800.	a. } Glassand. b. } 470 Tons og c. } 800 tomme d. } Petroleumst e. } Assureret.	a. 6. b. — c. —	a. Antwerpen. b. 30/4 94 c. Riga.	a. Nolleplaat. Ud-løbet af Sehelden. b. 3/5 94. c. Grundstødning. Kondemnat. d. SV.
37.	a. Charles . b. 3/m Skonnert. c. Ronne. d. 323. e. 299.	a. <i>Ueckermünde</i> . b. 1864. d. —	a. H. C. Nielsen. b. A. P. Elleby. c. 16,000. d. Bornholms Søass. Foren.	a. Kul. b. — c. —	a. 9. b. — c. —	a. Hull. b. 24/9 94. c. Danzig.	a. Bornholms Vest-kyst udf. Hasle. b. 4/10 94. c. Kollision. d. ØNØ. Stiv med Regnbyger; men sigtbart.
38.	a. Christian . b. Skonnert. c. Ronne. d. 61. e. 54.	a. <i>Rønne</i> . b. 1845. <i>Omb. 1860</i> c. <i>Eg og Fyr</i> . d. —	a. P. Hansen. b. <i>M. Christiansen</i> .	a. Kaolin.	a. 4. b. — c. —	a. Rønne. b. — c. Skien.	a. Øresund, N. for Lappegrunden. b. 1/9 94. c. Kollision. d. NV. Frisk. Sydl. Strøm.
39.	a. Christian IX . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1232. e. 763.	a. <i>Kjøbenhavn</i> . b. 1875. c. <i>Jærn</i> . d. — Ind. HK.: 470.	a. P. G. Møllerup. b. Det for. Damp-skibs-Selsk.	a. Stykgods.	a. —	a. Kjøbenhavn. b. 11/10 94. c. London.	a. Kattegattet. b. 12/10 94. c. Kollision. d. V. Frisk. Taage.
	a. Onderneming . b. Brig. c. Harlingen. d. — e. 280	a. <i>Pillau</i> . b. 1848. c. <i>Eg</i> . d. <i>Nederlandsche V. van A.</i>	a. H. Veldthuis b. —	a. Ballast.	a. 8 b. — c. 2	a. Harlingen. b. — c. Sundswall.	

9.
Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
Anmeldelse til Justitsministeriet dat. Karrebæksminde d. 12/7 1895. Aarsagen til Forliset ubekendt, da ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning efter d. 19/12 94. Søforhør er ikke afholdt.
Søforhør i Kjøbenhavn d. 23/6, 27/6 og 3/7 1894. Kl 3 Em ved at runde om Trekroners NV. Pynt fandt Kollision Sted mellem C. kommende S. fra for Indgaaende og L., der havde Kjøbenhavns Lods om Bord, for Udgaende N. efter. Begge Dampere gik med fuld Kraft indtil ca. 5 Minuter før Sammenstødet; men C. havde dog faaet stoppet Farten. L.'s Stævn ramte C.'s Bb.'s Side midtskibs, trængte 7' ind og frembragte et stort Hul, gennem hvilket C. hurtigt fyldtes. Det lykkedes dog at bringe C. ind paa Stubbegrundens Sydende inden den sank. Efter at være tættest og udpumpet ved Svitzer's «Kattegat» blev C. d. 20. bragt flot og ind i Nordre Havn. Det fremgaar bl. A. af Vidneforhørene at saavel L.'s Lods som C.'s Fører gøre gældende, at Meningen med den fra begge Sider forinden Kollisionen afgivne korte Dampstødning — efter hvilken dog ingen Forandring af Kurs paafulgte — ikkun var et Tilkendegivelses-Signal for at Skibene agtede at passere hinanden paa Bb.'s Side. I Modsætning hertil siger imidlertid Søvejs-Reglernes § 19, at en kort Tone, naar et andet Skib haves i Sigte skal betyde: «Jeg drejer til Styrbord», hvoraf atter følger, at den Damper, der giver et saadant Signal, skal lægge Roret Bagbord.
Ifølge Kjøbenhavns Sø- og Handelsrets-Dom af 14/8 95 have begge Skibene Skyld, idet det paa det foreliggende Grundlag er umuligt at sige, hvilket der har størst Skyld, hvorfor den samlede Skade fordeles lige mellem begge (jfr. Solovens § 220). C.'s Tab var af Retten ansat til 217,060 Kr.; L.'s Tab til 36,729 Kr., eller i Alt 253,789 Kr. Halvdelen heraf er ca. 126,894 Kr., saaledes at altsaa L. vil have at betale C. 90,165 Kr.
Søforhør i Rønne d. 25/9 1894. Kl. 4 Em. pejledes Berwick Fyrtaarn i VNV. gisset Afst. 5 Kml. Lodsflag havde væjende. Kl. 4 1/2 saas Lodsbaaden i Nærheden af Fyrtaarnet. Vendte og stod indefter for at faa Lods om Bord; men da denne ikke kom ud og der ingen videre Søgang var at se paa Barren fortsattes Indsejlingen. Kl. 6 Em. da C. var ca. 25 Favne fra Fyrtaarnet og Lodsbaaden, gav denne Signal til C. om at holde nordligere og derefter om at løbe ind i Havnen; men naaet i Nærheden af Brohovedet slog flere Braadsøer over C., der huggede stærkt, C. mistede Straakølen. tabte Styring, drev i Land og fyldtes. Redningsbaad kom ud og bjergede Besætningen i Land. Dækslasten blev senere sollet i Lægtere; men først d. 29. bragte en Slæbedamper C. flot, slæbt i Havn og sat paa Grund paa et Sted, som med Lavvande var tørt, hvor hele Lasten lossedes. Om Aarsagen til Grundstødningen udtaler Sørenten intet Skøn; men efter Vidneforhørene maa denne nærmest søges i at Berwick-Lodsens ved sine Signaler gav C. Anledning til at tro, at Barren var passabel, hvilket imidlertid viste sig ikke at være Tilfældet paa Grund af høj Sø. Anm. Søforklaring er afgiven for den danske Konsul i Berwick; men er ikke fremkommen.
Søforklaring i Middelburg d. 9/5 1894. Søforhør i Helsingør d. 29/8 1894. Med Lods fra «Vliessingen» grundstødte C., blev læk og kølsprængt, kom dog af Grund ved egen Hjælp; men da Mandskabet nægtede at fortsætte Rejsen blev Skibet indbugseret til Vliessingen, hvor det kondemneredes. Ladningen blev bjerget og ført til Riga med andet Skib. Egentligt Søforhør kunde ikke afholdes, da Skibets Fører havde aflivet sig og Mandskabet var gaaet i ny Fart; men det fremgaar af den for Sørenten i Middelburg aflagte Forklaring, at Skibets Fører og Mandskab ingen Skyld havde i Grundstødningen, der udelukkende maa tilskrives «Vliessingen»-Lodsens Ukyndighed eller Uagtsomhed. Af en Række Breve til Skibets best. Reder fra Føreren ses endvidere, at denne, der var Medejder af det uassurede Skib, ved dette Uheld var kommen i en saa nedtrykt Sindstæmning, at Selvmordet maa antages at være sket under et Anfald af Sindssyge.
Søforhør i Rønne d. 8/10 1894. Kl. 12 MN. da C. laa bak med Vinden Bb. ind saas i Læ en Seilers røde Sidelys — Barkskibet «Mathias» af Åbo — kort efter saas dens grønne Sidelys. C. brasede fuldt og lagde Roret haardt Bb. for at gaa agten om M.; men havde for ringe Fart til at Roret kunde virke hurtigt nok, saa at Kollision blev uundgåelig. C. fik KLYVERBommen knækket og led en Del Havari paa Bb. Bov; men blev ikke læk. Om Aarsagen udtaler Sørenten intet Skøn; men efter Vidneforhørene maa det antages, at C. bærer Hovedskylden, nemlig ved ikke i Tide at bære af for M., der laa bidevind med Vinden Stb. ind (jfr. Søvejs-Reglerne §14, b). M. holdt sin Kur til sidste Øjeblik, da Roret lagdes i Læ, hvilket dog næppe kan have været medvirkende til at Kollision fandt Sted. Begge Skibe anløb næste Dag Rønne Havn for at reparere.
Søforhør i Helsingør d. 6/9 1894. Kl. 8 1/2 F.m. under Krydsning Sundet ud. liggende bidevind med Vinden Bb. ind. indhentes C. af et Barkskib — «Rosenborg» af Stavanger. Dette forsøgte at gaa til Luvar af C.: men da det var kommen tværs, lagde det Roret op og løb ind paa C.'s Bb.'s Side ved Fokkerøstet og tilføjede det en Del oven Bords Skade. C.'s Besætning sprang om bord i R.; men da det viste sig, at C. ikke var bleven videre læk, vendte Besætningen hurtig tilbage og gik i Gang med at klare Havariet, medens der styredes efter Helsingør, hvor C. ankom Kl. 11 1/2 Fm. Direkte udtaler Sørenten intet Skøn over Aarsagen ; men efter Vidneforhørene maa Kollisionen antages at hidrøre fra Overtrædelse af Søvejs-Reglernes §20 fra det norske Skibs Side, hvis Fører iøvrigt indrømmede sin skyld og derfor erstattede Skaden efter Overenskomst.
Søforhør i Kjøbenhavn d. 7/11 1894. Kl. 8 Fm. efter at have passeret «Trindelen» kom C. IX. ind i en Taagebanke og havde kort efter Sammenstød med en Sejlbriq, der sank. Af dennes Besætning reddedes Føreren og .5 Mand. medens 2 Mand druknede. Om Aarsagen til Kollisionen udtaler Sørenten intet Skøn; men efter Vidneforhørene maa det antages, at Sejlskibet ingen væsenlig Skyld kan have haft, idet dette, der laa bidevind med Vinden Bb. ind, stadig med Taagehornet afgav 2 kort efter hinanden følgende Toner. C. IX. — der strax da den kom ind i Taagen afgav det foreskrevne Taagesignal og mindskede Fart til 1/2 Kraft — saa ikke Sejleren; men hørte dens Taagehorn forude og da den antoges at være medgaaende lagdes Roret haardt Bb. for at gaa agten om. Da det imidlertid viste sig, at Sejleren var medgaaende bakkede C. IX. med fuld Kraft; men for sent, idet dens Stævn skar ind i Sejlerens Bb.'s Side ved Fokkerøstet. Første Styrmand havde Vagten og Kaptajnen kom først paa Broen umiddelbart før Sammenstødet. Sidstnævnte stoppede strax Maskinen for at holde klos til den synkende Brig lod udkaste Tovender og Redningsbojer samt udsatte ed Baad. De 6 Reddede kom om Bord ved Hjælp af de udkastede Tovender, medens de 2 Forulykkede antages at være blevne trukne ned med Briggen, da den sank. Anm. Søforklaring er afgiven i London d. 22/10 94; men er ikke fremkommen.

1	Skibets						Soulykkens
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Br. Reg. Tonn. 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. 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.
40.	a. Christiane (se Tillæg I).						
41.	a. Christiane Marie (se Tillæg I).						
42.	a. Christiansborg. b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1326. e. 958.	a. <i>Kjøbenhavn.</i> b. 1883. c. <i>Jærn.</i> d. <i>Lloyd's Reg.</i> Ind. HK.: 480.	a. H. C. A. Evaldsen. b. <i>Dampskib88.</i> <i>«Dannebrog».</i> <i>Best. Reder:</i> <i>C. K. Hansen.</i>	a. Trælast (Dækslast). b. — c. Assureret.	a. —	a. Repola(Wiborg) b. ²⁶ / ₅ 94 c. Ostende.	a. Østersøen, Ø. f. Øland, 56°20' N. Br., 17°45' Ø.Lg. b. ²⁸ / ₅ 94. c. Kollision. d. Ø. Merssejls. Stærk Dis.
43.	a. Christine (se Tillæg I).						
44.	a. Christine. b. Skonnert. c. Marstal. d. 142. e. 131.	a. Ribnitz. b. 1874. c. Eg. d. Reg. Veritas.	a. } b. } P. Hansen. c. 10,000. d. Marstal Ass. Foren.	a. Planker og Brædder(Dækslastens Højde 4 ¹ / ₂ Fod). b. 66 Standards.	a. 6. b. — c. —	a. Vestervik. b. ²⁷ / ₁₁ 94. c. St. Malo.	a. Kanalen, 5 Kml. NV.f.Alderney. b. ²⁹ / ₁₂ 94 c. Forladt synkefærdig. d. NV. Storm.
45.	a. Concordia. b. Skonnert. c. Svendborg. d. 100. e. 95.	a. <i>Thurø.</i> b. 1872. c. <i>Eg.</i> d. <i>Reg. Veritas.</i>	a. } C. P. Henrik- b. } sen (Thurø). c. 12,160. d. 12,160.	a. Palmekager. b. 150 Tons. c. 13,500.	a. 5. b. — c. 1.	a. Harburg. b. ²⁷ / ₈ 94. c. Ystad.	a. Nordsøen udfor Helgoland. b. ⁵ / ₉ 94. c. Kollision. d. VNV. Jævn, diset; men sigtbart.
46.	a. Coranna. b. Barkskib, c. Nordby p.Fanø d. 798. e. 759.	a. <i>Dumbarton.</i> b. 1876. c. <i>Jærn.</i> d. <i>Lloyd's Reg.</i>	a. H. Jessen. b. (<i>Et Aktie S.</i>). <i>Best. Reder:</i> <i>P. C. Svarrer.</i> c. 70,000. d. Ass. F. p. Fanø. for 64,000. Vraget m inde havende 1.aun solgtes for c.700	a. <i>Pitprops.</i> b. 884 Tons (heraf 25 T.Dækslast), samt 60 T. Ball.	a. 15. b. — c. —	a. Bordeaux. b. ³ / ₁₁ 94. c. Cardiff.	a. Øen Groix (Bretagne), b. ¹² / ₁₁ 94. c. Stranding. d. Vestl. Storm og Regntykning.
47.	a. Dagmar. b. Jagt. c. Marstal. d. 40. e. 32.	a. <i>Rudkjøbing.</i> b. 1857. c. <i>Eg.</i> d. —	a. } C. H. Petersen. b. } c. 2,500. d. Søass. f. Ærø. Solgt for 415.	a. Ballast. b. — c. —	a. 2. b. — c. —	a. Eckernførde. b. ¹⁵ / ₁₁ 94. c. Faxe.	a. Vendsholm (Loll.Vestkyst). b. ¹⁵ / ₁₁ 94. c. Grundstødning. Kondemnat. d. S. Sigtbart ; men meget mørkt.
48.	a. Dagmar (se Tillæg I).						
49.	a. Dagmar (se Tillæg I).						
50.	a. Damp-Uddybningsmaskine (se Tillæg I).						

9.
Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
Søforhør i Kjøbenhavn d. ⁴ / ₆ 1894. Kl. 1 ³ / ₄ Em. da Disen var tiltagen gav C, der styrede S. V. t. V., 1 lang Tone med Damppipen (S. R. §12). Strax efter saas, uden at nogen Damppipe var hørt, en Dampner — der viste sig at være «Moskau» af Stettin, Kapt. Meyer — forude 1 ¹ / ₂ Streg om Stb. C. lagde Roret Stb. og afgav 2 korte Toner (S.R.§19). Da det bemærkedes, at M. drejede Stb. over, lagde C. Roret haardt Stb., samtidig afgaves atter 2 korte Toner ; umiddelbart derefter sattes fuld Kraft bak paa Maskinen og afgaves 3 korte Toner (S. R. § 19); men M. ramte C. med stor Kraft forude om Stb. C. blev stærk læk, fyldtes hurtig og da den krængede stærkt over blev Kæntring sandsynlig, hvorfor hele Besætningen gik om Bord i M.; men da C. efter ¹ / ₄ Times Forløb holdt sig uforandret gik Besætningen atter om Bord og i Gang med at kaste Dækslasten over Bord samt med at afstive Skotterne o. s. v. Kl. 5 Em. havde Situationen forbedret sig saaledes, at Rejsen fortsattes Natten over under Ledsagelse af M. D. 29 Kl. 4 Fm. adskiltes Skibene, C. med Kurs efter Kjøbenhavn, M. tilbage til Stettin. C. havde ingen særlig Udkigsmænd før Kollisionen; 2 Dæksfolk vare af første Styrmand sendte til Arbejde i Kabelrummet, og Farten mindskedes ikke førend Maskinen kastedes bak (S. R, §18). M., der var paa Rejse fra Stettin til Finske Bugt, styrede N. Ø. t. Ø., og havde hele Fm. givet Taagesignaler, hvilke dog ikke bleve hørt af C, da Vinden — NØ. - var imod M.; derimod blev C.'s lange Tone hørt; men opfattedes som betydende «Jeg drejer til Styrbord» (§19) M. lagde derfor Roret Bb og afgav 1 kort Tone. Strax derpaa gaves Ordren «Stop» og 2 Minuter senere «Fuld Kraft bak»; men 1 à 1 ¹ / ₂ Minut senere fandt Kollisionen Sted. M.'s Fart var ca. 7 Mil. Begge Dampers Førere befandt sig i Bestiklukaerne, da Signalerne hørtes; men begave sig strax paa Broen og overtog Kommandoen. Direkte udtaler Søretten intet Skøn over, hvilken af de to Dampere, der bærer Skylden for Kollisionen.
Søforklaring for den danske Konsul i Dover dat. d. ³¹ / ₁₂ 1894. Søforhør i Ærøskjøbing d. ²⁹ / ₁ 1895. D. 28. Kl. 4 Em. under en haard NV. Storm sprang C. læk, medens den førte Pres af Sejl for at klare «Guernsey». Hele Mandskabet sattes til Pumperne; men kunde ikke faa læns. C. laa stadig med Stb.'s Side under Vand. D. 29. Kl. 10 ¹ / ₂ Fm fandtes 7 Vand i Lastrummet og da C. drev ind mod Alderney uden Styring, besluttedes det at forlade Skibet. Nodflag hejstes for en i Sigte værende Dampner, der viste sig at være «Middleborough» af Middleborough. Det lykkedes hele Besætningen med megen Besvær i egen Baad at redde sig om Bord i M., der den 31. landsatte Besætningen i Dover. Vraget inddrev senere i kæntrret Tilstand paa Kysten ved Cherbourg, hvor det sønderlages. Søretten bemærker: «at Assurance-Selskabet «Ærø» er meget forsigtigt og paapasselig, saa at det maa antages, at Skibet har været sødygtigt og havt den Værdi, hvortil det var forsikkert.» Anm. Søforhøret indeholder ingen Oplysning om, og da hvilken Anerkendelse den engelske Dampers Besætning modtog for Bjergningen af C.'S Besætning.
Søforhør i Svendborg d. ²⁹ / ₉ 1894. Kl. 2 Fm. da C. laa bidevind N. over saas en Dampers røde Sidelys og hvide Toplys om Stb. lidt foranfor tværs. Dampneren — der viste sig at være S. S «Monica» af London — syntes først at ville gaa foran om C. ; men lagde pludselig Roret Stb. og løb derpaa med fuld Fart ind i C's Stb.'s Side forude. Forinden havde Kapt. H. og Udkiggen gjort Anskrig; men uden Virkning Jollen kunde ikke udsættes da C. begyndte at synke. Ved Hjælp af fra M. udkastede Tovender bjergedes 4 Mand. hvorimod den 5te (Kok A. T. H. M. Petersen af Svendborg), der optoges af en Baad fra M., befandtes død. M. landsatte de Reddede i South Shields. Om Aarsagen foreligger der ingen Udtalelse fra Søretten; men efter Vidneforhørene maa det antages, at Skylden udelukkende paahviler den engelske Dampner (jfr. S. R. §§ 17 og 18).
Søforklaring for den danske Konsul i l'Orient d. ¹⁶ / ₁₁ 1894. Søforhør i Nordby p. Fanø d. ³¹ / ₁₂ 1894. D. 10. C. Befandt sig i Biscayiske Bugt med Pejling af «Penmark» Fyrene, rejste der sig en orkanagtig Storm af V. , som vedvarede endnu d. 12., da Strandingen fandt Sted. Om Aarsagen udtaler Søretten sig ikke; men efter Vidneforhørene maa det antages, at Strandingen skyldes de i flere Dage herskende forrygende paalands Storme med voldsom Søgang, som umuliggjorde at krydse ud fra Land idet endog Stormsejlene blæstes bort En Del af Dækslasten (ca. 15 Tons) kastedes over Bord. Lodsflag hejstes. Storraaen faldt ned paa Dækket og Søerne skyllede alt bort fra, dette. Efter afholdt Skibsraad besluttedes om muligt at løbe i Læ af en af de udfor Bretagnes Sydskyst liggende Øer Kl. 11 Fm. saas højt Land forude; men kort Tid efter kastedes C. mod Klipperne udfor Øen «Groix» . Ved Hjælp af en fra Land kastet Line blev en Trosse halet i Land, og langs denne lykkedes det hele Besætningen at redde sig. En Time senere skiltes Skibet ad i to Dele. Intet kunde bjerges.
Søforklaring i Nakskov d. ⁸ / ₁₂ 1894. Kl. 11 ¹ / ₂ Em. grundstødte D. under Ankring ca. ¹ / ₄ Mil fra Land og 1 Mil N. for Taars. Fyr havdes ikke i Sigte, hvorfor Loddet holdtes gaaende. Stod fast paa 5 Fod ; men da Vandet faldt mislykkedes Forsøgene paa at varpe flot. D. forblev staaende uforandret indtil d. 30. D. ¹ / ₁₂ kom Svitzers «Hertha», som imidlertid Intet kunne udrette, hvorfor D. blev kondemneret. Senere er D. bleven tagen af Grund og repareret i Nakskov, men er nu hjemmehørende i Aalborg. Søretten bemærker «at der ikke til dens Kundskab er kommet noget, der gjorde det sandsynligt, at der med Hensyn til den ommeldte Grundstødning forelaa nogen Forseelse, ligesom den heller ikke skønnede, at der i de foreliggende Omstændigheder var noget, der tydede paa Forseelse eller Mislighed af nogen Art».

1. Løbe-Nr.	Skibets						Senlykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Br. Reg. Tonn. 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. 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.	
51.	a. Dania . b. Skonnertbrig. c. Ærøskjøbing. d. 184. e. 173.	a. <i>Greifswald</i> . b. 1862. c. Eg d. —	a. H. J. Christensen. b. P. W. Drejøe. c. 8,000. d. Kgl. octroier. Søass.-Komp. i Kbhvn. for 4000. Fragten for 1000 og Udrustningen for 1000 i Transp.-Fors.-Selsk. «Schweitz».	a. Kul. b. 243 Tons. c. Værdi: 2500.	a. 6. b. — c. —	a. Sunderland. b. ²⁴ / ₉ 94. c. Svendborg.	a. Nordsøen. b. ²⁸ / ₉ 94. c. Sprungen læk. Sunken. d. N. Storm. Svær Sø.	Søforklaring i Bremerhaven d. ¹ / ₁₀ 1894. Søforhør i Ærøskjøbing d. ⁸ / ₁₀ 1894. D. sprang læk og kunde ikke holdes læns trods stadig Pumpning. Efter at Vandet i Lastrummet var steget til 3 Fod afholdtes Skibsraad. Det besluttedes at forlade Skibet. Nødflag hejstes, hvorefter en i Nærheden bemærket Dampere — der viste sig at være Fiskedampere «Neck» af Geestemünde — holdt ned efter D. I dennes Baad kom Besætningen efter stort Besvær om Bord i N. der holdt gaaende i Nærheden; men Kl. 5 Em. sank D. paa 55°15' N. Br. og 6°5' Ø. Lgd. N. landsatte Besætningen i Bremerhaven. Med Untagelse af Skibspapirene blev Intet reddet. Aarsag. Haard Storm og svær Sø.
52.	a. De atten Sødskende (se Tillæg I).							
53.	a. De tre Søstre (se Tillæg I).							
54.	a. Delos (se Tillæg II).							
55.	a. Den lille Tumler . b. Fiskekutter. c. Lemvig. d. 24. e. 21. Denham S. S. (se Nr. 166).	a. Vejle. b. 1867. c. Eg og Fyr. d. —	a. J. Pedersen b. J. (Grenaa). c. 3960. d. 2640.	a. Ballast.	a. 5 b. — c. —	a. Grenaa. b. — c. —	a. Thyborøn Kan. b. ¹³ / ₃ 94. c. Stranding. Forlis. d. S. Storm.	Anmeldelse fra Ejeren dat. Lemvig d. ²⁰ / ₃ 1894. Aarsag: Under en Storm af Syd strandede Kutteren, hvis Dybgaaende var 7', i Kanalen og blev Vrag. Besætningen blev reddet fra Land. Vraget solgtes for 28 Kr. 3 andre Fiskekuttere strandede samtidig; men bleve d. 18. og 19. bragte flot af Svitzer's «Hertha». Søforhør er ikke afholdt.
56.	a. Deus regit . b. Skonnertbrig. c. Marstal. d. 151. e. 142.	a. <i>Korsør</i> . b. 1868. c. <i>EG</i> . d. <i>Reg. Veritas</i> .	a. H. H. Kromann. b. E. C. Jørgensen. c. 15,500. d. 15,500. Søass.-Foren. «Ærø».	a. Stenkul. b. 222 Tons. c. —	a. 6. b. — c. 5.	a. Charlestown. b. ³⁰ / ₁₂ 93. c. Frederikshavn.	a. 1 Mil SV. for Ekersund (Norges SV. Kyst). b. ¹⁷ / ₁ 94. c. Stranding. Forlis. d. SØ. Storm. Tæt Taage.	Søforklaring i Ekersund d. ¹⁷ / ₁ 1894. Søforhør i Ærøskjøbing d. ⁶ / ₃ og ¹³ / ₃ 1894. Under «Hanstholm» mødtes Østl. Storm, hvorfor Forsøg gjordes paa at vende tilbage til Leith, men Tykning forhindrede Landkending. D. 17. Kl. 5 Fm. saa den eneste Overlevende — Letmatros J. Anderskov — der reddede sig i Land ved Svømning, pludselig Brænding forude. Kapt. og Styrmand bleve varskoede; men Skibet stødte strax efter paa en Klippepynt og sank med det samme. Aarsagen angives at være: Usikkert Bestik i Forbindelse med tæt Taage og Strømsætning.
57.	a. Dorthea . b. Skonnert. c. Marstal. d. 104. e. 99.	a. Aarhus. b. 1849. c. Eg. d. —	a. E. Hansen (Ommel). b. 5000. c. 5000. Vraget solgtes for ca. 300.	a. Ballast.	a. 5. b. — c. —	a. Fraserburgh. b. — c. Lybster.	a. Burghead (Firth of Inverness). b. ⁶ / ₁ 94. c. Stranding. Forlis. d. Storm og Snefog.	Anmeldelse fra Rederen dat. Marstal d. ⁹ / ₂ 1894. Aarsag: Paa Grand af Storm, Snefog og Lækage strandede Skibet og blev sønderlaet. Besætningen reddedes ved Hjælp af Raketapparatet fra Burghead. Søforhør er ikke afholdt.
58.	a. Eden (se Tillæg I).							
59.	a. Edil (se Tillæg I).							
60.	a. Eeta	} (se Tillæg II).						
61.	a. Elfriede Mumm							
62.	a. Elida . b. 3/m Skonnert. c. Thisted d. 184. e. 165.	a. <i>Berwick</i> . b. 1878. c. <i>Jærn</i> . d. <i>Lloyd's Reg.</i>	a. A. Jørgensen. b. M. Lund. c. 30,000. d. 35,000.	a. Styk. & Jærnbaneskiner. b. 300 Tens.	a. 7. b. — c. 1.	a. Hamburg. b. ²⁶ / ₁ 94. c. Maracaibo.	a. Cuxhaven. b. ¹² / ₂ 94. c. Grundstødning Forlis. d. SV. Haard Storm.	Søforklaring i Cuxhaven d. ¹³ / ₂ 1894. Søforhør i Thisted d. ³⁰ / ₄ 1894. D. ²⁷ / ₁ ankrede E. paa Grund af V. Storm udfør Cuxhaven og forblev liggende der indtil d. ¹² / ₂ Fm. da begge Kættinger sprængtes under en orkanagtig SV. Storm. Nødflag hejstes og Sejl tilsattes for at styre op ad Elben; men Kl. 3 Em. grundstødte E. paa Nordsiden af «Kratzsand». Stadig overskyttet af Styrtesøer. der bortrev Kahytsskappen, Skylighter m. m. maatte Besætningen søge Tilflugt i Rejsningen i henvend 12 Timer. To Cuxhaven Redningsbaade søgte forgæves at opnaa Forbindelse med E. endelig lykkedes det Kl. 6 en tredje Redningsbaad at bjerge hele Besætningen, som dog først maatte sættes om Bord i en til Ankers liggende Hamburger Bark «Flottbeck», hvor al mulig Hjælp ydedes; dog døde der Skibsdrengen af Udmattelse. D. 13. landsattes Besætningen i Cuxhaven af en Bugserdamper. E. blev kort efter Vrag. «Hamburg Seeamt» udtaler bl. A. «at Strandingen alene hidrørte fra Ankerkættingernes Sprængning og fra Umuligheden af under Sejl at naa Cuxhaven samt, at Redningsbaadene Intet havde forsømt.»
63.	a. Eliezer . b. Skonnert. c. Svendborg. d. 93. e. 83.	a. Faaborg. b. 1873. c. Eg. d. Reg. Veritas.	a. C.F. Jensen. b. H. A. Hansen (Thurø). c. 11,000. d. 9100 (⁵ / ₆ Kasco).	a. Byg. b. 2900 Centn. c. —	a. 4. b. — c. —	a. Samsø. b. — c. Antwerpen.	a. Silderøn (S. f. Læsø). b. ⁷ / ₂ c. Stranding. Forlis. d. Storm. Sigbart.	Anmeldelse fra den best. Reder dat. Thurø d. ¹¹ / ₄ 1894. Aarsag: Som Følge af haard Storm, usigtbart Vejr samt Strømsætning strandede E. og blev sønderlaet; Besætningen reddede sig i egen Baad ombord i Fyrskibet «Kobbergunden». En Del af Inventariet bjergedes og solgtes for 830 Kr. Ladningen gik tabt. Søforhør er ikke afholdt.
64.	a. Elisabeth Rickmers (se Tillæg II).							

1.	Skibets						Søulykkens	9.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Br. Reg. Tonn. 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. 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.
65.	a. Ella . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 389. e. 243. a. Moneta . b. Skonnertbrig. c. Faversham. d. 158. e. 139.	a. Helsingør. b. 1890. c. <i>Staal</i> . d. <i>Reg. Veritas</i> . Ind. HK.: 230 a. <i>Pr. Edw. Isl</i> . b. 1859. c. <i>Fyr</i> .	a. A. Rasmussen. b. Dampsk.-Selsk. «Østersøen». a. Dyson. b. —	a. Ballast. a. Kul. b. 260 Tons.	a. 12. b. — c. — a. 7. b. — c. 4.	a. Shoreham. b. ¹⁹ / ₁₂ 94. c. Newcastle. a. Newcastle. b. — c. Quistreham (Franske Kanal-Kyst).	a. Kanalen (2 Kml. V.f.Dungeness). b. ¹⁹ / ₁₂ 94. c. Kollision. d. NV. Frisk. Klart.	Søforklaring i Mariager d. ² / ₁ 1895. Kl. 11 Em. kom <i>E.</i> , der styrede Øst efter, i Kollision med en nordgaaende Sejler, der henved en Time senere pludselig sank. Dennes Fører og 3 Mand omkom. <i>E.</i> led nogen Skade paa Stb.'s-Bov. Ifølge Vidneforhørene havde <i>E.</i> ca. 15 Minutter før Kollisionen set «Moneta's grønne Sidelys forude om Bb. i ca. 3 Kml.'s Afst. <i>E.</i> 's Ror blev derfor lagt Stb.; men da <i>M.</i> 's røde Sidelys kort efter kom til Syne lagdes <i>E.</i> 's Ror Bb. Da <i>M.</i> 's grønne Sidelys strax efter atter saas blev <i>E.</i> 's Ror lagt haardt Stb. <i>M.</i> luvede imidlertid pludselig op og kom derved tværs for <i>E.</i> 's Bov. 2den Styrmand, der havde Vagten, lod da Maskinen bakke; men for sent til at forebygge Kollisionen. Kapt. R. kom paa Broen i samme Øjeblik som Sammenstødet fandt Sted og prajede til <i>M.</i> om denne vilde have Hjælp, hvilken dog afsloges; derimod ønskede <i>M.</i> at blive bugseret til Dover, hvilket blev lovet. <i>E.</i> holdtes i Nærheden af <i>M.</i> , der udsatte en Baad, formentlig for at føre en Bugsertrøse om Bord i <i>E.</i> men pludselig saas <i>M.</i> at synke, hvorfor <i>E.</i> satte sin Redningsbaad med 4 Mand i Vandet. Baaden roedes hen til Ulykkesstedet men søgte forgæves i henved en Time efter de Forulykkede. 3 af <i>M.</i> 's Mandskab reddede sig dog i den udsatte Baad om Bord i <i>E.</i> Denne blev ved Ankomsten til Newcastle beslagnet og maatte stille Sikkerhed for evt. Skadeserstatning. Om Aarsagen udtaler Sørenten intet Skøn. sandsynligvis fordi der ingen Søforklaring foreligger for det engelske Skibs Vedkommende, idet Manglen heraf gør, at det ikke med Sikkerhed kan siges, om <i>E.</i> eller <i>M.</i> , eller begge, bære Skylden. Ifølge S. R. § 17 skulde <i>E.</i> vige af Vejen; men dette synes <i>M.</i> at have umuliggjort ved ikke, som § 21 byder, at have holdt sin Kurs. Anm. Søforklaring ses at være afgiven i Newcastle, men er ikke fremkommen.
66.	a. Ella . b. Skonnertbrig. c. <i>Nexø</i> . d. 154. e. 140.	a. <i>Perth</i> . b. 1867. c. <i>Eg og Fyr</i> . d. <i>Germanischer Lloyd</i> .	a. P.N. Folkmann. b. P. Berg. c. — d. —	a. Pibeler. b. 210 Tons. c. —	a. 6. b. — c. —	a. Plymouth. b. ⁹ / ₁₁ 94. c. Kirkcaldy.	a. Nordsøen (ca. 110 Kml. VSV. f. Spurn Head). b. ¹⁵ / ₁₁ 94. c. Sprungen d. SV. Orkanagtig Storm. Tykning med Regn. Svær Sø.	Indberetning fra den danske Generalkonsul i Hull dat. ²⁹ / ₁₂ 1894. Søforhør i Nexø d. ²⁵ / ₁ 1895. D. 14. Kl. 10 Fm. blæste Storsejlet bort og andre Sejl skørnede. Skibet sprang læk. Pumpede uafbrudt; men da Pumpene tilstoppedes med Ler østes Vandet op med Pøse. Vandet steg dog stadig i Lastrummet. Kl. 6 Em. hejstes 3 lodret over hinanden anbragte røde Lanterner og afbrændtes Blus som Nødsignal. Kl. 11 saas Lanterne fra en Damper — Damptrawler «Diamond» af Hull, Kapt. J. Menton — der udsatte Baad, som roedes op til <i>E.</i> Da denne havde 4' Vand i Lastrummet, og Mandskabet var udmattet af den stadige Pumpning, besluttedes det d. 15. Kl. 4 Fm. at forlade <i>E.</i> med <i>D.</i> 's Baad. Kl. 8 Fm. toges <i>E.</i> paa Slæb af <i>D.</i> og indbragtes til Hull d. 16. Kl. 8 Em., hvor <i>E.</i> blev repareret. Bjergelønnen fastsattes til ca. 3500 Kr. Rettens søkyndige Medlemmer udtale: «At «Ella», med hvilket Skib de ere vel kendte, er et tilstrækkeligt sødygtigt Skib, at Bemandingen maa anses for at have været tilstrækkelig, og at det formentlig ikke har været overlastet.
67.	a. Ellen (se Tillæg II).							
68.	a. Else . b. Barkskib. c. Sønderho. d. 494. e. 475.	a. <i>Belfast</i> . b. 1862. c. <i>Jærn</i> . d. <i>Lloyd's Register</i> .	a. H. J. Thomsen. b. <i>J. Svendsen</i> . c. ca. 58,000. d. - 45,000.	a. <i>Stennødder</i> . b. 750 Tons. c. —	a. 12. b. — c. —	a. Guayaquil. b. ²⁷ / ₉ 94. c. <i>Hamburg</i> .	a. Nordatlanteh. 46° 54' N Br. 16° 30' VLgd. b. ¹⁷ / ₁ 94. c. Forladt, synkefærdig. d. Vestl. Storme.	Søforklaring dat. Hamburg Amtsgericht d. ³⁰ / ₁ 1894. Søforhør i Nordby p. Fanø d. ²⁰ / ₃ 1894. Under «Cap Horn» d. ¹⁵ / ₁₁ 93 kastede orkanagtige Vindstød <i>E.</i> paa Siden. Ladningen forskød sig; men det lykkedes i de nærmeste Dage at faa <i>E.</i> paa ret Køl. Heftige Storme hele December Md. Fra d. ⁹ / ₁ 94 orkanagtige Storme med voldsomt oprørt Sø. Forremærssøj og Stagejlene blæstes bort. <i>E.</i> tog stadig Styrtseer over og Olieposeerne havdes derfor ude. D. 12. kastedes <i>E.</i> paa Siden med Ræerne i Vandet. Efter afholdt Skibsraad kappedes Masterne. <i>E.</i> rejste sig; men med betydelig Slagside paa Grund af Ladningens Forskydning. Søerne skyllede ned gennem Mastesporene og sloge efterhaanden alt paa Dækket over Bord. D. 14. efter afholdt Skibsraad kastedes en Del af Ladningen over Bord, hvormed fortsattes d. 15. og 16. D. 17. saas et fuldrigget Skib, der holdt ned i Læ af <i>E.</i> , og som viste sig at være «Castle Rock» af Glasgow, Kapt. C. Proust. Da <i>E.</i> 's Tilstand var haabløs og Mandskabet udslidt, besluttedes det at forlade Vraget. Trods den voldsomme Sø lykkedes det at faa Baadene i Vandet og i Løbet af 1 Time reddede hele Besætningen sig om. Bord i det engelske Skib. Efter Aftale med Kapt. P. sendtes en Baad med hans Styrmand til Vraget for om muligt at fremskynde dets Synken da det laa farligt i Passagerskibenes Rute. Det viste sig imidlertid at Vraget sank saa hurtigt, at det maa være forsvundet i kort Tid. <i>E.</i> forlodes ca. 600 Kml. SV. for «Lizard». Dets Besætning landsattes d. 20. i Plymouth. Aarsagen fremgaar af det Ovenanførte. Søforhøret indeholder ingen Oplysning om hvorvidt den engelske Kaptajn har modtaget nogen Anerkendelse eller Erstatning for sin sømandsmæssige og hensynsfulde Optraeden.
69.	a. Emma . b. Galease. c. Nordby. d. 45. e. 38.	a. <i>Fuhendorff</i> . b. 1873 c. <i>Eg</i> . d. —	a. } J. N. Brinch. b. }	a. Cement.	a. 3.	a. Schwarzenhütten. b. ²⁷ / ₃ 94. c. Esbjerg.	a. Cuxhaven. b. ²⁹ / ₃ 94. c. Kollision. d. Ø. Labert.	Søforhør i Esbjerg d. ¹⁰ / ₅ 1894. Under Sejladsen Elben ud saas udfor Cuxhaven flere Dampere til Ankers. Af Hensyn til Strømmen maatte Kursen sættes mellem 2 af disse; men <i>E.</i> blev dreven ned mod den ene af disse («Naxos» af Hamburg). <i>E.</i> lod Ankret falde; men da dette ikke tog Bund, blev Kollision med <i>N.</i> uundgaaelig. <i>E.</i> led Haveri paa Stb.'s Side og blev læk, men slæbtes fri af en Bugserbaad og ind til Cuxhaven, hvor Ladningen beordredes losset. Skaden androg ca. 3600 Kr.
70.	a. Endelave . b. Skonnertbrig. c. Horsens. d. 150. e. 136.	a. Horsens. b. 1876. c. <i>Eg</i> . d. <i>Reg. Veritas</i> .	a. O. L.A.Olesen. b. (Et A kt.S.) Best. Red. R.Petersen. c. 20,000. d. Ass.	a. Havre. b. ca. 355,000 Pd.	a. 6. b. — c. 6.	a. Halmstad. b. ¹¹ / ₁₂ 94. c.	a. — b. — c. Bortebleven. d. —	Søforhør i Horsens d. ³¹ / ₈ 1895. Aarsagen til Forliset ubekendt, da ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning efter d. ¹¹ / ₁₂ 94; men der foreligger Intet der kan give Anledning til at antage at Forliset skyldes nogen af de i Søren Lovens §§ 9 og 11, andet Stykke, nævnte Mangler.
71.	a. England . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 809. e. 533.	a. <i>Low Walker</i> . b. 1890. c. <i>Staal</i> . d. <i>Lloyd's Reg</i> . Ind. HK.: 334.	a. H.P.F.Hansen. b. Dampsk.-Selsk. «Nordsøen». Best. R.: Alfred Christensen. c. — d. Fors. i 9 danske og frem. Ass.-S.	a. 7095 Sække Vikker m. m.	a. —	a. Pillau. b. ¹¹ / ₄ 94. c. Rouen.	a. Seine-Floden. b. ¹⁶ / ₄ 94. c. Kollision. d. SV. Sigbart. Maaneskin.	Søforhør i Kjøbenhavn d. ⁴ / ₉ 1894. D. 16. Em. styrede <i>E.</i> op ad Seinen efter Anvisning af fransk Lods. Kl. ⁹ / ₄ Em. saas en ballastet Damper, der viste sig at være S S «Charles Mitchell» af Cardiff. Efter Lodsens Ordre lagdes Roret Stb for at holde den højre Side af Floden, der er dybest. <i>E.</i> afgav med Damppipen 2 korte Toner. <i>C. M.</i> afgav en kort Tone, lagde Roret Bb. og løb ind i <i>E.</i> 's Bb.'s Agterskib, der led betydelig Havari. D. 17. ankom <i>E.</i> . til Rouen. Om Aarsagen udtaler Sørenten intet Skøn; men af Vidneforhørene formenes dog følgende Oplysninger at burde fremdrages. Da begge Dampere kom lige mod hinanden, skulle de begge efter S. R. § 15 dreje til Stb.; men som foran nævnt drejede <i>E.</i> Bb. Over og da <i>C. M.</i> ligeledes drejede Bb. over blev Kollision uundgaaelig. Da <i>E.</i> 's Lods gentagne Gange imod de internationale Reglers Bydende var gaaet af Vejen ved at lægge Roret Stb.. maa det antages at disse Regler ikke fuldt ud ere gældende for Sejladsen paa Seine Floden. Efter Kapt H.'s Formening kan derimod den omstændighed at i franske Farvande betyder Kommandoen «Bagbord med Roret» at dette skal lagges saaledes, at Skibet drejer Bb. over, i Modsætning til hvad denne Kommando betyder i danske (og engelske) Skibe og Farvande. ikke antages at have været medvirkende til, at Kollision fandt Sted. Sørenten udtalte dog sin Misbilligelse af Maskin-Dagbogens Førelse.
72.	a. Erato (se Tillæg II).							

1.	Skibets						Søulykkens	9.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Br. Reg. Tonn. 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. 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.
73.	a. Eva (se Tillæg I).							
74.	a. Eva S. S. (se Tillæg II).							
75.	a. Exaudi (se Tillæg II).							
76.	a. Fawn S S. (se Tillæg II).							
77.	a. Ferona. b. Skonnert. c. Svendborg. d. 144. e. 129.	a. <i>Troense.</i> b. 1868. c. <i>Eg.</i> d. <i>Reg. Veritas.</i>	a. } N. Nielsen. b. } c. — d. Svendborg Ass. Selskab.	a. Tjære.	a. 6. b. — c. —	a. Uleåborg. b. ² / ₈ 94. c. Harlingen.	a. Udfør Simper-näsklubben. 10 Mil fra Stockh. b. ¹⁰ / ₈ 94. c. Kollision. d. SSV. Frisk. Klart.	Søforklaring i Stockholm d. ²⁰ / ₈ 1894. Søforhør i Svendborg d. ²⁷ / ₁₀ 1894. Kl. 11 ¹ / ₂ Em. da <i>F.</i> laa bidevind med Vinden Stb. ind, fulgt af et medgaaende Barkskip, passerede en Damper — der viste sig at være S. S. «Mimer» af Gøteborg — kommende V. fra foran om <i>F.</i> Kort efter saas samme Damper kommende tilbage styrende omtrent modsat Kurs. <i>F.</i> , der hidtil havde holdt Kurs, lagde i sidste Øjeblik Roret Stb. for at formindske det uundgaaelige Sammenstøds Virkning. <i>M.</i> tønnede strax efter med sin Stb.'s Side mod <i>F.</i> 's Stb.'s Bov, brækkede dennes Spryd og Klyverbom, samt forvoldte en Del oven Bords Skade, der senere af <i>M.</i> erstattedes med et Beløb af 2100 Kr. <i>M.</i> , der erkendte at have Skylden, slæbte derpaa <i>F.</i> ind til Stockholm. Aarsag. Søretten udtaler: «At det efter det Foreliggende er klart, at Skylden alene paahviler den svenske Damper, der stadig har maattet se de 2 andre Skibe holdende samme Kurs samt Skibenes Lanterner, men som maa antages at være bleven ængstlig ved Barkens Nærhed og derfor har gjort Omsvinget samt forsømt at stoppe Maskinen.»
78.	a. Fez S. S. (se Tillæg II).							
79.	a. Fiona (se Tillæg I).							
80.	a. Frederikke. b. Galease. c. Marstal. d. 44. e. 37.	a. Svendborg. b. 1839. c. <i>Eg.</i> d. —	a. } A.A.Clausen b. } (Kragens). c. 5,000. d. Ass. S. «Ærø».	a. Korn. b. — c. Ass. i Kbhvn.	a. 3. b. — c. —	a. Kallundborg. b. ²⁴ / ₁₀ 94. c. Gøteborg.	a. Gøteborg Skær-gaard S. for Donsø. b. ²⁵ / ₁₀ 94. c. Grundstødn. d. S. t. Ø. Storm. Høj Sø. Usigtbart.	Søforklaring for Raadhusretten i Gøteborg d. ¹ / ₁₁ 1894. Søforhør i Ærøskjøbing d. ¹¹ / ₁ 1895. D. 24. Kl. 11 Em. passerede <i>F.</i> Fyrskibet «Kobbergrunden» med 2 rebet Storsejl og Klyver. Kurs sattes efter «Vinga». Da Kulingen tiltog bjergedes Storsejlet og <i>F.</i> Lænsede derefter for Klyveren. D. 25. Kl. 4 Fm. Stødte <i>F.</i> Pludselig paa et undervands Skær, uden at Brænding var bemærket, lige saa lidt som Fyr vare sete paa Grund af det usigtbare Vejr. <i>F.</i> , hvis Dybgaende var 8', huggede stærkt, blev læk og fik snart 4' Vand i Lasten. Kl. 8 Fm. kom Fiskere fra Donsø til Hjælp; henved 100 Tdr. Korn lossedes i Baade. Kort efter ankom Bugserbaadene «Arthur» og «John», begge af Gøteborg. Kl. 10 Fm. lykkedes det disse Dampbaade med meget Besvær at bringe <i>F.</i> Flot og ind til Gøteborg. Efter Strandingen viste det sig, at <i>F.</i> Var passeret Ø. for Skærene «Tistlarne», i Stedet for, som tilsigtet, V. for disse Skær. Haard Strøm formenes at have sat <i>F.</i> stærkt NØ. efter. Søretten skønnede ikke, at der var Anledning til at foretage videre i Sagen.
81.	a. Frederikke. b. Skonnert. c. Svendborg. d. 137. e. 124.	a. Odense. b. 1875. c. <i>Eg.</i> d.	a. A.V.Andenen. b. N. W. Kaas. (Thurø). c. 15,400. d. Ass.	a. Kul. b. 200 Tons.	a. 6. b. — c. 6.	a. Charlestown. b. ²¹ / ₁₂ 94. c. Odense.	a. Nordsøen. b. Decbr. 94. c. Bortebleven.	Anmeldelse fra Skibets best. Reder dat. Svendborg d. ¹¹ / ₅ 1895. Aarsagen til Forliset ubekendt, da ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning efter d. ²¹ / ₁₂ 94, men der foreligger Intet, der kan give Anledning til at antage, at Forliset skyldes nogen af de i Sørets-Lovens §§ 9 og 11, andet Stykke, nævnte Mangler. Søforhør er ikke afholdt.
82.	a. Fremad. b. Bugserbaad. c. Odense. d. 76. e. 22.	a. <i>Kjøbenhavn.</i> b. 1893. c. <i>Staal.</i> d. <i>Reg. Veritas.</i> Ind. HK.: 250.	a. <i>H. C. Weblund.</i> b. <i>Odense By.</i>			a. Odense. b. ⁶ / ₄ 94.	a. Odense Kanal. b. ⁶ / ₄ 94. c. Kollision. d. ØSØ. Frisk.	Søforhør i Odense d. ²⁴ / ₄ 1894. Ud for «Stige» under Udslæbning af 3 Skonnerter og 2 Baade saa <i>F.</i> 2 Sandbaade 1 Kabellængde forude. Den ene lagde Roret Bb og gik klar; men den anden holdt Kurs og lagde først paa klos Hold Roret Stb. Ved det umiddelbart derefter skete Sammenstød sank Baaden; men dens 2 Mand bjergedes af <i>F.</i> Søretten udtaler: «At Skylden udelukkende laa hos Sandbaadens Fører, fordi denne havde undladt at iagttage Havnereglementet af 26. Juni 1890, og idømte ham en Bøde af 16 Kr.»
83.	a. Frode (se Tillæg II).							
84.	a. Fuglen (se Tillæg I).							
85.	a. Garibaldi (se Tillæg I).							
86.	a. General Admiral S. S. (se Tillæg II).							
87.	a. George. b. 3/m Skonnert c. Nakskov. d. 299. e. 278.	a. <i>Sunderland.</i> b. 1872. c. <i>Eg.</i> d. <i>Lloyd's Register.</i>	a. } G. Nielsen. b. } c. 21,000 d. Privat Ass. Kbhvn. 24,000. Solgt i Arch. f. ca 9,000.	a. Tjære og Beg. b. 1662 Td. og 600 Fade (hvoraf Dækslast 69 Td. Tjære og 100 Fade Beg). c. 19,800. Solgt f. 12,000.	a. 8. b. — c. —	a. Archangel. b. ¹¹ / ₉ 94. c. London.	a. Hvide Hav. b. ¹⁸ / ₉ 94. c. Havari. Kon-demnation. d. NNØ. Storm. Høj Sø. Stærk Strøm.	Indberetning fra den danske Konsul i Archangel dat. d. ⁴ / ₁₆ Novbr. 1894. Søforklaring i Nakskov d. ²² / ₂ & ¹³ / ₃ 1895. D. 13 Kl. 8. Em. tog <i>G.</i> under svære Overhalinger meget Vand over Dækket. Dækslasten slog sig los Røstjærene sprængtes, hele For- og Storrejsningen gik over Bord, Klyverbommen knækkede og huggede stærkt mod <i>G.</i> 's læ Side. Den over Bord faldne Rigning bortkappedes saavidt muligt. Den 14. drev <i>G.</i> for Vind og Vejr uden Sejl til stadig tagende svære Søer over Efter afholdt Skibsraad kastedes Dækslasten over Bord. D. 15. opsattes Nødmast paa Stumpen af Fokkemasten. Nødfalg hejstes. Kl. 2 Em. Kom den russiske Damper «Solowetzki», tog <i>G.</i> 's Slæber om Bord og bugserede til «Solombol», hvor ankredes. Skroget var ikke læk; men Vandet var trængt ned i Lastrummet gennem Dækket, som paa flere Steder havde taget Skade. Efter afholdt Besigtelse blev Skibet kondemneret. Retens søkyndige Medlemmer skønnede ikke, at Dækslasten havde været for stor.

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. Br. Reg. Tonn. 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. 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.	
89.	a. Gesine (se Tillæg II).							
90.	a. Gladstone (se Tillæg I).							
91.	a. Glimt (se Tillæg II).							
92.	a. Godø (se Tillæg II).							
92.	a. Haabet. b. Dæksbaad. c. Esbjerg. d. 12. e. 11.	a. Esbjerg. b. 1882. c. Eg. d. —	a. J. C. Ebbesen. b. J. P. Jensen. c. 2300. d. 1700.	a. Fisk. b. — c. —	a. 3. b. — c. 3.	a. Nordsøen. b. — c. —	a. Nordsøen. b. Decbr. 94. c. Bortebleven. d. Orkanagtig St. Høj Sø.	Anmeldelse fra den best. Reder dat. Esbjerg d. ¹⁸ / ₁ 1895. Aarsagen til Forliset ubekendt, da ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning efter d. ¹⁹ / ₁₂ 94. Søforhør er ikke afholdt.
93.	a. Hans Heinrich. b. Jagt. c. Aarhus. d. 32. e. 31.	a. Nübbel. b. 1874. c. Eg. d. —	a. } A. P. Holst. b. } c. 3500. d. 3500.	a. Bøgetræ. b. — c. Assureret.	a. 2. b. — c. —	a. Åhus. b. — c. Randers.	a. Landgrunden Ø. f. Sandham- marens Fyrt. b. ²⁰ / ₁₂ 94 Kl. 7 Em. c. Stranding. Forlis. d. Frisk. Mørkt; men sigtbart.	Strandings Rapport dat. «Lots-Styrelsen», Malmø d. ²⁴ / ₁₂ 1894. Anmeldelse fra Ejeren dat. Aarhus d. ²⁶ / ₁ 1895. Aarsag. Ukendskab til Farvandet. Besætningen reddet ved egen Hjælp. Vrag og Restladning solgtes for 25 Kr. Søforhør er ikke afholdt.
94.	a. Hansine. b. Skonnertbrig. c. Svendborg. d. 142. e. 132.	a. Faaborg. b. 1874. c. Eg. d. Reg. Veritas.	a. H.S.Mikkelsen. b. H. J. Jensen (Thurø). c. 13,800. d. 13,800.	a. Ballast. b. — c. —	a. 6. b. — c. 6.	a. Ipswich. b. — c. Skotland.	a. Nordsøen. b. Oktbr. 94. c. Bortebleven. d. —	Anmeldelse fra den best. Reder dat. Svendborg d. ²⁶ / ₁ 1895. Aarsagen ubekendt, da ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning efter d. ²⁴ / ₁₀ 94. Søforhør er ikke afholdt.
95.	a. Harkon (se Tillæg I).							
96.	a. Havlitte (se Tillæg I).							
97.	a. Harold S. S. (se Tillæg II).							
98.	a. Heimdall (se Tillæg I).							
99.	a. Hekla S. S. (se Tillæg I).							
100.	a. Helene. b. Skonnertkuf. c. Nykjøbing p. M. d. 109. e. 95.	a. <i>Weener.</i> b. 1865. c. <i>Eg og Fyr.</i> d. —	a. } L. A. Petersen. b. } c. 4000. d. Søfors. Selsk. i Kjøbenhavn.	a. Kul. b. 151 Tons. c. Ass. for 1800.	a. 5. b. — c. —	a. Newcastle. b. ¹⁸ / ₁₀ 94. c. Nykjøbingp. M.	a. Nordsøen. b. ²² / ₁₀ 94. c. Forladt syn- kefærdig. d. Østlig Storm. Høj Sø.	Søforhør i Nykjøbing p. Mors d. ²⁹ / ₁₁ & ⁷ / ₁₂ 1894. D. ²⁰ / ₁₀ Kl. 8 Fm. paa 55°52'N. Br., 0°6' Ø. Lgd. sprang <i>H.</i> læk. Pumperne holdtes gaaende; men da Vandet stadig steg i Lasten afholdtes Skibsraad; d. 21. besluttedes det at holde af efter «Firth of Forth» for at bjerge Skib, Ladning og Mandskab, D. 22. belev det næsten Stille med høj østlig Sø; men <i>H.</i> havde da 4' Vand i Lasten og da Mandskabet efter 2 Dages uafbrudt Pumpning var aldeles udmattet holdtes ned efter det i Sigte værende «North Carr» Fyrskib. Kl. 7 Em. forlod Besætningen Skibet i egen Baad og naaede Fyrskibet Kl. 9 Em. Den næste Morgen var Skibet forsvundet. Ifølge en engelsk Avisheretning have 2 engelske Skibe set <i>H.</i> synke d. 23. Kl. 6 Fm. efter en Explosion, som sprængte det i Stykker. Sprængningen forklares dog naturligere ved, at Luften i Lasten ved Vandets Stigning er bleven saaledes sammenpresset, at Skibets Agterpart, der først sank, derved er bleven sprængt. Rettens søkyndige Medlemmer bemærke: «At de have havt Kendskab til Skibet og at de saavel paa Grund af dette Kendskab, som paa Grund af hvad der er oplyst i Forhøret, ikke kunne antage, at Skibet har været usødygtigt, da det forlod England, og efter deres Skøn foreligger der ikke Oplysning om nogen Forseelse eller Forsømmelse af Skipperen eller Mandskabet, der kan have foraarsaget Ulykken.»
101.	a. Henriette. b. Skonnertbrig. c. Horsens. d. 220. e. 200.	a. <i>Prince Edw. Isl.</i> b. 1875. c. <i>Amerik. Fyr.</i> d. <i>Registre Veritas.</i>	a. F. A. Nielsen. b. J. Nielsen. c. 15,000. d. 12,500.	a. Sandballast. b. 140 Tons. c. —	a. 7. b. — c. —	a. <i>Dyrefjord (Isl.).</i> b. ²² / ₆ 94. c. Archangel	a. 20 Kml. NV. f. Lofoten. b. ²³ / ₇ 94. c. Sprungen læk. Sunken. d. Flovt. Ingen Sø	Søforklaring i Salten, Tromsø Amt, d. ²⁸ / ₇ 1894. Søforhør i Faaborg d. ¹⁴ / ₉ 1894. Kl. 5 Fm. stødte <i>H.</i> formentlig mod en undervands Genstand. Paa Grund af en deraf opstaaet stærk Rystelse, som mærkedes i 2 Minutter. blev <i>H.</i> meget læk. Da det viste sig umuligt at pumpe <i>H.</i> læns nægtede Mandskabet at forblive om Bord. Kl. 2 Em., da der var 7' Vand i Lastrummet. forlodes <i>H.</i> i 2 Baade. Kl. 7 Km. sank <i>H.</i> paa ca. 400 Fv. Dybde. Efter ca. 20 Timers Roning landede Besætningen i «Borge». Aarsag. Efter Vidneforhørene maa det antages, at Grunden til at Skibet Sprang læk har været, at en samtidig i det nordlige Norge bemærket Jordrystelse havde forplantet sig fra Landjorden ud i Søen og bevirket den ovennævnte stærke Rystelse af Skibet, der atter maa have foraarsaget dettes Lækage.
102.	a. Herman. b. 3/m. Skonnert. c. Skjelskør. d. 363. e. 341.	a. Bjørneborg. b. 1872. c. Fyr. d. <i>Reg. Veritas.</i>	a. J. Nielsen. b. Fr. Harboe. c. 14,000. d. 4,500. Søfors. Foren. «Ærø».	a. Kul. b. 480 Tons. c. 5,000.	a. 8 b. — c. —	a. Shields. b. ¹ / ₁₁ 94. c. Korsør.	a. Kjærsgaard Strand, SV. f. Hirshals. b. ⁴ / ₁₁ 94. c. Stranding. Forlis. d. SSV. Regn- tykning.	Søforklaring i Hjørring d. ⁷ / ₁₁ 1894. D. ³ / ₁₁ Kl. 4 Em. pejledes «Hanstholmen» i SV., 6 Kml's Afst. D. 4. Kl. 4 Fm. tabtes «H.» af Sigte i SV. t. S. 10 Kml.'s Afst. Kurs ØNØ. ¹ / ₂ Ø. Kl. 9 ¹ / ₂ Fm. Land i Sigte 4 Kml.'s Afst. Vind SV. Frisk. Tykning. Kurs NØ. t. Ø. ¹ / ₂ Ø. og NØ. t. Ø. indtil Kl. 10 ¹ / ₂ , da Skibet pludselig grundstødte. En Del af Ladningen kastedes over Bord; men uden Resultat, da H. Stak 16' og stod paa 14' Vand. Kl. 4 ¹ / ₂ , Em. ankom Nørre Tornby Redningsbaad men da Vinden gik vestligere og var tiltagende forlod Besætningen (8 Mand) <i>H.</i> i Redningsbaaden, der landsatte dem Kl. 8 Em. D. ³ / ₁₁ fandtes 10' Vand i <i>H.</i> og d. 6. var det sønderlaet. Loddet var ikke blevet brugt. Strandingen opgives af Kapt. N. at skyldes Tykning og uformodet Strømsætning. Om Aarsagen udtaler Sørenten intet Skøn.

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens	9. Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aar s ag m. m.
	2. a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Br. Reg. Tonn. 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. Assurance.	6. a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	7. Rejse: a. Afgangs-Sted. b. Afgangs-Tid. c. Bestemmelses-sted.	8. a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind- og Vejrforhold.	
103.	a. Hermann (se Tillæg I).							
104.	a. Hermia . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1047. e. 762.	a. <i>Kiel</i> . b. 1892. c. <i>Staal</i> . d. <i>Reg. Veritas</i> . Ind. HK.: 380.	a. C. F. J. Schmiegelow. b. Dampsk.-Selsk. «Torm».	a. Havre, Hø, Hampsæd og 10 Tons Sprit. b. 900 Tons.	a. 16. b. — c. —	a. Libau. b. $\frac{9}{1}$ 94. e. London.	a. Sherringham. (Engl. Østk.). b. $\frac{15}{1}$ 94. c. Grundstødn. d. V. Svag. Taage.	«Maritime Deposition» dat. Custom House, London d. $\frac{18}{1}$ 1894. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{10}{3}$ 1894. D. 12. Kl. $5\frac{1}{2}$ Em. passeredes Hanstholm. Kurs Nordsoen over SV. $\frac{1}{2}$ V. D. 14. Md. styredes SV. Kl. 8 Em. SSV. Kl. 10 Em. SV. Kl. 11 Em. SV. t. V. Kl. 12 MN. VSV. D. 15. Kl. 2 Fm. grundstødte H. 3 Kml. N. f. «Cromer». 100 Tons Hø og 30 Tons Havre kastedes over Bord. Derved samt ved engelske Fiskeres Hjælp — £. 500 efter Akkord — lykkedes det ved Højvande at bringe H., der ikke var bleven læk, flot. Aarsag. Forsætning NV. efter af Strøm og sydlig Vind, som havde hersket fra «Hanstholm» Nordsoen over. Sørøtten fandt Anledning til at foreholde Kapt. S., at det Skøn, hvorefter han fra Kl. 12 Md. d. 14. under de Vejrforhold, der havde foreligget, og selv naar alt Hensyn toges til Strømforholdene m. m. havde holdt en saa vestlig Kurs, maatte siges at have været mindre velbegrundet.
105.	a. Hermod S. S. (se Tillæg II).							
106.	a. Horsens S. S. (se Tillæg I).							
107.	a. Hosanna (se Tillæg I).							
108.	a. Hulda Erika (se Tillæg II).							
109.	a. Ida (se Tillæg II).							
110.	a. Ida (se Tillæg II).							
111.	a. Ines Røhl (se Tillæg I).							
112.	a. Island . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 2845. e. 1900.	a. <i>Kjøbenhavn</i> . b. 1882. c. <i>Jærn</i> . d. <i>Reg. Veritas</i> . Ind. HK.: 1550.	a. W. A. Skjøt. b. <i>Dampsk.-Selsk. «Thingvalla»</i> .	a. Passagerer og Stykgods.	a. 54. b. — c. 1.	a. Christiansand b. $\frac{20}{1}$ 94. c. New York.	a. Nord Atlanterhavet (27° N Br. 22° V. Lg.) b. $\frac{27}{1}$ 94. c. Svær Søskade. Tab af 1 Md. d. VNV. Snest. Høj Sø.	Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{23}{4}$ 1894. D. 26. under en orkanagtig Snestorm arbejdede <i>I.</i> haardt i Søen, tog meget Vand over. Da <i>I.</i> ikke vilde styre, lagdes bi Ø. over med Agterskibet til Vinden; olieposer havdes ude, men uden synlig Virkning. D. 27. Morgen bortrev en Braadsø over Stb.'s Laaring 2 Baade, Rattene, Dæksalonen, Agterkappen m. m. samt Størstedelen af det Opstaaende Agter. 1 Time senere toges atter en svær Sø ind agter, og samtidig forsvandt en Matros (J. L. Olsen af Kjøbenhavn), der med 3 Andre var i Færd med at slæbe et Sejl agterud til Tætning af de fremkomne Huller i Dækket. Efter afholdt Skibsraad søgtes Nødhavn paa Clyde Floden. D. 29. ankredes paa Lough Foule Red paa Grund af Snetykning; men <i>I.</i> gik i Drift, hvorved Bb.'s Anker mistedes, <i>I.</i> holdtes gaaende Natten over. D. 30. ankredes paa Greenock Red. Aarsag: Vedvarende vestl. Storme og svære Braadsøer. Rednings-Forsøg vare umulige.
113.	a. Itaparica (se Tillæg II).							
114.	a. Ivan . b. Skonnertbrig. c. Rønne. d. 222. e. 205.	a. <i>Pr. Edw. Isl</i> . b. 1876. c. <i>Fyr (Amerika)</i> . d. —	a. A. M. Andersen. b. Schor & Bentzen. c. 15,000. d. Bornholms Søass. Foren.	a. Petroleum. b. 1330 Tdr. i Lasten, 35 Tdr. paa Dækket. c. Ass. i Berlin.	a. 6 b. — c. —	a. Geestemünde. b. $\frac{2}{10}$ 94. c. Randers.	a. Barren udfor Mariager Fjord. b. $\frac{14}{10}$ 94. c. Grundstødning. Forlis. d. NØ. Storm. Tykning.	Søforhør i Mariager d. $\frac{27}{10}$ 1894. Kl. 7 Fm. fik <i>I.</i> Baaker i Sigte; der styredes efter disse, da de antoges at være Sømærker for Indsejlingen til Randers Fjord. Lodsflag hejstes. Paa Grund af Tykning kunde Landet kun ses af og til. Loddet holdtes gaaende. En Lodsbaad fra «Als» saas krydsende ud mod <i>I.</i> Den haarde NØ. Storm nødsagede imidlertid <i>I.</i> til at fortsætte Indsejlingen. Lodsens kom om Bord og greb strax Roret; men umiddelbart derefter stødte <i>I.</i> Ved Manøvrering med Sejlene kom dog <i>I.</i> atter flot, lod Bb.'s Anker falde; men da Kættingen sprang stødte <i>I.</i> atter, blev læk og fyldtes efterhaanden. Efter at have ladet Stb.'s Anker falde forlod Besætningen <i>I.</i> med Lodsbaaden. Akkord sluttedes senere med Svitser's Bjergningsentreprise om at bringe Skib og Ladning til Randers, hvilket imidlertid ikke lykkedes. Ladning og Inventar blev dog bjerget af «Øresund». Om Aarsagen til Strandingen udtaler Sørøtten intet Skøn; men efter Vidneforhørene maa denne nærmest tilskrives: Dels, at de sete Baaker antoges for at være Marker for Indsejlingen til Randers Fjord — medens de i Virkeligheden vare Mærkerne for Indsejlingen til Mariager Fjord — dels, at NØ. Stormen gjorde det umuligt for <i>I.</i> at vende om i det snevre Sejlløb og atter at staa til Søs.
115.	a. J. D. S. Adolph . b. 2m Kutter. c. Kjøbenhavn. d. 33. e. 26.	a. Kjøbenhavn. b. 1893. c. Eg & Bøg. d. —	a. H. P. Johansen. b. N. Chr. Gram. c. 12,000. d. 12,000.	a. Stykg. og Korn. b. 60,000 Pd. c. 8000.	a. 4. b. — c. 4.	a. Kjøbenhavn. b. $\frac{2}{3}$ 94. c. Olafsvik (Isl.).	a. — b. Marts 94. c. Borteblevn. d. —	Anmeldelse fra Rederen dat. Kjøbenhavn d. $\frac{7}{11}$ 1894. Aarsagen ubekendt, da ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning efter d. $\frac{2}{3}$ 1894. Søforhør er ikke afholdt.
116.	a. J. Grønsund (se Tillæg I).							
117.	a. Jacob . b. Barkskib. c. Rønne d. 318. e. 290.	a. <i>Kjøbenhavn</i> . b. 1839. <i>Omb. 1860</i> . c. <i>Eg</i> . d. <i>Nederlandsche</i> V. v. A.	a. C. D. Rønne. b. A. P. Ellebye. c. 16,000. d. Bornholms Søass. Foren.	a. Tømmer.	a. — b. — c. —	a. Wiborg. b. — c. Boston (Engl.).	a. Indløbet til Boston (Engl. Ø. Kyst) 52°57'N. Br. b. $\frac{10}{8}$ 94. c. Grundstødn. d. NV. Ustadi Kuling.	Søforhør i Rønne d. $\frac{25}{9}$ og $\frac{4}{10}$ to 1894. D. 9. ankrede <i>J.</i> paa Boston Red. D. 10 kom Bugserdamper paa Siden og Lods om Bord. <i>J.</i> lettede ved Højvande; men grundstødte under Bugseringen. Ved Lavvande faldt <i>J.</i> om paa Siden og blev læk. D. 11. blev <i>J.</i> paasejlet af en fra Dokken kommende engelsk Damper «King's Lynn» og fik betydelig Havari. Dækslasten lossedes i Lægtene. Først d. 13. kom <i>J.</i> af Grund og indsæbtes i Dokken. Mandskab antoges til Pumpning; men <i>J.</i> viste sig at være kølbrudt og at have begivet sig en Del. Efter foreløbig Reparation ankom <i>J.</i> til Nexø d. $\frac{14}{9}$ 1894. Om Aarsagen udtaler Sørøtten intet Skøn; men af Vidneforhørene ses, at den engelske Lods har afgivet en Erklæring ifølge hvilken Sejlløbets Dybde, der tilligemed Skibets Dybgaende maalttes strax efter Grundstødningen, viste sig at være 9 Tommer mindre end ved en Maaling 3 Aar i Forvejen.

1.	Skibets						Søulykkens	9.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Br. Reg. Tonn. 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. 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.
118.	a. Johanne . b. Skonnert. c. Faxe d. 34. e. 32.	a. <i>Faaborg</i> . b. 1886. c. <i>Eg</i> . d. <i>Reg. Veritas</i> .	a. } R. V. b. } Illermann. c. 12,000. d. 8,600. Øernes Søfors.	a. Oliekager. b. 75 Tons. c. 9000.	a. 3 b. — c. —	a. Stettin. b. ²⁹ / ₉ 94. c. Stockholm.	a. 2 ¹ / ₂ Mil NØ. f. Bornholm. b. ⁷ / ₁₀ 94. c. Kollision. d. ØSØ. Labert. Sigtbart.	Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹ / ₁₁ 1894. Kl. 11 Em. saa <i>J.</i> det grønne Sidelys og det hvide Toplys af en Damper — der viste sig at være S. S. «Mars» af Amsterdam Kapt. Brinkhorst — nærmende sig Agter fra om Bb., hvorfor Kompas-Lanternen. 15 Minutter før Oversejlingen, vistes og stillede saaledes, at den maatte ses af <i>M.</i> Desuagtet løb denne ind i <i>J.</i> 's Bb.'s Side ved Storrøstet. Da <i>J.</i> antoges synkefærdig entrede hele Besætningen om Bord i <i>M.</i> , der nægtede at stoppe op. Skib, Ladning m. m. gik derfor tabt. Om Aarsagen foreligger der ingen Udtalelse fra Søretten; men efter Vidneforhørene maa det antages, at Skylden udelukkende paahviler den hollandske Damper (jfr. S. R. § 20). Anm. Søforklaringer ses at være afgivne for de danske Konsuler i Kronstadt og St. Petersburg; men ere ikke fremkomne.
119.	a. Johanne . b. Skonnert. c. Fredericia. d. 127. e. 117.	a. Lerhamn. b. 1857. c. <i>Eg</i> . d. —	a. J. L. M. Christensen. b. J. Mortensen. c. 10,000. d. 5000 (¹ / ₂ Kasko)	a. Fyrre-Staver. b. 311,731 Stkr. c. —	a. 5. b. — c. —	a. Brahestad. b. — c. Hull.	a. Gotland. b. ¹⁷ / ₇ 94. c. Sprungen læk. Forlis. d. —	Anmeldelse fra Rederen dat. Fredericia d. ²⁹ / ₈ 1894. Aarsag: Skonnerten sprang læk i Søen og sattes, da den var i synkefærdig Tilstand, paa Grund paa «Gotska Sandø» (Visby). Besætningen reddede sig i Land i egen Baad. Søforhør er ikke afholdt.
120.	a. Jolantha . b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 773. e. 493.	a. <i>Blyth</i> . b. 1884. c. <i>Jærn</i> . d. — Ind. HK.: 420.	a. S. H. Hansen. b. Det for. Dampskibs-Selsk.	a. Trælast og Stykgods.	a. 18. b. — c. —	a. Königsberg. b. ¹⁴ / ₁₁ 94. c. Hamburg.	a. Udf. Cuxhaven. b. ²³ / ₁₁ 94. c. Kollision. d. SSV. Frisk. Klart.	Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹ / ₁ 1895. Kl. 7 ¹ / ₂ Fm. Elben ind. efterat Cuxhaven var passeret, kom <i>J.</i> , der med tysk Lods paa Broen gik med halv Kraft, i Kollision med en Damper, der viste sig at være «Australia» af Bremen, 2248 Tons Brutto, paa Rejse fra Kurrahee til Hamburg. <i>J.</i> fik Bb.'s Side knust. I Færd med at synke og da Styrings-Apparatet var blevet ubrugeligt blev <i>J.</i> , hjulpen af en Bugserdamper, sat paa Grund ved at gaa frem med fuld Kraft. Efterat Dækslasten var bleven losset i Lægtene, blev Hullet under Vandlinjen, der var 10' langt og 1 ¹ / ₂ ' bredt, tættet af Dykkerdamperen «Taucher Flint». Efter Udpumpning kom <i>J.</i> flot og indbragtes af to Slæbedampere til Cuxhaven, hvor Storlasten udlossedes. D. 27. afgik <i>J.</i> til Hamburg og blev dér samme Dag sat paa Ophalingsbedding. Først den ²¹ / ₁₂ fuldendtes Reparationen. Om Aarsagen udtaler Søretten intet Skøn. Det formenes dog at fremgaa af Vidneforhørene, at Kollisionen udelukkende skyldes <i>A.</i> , der, uden at afgive noget Lyd eller Lys-Signal, bakkede sig ned paa <i>J.</i> , der fulgte for nær paa <i>A.</i> , til i Tide at kunne vige af Vejen. Anm. Søforklaring er d. ¹ / ₁₂ 94 afgiven for «Hamburg Seeamt», men er ikke fremkommen.
121.	a. Julie (se Tillæg I).							
122.	a. Julius . b. Skonnert. c. Aalborg. d. 165. e. 152.	a. <i>Pr. Edw. Isl</i> . b. 1859. c. <i>Fyr</i> . d. —	a. } J. P. Topp. b. } c. 1500. d. Uassureret.	a. Kokes. b. 170 Tons. c. 2200. d. De private Ass. Kjøbenhavn.	a. 6 b. — c. 6.	a. Boness. b. ⁹ / ₁₁ 94. c. Aalborg.	a. Nordsøen. b. Novbr. 94. c. Bortebleven d. —	Søforhør i Aalborg d. ¹⁹ / ₆ 1895. Aarsagen til Forliset ubekendt, da ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning efter d. ⁹ / ₁₁ 94.
123.	a. Julius (se Tillæg II).							
124.	a. Karen . b. Skonnertbrig. c. Sønderho. d. 210. e. 200.	a. <i>Parsboro'</i> (N.S.). b. 1866. c. <i>Fyr</i> . d. —	a. S. Thomsen. b. (Et Aktie S.) <i>Best. Red.:</i> <i>N. H. Svarrer</i> . c. 6000. d. Uassureret.	a. Salt. b. 260 Tons. c. Ass. i Kbhvn.	a. 7. b. — c. —	a. Middlesbro'. b. — c. Memel.	a. Udfør Hanstholm. b. ⁸ / ₅ 94. c. Sprungen læk. Sunken. d. VSV. Labert. Rolig Sø.	Søforklaring i Bremerhaven d. ⁹ / ₅ 1894. Søforhør i Nordby d. ¹¹ / ₅ 1894. Kl. 2 Fm. sprang <i>K.</i> pludselig læk i Boven. Pumpe sattes i Gang; men Vandet steg stadig i Lastrummet. Efter afholdt Skibsraad forlodes <i>K.</i> Kl. 4 Fm. i egen Baad. Kl. 5 Fm. optoges Besætningen af S. S. «Bremen» af Christiania, Kapt. Asbjørnsen, der forgæves søgte at bugsere <i>K.</i> , som sank Kl. 10 Fm. Besætningen, der af Kapt. A. blev vist den største Imødekommen, landsattes d. 9. i Bremerhaven. Aarsag: Af Vidneforhørene fremgaa, at skønt Skibet var gammelt, var dets Bund stærk, og da det havde udholdt svære Storme Nordsøen over uden Skade, maa det antages at have stødt paa et undervands Vrag el. lign.
125.	a. Karensine (se Tillæg I).							
126.	a. Kirstine (se Tillæg I).							
127.	a. Kjerstine Elise (se Tillæg I).							
128.	a. Kjøge (se Tillæg I).							
129.	a. Kronprinds Frederik . b. Barkskib. c. Nordby p. Fanø. d. 664. e. 618.	a. <i>Sunderland</i> . b. 1891. c. <i>Staal</i> . d. Lloyd's Reg.	a. F. Struckmann. b. (Akt. S.) <i>Best. Red.:</i> C. H. Nielsen. c. 140,000. d. 120,000.	a. Gaskul. b. 1020 Tons. c. Assureret.	a. 14. b. — c. 10.	a. Grimsby. b. ¹ / ₄ 94. c. Buenos Ayres.	a. Syd Atlanterh. b. ² / ₆ 94. c. Kæntret. Sunken. d. Sydvestlig. Orkanagtige Storme.	Søforklaring i Rio Grande do Sul d. ²² / ₆ 1894. Søforhør i Nordby d. ²⁷ / ₈ 1894. D. 1. Juni paa 30° S. Br. og 48° V. Lg. overfaldtes Skibet af en saakaldet «Pampero» med voldsom Sø; flere Sejl blæste fra Ligene og skønt Lastrummet var forsynet med forsvarligt Langskot forskød Kulladningen sig. Fik svær Slagside, der stadig tiltog, saa at Raanokkerne laa i Vandet. Søerne slog Døren ind til Folkeruffet og skyllede Kister m. m. over Bord. Dagen efter, da Skibet truede med at gaa helt rundt, gjordes Redningsbaaden klar og forsynedes med det Nødvendige; hvorefter det lykkedes hele Besætningen at komme fra Skibet i Baaden, der dog strax efter kæntrede, hvorved Størstedelen af Provianten m. m. gik tabt; men ved heldig Manøvre lykkedes det alle Mand, der havde klamret sig til Kølen af Baaden, at faa denne rejst igen. Vraget var imidlertid døde i Løbet af 36 Timer 8 Mand af Kulde og Udmattelse. Af disse 10 Mand vare 4 af fremmed Nationalitet; de øvrige vare 1. Styrmand H. Lauritzen af Fanø, Steward L. Lusty af Kjøbenhavn; Letmatroserne R. Struckmann og J. Kring, begge af Kjøbenhavn; J. Hansen af Vejle samt Dæksdreng H. Arentz af Kbhvn. De 4 Overlevende udstode i de følgende 9 Dage store Lidelser af Tørst og Kulde og havde flere Skuffelser ved at Skibe passerede uden at bemærke de Skibbrudne; men endelig, da disse vare paa det Yderste, saas et Skib — der viste sig at være Briggen «Rosa» af Fanø, Kapt. Brinch, fra Pernambuco til Rio Grande do Sul — staa ned mod Baaden. Kort efter kom Kapt. S. og de tre Mand lykkelig om Bord i Briggen og landsattes i Rio Grande do Sul d. 21. Juni. Optagelsen skete paa 32° 13' S. Br. og 49° V. Lg. Aarsagen fremgaa af det Ovenanførte.
130.	a. Lahneck S. S. (se Tillæg II).							

1.	Skibets						Soulykkens	9.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
Lohe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Br.Reg. Tonn. e. Netto Reg. T.	a. Bygnings-Sted. b. Bygnings-Aar. c. Materiale. d. Klassifikations-Selskab.	a. Fører. b. Reder. c. Værdis. d. Assurance.	Ladning: a. Art. b. Kvantitet. c. Assurance.	a. Besætning. b. Passagerer. c. Omkomne.	Rejse : a. Afgangs-Sted. b. Afgang-Tid. c. Bestemmelses-Sted.	a. Sted. b. Tid. c. Art. d. Vind-og Vejr-forhold.	Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Soulykkens Aarsag m. m.
131.	a. Larch S. S. (se Tillæg II).							
132.	a. Laura . b. Skonnert. c. Svendborg. d. 56. e. 51.	a. Ueckermünde. b. 1880. c. Eg. d. —	a. } b. } H.A. Erichsen c. 8000. d. 6000.	a. Korn. b. — c. —	a. 3. b. — c. 3.	a. Königsberg. b. ¹⁸ / ₁₀ 94. c. Vejle.	a. Østersøen. b. Oktbr. 94. c. Bortebleven. d. —	Anmeldelse fra Ejerens Befuldmægtigede dat. Svendborg d. ¹² / ₂ 1895. Aarsagen ubekendt, da ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning efter d. ¹⁸ / ₁₀ 94. Søforhør er ikke afholdt.
133.	a. Laura (se Tillæg I).							
134.	a. Lintu (se Tillæg II). a. Lissabon S. S. (Se Nr.33.) a. Livonia S. S. (Se Nr. 188.)							
135.	a. Lykkens Prøve (se Tillæg I).							
136.	a. Lüneburg (se Tillæg II).							
137.	a. Magnet . b. Skonnert. c. Svendborg. d. 130. e. 123.	a. <i>Thurø</i> . b. 1866. c. <i>Eg</i> . d. <i>Registre Veritas</i>	a. R. Jensen. b. <i>P. Bom (Thurø)</i> . c. — d. —	a. Sandballast. b. — c. —	a. 6. b. — c. —	a. Troense. b. ⁹ / ₂ 94. c. Falkenberg.	a. Ålabodarne, N. f. Landskrona. b. ¹² / ₂ 94. c. Grundstodn. d. SV. Storm.	Søforhør i Helsingør d. ¹⁹ / ₂ 1894. Beltet stodes ud; men der maatte holdes af efter Sundet paa Grund af tiltagende vestl. Kuling. Til Ankers paa «Disken» indtil d. 12. for begge Ankre, da Kættingerne sprængtes. Sejl tilsattes. Nodflag hejstes. Læ søgtes under Hveen; men da Stranding viste sig uundgaelig landsattes <i>M.</i> paa svenske Kyst. Blev læk. Besætningen bjergedes ved Hjælp fra Land. <i>M.</i> blev d. 27. tagen af Grund af Svitzers «Drogden» og slæbt til Helsingør. Om Aarsagen udtaler Søretten intet Skøn.
138.	a. Maja . b. Skrudcamper. c. Kjøbenhavn. d. 391. e. 240.	a. <i>Helsingør</i> . b. 1890. c. <i>Staal</i> . d. <i>Registre Veritas</i> Ind. HK.: 230.	a. H. Jensen. b. <i>Dampsk.-Selsk.</i> «Østersøen». c. — d. Ass. Kjøbenh.' Søass. Foren	a. Vandballast. b. — c. —	a. 12. b. — c. —	a. Kallundborg. b. ²⁷ / ₁₁ 94. c. Rudkjøbing.	a. Langelands-beltet. b. ²⁷ / ₁₁ 94. c. Grundstodn. d. V. Frisk. Sigtbart, men meget mørkt.	Søforhør i Helsingør d. ³ / ₁₂ 1894. Kl. 9 ¹ / ₂ Em. grundstødte <i>M.</i> meget haardt paa Kløverhagen S. for Nyborg. 2 Skruerblade mistedes; senere viste det sig, at Kølen og flere Støtter var knækkede. Det lykkedes ikke ved egen Hjælp at faa <i>M.</i> bragt flot; d. 28. Kl. 9 Fm. kom Svitzer's «Helsingør» og tog <i>M.</i> af Grunden efter 2 ¹ / ₂ Times Arbejde og ind til Nyborg Red. <i>M.</i> afgik derfra Kl. 4 Em. paa Slæb af «H». og ankom til Helsingør d. 29. Kl. 5 Fm. Om Aarsagen udtaler Søretten intet Skøn; men efter Vidneforhørene maa det antages, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Skibet blev navigeret fra Knudshoved Fyr langs Kysten alene ved Gising af Afstandene fra denne, i Forbindelse med Mangel af Kendskab til, at Knudshoved Fyr fra d. ¹⁵ / ₁₁ 94 var blevet forandret fra fast hvidt Fyr til et fast hvidt, grønt, hvidt, rødt Vinkelfyr (se Efterretninger f. S. d. ²⁷ / ₆ og ⁷ / ₁₁ 94).
139.	a. Marcelo . b. Barkskib. c. Nexø. d. 378. e. 354.	a. Brake. b. 1865. c. Eg. d. Reg. Veritas.	a. P. J. R. Sonne. b. P. Berg. c. 24,000. d. 24,000. Vraget solgtes for 1600.	a. Farvetræ. b. 441 Tons. (40Tons Dæksl.) c. 53,000. d. —	a. 10. b. — c. —	a. Belize (Honduras). b. — c. Havre.	a. QuicksandBank (Rebekkashoal) Florida. b. ¹⁹ / ₃ 94. c. Stranding. Forlis d. —	Anmeldelse fra Skibets Fører dat. Nexø d. ¹² / ₇ 1894. Aarsagen til Strandingen opgives at være Forvexling af «Alligator» Rev Fyr med «Rebekka» Fyr. Besætningen reddede sig i egen Baad om Bord i «Rebekka» Fyrtaarn. Vraget blev indslæbt til «Key West». Ladningen bjergedes. Søforhør er ikke afholdt.
140.	a. Marie . b. Skonnert. c. Marstal. d. 90. e. 85.	a. <i>Thurø</i> . b. 1874. c. <i>Eg</i> . d. <i>Reg. Veritas</i> .	a. C. J. Christensen. b. <i>P. Jensen</i> . c. — d. Ass. i Ass.-S. «Ærø».	a. Brædder.	a. 5. b. — c. —	a. Lapvik. b. ³¹ / ₈ 94. c. Varel.	a. N. for Lappegrunden. b. ¹⁴ / ₉ 94. c. Kollision. d. NNØ. Frisk. Haard N. Str.	Søforhør i Helsingør d. ¹⁸ / ₉ 1894. Kl. 5 Em. tværs af Hornbæk, klos under Land vendte <i>M.</i> og laa derefter bidevind med Vinden Bb. ind. Umiddelbart efter Vendingen kom 3/m Skonnert «Ruth» af Karlshamn., der laa bidevind med Vinden Stb. ind, op ret i <i>M.</i> 's Kølvaand og tordede mod dennes Stb.'s Side midtskibs. <i>M.</i> fik Stormasten knækket, led forskelligt oven Bords Havari og maatte tage Bugserbaad til Helsingørs Havn. Om Aarsagen forligger der ingen Udtalelse fra Sørettens Side; men saaledes som Situationen var, burde ifølge S. R. § 14, b, <i>M.</i> have veget af Vejen. Paa Grund af Kystens Nærhed lod dette sig imidlertid ikke gøre ved at halse rundt og da det heller ikke lykkedes at gaa over Stag blev Kollision uundgaelig. <i>R.</i> holdt sin Kurs, men burde formentlig i alt Fald være luvet i Vinden for at formidske Sammenstødet's Virkning (jfr. § 23).
141.	a. Marie . b. Brig. c. Rudkjøbing. d. 173. e. 153.	a. Rudkjøbing. b. 1865. c. <i>Eg</i> . d. <i>Reg. Veritas</i> .	a. W Goldermann b. E. E. Nielsen. c. 15,500. d. 13,000.	a. Gl. Jærn. b. 224 Tons. c. —	a. 7. b. — c. —	a. Kjøbenhavn. b. ⁹ / ₁₁ 94. c. Middlesbro'.	a. Kjøbenhavn Mil SV. f. Lindsnæs. b. ¹⁴ / ₁₁ 94. c. Forladt synkefærdig. d. VSV. Storm. Høj Sø.	Søforklaring i London d. ²⁷ / ₁₁ 1894. Søforhør i Rudkjøbing d. ¹⁵ / ₁₂ 1894. D. 13. sprang <i>M.</i> læk. Da Lækken ikke kunne findes sattes Kl. 8 Em. Kurs efter Norges Kyst. Under klosrebede Seil arbejdede <i>M.</i> haardt i den høje Sø og kunde næppe holdes paa Pumperne. D. 14. Kl. 4 ¹ / ₂ Fm. brød en svær Sø over <i>M.</i> , der derefter laa saa dybt at den ikke vilde styre. Da <i>M.</i> var synkefærdig besluttedes det at gaa i den udsatte Baad hvilket maatte ske i en saa stor Skynding, at Intet blev bjerget. ¹ / ₄ Time derefter forsvandt Skibet. 2 Timer senere optoges Besætningen af Skonnert «Abba» af Marstal, Kapt. L. Petersen, der landsatte den i London d. ²⁵ / ₁₂ 94. Om Aarsagen udtaler Søretten intet Skøn.
142.	a. Marie (se Tillæg I).							
143.	a. Marie (se Tillæg I).							
144.	a. Marshall (se Tillæg I).							

1.	Skibets						Søulykkens	9.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Br. Reg. Tonn. 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. 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.
145.	a. Mary b. Skonnertbrig. c. Sønderho. d. 137. e. 128.	a. <i>Nordby p. F.</i> b. 1867. c. <i>Eg.</i> d. <i>Germanischer Lloyd</i>	a. S. B. Lydom. b. J. N. Jensen. c. — d. Assureret.	a. Kokes. b. 140 Tons.	a. 6. b. — c. —	a. Geestemünde. b. ³ / ₇ 94. c. Kronstadt.	a. Nordsøen udfor Hanstholm. b. ⁷ / ₇ 94. c. Kollision. d. ØSØ. Stiv.	Søforklaring i Frederikshavn d. ¹³ / ₇ 1894. Kl 8 Em. blev <i>M.</i> , der laa bidevind S. over, paasejlet af en Ø. gaaende Damper — der viste sig at være Damptrawler «Toni» af Geestemünde, Kapt, E. Lassen — hvorved <i>M.</i> fik Klyverbomb og Bovspryd knækket, Stævnen knust og anden Skade. Med egen Slæber blev derefter <i>M.</i> bugseret af <i>T.</i> Skagen rundt og ankom til Frederikshavn d. 8. Kl. 2 Em. for at underkastes Reparation. Aarsag: Mangelfuldt Udkig og uforsigtig Manøvrering af Damperen, der med 9 Mils Fart søgte at knibe foran om <i>M.</i>
146.	a. May. b. 3/m Skonnert. c. Helsingør. d. 303. e. 295.	a. Pr. Edw. Isl. b. 1874. c. Fyr. d. —	a. A. B. Christensen. b. Wm. Bille. c. 15,000. d. 10,000. Vraget solgtes for 2400.	a. Klid. b. 280 Tons. c. —	a. 9. b. — c. —	a. Antwerpen. b. — c. Haderslev.	a. Bankerne udfor Vliessingen. b. Natten t.d. ¹² / ₂ 94. c. Stranding. d. Storm.	Anmeldelse fra Rederen dat. Helsingør d. ¹ / ₅ 1894. Som Aarsag til Strandingen opgives, at Skibet under en Storm drev for Ankrene ind paa Bankerne, hvor det blev Vrag og Ladningen gik tabt Besætningen reddede sig i Land i egen Baad. Søforhør er ikke afholdt.
147.	a. Mobil (se Tillæg II). a. Moneta S. S. (se Nr. 65).							
148.	a. Najaden (se Tillæg I).							
149.	a. Nancy (se Tillæg I).							
150.	a. Nerma (se Tillæg I).							
151.	a. Newbridge (se Tillæg II).							
152.	a. Nordby (se Tillæg I).							
153.	a. Nordkap S. S. b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1501. e. 1094.	a. <i>Flensburg.</i> b. 1878. c. <i>Jærn.</i> d. <i>Registre Veritas.</i>	a. F. C. Brünniche b. Dampsk.Selsk «Norden». (<i>P. Brown.</i>) c. — d. —	a. Kul. b. —	a. — b. — c. —	a. Cardiff. b. — c. Constantinopel.	a. Constantinopel. b. ¹⁷ / ₂ 94. c. Kollision. d. —	Søforklaring i Constantinopel d. ¹⁹ / ₂ 1894. Søforhør i Frederikshavn d. ⁵ / ₄ 1894. «Nordkap» laa fortøjet i Constantinopel Havn ved Kajen med Agterenden mod denne. Foranfor laa et andet Skib fortøjet ved Bøjer saaledes, at der mellem disse to Skibe var et smalt, 2 à 300 Fod bredt, Sejlløb. Dette benyttede en Bugserbaad med 2 Mudderpramme paa Slæb; men den agterste tørnede mod <i>N.</i> 's Bov, sprængte 3 Plader og 3 Spanter og frembragte et Hul, som strakte sig 1 Fod under Vandlinjen, hvorved Forrummet fyldtes. Retssag indledet da vedk. Selskab ikke i Mindelighed vilde erstatte Skaden. Aarsag: Uforsigtig Manøvrering af Bugserbaaden.
154.	a. Nr. I. b. Fiskekutter. c. Esbjerg. d. 13. e. 10.	a. Nordby p. Fanø. b. 1877. c. Eg og Fyr. d. —	a. C. Petersen. b. N. Jensen. c. 1500. d. 1500.	a. Fersk Fisk. b. 40 Snese. c. 200.	a. 2. b. — c. —	a. Bornholm. b. — c. Aarhus.	a. Kattgat under Hjelmen. b. ²⁷ / ₁₁ 94. c. Sunken. d. —	Anmeldelse fra Ejeren dat. Esbjerg d. ¹⁹ / ₁₂ 1894. Aarsag: Kutteren stødte paa en undervands Genstand, hvis Beskaffenhed ikke kan betegnes. Sprang læk og sank efter henvend 20 Minuters Forløb. Besætningen reddede sig i egen Baad ind til Aarhus. Søforhør er ikke afholdt.
155.	a. Octa S. S. (se Tillæg II).							
156.	a. Olga (se Tillæg II). a. Onderneming (se Nr. 39).							
157.	a. Palmen. b. Galease. c. Kjøbenhavn. d. 69. e. 62.	a. Bergen. b. 1878. c. Fyr og Eg. d. Reg. Veritas.	a. P. Lund. b. Leonh. Tang. c. 8000. d. 8000.	a. Stykgods. b. — c. 22,800.	a. 5. b. — c. —	a. Kjøbenhavn. b. — c. Island.	a. Stvkkisholm. b. ¹⁸ / ₄ 94. c. Grundstødning. Kon- demnation. d. —	Anmeldelse fra Ejeren dat. Kjøbenhavn d. ²³ / ₈ 1894. Aarsag: Ved Indsejlingen til Ladepladsen Stykkisholm med Luds om Bord stødte Caleasen paa et Skær, blev læk og derefter kondemneret. Solgtes ved Auktion for ca. 1000 Kr. Er senere repareret og atter sat i Fart. Søforhør er ikke afholdt.
158.	a. Pandora (se Tillæg I).							
159.	a. Pauline (se Tillæg II).							
160.	a. Peter Rolt (se Tillæg II).							
161.	a. Phoenix (se Tillæg I).							
162.	a. Prinzess Wilhelm S. S. (se Tillæg II).							

1.	Skibets						Søulykkens
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Løbe-Nr.	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Br. Reg. Tonn 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. 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.
163.	a. Rapid (se Tillæg II).						
164.	a. Reptor (se Tillæg II).						
165.	a. Risca S. S. (se Tillæg II).						
166.	a. Rolf S. S. b. Skruedamper. c. Kjøbenhavn. d. 1105. e. 762. a. Denham. b. Skruedamper. c. Newcastle. d. 861. e. 538.	a. <i>Kjøbenhavn.</i> b. 1870. c. <i>Jærn.</i> d. <i>Registre Veritas</i> Ind. HK.: 450. a. <i>Newcastle.</i> b. 1878. d. <i>Lloyd's Reg.</i>	a. J. G. M. Hahn. b. Dampsk. Selsk. «Danmark». (<i>Ths.Sonne&Co.</i>) c. — d. — a. <i>Rochester.</i> b. <i>J. H. Reah.</i>	a. — b. — c. —	a. 18. b. — c. —	a. Dunkerque. b. ²⁰ / ₂ 94 c. Blyth.	a. Nordsøen. b. ²² / ₂ 94. c. Kollision. d. Stille med tæt Taage.
167.	a. Salome. b. Skonnert, c. Ærøskjøbing. d. 83. e. 78.	a. <i>Faaborg.</i> b. 1873. c. <i>Eg.</i> d. <i>RegistreVeritas.</i>	a. } b. } P. Weber. c. 12.000 d. 12.000. Vraget solgtes for 900.	a. Kul. b. 124 Tom. c. <i>Værdi ca.1500</i> solgtes for 700	a. 5. b. —	a. Sunderland. b. ²³ / ₁₀ 94. c. Portsoy.	a. Portsoy (Banffshire. Skotl.) b. ²⁵ / ₁₀ 94. c. Stranding. Forlis. d. Nø. Høj Sø.
168.	a. Samson. b. Skonnert. c. Kjørteminde. d. 100. e. 87.	a. Thuro. b. 1858. c. <i>Eg.</i> d. Reg. Veritas.	a. H. Hansen. b. J. A. Larsen. c. 4000. d. Uassureret.	a. Kul. b. 150 Tons. c. 2000.	a. 5. b. — c. —	a. Sunderland. b. — c. Bridport.	a. Shingles Bank. (Isle of Wight.) b. ¹² / ₁₁ 94. c. Grundstødn. d. —
169.	a. St. Alexei. b. Skonnertbrig. c. Kjøbenhavn. d. 194. e. 184.	a. <i>Kolboda.</i> b. 1865. c. <i>Eg og Fyr.</i> d. Reg. Veritas.	a. G. C. Arnesen. b. (Et Aktie.-S.) c. <i>Eberth.</i> c. 20,000. d. Assureret.	a. Planker og Brædder. b. ca. 82 Stand. c. —	a. 7. b. — c. —	a. Varberg. b. ⁷ / ₁₂ 93. c. Stranraer (Skotlands V. Kyst).	a. Buxey Sands (Themsens Munding). b. ⁴ / ₁ 94. c. Grundstødning. Forlis. d. Snestorm. Frost. Høj Sø.
170.	a. Semafor (se Tillæg II).						
171.	a. Sifa (se Tillæg I).						
172.	a. Sirene (se Tillæg II).						
173.	a. Sirius (se Tillæg II).						
174.	a. Skirner (se Tillæg I).						
175.	a. Sophie. b. Skonnertbrig. c. <i>Odense.</i> d. 158. e. 138.	a. <i>Skien.</i> b. 1858. c. <i>Eg og Fyr.</i> d. —	a. R. H. Andersen. b. M Rasmussen. (Fredericia.) c. 10,000. d. 8000.	a. <i>Trælast.</i> b. — c. 15,000.	a. 6. b. — c. —	a. <i>Sundsvall.</i> b. — c. <i>Aberdovey</i> (Wales).	a. <i>Hasboro' Beach.</i> b. ⁵ / ₁ 94. c. Stranding. Forlis. d. Snestorm.
176.	a. Stanley S. S. (se Tillæg II).						

9	
Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.	
	Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁴ / ₄ 1894. D. 21. og 22. N. f. Whitby havde R. tæt Taage; gik derfor med mindst mulig Fart og holdt Damppipen regelmæssig lydende. D. 22. Kl. 7 ¹ / ₂ Fm. med Udkig paa Bakken, Kapt. og 1. Styr. paa Broen, hørtes en Damppipe lidt om Stb., kort efter ret forude. Roret lagdes Bb., Maskinen sloges bak; men umiddelbart derefter pafulgte Kollision med et andet Dampskib, der viste sig at være «Denham» af Newcastle. Skibene skiltes hurtig; men da R.'s Skade fandtes over Vandet sendtes dens Baade ud efter Lyden af den udstømmende Damp fra D.'s Sikkerhedsventil. Hele D.'s Besætning bjergedes om Bord i R. D. sank umiddelbart derefter. R., hvis Forrum var fyldt af Vand, styrede efter Blyth, hvortil den ankom samme Dag Kl. 1 ¹ / ₂ Em. Forinden var D.'s Besætning bleven landsat i Shields af en Bugserdamper. Søretten udtaler: «At medens der ikke iøvrigt fandtes noget som helst ved Kaptajnens Adfærd før og efter den stedfundne Kollision at bemærke, idet han tværtimod fandtes for saa vidt i alle Maader at være optraadt rigtigt, maatte han antages at have begaaet et Fejlgreb ved, den Gang han mærkede, at der var et Skib foran for ham, saa i den tætte Taage at forandre «Rolf's» Kurs, hvad der formentlig har bidraget til at «Rolf's» Rederi, som erfaret, var gaaet ind paa i Mindelighed at betale «Denham's» Rederi en om end mindre Godtgørelse.» «Maritime Deposition» dat. Custom House, Portsoy, d. ²⁶ / ₁₀ 1894. Søforhør i Ærøskjøbing d. ²⁹ / ₁₁ 1894. Kl. 8 ¹ / ₂ Fm. ankom Skonnerten udfør Portsoy og fik Lods ombord. Denne erklærede, at der med første Højvande vilde være Vand nok for S., der stak 9' 4" engl. M., til at løbe ind i »Old Harbour», til hvis Munding S. ankom Kl. 10 Fm.; men fik da af Havnemesteren Ordre til at ankre udenfor Havnen, da der ikke var Vand nok i denne. Fik Hjælpemandskab om Bord; men Kl. 5 Em. kastede en svær Sø fra NØ., S. ind mod Havnemolen. S. led betydeligt Havari og Forsøgene paa at varpe den ind i Havnen mislykkedes ved at Trosserne sprængtes. Da S. flere Gange kastedes mod Brohovedet, reddede Besætningen sig ved at springe i Land. S. fyldtes med Vand og blev Vrag. Søretten fandt ingen Anledning til at foretage videre i Sagen, da intet mistænkeligt skønnedes at foreligge. Anmeldelse fra Rederen dat, Kjørteminde d. ¹⁴ / ₃ 1895. Aarsag. Ved Strømsætning sattes Skonnerten paa Grund. Blev læk og indbragtes til Cowes; men da Reparationen over steg Skibets Værdi blev det overgivet til vedk. Skibsbygmester. Søforhør er ikke afholdt. «Maritime Deposition» dat. Custom House, Clacton d. ⁵ / ₁ 1894. Paa Grund af Modvind maatte Arendal søges som Nødhavn. St.A. afsejlede derfra d. ¹ / ₁ 94, havde haardt Vejr Nordsøen over. Kurs sattes efter engelske Kanal. D. 4. under haard østlig Snestom med Frost og paa Grund af Fejltagelse at Fyrskibs-Fyrene strandede St. A. paa Sandbankerne i Themsens Munding. Nødsignal heistes og da Søen stadig brød over Skibet kappedes Masterne, som ved deres Fald knuste Baadene. Efter flere Timers Lidelser, overskyldet at Søerne i den stærke Frost, bjergedes Besætningen under yderst vanskelige og farlige Forhold af Redningsbaaden fra Clacton on Sea. Vraget blev senere taget af Grund og indbragt til Brightlingsea, hvor det blev kondemneret. Efter Foranledning af det danske Udenrigsministerium er Redningsbaadens Fører «William Schofield» gennem «Board of Trade» bleven tildelt en Sølvmedaille for sin modige og opoffrende Udførelse af det farefulde Rednings-Foretagende; endvidere tildelt Redningsbaadens Mandskab £ 10. Anm. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn har under et d. ²⁰ / ₃ 94 afholdt Møde fundet, at der efter de foreliggende Oplysninger ikke var tilstrækkelig Anledning til at optage yderligere Søforhør.
	Søforhør i Fredericia d. ⁷ / ₃ 1894. S. kunde paa Grund af Storm og Sneykning ikke klare Would's Banker. Masterne kappedes og Ankrene kastedes; men da Kættingerne sprængtes, strandede S. 22 Kml. N. f. Yarmouth og blev Vrag. Besætningen bjergedes ved Redningsbaad fra «Palling». Anm. Søforklaring er afgiven i Yarmouth, men er ikke fremkommen.

1. Løbe-Nr.	Skibets						Søulykkens
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
	a. Navn. b. Art. c. Hjemsted. d. Br. Reg. Tonn. 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. 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.
177.	a. Stine . b. Jagt. c. Ommel. d. 38. e. 30.	a. <i>Arnis</i> . b. 1855. c. <i>Eg</i> . d. —	a. } E. Hansen. b. } c. 2000. d. 2000.	a. Gl. Jærn. b. — c. —	a. 2. b. — c. 2.	a. Vejle. b. ⁷ / ₉ 94. c. Christiania.	a. Kattegat. b. Sept. 94. c. Bortebleven. d. —
178.	a. Støren . b. Fiskekvaser. c. Hjerting. d. 18. e. 18.	a. Esbjerg. b. 1888. c. <i>Eg</i> . d. —	a. } L. Sørensen. b. } c. 3000. d. Uassureret.	a. Fersk Fisk. b. — c. Uassureret.	a. 3. b. — c. 3.	a. Esbjerg. b. — c. Nordsøen.	a. Nordsøen. b. Natten til den ²² / ₁₂ 94. c. Bortebleven. d. Orkanagtig Storm. Høj Sø.
179.	a. Svanen . b. Brig. c. <i>Randers</i> . d. 179. e. 162.	a. <i>Stralsund</i> . b. 1862. c. <i>Eg</i> .	a. M. Svindt. b. C. Hassager. c. 4600. d. <i>Uassureret</i> .	a. Kul. b. 268 Tons. c. 3000.	a. 7. b. — c. 7.	a. Newcastle. b. ²³ / ₁₀ 94. c. <i>Randers</i> .	a. Nordsøen. b. Oktober 94. c. Bortebleven. d. —
180.	a. Svanen . b. Fiskekvaser. c. Grenaa. d. 14. e. 11.	a. Sverige. b. — c. <i>Eg</i> . d. —	a. C. Bigum. b. Chr. Møller. c. 2325. d. 2325.	a. Ballast. b. — c. —	a. 4. b. — c. —	a. Kjøbenhavn. b. — c. Anholt.	a. Anholt. b. ⁸ / ₂ 94. c. Stranding. d. Forlis. e. VNV. Orkanagtig Storm.
181.	a. Svava (se Tillæg I).						
182.	a. Søgut . b. Dæksbaad. c. Løgstør. d. — e. 9.	a. Norge. b. — c. <i>Eg</i> . d. —	a. } A. Jensen. b. } c. 300. d. Uassureret.	a. Søsten. b. 6 Læster. c. —	a. 2. b. — c. —	a. } Paa Stenfiskeri. b. } c. }	a. Kjøgebugt, Val-lensbæk Strand. b. ⁶ / ₃ 94. c. Grundstødning. d. Forlis. e. Storm og Snef.
183.	a. Tercera (se Tillæg I).						
184.	a. Thema (se Tillæg II).						
185.	a. Theodor . b. Galease. c. Marstal. d. 43. e. 36.	a. <i>Troense</i> . b. 1843. c. <i>Eg</i> . d. —	a. M. H. Madsen. b. H. A. Schmidt. c. 2800. d. Marstal for 2800.	a. Klinker. b. 25,000 Stkr. c. ca. 1300 Ctn.	a. 2. b. — c. —	a. Hasle. b. ³¹ / ₅ 94. c. Lübeck.	a. Østersøen, 16 M. S. f. Østra Torp (Smygehuks F.) b. ¹ / ₆ 94. c. Sprungen læk. d. Sunken. e. SSV. Svag.
186.	a. Thomas Cook (se Tillæg II).						
187.	a. Tikoma (se Tillæg II).						
188.	a. Tor S. S. (se Tillæg II).						
189.	a. Tre Sødskende . b. Galease. c. Marstal. d. 53. e. 50.	a. Omb. i Sønderb. b. 1873. c. <i>Eg</i> . d. German. Lloyd.	a. } N. C. } b. } Albertsen. c. 5000. d. 4500.	a. Ærter. b. 1850 Ctn. c. —	a. 3. b. — c. —	a. Königsberg. b. ²⁴ / ₇ 94. c. Femern.	a. Østersøen, S. f. Bornholm. b. ⁶ / ₈ 94. c. Forladt synkefærdig. d. VSV. Frisk.
190.	a. Trækfuglen . b. Fiskerbaad. c. Nymindegab.	a. Lønne. b. 1890. c. <i>Eg</i> og Fyr.	a. } J. C. Jensen. b. } c. 1000. d. Uassureret.	a. Ballast.	a. 4. b. — c. 4.	a. Paa Fiskeri.	a. Antagelig 3 Mil V. f. Nymindegab. b. ¹⁸ / ₅ 94. c. Bortebleven. d. NV. Storm. e. Høj Sø.
191.	a. Union (se Tillæg I).						
192.	a. Urania . b. 3/mSkonnert. c. Nyborg. d. 172. e. 165.	a. Kiel. b. 1854. c. <i>Eg</i> . d. —	a. } F. E. Larsen. b. } c. 6000. d. 3000.	a. — b. — c. —	a. 5. b. — c. 5.	a. Rotterdam. b. ⁶ / ₂ 94. c. London.	a. Nordsøen. b. Februar 94. c. Bortebleven. d. —

9.
Søforhørets eller Søforklaringens Optagelses-Sted og Dato samt Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.
Søforhør i Marstal d. ²⁵ / ₄ 1895. Aarsagen til Forliset ubekendt, da ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning efter d. ⁷ / ₉ 94.
Anmeldelse fra Ejerens Befuldmægtigede dat. Hjerting d. ¹⁹ / ₁ 1895. Aarsagen ubekendt, da ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning efter d. ²² / ₁₂ 94. Søforhør er ikke afholdt.
Anmeldelse fra den best. Reder til Justitsministeriet dat. Randers d. ¹⁹ / ₄ 1895. Politi-Rapport dat, Randers d. ⁶ / ₅ 1895. Aarsagen til Forliset ubekendt, da ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning efter d. ²³ / ₁₀ 94. Efter de ved Politi-Rapporten fremskaffede Vidnesbyrd foreligger der imidlertid Intet, der kan give Anledning til at antage, at Forliset skyldes nogen af de i Sørets-Lovens §§ 9 og 11, andet Stykke, nævnte Mangler. Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet (¹ / ₄ 1893 — ³¹ / ₃ 1894). Anmeldelse fra Fartøjets Fører dat. Grenaa d. ²⁷ / ₇ 1894. Aarsag . Under en orkanagtig Storm strandede Kvasen paa Anholts Nordside 1 Mil V. for Fyret og itusloges. Besætningen, 4 Mand, reddet ved egen Hjælp. Vraget solgtes for 27 Kr. Søforhør er ikke afholdt.
Anmeldelse fra Ejeren dat. Kjøbenhavn d. ²⁰ / ₃ 1894. Aarsag . Under en Snestorm grundstødte Dæksbaaden paa Revlerne og sønderlages. Besætningen reddede sig i Land i egen Baad. Søforhør er ikke afholdt.
Søforhør i Kjøbenhavn d. ⁶ / ₆ 1894. Kl. 1 Em. sprang <i>T.</i> pludselig læk og fyldtes hurtig trods fortsat Pumpning. Kl. 2 ¹ / ₂ maatte <i>T.</i> forlades i egen Baad og sank ¹ / ₂ Time senere. Besætningen landede om Aftenen ved Østra Torp (Skåne). Beretning afgaves næste Dag for den danske Vicekonsul i Trelleborg. Aarsagen til Lækagen kan ikke oplyses.
Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹¹ / ₈ 1894. Galeasen afsejlede d. ³¹ / ₇ fra Pillau. Kurs sattes efter Bornholm. Storm d. ⁴ / ₈ og ⁵ / ₈ . Arbejdede haardt i Søen En mindre Læk opdagedes d. 4. paa Bb.'s Side ved Spejlet, hvilken det lykkedes at tætte. D. 6. Kl. 2 Em., da Vejret var bedaget, bemærkede Føreren, at Vand stod over Kahytsgulvet, sandsynligvis fra en nedenfor den tidligere Læk værende Lækage, men da denne ikke kunde Stoppes fyldtes Skibet hurtig og maatte forlades Kl. 4 ¹ / ₄ Em. i egen Baad. Besætningen blev kort efter optagen at Jagt «Daniel» af Rønne. Indberetning fra Varde Toldkammer dat. d. ²³ / ₁ 1895. Efter Baadens Afsejling fra Nymindegab paa Fiskeri i Nordsøen savnes Efterretning om dens Besætning. D. ²⁴ / ₆ er dog Liget af Føreren fundet drevet i Land. Søforhør er ikke afholdt.
Anmeldelse fra Ejerens Befuldmægtigede dat. Nyborg d. ²¹ / ₅ 1894. Aarsagen ubekendt, da Efterretning haves om Skib eller Besætning efter d. ⁶ / ₂ 94. Søforhør er ikke afholdt.

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. Br. Reg. Tonn. 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. 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.	
193.	a. Vanderer (se Tillæg II).							
194.	a. Vedele. b. Skonnertbrig. c. Vejle. d. 175. e. 165.	a. Vejle. b. 1867. c. Eg. d. —	a. } P. J. Topp. b. } c. 20,000. d. 12,000. Vraget solgtes for 500.	a. Pit-Props. b. 82 Stand. c. — Rest-Ladningen solgtes for 1000.	a. 6. b. — c. —	a. Falkenberg. b. — c. Hartlepool.	a. Englands Ø. K. b. ¹⁰ / ₁ 94. c. Stranding. Forlis. d. Storm og tæt Taage.	Anmeldelse fra Ejeren dat. Aalborg d. ²⁰ / ₂ 1894. Aarsag. Under Taage og uroligt Vejr strandede Skibet paa Cair Rocks ved Newbiggin by the Sea og sønderloges. Besætningen reddedes paa et Stykke af Skibets Dæk, som drev i Land. Efter indtraadt Lavvande bjergedes Besætningen af Fiskere. Søforhør er ikke afholdt.
195.	a. Vendsyssel. b. Fiskekutter. c. Frederikshavn. d. 26. e. 22.	a. Frederikshavn. b. 1887. c. Eg. d. —	a. C. Madsen. b. P. M. Asp. c. 6000. d. 4800.	a. Levende Hummer. b. — c. Uassureret.	a. 2. b. 1. c. 2.	a. Lysekihl. b. — c. Gullholmen.	a. Islandsberg. b. ¹⁴ / ₁₂ 94. c. Kæntring. Forlis. d. V. t. S. Storm.	Strandings-Rapport dat. «Lots-Styrelsen» i Gøteborg d. ¹⁹ / ₁₂ 1894. Anmeldelse fra den best. Reder dat. Frederikshavn d. ⁵ / _i 1895. Aarsag. Kl. 11 Fm. under en orkanagtig Storm kæntrerede Kutteren, kastedes mod en Klippe og sønderloges. Skipperen reddede sig ved at springe fra Fartøjet over paa en Klippeafsats. 2 Mand druknede. Søforhør er ikke afholdt.
196.	a. Vennerne. b. Barkskib. c. <i>Sønderho paa Fanø.</i> d. 402. e. 375.	a. <i>Preston.</i> b. 1865. c. <i>Jærn.</i> d. <i>Lloyd's Register.</i>	a. N. N. Aarre. b. (<i>Et Akt. Selsk</i>) <i>N. J. Outzen.</i> c. 32,000. d. 32,000.	a. Ballast. b. 150 Tons. c. —	a. 7. b. 2. c. —	a. Aberdovey (Wales). b. ²⁰ / ₁₀ 94. c. Cardiff.	a. Rhossily Bay. (Wales Sydk) b. ²⁴ / ₁₀ 94. c. Stranding. Forlis. d. V. Storm. Regnbyger. Torden og Lynild.	Søforklaring for den danske Konsul i Swansea dat. Oktober 1894. Søforhør i Nordby p. Fanø d. ¹⁴ / ₁ 1895. Kl. 8 Em., (la Skibet laa for to Ankere, sprængtes begge Kættinger, hvorefter det drev paa Grund tæt ved Klipperne og fyldtes. Forretningen kappedes og Blaalyt vistes som Nødsignal; men Redning ved Raketapparat mislykkedes, da de affyrede 3 Raketter ikke mod den voldsomme paalands Storm formaaede at naa ud til V. Baad blev derfor udsat i Læ af Skibet og Kl. 9 Em. lykkedes det Besætningen, samt de 2 Passagerer, at redde sig i Land med Baaden. V. blev Vrag. Om Aarsagen udtaler Sørøtten intet Skøn; men efter Vidneforhørene maa det antages, at Forliset navnlig skyldes den Omstændighed, al Bugserbaaden «Mable» af Lianelly, som var antagen til at slæbe V. til Cardiff, nægtede at bugsere videre paa Grund af det stormende Vejrlig og hurtigst muligt selv maatte søge Ly.
197.	a. Waltikka (se Tillæg II).							
	a. Welbury S. S. (se Nr. 7.)							
198.	a. Wilton S. S. (se Tillæg II.)							
199.	a. Zephyr (se Tillæg II.)							

TILLÆG I.

DANSKE SKIBE.

Nr. 2. „Adolph Harboe“ af Skjelskør, Barksbib, 1154 Tons Brutto, Kapt. E. J. Petersen.

Søforklaring for «Hamburg Amtsgericht» dat. d. $\frac{29}{9}$ 1894.

D. $\frac{4}{4}$ 94 afsejlede A. H. fra Portland (Oregon) med en Ladning Hvede (25,290 Sække) til Kanalen for Ordre. Fra d. $\frac{30}{5}$ til d. $\frac{24}{6}$ forårsagede haarde Storme fra SV. og Styrtesøer Havarier paa Skandseklædningen og Lugerne, saa at Vandet trængte ned i Lastrummet og beskadigede Ladningen. Efter at have anløbet Falmouth ankom A. H. til Hamburg d. $\frac{11}{9}$ 94, altsaa efter 5 Maaneders og 7 Dages Rejse.

Nr. 13. „Anna Casper“ af Dragør, Barksbib, 646 Tons Brutto, Kapt. C. J. Jans.

Søforklaring for «Notarius publicus» i Sundsvall dat. d. $\frac{4}{6}$ 1894.

D. $\frac{30}{5}$ 94 Kl. 8 Fm. under Udbugsering efter Lodsens Anvisning grundstødte A. C. — fra Fagervik til West-Hartlepool med Trælast — paa et blindt Skær ($62^{\circ} 28'45''$ N. Br., $17^{\circ} 28'25''$ Ø. Lg.), der var ubekendt for Lodserne. Vind NØ. Frisk Brise. Dækslasten lossedes i Lægtene; men da Bugserbaadens Forsøg paa at bringe Skibet flot mislykkedes paabegyndtes Losning af Rumlasten. Den 31. lykkedes det 3 Bugserbaade i Forening at slæbe A. C., der var forbleven tæt, af Grund og ind til «Hørningsholm». D. $\frac{1}{6}$ efter at være underkastet Besigtelse, indtoges den udlossede Ladning paany og Rejsen fortsattes.

Nr. 18. „Argus“ af Marstal, Skbg., 200 Tons Brutto, Kapt. H. A. Svane.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1894— $\frac{31}{3}$ 1895).

D. $\frac{3}{11}$ 94 grundstødte A. — fra Newcastle til Nakskov med Kul — paa «Naveren» ved Grenaa. D. 7. blev A., der ikke blev læk, efter Udkastning af en Del Kul bragt flot af Grenaa Bjergere.

Nr. 20. „Augusta“ af Aalborg, Galease, 41 Tons Brutto, Kapt. J. F. Christensen.

Strandings-Beretning dat. «Lots-Styrelsen», Malmø d. $\frac{16}{4}$ 1894.

D. $\frac{14}{4}$ 94 Kl. $1\frac{1}{2}$ Em. under Indkrydsning i Malmø Havn stødte A. — fra Kjøbenhavn med Hvede — paa Ankret af en i Løbet beskæftiget Uddybnings-Maskine, hvorved den blev læk, fyldtes og sank. Vind SØ. Frisk. D. 15. Kl. 8 Em. optoges A., der viste sig at have taget betydelig Skade, af Svitzer's «Kastrup».

Nr. 21. „Axel“ af Ebeltoft, Galease, 32 Tons Brutto, Kapt. R. Jensen.

Søforhør i Assens d. $\frac{16}{1}$ 1894.

D. $\frac{9}{1}$ 94 grundstødte A. — fra Ekensund til Ebeltoft med Mursten — paa Aasø Flak. En Del Mursten kastedes over Bord. Nødflag hejstes. Den 11. kom Lods fra Assens om Bord. Efter Losning i Lægter af en Del af Ladningen blev A. flot d. 13. og kom ind i Assens Havn.

Aarsagen angives at være: Fejl Gisning af Afstanden fra Baagø Fyr paa Grund af diset Luft.

Nr. 22. „Axel“ af Holbæk, Skonnert, 124 Tons Brutto, Kapt. M. Olsen.

Søforklaring i Holbæk d. $\frac{29}{12}$ 1894.

D. $\frac{23}{12}$ Kl. 5 Fm. — i Nordsøen, fra Blyth til Holbæk med Kul — under Storm af NV. med høj Sø, da A. laa underdrejet for Stormsejl, stadig overskyttet af Søerne, som bortslog en Del løse Genstande paa Dækket, Lanterner m. v., slog en Braadsø, der kastede Skibet paa Siden, en Mand (Ungmand Christen Petersen af Draaby) over Bord. Et Nødraab hørtes fra den Overbordfaldne, der dog ikke saas. For at bringe A. paa ret Køl igen halsedes rundt; men de stedfindende Vejrforhold og Mørket umuliggjorde ethvert Redningsforsøg.

Nr. 35. „Ceres“ af Marstal, 3/m Skonnert, 188 Tons Brutto, Kapt. C. H. Bager.

Søforklaring i Mandal d. $27/6$ 1894. Søforhør i Bogense d. $27/11$ og $7/12$ 1894.

D. $26/6$ 94 — i Skagerrak fra Sundsvall til «Menai Bridge» med Træløst — under Mærssjels-Kul. af NNV. med temmelig høj Sø, slog en Styrtesø, der borttog Agterlugen og en Del af Dækslasten, Skibsdrengen (N. P. Petersen af Marstal) over Bord. En Del Brædder flød i Nærheden af den Overbordfaldne; men hverken disse eller de udkastede Tovender bleve grebne af ham, der sandsynligvis havde faaet et bedøvende Slag. Redningsbøje fandtes ikke paa Dækket; men dens Udkastning antages ikke at ville have været til Nytte. C. gik over Stag og Baad udsattes; det lykkedes vel fra denne at faa Drengen bjerget; men han var øjensynlig livløs. Oplivnings-Forsøg fortsattes efter at han var bragt om Bord; men uden Resultat. C. satte Kurs efter Mandal for at afgive Søforklaring.

Nr. 40. „Christiane“ af Marstal, Skonnert, 98 Tons Brutto, Kapt. C. H. Christensen.

Søforhør i Grenaa d. $16/11$ 1894.

D. $13/11$ 94 Kl. $2\frac{1}{2}$ Fm. i Kattegattet gik «Fornæs» Fyr af Sigte for C. — fra Vlaardingen til Ærøskjøbing med Klid — paa Grund af Taage. Loddet holdtes gaende og der blæstes i Taagehorn; men Kl. $4\frac{1}{2}$ Fm., da Vinden var VSV. med Regnbyger, grundstødte C. 2 Kml. N. f. Fyret. Taagesignal fra Sirenen ved Fyret hørtes ikke, skøndt Vinden bar fra Fyret til C., der senere blev bragt flot af Svitzer's «Hertha» og ind i Grenaa Havn, hvor den blev undersøgt af en Dykker og befundet ubeskadiget. «Fornæs» Fyrmester benægter, at der paa den angivne Tid var Taage og oplyser, at Taage-Apparaterne derfor ikke vare i Virksomhed.

Søretten udtaler intet Skøn om **Aarsagen** til Grundstødningen.

Nr. 41. „Christiane Marie“ af Rønne, Skonnertbrig, 254 Tons Brutto, Kapt. H. A. Jensen.

Søforhør i Rønne d. $24/10$ 1894.

D. $17/6$ 94 Kl. 2 Fm. da C. M. — bestemt til Sundsvall — med nordlig Vind og tæt Taage, krydsede i «Søderkverk» — et smalt Farvand mellem Stockholm og Gefle — kom den i Kollision med et Sejlskib, der viste sig at være Barkskibet «Prinsesse Wilhelmine» af Helsingborg. C. M. laa da for smaa Sejl bidevind med Vinden Bb. ind, stadig afgivende Taagesignal. Pludselig hørtes i Læ, 3 Streger foran for tværs, en Taagehorns-Tone og strax efter saas P. W., der, under betydelig Sejlføring, laa bidevind med Vinden Stb. ind; C. M. lagde Roret op; men faldt ikke hurtigt nok af, saa at dens Klyverbom ragede om Bord i P. W. og blev knækket. Iøvrigt tog intet af Skibene videre Skade.

Nr. 44. „Christine“ af Rudkjøbing, Skonnert, 275 Tons Brutto, Kapt. Th. Løwe.

Søforhør i Rudkjøbing d. $13/2$ 1894.

D. $23/1$ 94 krydsede C. — fra Bristol til Rudkjøbing med Klid — med Lods fra Rudkjøbing i Farvandet ind til Rudkjøbing. Bugserbaad toges; men da Strømmen var for stærk imod, lodes begge Ankre falde efter Lodsens Anvisning. Da Lodsens mente, at der ingen Fare var, gik han tilligemed Kapt. L. om Aftenen i Land for at indhente Ordre. Om Natten, da Strømmen kæntrade, svajede C. rundt og tog Grunden, dog uden at blive læk. Svitzers «Helsingør» søgte forgæves at tage C. af Grunden, og først d. 29. kom den flot af sig selv og indslæbtes til Rudkjøbing. Særlig Under-søgelse ses at være indledet mod Lodsens.

Om **Aarsagen** udtaler Søretten intet Skøn; men efter Vidneforhørene maa Grundstødningen antages at skyldes : Modvind og vanskelige Strømforhold i Forbindelse med uheldig valgt Ankerplads.

Nr. 48. „Dagmar“ af Korsør, Barkskib, 400 Tons Brutto, Kapt. L. Ørbeck.

Indberetning til Marineministeriet dat. Halskov Fyr d. $25/11$ 1894.

D. $25/11$ 94 grundstødte D. - fra Nyborg til Korsør i Ballast — udfør Korsør, men blev kort efter i ubeskadiget Stand bragt flot af Svitzer's «Helsingør».

Nr. 49. „Dagmar“ af Grenaa, Fiskekutter, 22 Tons Brutto, Kapt. J. Petersen.

Søforhør i Helsingør d. $1/12$ 1894.

D. $24/11$ 94 Kl. 3 Fm. kom D. — fra Anholt til Kjøbenhavn med levende Fisk — under Taage med vestl. Vind i Kollision med en Damper, der viste sig at være S. S. «Embleton» af Hartlepool kommende fra Sundet. D., der styrede Syd, havde Sidelysene brændende og blæste i Taagehornet hvert Minut, da E.'s Taagesignal hørtes forude; kort efter saas dennes grønne og derefter røde Sidelys; men da E. var paa klos Hold og ikke syntes at ville gaa af Vejen, lagde D. Roret helt op, dog uden Virkning, idet E.'s Stb.'s Bov tørnede mod D.'s Stb.'s Laaring, som blev stærkt beskadiget. E. stoppede op for en fra D. udsendt Baad, og E.'s Kaptajn lovede at erstatte Skaden gennem Firmaet C. K. Hansen i Kjøbenhavn.

Nr. 50. Damp-Uddybningsmaskine, 27 Tons Brutto, tilh. Hobro-Mariager Havnevæsen.

Søforhør i Mariager d. $27/10$ 1894.

D. $15/10$ 94 da Maskinen for 5 Fortøjninger henlaa udfør Mariager-Fjord for at oprense Sejllobet; drev den under en haard NØ. Storm med høj Sø paa Grund Syd for Løbet. Forinden vare Fortøjningerne blevne udstukne for at forhindre, at Maskinen, der var bleven meget læk, skulde synke. Maskinen, der var assureret i Kjøbenhavn, blev senere tagen af Grund.

Nr. 52. „De atten Sødskende“ af Marstal, Skonnertbrig, 224 Tons Brutto, Kapt. A. J. Weber.

Søforklaring i Farsund d. $31/12$ 1894. Søforhør i Assens d. $1/5$ 1895.

D. $22/12$ 94 Kl. $8\frac{1}{2}$ Em. da Skonnertbriggen — fra Kragerø til Newcastle med Trælast — i Nordsøen laa bi for Stormsejl under vestl. Storm med svær Sø, slog en svær Braadsø over Forskibet, knækkede Bovspryd og Klyverbom samt bortrev Forsejlene; endvidere bortskylledes en Mand (Letmatros F. T. Bendtsen af Vejle), medens han var i Færd med at beslaa Forre Stænge-Stagejl. Den Overbordfaldne hverken saas eller hørtes, og da Skibet laa med Bb.'s Lønning i Vandet var ethvert Redningsforsøg i den mørke Nat umuligt. D. 23. bedagedes Vejret; men da Skibet var blevet betydeligt læk, besluttedes det at holde af efter Norge for at søge Nødhavn. D. 24. Kl. 8 Em. ankredes i Farsund, hvor Dækslasten lossedes for Reparationens Skyld.

Ifølge Søforhøret begav Rettens Medlemmer sig om Bord i Skonnertbriggen og afgav derefter det Skøn:

«At Ulykken ikke hidrører fra nogen af de i Lov af 12. April 1892 § 9, andet Stykke, om-meldte Omstændigheder; men maa anses som hændelig og særlig, at ethvert Redningsforsøg vilde have været unyttigt for at frelse den forulykkede Letmatros Bendtsen».

Nr. 53. „De tre Søstre“ af Ærøskjøbing, Galease, 62 Tons Brutto, Kapt. J. C. Mathisen.

Søforklaring i Nyköping d. $29/10$ 1894. Søforhør i Faaborg d. $11/12$ 1894.

D. $22/10$ 94 grundstøtte Galeasen — fra Orth (Femern) til Nyköping (Södermannlands Län) med Hvede — i «Oxelösund Skargård» med Lods om Bord. Vind NØ. t. N. Frisk Kuling. **Aarsagen** hertil angives at være, at Lodsen, for at gaa klar af en i det snevre Løb til Ankers liggende større Pram, kom ind paa «Lilla Törnsholms-grundet» og løb Galeasen saa fast, at en Del af Ladningen (100 Sække) maatte losses for at bringe den flot. D. 23. blev Galeasen indbugseret til Nyköping Havn uden at have taget nogen videre Skade.

Nr. 58. „Eden“ af Vejle, Barkskib, 320 Tons Brutto, Kapt. P. Wentzel.

Indberetning fra det Danske Generalkonsulat i Buenos Aires dat. d. $13/10$ 1894.

D. $17/9$ 94 da *E.* laa til Ankers udfor «Villa Constitucion» ved Paraná-Floden kæntrede en Baad, der var udsendt for at optage et Varpanker, hvorved 3 af Besætningen (Styrmand N. C. Winther af Romø og 2 Matroser af engelsk Nationalitet) druknede.

Baade fra 3 nærliggende Skibe søgte forgæves efter de Forulykkede, som maa antages at være drevne bort med Strømmen. Baaden og Varpankret bjergedes senere.

Nr. 59. „Edil“ af Bandholm, Jagt, 43 Tons Brutto, Kapt. J. P. Rasmussen.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($1/4$ 1894 — $31/3$ 1895).

D. $20/8$ 94 grundstøtte *E.* paa Vejrø; men kom flot uden Skade.

Nr. 73. „Eva“ af Rudkjøbing, 3/m Skonnert, 233 Tons Brutto, Kapt. L. P. Bennetsen.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($1/4$ 1893 — $31/3$ 1894).

D. $19/3$ 94 Kl. $6\frac{1}{2}$ Fm. med vestl. Storm og høj Sø strandede *E.* — fra Hartlepool til Femern med Kul — 3 Kml. fra Skagens Station paa NØ. Revet, ca. 800 Fv. fra Land. Besætningen bjergedes af Skagens Redningsbaad, der landsatte den Kl. $10\frac{1}{2}$ Fm. *E.*, der ikke var læk, blev bragt flot af Svitzer's «Frederikshavn» og indslæbt til Frederikshavn.

Aarsagen angives at være: Taage og Forvexling af Fyrskibet med et paa Revet staaende Vrag. Søforhør er ikke afholdt.

Nr. 79. „Fiona“ af Svendborg, 3/m Skonnert, 232 Tons Brutto, Kapt. C. J. Petersen.

Søforklaring i Christiansand dat. d. $31/1$ 1894.

D. $24/1$ 94 sprang *F.* — fra Granton til Exeter med Kul — under en Storm af VSV. læk. D. 27. holdt *F.*, da Stormen var tiltagen og Mandskabet var udmattet af Pumpning og Mangel paa Søvn, af efter Norge for at søge Nødhavn. Hele Storrejsningen slingredes over Bord; Stormmasten knækkedes og knuste i Faldet Baadene. Forre- og Storemærseraa knækkedes ligeledes. Lænsede for Fokken. D. 29. fik *F.* Lindesnæs i Sigte og Lods om Bord; indenfor Oxø toges Bugserdamper, der indbragte det til Christiansand.

Nr. 84. „Fuglen“ af Marstal, 3/m Skonnert, 231 Tons Brutto, Kapt. H. A. Hansen.

Søforhør i Rudkjøbing d. $30/7$ 1895.

D. $29/11$ 94 Kl. 11 Em. da *F.* laa fortøjet i Kragerø Havn, hørte Kapt. H., der var tilkøjs, en Person gaa op ad Kahytstrappen og da Intet videre hørtes, blev, da Hovmester N. P. Nielsen af Rudkjøbing savnedes, Eftersøgning strax foretaget, men uden Resultat. Først næste Dag lykkedes det at opfiske den Forulykkedes Lig. Det antages, at han maa være gaaet over Bord i Søvn, idet ingen af de Afhørte kan tænke sig nogen Grund til begaaet Selvmord.

Søforhør er afholdt ved Sørøtten i Kragerø, men er ikke fremkommet.

Nr. 85. „Garibaldi“ af Thurø, Skonnert, 120 Tons Brutto, Kapt. L. Jørgensen.

Søforklaring i Libau d. $3/15$ November 1894. Søforhør i Svendborg d. $18/12$ 1894.

D. $9/11$ 94 Kl. 4 Em. kom *G.* under Forhaling i Libau Havn, i Kollision med S. S. «Royal» af Kiel, der under Udgaende var kommen paa Grund med Agterskibet, hvilket havde til Følge, at Forskibet svajede ned paa *G.*, der fik en Del oven Bords Skade.

Aarsag. Uheld uden paaviselig Skyld af noget af Skibene.

Nr. 89. „Gladstone“ af Nordby p. F., Fregatskib, 1209 Tons Brutto, Kapt. M. J. Christiansen.

Sø-Protest for «Notarius publicus» i Cape Town, dat. d. $\frac{1}{8}$ 1894.

D. $\frac{12}{5}$ 94 afsejlede *G.* fra Tyilatjap (Java) til Barcelona med en Ladning Coprah. D. $\frac{17}{6}$ paa $32^{\circ}47'$ S. Br., 44° Ø.Lg. lagdes bi for vestl. Storme. Nogle af Stagesjlene blæste bort. D. 25. atter haard Storm med Byger og svær Sø. Lagdes bi med Olieposer ude. Styreapparatet gik itu. Fra d. 3. til d. 5. Juli vestl. Storme med orkanagtige Hagelbyger. St. Undermærsejl blæste bort og *G.* blev kastet paa Siden med Raanokkerne i Vandet, D. 6. Kl. 7 Em. skylledes 2 Mand (Sejlmager Neddorf og Matros J.Eriksen) over Bord fra Klyverbommen, medens de — dog uden Ordre fra Officererne — forsøgte at beslaa Klyveren. Begge forsvandt strax. D. 7. knuste en Styrtesø Skylligtet og fyldte Kahytten, ca. 20 Tons af Ladningen kastedes over Bord; Olieposerne havdes stadig ude og 4 Mand ved Styretailerne, da Roret slog voldsomt. Ladningen forskød sig, Storbaaden knustes og *G.* kastedes atter paa Siden. Skibsraad afholdtes og det bestemtes at søge Cape Town som Nødhavn. Fra d. 9. til d. 12. atter svære vestl. Storme, under hvilke flere Sejl blæste bort og «Donkey»-Maskinhuset knustes. D. 18. ankrede *G.* i Table Bay.

Nr. 95. „Harkon“ af Kjøge, Galease, 51 Tons Brutto, Kapt. L. P. Christensen.

Søforhør i Skjelskør d. $\frac{24}{11}$ 1894.

D. $\frac{22}{11}$ 94 Kl. $7\frac{1}{2}$ Em. grundstødte *H.* — fra Fejø til Christiania med Byg — under Sejladsen gennem Agersøund paa Tudsehage (Magleby Sogns Strand). Loddet var holdt gaende; men Lods blev ikke tagen. Da *H.* ikke kunde bringes af Grund ved egen Hjælp, blev Bugserbaaden «Skjelskør» antagen, der d. 24. Kl. 8 Fm. bragte *H.* flot og ind i Skjelskør Havn. Bugserbaaden forlangte 2500 Kr. for Bjergningen; men herimod protesterede Assurandørerne (*H.* var forsikket for 6600 Kr.).

Aarsagen angives at være en Strømsætning, som Føreren savnede Kendskab til.

Nr. 96. „Havlitte“ af Svendborg, Skonnertkvasse, 21 Tons Brutto, Kapt. C. Clausen.

Søforhør i Grenaa d. $\frac{24}{1}$ 1894.

D. $\frac{20}{1}$ 94 Fm. grundstødte *H.* — fra Korsør til Christiania med levende Fisk — udfor Fornæs paa Grund af Taage uden at have set Fyret. Da Vinden — SSV. — var imod, hørtes først Sirenen efter Grundstødningen. Kl. 7 Em. bragte Bjergere fra Grenaa *H.* flot; den indbragtes derefter til Grenaa Havn af Svitser's «Drogden». Af Ladningen, hvis Værdi var 1000 Kr., gik omtrent Halvdelen tabt. *H.* var assureret for 4200 Kr.

Sørettens søkyndige Medlemmer meddele: «At det paa Sirenen anbragte Kontrolapparat viste, at Sirenen var bleven sat i Gang Kl. $3^1 40^m$ Fm.; men at Sirenen er saaledes indrettet, at der i Begyndelsen kun tudes med komprimeret Luft i en bestemt Retning, formentlig i Øst, og først efterat Dampen i Løbet af ca. $\frac{3}{4}$ Time er kommen op, tudes der ved Hjælp af denne, saaledes at Sirenen roterer fra S. gennem Ø. til NV. Fyrmesteren har forklaret, at denne roterende Bevægelse først kom i Gang Kl. $4\frac{1}{2}$ Fm.; det er derfor de søkyndige Medlemmers Anskuelse, at Lyden fra den faste Sirene ikke har kunnet naa det strandede Skib paa Grund af Vindens Retning.

Nr. 98. „Heimdal“ af Svendborg, Skonnert, 128 Tons Brutto, Kapt. N. Frantzen.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1894 — $\frac{31}{3}$ 1895).

D. $\frac{15}{5}$ 94 grundstødte *H.* — fra Hull til Königsberg med Kul — paa Skagens Nordstrand. Efter Udkastning af en Del Kul blev *H.*, der var ubeskadiget, d. 16. bragt flot af Skagens Bjergere og Svitser's «Express» og fortsatte Rejsen.

Nr. 99. „Hekla“ af Kjøbenhavn, S. S., 3258 Tons Brutto, Kapt. S. Laub.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{5}{11}$ & $\frac{9}{11}$ 1894.

D. $\frac{2}{10}$ 94 midt i Atlanterhavet — fra Kjøbenhavn til New York med Passagerer og Stykgods — savnedes en Fyrbøder (E. B. Wenck af Hørsholm). *W.* havde forladt Fyrpladsen uden Tilladelse kort før Kl. 4 Fm. og blev ikke senere set om Bord, hvorfor det antages, at han er sprungen i Søen. **Aarsagen** hertil maa efter Vidneforhørene søges deri, at den Borteblevne, der var 37 Aar gl., har næret Ulyst til det besværlige Kullempere-Arbejde og derfor befandt sig i en nedtrykt Sindsstemning. *W.* angives at have været af en sær og indesluttet Natur og havde flere Gange udtalt, at han var ked af Livet; men havde hverken været Genstand for Overanstrengelse eller Mishandling fra nogen Side.

Nr. 103. „Hermann“ af Gilleleje, Fiskekvasse, 21 Tons Brutto, Fører: L. Svendsen.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1894 — $\frac{31}{3}$ 1895).

D. $\frac{23}{12}$ 94 grundstødte *H.* udfor Hornbæk. Besætningen reddede sig ved egen Hjælp i Land. *H.* blev senere bragt af Grund.

Nr. 106. „Horsens“ af Kjøbenhavn, S. S., 227 Tons Brutto, Kapt. C. A. Hoffmeyer.

Søforhør i Svendborg d. $\frac{18}{8}$ 1894.

D. $\frac{12}{8}$ 94 Kl. $11\frac{1}{2}$ Em. oversejlede *H.* — fra Kjøbenhavn til Svendborg med Passagerer og Stykgods — i Svendborg-Sund en Sejljolle — fra Svendborg til Thurø — med 2 Mand, af hvilke den ene (Letmatros N. A. U. Nikolajsen) druknede, medens den anden i sidste Øjeblik bjergedes af en fra *H.* udsat Baad.

Direkte udtaler Søretten intet Skøn over **Aarsagen**; men det fremgaar af Vidneforhørene, at under det herskende Mørke og Regntykning bemærkede *H.* ikke Jollen, der ikke viste noget Lyssignal, førend denne var oversejlet og Nødraab hørtes. Redningsboje udkastedes ikke; men efter 5 Minuters Forløb var en Baad udsat og afsendt.

Nr. 107. „Hosanna“ af Marstal, Skonnert, 131 Tons Brutto, Kapt. H. R. Hay.Søforhør i Ærøskjøbing d. $11/1$ 1895.

D. $30/12$ 94 Kl. $4\frac{1}{2}$ Fm. i Nordsøen — fra Wemyss til Ærøskjøbing med Kul — under Storm af NNV. med høj Sø, slog en Styrtesø en Mand (Ungmand Ludvig Hansen af Marstal) over Bord, medens han var i Færd med at fastgøre nogle Pøse i Hækjollen, idet Søen slog Fortailen over, saa at Jollen faldt ned med Forenden. Den Overbordfaldne forsvandt strax. Agtertailen blev kappet, saa at Jollen flød bort. Da *H.* lænsede for Takkel og Tov var i den mørke Nat ethvert yderligere Redningsforsøg umuligt.

Nr. 111. „Ines Røhl“ af Nordby p. F., Brig, 264 Tons Brutto, Kapt. G. T. Jessen.Søforhør i Mariager d. $28/5$ 1895.

D. $23/12$ 94 Kl. 10 Fm. da *I. R.* laa til Ankers paa Buenos Aires Red druknede en Mand (Kok Søren Munch af Aarhus) ved Badning. Efter indhentet Tilladelse vare 4 af Mandskabet, fra en «Stilling» anbragt $1/2$ Fod over Vandet, sprang ud, da *M.* kom til og sprang ud paa Hovedet, først nogen Tid efter kom han op tilsyneladende i bevidstløs Tilstand. Anden Styrmand sprang da ud efter *M.* og fik ogsaa fat i ham, der antages at have faaet Krampe; men maatte slippe Taget da Kræfterne svigtede. For at redde sig selv maatte han gribe en af Kapt. *J.* udkastet Tovende, ved hvilken han med Besvær blev halet om Bord. Paa Grund af Flodvandets muddrede Tilstand og den stærke Strøm, samt da den Forulykkede ikke var til at opdage, maatte yderligere Redningforsøg anses for at være unyttige.

Nr. 116. „J. Grønsund“ af Thurø, Skonnert, 150 Tons Brutto, Kapt. C. Mikkelsen.«Maritime Deposition», dat. «Exmouth Custom House» d. $5/1$ 1894.

D. $4/1$ 94 Kl. $3\frac{1}{2}$ Em. da *J. G.* — fra Mönsterås til Exeter med Havre — med Lodsflag hejst under en østl. Storm var udfør Sejllobet til Exmouth, saas et Sejlfartøj, som mentes at være en Lodskutter, støvende udefter; men som kort efter vendte om, formodentlig fordi der var for høj Sø paa Barren. Paa Grund af den østl. Storm maatte *J. G.* fortsætte Indsejlingen; men da Luften var diset kunde Sejllobes-Bøjerne ikke tydeligt ses, hvorfor den kom for vestlig i Farvandet og grundstødte paa «Pole Sand» 1 Kml. udenfor Havnen. *J. G.* huggede stærkt, blev læk og fik hurtig 5' Vand i Lasten. Kl. 10 Em. kom Baad fra Land og bjergede Besætningen. *J. G.*, der var assureret for 21,000 Kr., blev senere tagen af Grund.

Nr. 121. „Julie“ af Nibe, Skonnert, 113 Tons Brutto, Kapt. J. C. Petersen.Søforhør i Kjøbenhavn d. $11/8$ 1894.

D. $11/3$ 94 Kl. $9\frac{1}{2}$ Fm. i Nordsøen faldt en Mand (Kok Carl C. V. Nielsen af Aalborg) over Bord fra Dækslasten og druknede. *J.* laa da underdrejet for en SV. Storm og slingrede stærkt i den høje Sø. Redningsbøje og Tovender udkastedes strax; men grebes ikke af den Overbordfaldne, der synes at have faaet Krampe.

Nr. 125. „Karensine“ af Svendborg, Skonnert, 82 Tons Brutto, Kapt. H. J. Hansen.Søforhør paa Suderø d. $6/8$ og $9/8$ 1894.

D. $1/8$ 94 da *K.* — fra Liverpool til Trangisvaag med Stykgods og Salt — var ca. 13 Mil fra Færøerne, faldt en Mand (Letmatros Victor Haraldsen af Eldervig paa Østerø), medens han uopfordret befandt sig paa Storbommen for at hugge læ Bomdirk los, over Bord uden at give Nødraab og uden at Nogen bemærkede det; men kort efter saas han flydende en Skibslængde agterude. Redningsbøje udkastedes ikke; men *K.* blev strax vendt, *H.* saas imidlertid at synke inden Stedet naedes.

Aarsagen maa efter Vidneforhørene antages at have været, at den Forulykkede ved at slippe Storbommen, der tildels var udenfor Relingen, maa være gleden ned mellem denne og Bommen, og da han ikke kunde svømme, stod han ikke til at redde.

Nr. 126. „Kirstine“ af Svendborg, Skonnert, 95 Tons Brutto, Kapt. J. L. Sørensen.Søforhør i Rudkjøbing d. $1/2$ 1894.

D. $14/1$ 94 Paa Rejse fra Halmstad til Methil under høj Sø efter Storm i Nordsøen faldt en Mand over Bord ved at gøre Klyveren los. Tovender tilkastedes ham strax; men han greb dem ikke og var forsvunden førend Baad kunde udsættes. Den Overbordfaldne (Ungmand P. Knudsen af Vejle) maa antages strax at have tabt Bevidstheden.

Nr. 127. „Kjerstine Elise“ af Horsens, Skonnertbrig, 155 Tons Brutto, Kapt. M. R. Petersen.Søforhør i Stubbekjøbing d. $17/11$ 1894.

D. $13/11$ 94 Kl. 9 Fm. grundstødte *K. E.* — fra Danzig til Horsens med Klid — paa «Tolken» ved Indløbet til Grønsund. Hensigten var først at gaa Sønden om Gjedsær; men en haard Storm af Syd med Regntykning nødvendiggjorde Rejsens Fortsættelse Nord efter gennem Grønsund. Lodsflag sattes; men da ingen Lods kom ud og da Kapt. *P.*, der ikke var nøje bekendt med Farvandet, fejlagtig antog «Spidstønden» for at være Anduvningsmærke for Indsejlingen til Grønsund, løb *K. E.* paa Grund. Først d. 15. blev den bragt flot af Svitzer's «Hertha» og ind paa Stubbekjøbing Red, hvor den blev undersøgt af Dykker og befunden ikke at have lidt nogen væsenlig Skade.

Nr. 128. „Kjøge“ af Kjøbenhavn, 3/m Skonnert, 286 Tons Brutto, Kapt. G. Arnesen.Søforhør i Kjøbenhavn d. $18/12$ 1894.

D. $13/12$ 94 Kl. $10\frac{1}{2}$ Fm. grundstødte *K.* — fra Trångsund (Wiborg) til Kjøbenhavn med Træløst — paa Sandrevet Syd for Dragør. Ved egen Hjælp lykkedes det ikke at bringe *K.*, der huggede stærkt og blev læk, flot; men Kl. 6 Em. ankom Svitzer's «Skandinavien», der Kl. 10 Em. fik *K.* bragt af Grunden.

Om **Aarsagen** udtaler Søretten intet Skøn; men efter Vidneforhørene maa det antages, at Grundstødningen skyldes dels det usigtbare Vejr, der medførte at en Vager, som saas kort før Grundstødningen, antoges for at være Vageren paa «Bredgrunden», medens den viste sig at være Vageren udfor Sydspidsen af Sandrevet, dels en urigtig gisset Strømsætning.

Nr. 133. „Laura“ af Thurø, Skonnert, 146 Tons Brutto, Kapt. H. J. Mortensen.

Søforklaring for den danske Konsul i Libau dat. $11/6$ 1894.

D. $28/5$ 94 i Østersøen under Storm af NØ. med høj Sø tog *L.* — fra Bremen til St. Petersburg med Tungspath — en svær Overhaling; Fokkemasten knækkedes tæt over Dækket og slog Hul i dette. Da Vandet strømmede ned i Last-rummet, maatte *L.* holde af til VSV. D. 29. tilbød S. S. «Fortuna» af Flensburg Hjælp. *L.* blev tagen paa Slæb og bragt til Libau d. 30.

Nr. 135. „Lykkens Prøve“ af Marstal, Jagt, 32 Tons Brutto, Kapt. A. J. Jensen.

Tysk Strandings-Beretning dat. Schönberg d. $3/12$ 1894. Søforklaring i Ærøskjøbing d. $28/12$ 1894.

D. $30/11$ 94 Kl. 1 Fm. grundstødte *L. P.* — fra Svendborg til Wismar i Ballast — paa «Schönberger» Strand (Holsteins Ø. Kyst) under Tykning med Regnbyger. Varpanker udsattes; men da Vinden blev paa lands (NNV.) med høj Sø, sprængtes Kættingen og *L. P.* drev da højere op paa Grunden, hvor den huggede sig læk, fyldtes og Jollen gik tabt. Kl. 11 Fm. kom en holstensk Fiskerbaad med 5 Mand (Fører P. F. Ehlers) og bjergede efter store Anstrengelser Besætningen i Land. Først d. $17/12$ lykkedes det Bugserbaaden «Holman» af Kiel at bringe *L. P.*, der var assureret for 3500 Kr., flot og ind til Kiel. Bjergelønnen blev ansat til 1333 Kr. 33 Øre.

Nr. 142. „Marie“ af Marstal, Skonnert, 113 Tons Brutto, Kapt. J. N. Jensen.

Indberetning fra den danske Vicekonsul i Karlskrona dat. 12. Juni 1894.

D. $30/5$ 94 aflagde *M.* — fra Bremen til Karlskrona med Ris, Tobak m. m. — Søforklaring for Raadstue-Retten i Karlskrona i Anledning af, at Stormasten under en svær Storm var gaaet over Bord, hvorved Vandet var trængt ned i Lasten og havde beskadiget en Del Sække Ris. Denne Søforklaring er imidlertid ikke fremkommen, hvorfor nærmere Oplysninger om **Aarsagen** ikke kunne gives.

Nr. 143. „Marie“ af Marstal, Skonnert, 90 Tons Brutto, Kapt. C. J. Christensen.

Søforhør i Odense d. $14/4$ 1894.

Natten til d. $10/3$ 94 grundstødte *M.* — fra Marstal til Libau i Ballast — under Krydsning i Femerbelt ved «Syltholm». Ballast kastedes; men først d. 13. bragtes *M.* flot af Svitzer's «Hertha». *M.* tog ingen Skade og fortsatte Rejsen. **Aarsagen** angives at være: Regntykning og Strømsætning.

Nr. 144. „Marshall“ af Trangisvaag, Fiskekutter, 70 Tons Brutto, Kapt. J. Thomsen.

Søforhør i Tveraa d. $3/9$ 1894.

D. $21/8$ 94 paa Fiskeri under Island udfor «Langenæsset» (Svinalidartanja) sendtes tidlig om Morgenen 2 Baade, hver med 4 Mand, fra Borde paa Linefiskeri. Den ene Baad kom dog først noget senere under Sejl. Denne Baad saas en halv Time senere pludselig at forsvinde bag en Bølge og kort efter saas den med Kølen i Vejret og en Mand flydende paa en Aare. Paa Grund af løber Kuling og Dønning lykkedes det ikke Kutteren hurtig nok at krydse op til Ulykkesstedet og da det naaedes var Manden forsvunden. Den første Baad var kommen paa den anden Side af Næsset og havde derfor Intet bemærket.

De 4 Omkomne, der alle vare færøiske Fiskere, kunde ikke svømme.

Nr. 148. „Najaden“ af Faaborg, Skonnert, 149 Tons Brutto, Kapt. R. Eriksen.

Indberetning fra den danske Konsul i Libau dat. $19/9$ 1894.

D. $13/6$ 94 i Østersøen lagdes *N.* — fra Odense til St. Petersburg i Ballast — bi for Stormsejl under en Storm af NNV. Om Natten forskød Ballasten sig efter en svær Sø, som kastede *N.* paa Siden. Efter afholdt Skibsraad kappedes Mersstængerne, der i Faldet medtog Toppen af Masterne, Storbom og Gaffel faldt ned paa Dækket, hvorefter *N.* rejste sig lidt. Mandskabet sattes i Gang med at lempe Ballasten og et Kabeltov firedes ud fra Stb.'s Bov for at holde den op mod Vind og Sø. D. 14. Kl. 11 Fm. «kom en Damper, som vi satte Flag for; men denne viste ikkun Signaler, som ej kunde skelnes; antages at have været en dansk Damper, da det bar «Carl's» Mærke» (gengivet efter det Indberetningen vedlagte Udtog af Skibsdagbogen *).

D. 15. holdt en Damper, der viste sig at være den russiske Orlogskorvet «Skobelev», ned efter *N.* En Baad med Officer kom om Bord medførende Slæbetrosser, som fastgjordes om Stumpen af Fokkemasten, hvorefter *N.* blev indslæbt af Korvetten til Libau.

*) Føreren af Dampskibet «Knud», Kapt. N. P. Jørgensen, meddeler i «Dansk Søfartstidende for d. $21/9$ 94 Følgende: «Fredagen d. 14. ds. Kl. $11\frac{1}{2}$ Fm. paa $57^{\circ} 4' N.$ Br., $20^{\circ} 0' O.$ Lgd. passeredes en dansk Skonnert, ballastet, med Flag til, drivende for ét Varp uden noget Sejl til; den havde mistet den øverste Rejsning samt Klyverbommen. Skonnerten laa omtrent tværs i Søen og rullede meget, paa Dækket syntes alt at være i god Orden.

Da jeg havde en Del Heste paa Dækket, turde jeg ikke dreje Skibet tværs i den høje Sø; jeg hejsede da Signalet om han behøvede Hjælp, hvilket ikke blev besvaret fra Skonnerten, der kort efter halede sit Flag ned.»

Nr. 149. „Nancy“ af Nordby p. F., Skonnertbrig, 236 Tons Brutto, Kapt. S. J. Petersen.Søforklaring dat. «Hamburg Amtsgericht» d. $17/10$ 1894.

D. $19/3$ 94 stødte *N.* — fra Aracaju til Rio Janeiro med Sukker og Kokusnødder — under Udbugseringen gentagne Gange paa Barren og blev læk. *N.*, der stak 11' 7", trak 2" Vand i Timen, men da Lækken ikke tiltog, fortsattes Rejsen. D. 31. ankom *N.* til Rio Janeiro; afsejlede derfra d. $25/4$ i Ballast. Ankom d. $5/5$ til La Plata Floden og indtog i «Villa Colon» en Ladning Huder, Horn og Salt. Afsejlede derfra d. $4/7$ og fik d. $8/9$ Lizard i Sigte. Afgik fra Falmouth d. $11/9$ og ankom til Hamburg d. $28/9$ 94.

Nr. 150. „Nerma“ af Esbjerg, S. S., 732 Tons Brutto, Kapt. P. M. Degn.Indberetning fra den danske Konsul i Manchester, dat. $19/9$ 1894.

D. $17/9$ 94 kolliderede *N.* — fra Christiania til Manchester — med Kanalens Sider, fik nogle Plader paa Bb.'s Side beskadigede og trak lidt Vand.

Søforklaring er afgiven for «Notarius publicus» i Manchester; men er ikke fremkommen, hvorfor nærmere Oplysninger ikke kunne gives om **Aarsagen**.

Nr. 152. „Nordby“ af Nordby p. F., Barkskip, 624 Tons Brutto, Kapt. T. Kolster.Indberetning fra den danske Vicekonsul i Sunderland dat. $19/6$ 1894.

D. $6/6$ 94 da *N.* henlaa i Dokken styrtede en Matros (Johan Wekse af Hamburg), der var i Færd med at lægge Lugerne over, ned i Lasten; Han bragtes strax paa Hospitalet; men døde den næste Dag. D. 8. afholdtes Forhør. Jurys Kendelse lød paa: «Død ved Ulykkestilfælde».

Nr. 155. „Octa“ af Aarhus, S. S., 354 Tons Brutto, Kapt. P. L. Enemark.Søforklaring for Gøteborg Raadhusret dat. $13/9$ 1894.

D. $7/9$ 94 under en NNØ. Storm med høj Sø tog *O.* — fra Newcastle til Gøteborg med Stykgods og Kul — en saa svær Overhaling, at Lasten forskød sig, saa at *O.* fik Stb.'s Slagside. Paa Grund af Styrtesøer kunde Lugerne først aabnes næste Dag; det viste sig da, at blandt andre Havarier var et Fad Whisky bleven knust. Kullasten lempedes. Ankom d. 9. til Gøteborg.

Nr. 158. „Pandora“ af Thurø, Galease, 66 Tons Brutto, Kapt. N. E. Rasmussen.Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($1/4$ 1894 — $31/3$ 1895).

D. $30/10$ 94 grundstødte *P.* — fra Nakskov til Skien med Byg — paa Sydsiden af Læsø.

Ved Hjælp af Svitzer's «Frederikshavn» blev *P.*, der var tæt, d. 31. bragt flot og ind til Frederikshavn.

Nr. 161. „Phønix“ af Svendborg, Skonnert, 122 Tons Brutto, Kapt. E. Larsen.Søforklaring for «Hamburg Amtsgericht» dat. $17/2$ 1894. Søforhør i Svendborg d. $12/1$ 1895.

D. $12/2$ 94 laa *P.* — fra Hamburg til Ipswich med 180 Tons Oliekager — til Ankers for begge Kættinger udfor Brunsbüttel. Under en orkanagtig VSV. Storm sprængtes Kættingerne, hvorefter *P.* drev op ad Elben. En forbisejende Damper «Jessica» af Hamburg anraabtes om Hjælp, og paa Slæb af denne ankom *P.* til Hamburg samme Dag, hvor det viste sig, at den havde lidt forskellige Havarier i Dæk og Klyds.

Nr. 171. „Sifa“ af Marstal, Skonnert, 93 Tons Brutto, Kapt. M. L. Madsen.Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($1/4$ 1894 — $31/3$ 1895).

D. $29/12$ 94 grundstødte *S.* — fra Oskarshamn til Aberdeen med Granitsten — paa Læsø Syr-Odde. *S.*, der var læk, blev d. 31. bragt flot af Svitzer's «Frederikshavn» og ind til Frederikshavn. Søforhør er ikke afholdt.

Nr. 174. „Skirner“ af Vordingborg, Galease, 43 Tons Brutto, Kapt. H. P. Larsen.Søforklaring for den danske Vicekonsul i Swinemünde dat. $4/12$ 1894.

D. $30/11$ 94 Kl. 6 Fm. grundstødte *S.* — fra Stettin til Oscarshamn med Glassand — under Krydsning for Udgaaende, tæt ved den vestl. Indløbstønde. Vind V. med høj Sø. *S.* blev læk og da Pejling af Pumpen viste 18" Vand i Rummet maatte den vende tilbage. Ved Hjælp fra Land holdtes den paa Pumperne ind til Swinemündes indre Havn, hvor Ladningen lossedes og Skaden besigtedes. Omkostningerne ansloges til ca. 700 Kr.

Nr. 181. „Svava“ af Stubbekjøbing, Skonnertbrig, 195 Tons Brutto, Kapt. C. F. Jensen.Søforhør i Stubbekjøbing d. $5/2$ 1895.

D. $19/12$ 94 blev *S.* — fra Scarborough til Howden Dock (Tyne) — udfor «Red Cliff» overfalden af en haard N.-Storm med høj Sø og nødsagedes derved til at vende tilbage; men kom under Indsejlingen i Kollision med 2 engelske Fiskerfartøjer, der ligeledes søgte Nødhavn. Intet af Skibene led nogen videre Skade. Som hændeligt Uheld bar hvert Skib sin Skade. *S.*'s Havari ansloges til 150 Kr.

Nr. 183. „Tercera“ af Nordby p. F., Fregatskib, 1063 Tons Brutto, Kapt. C. P. Holm.

Søforklaring i Honfleur d. $19/12$ 1894. Søforhør i Nordby p. F. d. $22/2$ 1895.

Natten til d. $27/9$ 94 i Atlanterhavet — fra Taltal (Chili) til Le Håvre — faldt en Mand (Letmatros P.C.Holm af Nordby) over Bord fra Nokken af Fokkeraaen under Beslaaning af Fokken. Nødraab hørtes og Kapt. H. udkastede strax en Redningsbøje; men den Overbordfaldne forsvandt uden at have kunnet gribe den. Ethvert yderligere Redningsforsøg var umuligt, da Havet var voldsomt oprørt og da Skibet i den mørke, regn- og stormfulde Nat lænsede med over 10 Mils Fart.

Nr. 191. „Union“ af Randers, Evert, 34 Tons Brutto, Kapt. T. Schantz.

Søforklaring for Halmstad Raadstue-Ret dat. $3/9$ 1894.

D. $22/8$ 94 overfaldtes *U.* — fra Halmstad til Randers med Trælast — under Anholt af en haard VNV. Storm med høj Sø. *U.* sprang læk, mistede Klyveren og det Stb.'s Sværd, som en Sø havde revet bort. Da Lækken tiltog besluttedes det at vende tilbage til Halmstad for at redde Skib og Ladning. Ankom dertil d. 24., hvor Ladningen lossedes. Skibet blev besigtet og underkastet en fuldstændig Kalfaktering m. m.

TILLÆG II.

FREMMEDE SKIBE.

Nr. 3. „Alcedes“ af Korpo, Brig, 302 Tons Brutto, Kapt. J. E. Johansson.
Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1894— $\frac{31}{3}$ 1895).

D. $\frac{19}{5}$ 94 grundstødte A. — fra Åbo til Dunkerque med Trælast — paa Læsø Østrev. A., der blev stærkt læk, blev d. 21. tagen af Grund af Svitzer's «Frederikshavn» og indbragt til Frederikshavn, hvor den blev kondemneret.

Nr. 4. „Alexander“ af Memel, Skonnert, 139 Tons Brutto, Kapt. J. Schewitz.
Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1894— $\frac{31}{3}$ 1895).

D. $\frac{1}{4}$ 94 strandede A. — forladt af Besætningen — ved Fureby (Hjørring) og blev Vrag.

Nr. 9. „Alma“ af Hamborgsund, Galease, 92 Tons Netto, Kapt. C. A. Andersson.
Søforklaring i Ebeltoft d. $\frac{6}{11}$ 1894.

D. $\frac{29}{10}$ 94 Kl. 6 Em. grundstødte A. — fra Königsberg til Skjelskør med Hvedeklid — paa «Sandhagen» paa Østsiden af Æbeltoft Vig. Forsøg var bleven gjort paa at gaa gennem Grønsund; men en SSØ. Storm nødsagede A. til at bære af gennem Drogden og Nord om Sjælland; da atter SØ. Storm tvang den til at holde af efter Ebeltoft Vig. Ledefyrene dertil saas, men tabtes af Sigte under Regntykning og forinden Lodskud kunde faas løb A. paa Grund, og blev læk. Da det viste sig umuligt at faa A. bragt flot ved egen Hjælp, søgtes næste Morgen Hjælp fra Land. Svitzer's «Øresund» forsøgte i Løbet af 3 Dage at faa A. af Grund; men uden Held. Kontrakten var, at der skulde betales $\frac{1}{3}$ af Netto-Værdien af hvad der bjergedes af Skib og Ladning; i modsat Fald «no cure no pay». A., der blev Vrag, var assuredet i «Båhusläns» Söassurance for 5000 Kr.; Ladningen i Berlin.

Nr. 24. „Billow Crest“ af Plymouth, Skonnert, 116 Tons Brutto, Kapt. H. Carry.
Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1894 — $\frac{31}{3}$ 1895).

Indberetning til Marineministeriet dat. Nordre Rønner-Fyr d. $\frac{5}{6}$ 1894.

D. $\frac{2}{6}$ 94. Kl. $7\frac{1}{2}$ Fm. grundstødte B.C. — fra Port Madoc til Korsør med Skifersten — paa Nordsiden af Læsø NV. Rev. Vind VSV. Labert. Diset. Kl. $12\frac{1}{2}$ Em. bragtes den flot af Læsø Bjergere og Svitzer's «Frederikshavn», der indbragte den til Frederikshavn.

Nr. 25. „British Queen“ af West Hartlepool, S. S., 676 Tons Brutto, Kapt. Snowdon.
Indberetning til Marineministeriet dat. Hirsholm Fyr d. $\frac{27}{11}$ 1894.

D. $\frac{25}{11}$ 94 Kl. 7 Em. blev B. Q. — fra Gøteborg til Hartlepool med Træmasse og Raajern — sat paa Grund ved «Græsholmen» af Svitzer's «Frederikshavn». B. Q. var funden udfor Lønstrup med Ild i Ladningen og fyldtes med Vand for at slukke Branden; blev derefter indbugseret til Frederikshavn. Vind SØ. Frisk. Tykning.

Nr. 26. „Brynil“ af Sandefjord, Skonnert, 157 Tons Brutto, Kapt. Johansen.
Indberetning til Marineministeriet dat. Læsø-Trindel Fyrskib d. $\frac{28}{6}$ 1894.
Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1894 — $\frac{31}{3}$ 1895).

D. $\frac{22}{6}$ 94 Kl. 9 Em. grundstødte B. — fra Middlesbro' til Fredericia med Salt — paa «Trindel» Grunden. Frisk Kuling. Klart. Kl. 11 Em., da Søen brød over Skibet, søgte Besætningen Tilflugt om Bord i Fyrskibet. D. 23. Aften bragtes B. flot af Læsø Bjergere samt Svitzer's «Frederikshavn» og indbugseredes til Frederikshavn.

Nr. 29. „Carlos” af Danzig, S. S., 996 Tons Brutto, Kapt. Wunderlich.
Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1894 — $\frac{31}{3}$ 1895).

D. $\frac{6}{9}$ 94 Aften grundstødte *C.* — fra Sunderland til Danzig med Kul — paa Skagens Nordstrand. Ved Hjælp af Skagens Bjergere og Svitzer's «Frederikshavn» blev *C.*, der var tæt, bragt flot og ind til Frederikshavn.

Nr. 54. „Delos” af Hull, S. S., 1501 Tons Brutto, Kapt. R. Smith.
Indberetning til Marineministeriet dat. Anholt Fyr d. $\frac{28}{6}$ 1894.
Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{3}$ 1894 — $\frac{31}{3}$ 1895).

D. $\frac{23}{6}$ 94 Kl. $11\frac{1}{2}$ Fm. grundstødte *D.* — fra Hull til St. Petersburg med Kul — paa Anholts Østrev. Vind VNV. Labert. Diset. D. 24. Kl. $11\frac{1}{2}$ Fm. blev *D.* efter at have kastet over Bord af Ladningen, bragt flot af Anholt Bjergere samt Svitzer's «Kattegat» og bugseret til Helsingør.

Nr. 60. „Eeta” af Liverpool, S. S., 1191 Tons Brutto, Kapt. Rouse.
Indberetning til Marineministeriet fra Københavns Lodsinspektør dat. $\frac{5}{5}$ 1894.

D. $\frac{4}{5}$ 94 Mn. grundstødte *E.* — fra Liverpool til Norrköping med Stykgods — paa Saltholm; arbejdede sig over Stengrunden, men sank i Hollænderdybet paa 7 Fv. Vand. Besætningen (17 Mand) bjergedes af en Lodsbaad fra København. Den større Del af Ladningen bjergedes; men Vraget bortsprængtes efter Ministeriets Foranstaltning ved Svitzer's Bjergningsentreprise.

Nr. 61. „Elfriede Mumm” af Baltrum, Skonnert, 89 Tons Netto, Kapt. R. Ulrichs.
Indberetning til Marineministeriet dat. Drogden Fyrskib d. $\frac{2}{9}$ 1894.

D. $\frac{2}{9}$ 94 grundstødte *E. M.* — fra Skotland til Danzig med Sild i Tønder — paa Søndre Røse, blev læk og sank paa 5 Favne Vand mellem Dragør og Fyrskibet med Dækket under Vandet. Besætningen bjergede sig om Bord i et til Ankers liggende Skib. Svitzer's «Drogden» og «Hertha» lossede Ladningen ved Dykker, bragte *E. M.* paa ret Køl, løftede den op, pumpede den læs og indbragte den til København.

Nr. 64. „Elisabeth Rickmers” af Bremerhaven, Barkskib, 1273 Tons Brutto, Kapt. J. Pflieger.
Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1893 — $\frac{31}{3}$ 1894).

D. $\frac{12}{2}$ 94 Kl. $4\frac{1}{2}$ Em. strandede *E. R.* — fra Bremen til Cardiff i Ballast — $\frac{1}{2}$ Mil fra Havrvig Rednings-Station under en NV. Storm med svær Sø og Højvande og blev Vrag. *E. R.* stod i Havstokken ca. 20 Fv. fra Klitterne, hvor Rednings-Mandskabet var til Stede. Fra *E. R.* firedes en Rednings-Bøje i Land og ved Hjælp af denne opnaaedes Forbindelse med Skibet, hvorpaa dettes Besætning (19 Mand) reddedes i Land i Rednings-Stolen.

Aarsagen opgives at være: Den haarde Storm umuliggjorde at føre Sejl, ligesom ogsaa et Forsøg paa Ankring mislykkedes.

Nr. 67. „Ellen” af Halmstad, Skonnert, 90 Tons Netto, Kapt. C. A. Nilsson.
Søforklaring i Grenaa d. $\frac{18}{9}$ 1894.

D. $\frac{13}{9}$ 94 Kl. 3 Fm. grundstødte *E.* — fra St. Petersburg til Odense med Oliekager — paa Grenaa Kalkgrund. Vind NV. Frisk. Klart. *E.* afgav Nødsignal (Blus); men Bjergerne maatte ikke komme om Bord førend Karantæne-Lægesyn var afholdt. *E.* huggede sig imidlertid læk og fyldtes, hvorfor Besætningen maatte sættes i Land, men blev næste Dag bragt om Bord af Svitzer's «Helsingør», der senere bragte *E.* flot og ind i Grenaa Havn.

Af Vidneforhørene fremgaar, at Styrmanden, der havde Vagten, fejlagtig havde antaget Fornæs Fyr for at være Fyret paa Schultz's Grund og tillige havde læst forkert af paa Søkortet, hvor Fyrsignalerne findes anførte, idet han forstod at sidstnævnte Fyr skulde afgive 1 Blink hver halve Minut i Stedet for 2 Blink efter hinanden hver halve Minut.

Søretten udtaler, at det er den bekendt, at der den paagældende Nat gik stærk sydlig Strøm og da Skibet saaledes er ført nordligere end af Styrmanden antaget, har dette ogsaa kunnet været en medvirkende Grund til Forvexlingen af de nævnte Fyr.

Nr. 72. „Erato” af Sølvisborg, Jærn-Barkskib, 1238 Tons Brutto, Kapt. J. S. Cronberg.
Søforhør i Skagen d. $\frac{10}{2}$ 1894.

D. $\frac{7}{2}$ 94 Kl. 7 Fm. strandede *E.* — fra Helsingborg til England med Trælast — ca. 1 Mil Ø. f. Kandestederne (Jyllands NV. Kyst) og blev Vrag. D. $\frac{1}{2}$ var Skagens Fyrskib passeret under Krydsning V. efter. D. $\frac{3}{2}$ Kl. 8 Em. havdes Pejling af Homborgø og Torungerne Fyr (Norges SØ. Kyst). Under vestl. Storme med Regntykning mistedes Forremerssejl, Fokken og begge Klyvere. Efter Strandingen brød Søen over *E.*, Dækslasten bortslylledes, saa at Besætningen (20 Mand) maatte søge Ophold i Rejsningen. Kl. 2 Em. reddedes den — med Undtagelse af 2 Mand, der omkom af Kulde og Udmattelse — af danske Rednings-Baade (fra «Spirbakken» og «Kandestederne») under store Vanskeligheder (Indenrigsministeriets Beretning om det danske Redningsvæsens Virksomhed fra $\frac{1}{4}$ 93 til $\frac{31}{3}$ 94 indeholder en udførlig Fremstilling af dette fortjenstfulde Redningsforetagende).

Ifølge Vidneforhørene maa **Aarsagen** antages at have været: Vestl. Storme, Regntykning og høj Sø i Forbindelse med urigtig skønnet Strømsætning, idet Føreren, der agtede at søge Ly i Skagens Bugt, oprindeligt troede, at Strandingen havde fundet Sted paa svenske Kyst.

Nr. 74. „Eva” af Bergen, S. S., 2987 Tons Brutto, Kapt. N. Hansen.

Indberetning til Marineministeriet dat. Anholt Fyr d. $18/_{11}$ 1894.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($1/4$ 1894 — $31/3$ 1895).

D. $16/_{11}$ 94 Kl. 6 Fm. grundstødte *E.* — fra Odessa til Kjøbenhavn med Korn og Foderstoffer — paa Anholt's Østrev. Vind SSV. Frisk. Diset. D. 17. Kl. 12 Em. blev *E.*, efter at have losset en Del af Ladningen, bragt flot af Anholt Bjergere og 3 af Svitzer's Dampere, samt derefter af en af disse («Kattegat») bugseret til Kjøbenhavn.

Nr. 75. „Exaudi” af Frederikstad, Barkskib, 340 Tons Brutto, Kapt. J. Carlsen.

Indberetning til Marineministeriet dat. Drogdens Fyrskib d. $26/9$ 1894.

D. $26/9$ 94 grundstødte *E.* — fra Monsterås til Hartlepool med Trælaster — paa Søndre-Røse (Dragør); men blev d. 27. om Morgenen, efter at en Del af Dækslasten var udlosset, bragt flot uden Skade af Svitzer's «Kastrup».

Nr. 76. „Fawn” af Glasgow, S. S., 1131 Tons Brutto, Kapt. Hodge.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($1/4$ 1893 — $31/3$ 1894).

D. $4/1$ 94 grundstødte *F.* — fra Burntisland til Nakskov med Kul — paa Marens Rev ved Frederikshavn. D. 5. bragtes *F.*, der ikke blev læk, flot af Svitzer's «Frederikshavn».

Nr. 78. „Fez” af Liverpool, S. S., 860 Tons Brutto, Kapt. O'Keefe.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($1/4$ 1894 — $31/3$ 1895).

D. $29/_{11}$ 94 grundstødte *F.* — fra Flensburg til Gøteborg — paa Anholt, men blev flot ved egen Hjælp.

Nr. 83. „Frode” af Grimstad, Brig, 277 Tons Brutto, Kapt. L. Johnsen.

Indberetning til Marineministeriet, dat. Anholt Fyr d. $15/_{10}$ 1894.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($1/4$ 1894 — $31/3$ 1895).

D. $14/_{10}$ 94 Kl. $4\frac{1}{2}$ Fm. strandede *F.* — fra Hartlepool til Trelleborg med Kul — paa Nordsiden af Anholt's Østerrev og blev Vrag. Vind NØ. Stiv. Diset med Regntykning. Høj Sø. Rigningen kappedes, men *F.* kæntrede med Stb.'s Lønning under Vandet og blev stadig overskyldt af Søerne. Kl. 10 Fm. brækkede *F.* langskibs, saaledes at Bunden blev staaende, medens Dækket svajede tværs. Besætningen (7 Mand) maatte derfor gaa i egen Baad og optoges da af Redningsbaaden fra Anholt, der landsatte den ved Fyrtaarnet, hvor den blev forplejet paa bedste Maade. D. 15. var Intet af Vraget synligt, Som **Aarsag** angives, at Anholt's Fyr var bleven antaget for at være «Anholt-Knob» Fyrskib.

Anm. Fyret paa Anholt er Hvidt Blinkfyr med 1 Blink hvert 20de Sekund, medens Anholt-Knob Fyrskib har Hvidt Blinkfyr med 2 Blink hvert Minut.

Nr. 86. „General Admiral”, Russisk Panser-Fregat, 4600 Tons (Displacement).

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($1/4$ 1894 — $31/3$ 1895).

D. $25/9$ 94 grundstødte *G. A.* — fra Kronstadt til Plymouth — ved Refsnæs. Fregatten stod fast over hele Agterskibet paa Sandbund med Skruen klemt fast mellem 2 store Stene. Kul kastedes over Bord og Fregattens svære Ankere førtes ud. D. 26. Kl. $9\frac{1}{2}$ Fm. lykkedes det Svitzer's «Helsingør» at bringe den flot. Kort efter ankom 2 tyske Orlogsskibe fra Kiel.

Nr. 88. „Gesine” af Bremen, Evertgalease, 92 Tons Brutto, Kapt. J. Bullerdieck.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($1/4$ 1893 — $31/3$ 1894).

D. $6/3$ 94 Kl. 5 Fm. strandede *G.* — fra Aalborg til Hamburg med Cement — paa Skagens SØ. Rev og blev Vrag. SSØ. Storm med Sne- og Regnbyger, høj Sø og stærk Strøm. *G.* stod ca. 500 Fv. fra Land med Forskibet under Vand. Kl. 8 Fm. anmeldtes Strandingen, Kl. 9 bragtes Skagen Redningsbaad flot, roedes med Besvær gennem Braadet. Besætningen (3 Mand) bjergedes og landsattes Kl. $10\frac{3}{4}$ Fm.

Aarsagen angives at være: Usigtbart Vejr og Strømsætning, samt fejl Gisning af Afst. fra Fyret.

Nr. 90. „Glimt” af Arendal, Barkskib, 626 Tons Brutto, Kapt. T. Andersen.

Indberetning til Marineministeriet dat. Anholt's Fyr d. $8/_{11}$ 1894.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($1/4$ 1894 — $31/3$ 1895).

D. $3/_{11}$ 94 Kl. $10\frac{1}{2}$ Fm. under Taage grundstødte *G.* — fra Riga til Boness med Trælaster — paa Anholt's Østrev. D. 4. Kl. 7 Em. blev *G.*, efterat have kastet en Del af Dækslasten over Bord, bragt flot af Svitzer's «Hertha» og bugseret til Helsingør.

Nr. 91. „Godö” af Arendal, Galease, 85 Tons Brutto, Kapt. B. Larsen.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($1/4$ 1893 — $31/3$ 1894).

D. $4/1$ 94 grundstødte *G.* — fra Havre til Randers med Oliekager — paa Staunshoved ved Grenaa, *G.*, der ikke blev læk, bragtes d. 6. af Grund af Svitzer's «Helsingør» og ind til Randers.

Nr. 97. „Harold“ af Gøteborg, S. S., 1688 Tons Brutto, Kapt. Skantze.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1894 — $\frac{31}{3}$ 1895).

D. $\frac{22}{5}$ 94 Kl. $2\frac{1}{4}$ Fm., grundstødte *H.* — fra Hudiksvall til London med Træløst — paa Skagens Nordside, 3 à 4 Kabellængder NØ. f. Højen Fyr. Vind NNØ. Labert. *H.* kom flot ved egen Hjælp.

Nr. 105. „Hermod“ af Bergen, S. S., 473 Tons Brutto, Kapt. Meyer.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1894 — $\frac{31}{3}$ 1895).

D. $\frac{12}{4}$ 94 grundstødte *H.* — fra Libau til Horsens med Foderstoffer og Klid — paa Fyenshoved. *H.*, der blev læk, lossede en Del af Ladningen i Lægtene og blev d. 14. bragt flot af Svitzers's «Drogden» og ind til Horsens.

Nr. 108. „Hulda Erika“ af Råå, Skonnertbrig, 123 Tons Brutto, Kapt. A. Pettersson.

Søforklaring i Kallundborg d. $\frac{31}{10}$ 1894.

D. $\frac{30}{10}$ 94 Kl. $12\frac{1}{2}$ Fm. grundstødte *H. E.* — fra Svendborg til Råå i Ballast — paa «Bolsaxen». Vind S. Frisk. Diset. Da Søen var høj, huggede den stærkt og blev læk. Ved Daggry hejstes Nødflag; men da ingen Hjælp var ankommen indtil Kl. 9 Fm. blev Skibsraad afholdt og da den sydl. Kuling var tiltagen, besluttedes det at forlade den med egen Baad. Styrede efter Samsø, men Besætningen optoges kort efter af den danske Toldkrydser Nr. 12, der land-satte den i Kallundborg, med Undtagelse af Kapt. P., der vendte tilbage med Bjergere fra Kallundborg. Kl. 3 Em. ankommen til det grundstødte Skib befandtes dette besat med Bjergere fra Samsø. Under Vidneforhøret udtalte Kapt. P., «at han forlangte at komme om Bord, men at de Ombordværende svarede ham, at han Intet der havde at gøre og at han erholdt samme Svar paa sit gentagne Spørgsmaal.»

Om **Aarsagen** foreligger der ingen Udtalelse fra Søretten; men det fremgaar af Vidneforhørene, at Kapt. P., der opholdt sig i Kahytten, var den eneste Navigator, idet Mandskabet bestod af en 19aarig Bedstemand — der ingen Examen havde og manglede Farvandskundskab, hvilket bl. A. viste sig ved, at han antog «Vestborg» Blinkfyr p. Samsø for at være «Refsnæs» Lys- og Fløjtetønde; en Fejltagelse, der bragte ham til at forandre Kurs fra N. $\frac{1}{2}$ Ø. til NV. og derved satte *H. E.* fast paa «Bolsaxen» — samt 1 Letmatros og 2 Ungmænd. Kort efter bragte Bjergene *H. E.* flot og ind til Nyborg.

Nr. 109. „Ida“ af Karlshamn, 3/m Skonnert, 332 Tons Brutto, Kapt. C. Pehrsson.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{6}{11}$ 1894.

D. $\frac{2}{11}$ 94 Kl. 12 Mn. strandede *I.* — fra Grimsby til Karlskrona med Kul — paa Skagens østre Forstrand og blev Vrag. Kl. $6\frac{1}{2}$ Em. var Hirshals passeret i $1\frac{1}{2}$ Mils Afst., med stiv VSV. Kuling og stærk Taage. Kurs ØNØ. Loddet holdtes gaaende, 11 Fv. Vand havdes. Højen Fyr saas ikke; men der hørtes om Stb. 4 efter hverandre følgende Stød fra en Sirene, der antoges at være Sirenen paa Skagen Fyrskib, hvorfor Kursen forandredes til SØ. Kort før Kl. 12 saas et hvidt Lys om Bb., hvilket antoges for en Dampers Toplys; men som strax efter, da *I.* stødte, viste sig at være Skagens Fyr. *I.* blev læk og trods stadig Pumpning steg Vandet indtil 8 Fod i Lastrummet. Kl. 6 Fm. kom en dansk Fiskerbaad paa Siden, med hvilken, efter afholdt Skibsraad, Besætningen landsattes Kl. 7 Fm. I den om Bord værende engelske «Pearson's» Almanak for 1894 fandtes Intet oplyst om de i 1892 ved Højen Fyrtaarn anbragte Sirener.

Aarsagen angives at være: Tæt Taage samt Forveksling af Sirenerne ved Højen Fyrtaarn og paa Skagens Rev Fyrskib.

Nr. 110. „Ida“ af Oskarshamn, Skonnertbrig, 162 Tons Brutto, Kapt. P. E. Pettersson.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1893 — $\frac{31}{3}$ 1894).

D. $\frac{5}{1}$ 94 Kl. 8 Em. strandede *I.* fra Oskarshamn til Palma (Mallorca) med Planker — i Klitmøllerbugten. Vind ØSØ Frisk. Klart. Besætningen gik i Land med egen Baad. D. 6. blev *I.* ved Hjælp af Kystboerne bragt flot og gennem Thyborøn Kanal ind til Thisted.

Nr. 113. „Itaparica“ af Hamburg, S. S., 2687 Tons Brutto, Kapt. F. Kier.

Indberetning til Marineministeriet dat. Nordre Rønner Fyr d. $\frac{22}{11}$ 1894.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1894 — $\frac{31}{3}$ 1895).

D. $\frac{20}{11}$ 94 Kl. $10\frac{1}{2}$ Em. med ØSØ. Vind, diset Luft grundstødte *I.* — fra Hamburg til Kjøbenhavn med 5000 Sække Kaffe — paa Østenden af Læsø (Engelskmandens Rev). Ved Hjælp af Læsø Bjergere og Svitzer's «Øresund» kom *I.* flot og fortsatte Reisen.

Aarsagen angives at være: Usigtbart Vejr, hvilket bevirkede at «Trindelens» Fyr blev antaget for et Fyr paa svensk Kyst.

Nr. 123. „Julius“ af Drammen, Skonnert, 161 Tons Brutto, Kapt. H. Schmidt.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1894 — $\frac{31}{3}$ 1895).

Indberetning til Marineministeriet dat. Nordre Rønner-Fyr d. $\frac{2}{6}$ 1894.

D. $\frac{1}{6}$ 94 Kl. $3\frac{1}{2}$ Fm. grundstødte *J.* — fra Assens til Drammen i Ballast — paa «Knuderne» ca. $\frac{1}{2}$ Mil SSV. for Fyret. Vind VSV. Frisk. Klart. Kl. $1\frac{1}{2}$ Em. kom *J.* flot ved Hjælp af Læsø Bjergere og Svitzer's «Frederikshavn» og blev indbugseret til Frederikshavn.

Aarsagen angives at være fejlagtig Navigering.

Nr. 130. „Lahneck“ af Bremen, S. S., 746 Tons Brutto, Kapt. J. Büschen.

Indberetning til Marineministeriet dat. Stevns Fyr d. $16/1$ 1894.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($1/4$ 1893 — $31/3$ 1894).

D. $15/1$ 94 Kl. 5 Em. grundstøtte *L.* — fra Danzig til London med Sukker — $1/2$ Mil N. f. Fyret. Vind SSV. Frisk. Taage. D. 17. blev *L.* bragt flot af Svitser's «Kattegat» og indslæbt til Kjøbenhavn.

Aarsagen angives at være: At Taage forhindrede at Fyret kunde ses.

Nr. 131. „Larch“ af Sunderland, S. S., 1370 Tons Brutto, Kapt. Barnard.

Indberetning til Marineministeriet dat. Overlodsen for det østl. Distrikt d. $4/1$ 1894.

D. $3/1$ 94 kom *L.* — fra Riga til Dordrecht med Træløst — i Kollision med Bolværket paa Revshaleøen, blev læk og sank med stærk Slagside. Efterat være blevet tættet af Dykkere og udpumpet blev *L.* optaget af Svitser's «Kattegat».

Nr. 134. „Lintu“ af Lovisa, Skonnertbrig, 122 Tons Brutto, Kapt. Henriksson.

Indberetning til Marineministeriet dat. Hammeren Fyr d. $22/10$ 1894.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($1/4$ 1894 — $31/3$ 1895).

D. $1/10$ 94 Kl. 3 Em. blev *L.* — fra Lübeck til Ekenäs med Kul — efter at have hejst Nødflag, tagen paa Slæb af S. S. «Gauthiod» af Stockholm og indbragt i Sene-Bugten, hvor *L.* ankrede. Om Natten under Storm af SV. med haarde Byger sprængtes Stb.'s Kætting. D. 22 Kl. $4\frac{1}{2}$ Fm. drev *L.* ind paa Stenene udfor Molen til Hammer Havn. Besætningen (5 Mand) bjergede sig langs en Trosse ind paa Molen. *L.*, der var uassureret, blev Vrag.

Nr. 136. „Lüneburg“ af Christiania, Barksbib, 292 Tons Brutto, Kapt. R. Hellum.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($1/4$ 1894 — $31/3$ 1895).

D. $19/4$ 94 grundstøtte *L.* — fra Newhaven til Hernösand i Ballast — paa Skagens Nordstrand. Stille med Taage. D. 20. blev *L.*, der var tæt, tagen af Grund af Svitser's «Express» og Skagboerne.

Nr. 147. „Mobil“ af Stralsund, Skonnertbrig, 164 Tons Brutto, Kapt. J. G. Kraeft.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($1/4$ 1893 — $31/4$ 1894).

D. $2/1$ 94 Kl. $10\frac{3}{4}$ Fm. strandede *M.* — fra Grangemouth til Stralsund med Kul — $1/8$ Mil Ø. f. Station Gl. Skagen. Stiv ØNØ. med urolig Sø. *M.*, der stod ca. 300 Fv. fra Kysten, var under Vand med Undtagelse af en Del af Agterskibet, hvor Besætningen havde søgt Tilflugt. Det lykkedes Gl. Skagens Redningsbaad med betydelig Anstrængelse og Fare at redde Besætningen (6 Mand) fra Vraget, hvorover Søen uophørlig brød.

Aarsag. Skibet var overiset og sprungen læk.

Nr. 151. „Newbridge“ af Leith, S. S., 1698 Tons Brutto, Kapt. Clark.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($1/4$ 1894 — $31/3$ 1895).

Indberetning til Marineministeriet dat. Bovbjerg Fyr d. $3/11$ 1895.

D. $3/11$ 94 Kl. $1\frac{1}{2}$ Fm. strandede *N.* — fra Leith til Pillau med 2000 Tons Kul — paa «Knobberne» (Harboøre). Vind SV. Frisk. Tæt Taage. Urolig Sø. Kl. 7 Fm. bjergedes Besætningen (20 Mand) af Redningsbaaden fra Flyvholm. *N.* blev Vrag og solgtes d. $14/12$ 94 for ca. 8000 Kr.

Aarsag. Uformodet Strømsætning og Taage.

Nr. 156. „Olga“ af Halmstad, Galease, 54 Tons Brutto, Kapt. B. L. Assarson.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($1/4$ 1894 — $31/3$ 1895).

D. $12/2$ 94 strandede *O.* i Rersøbugten $1/4$ Mil N. f. Mullerup Havn. Blev senere bragt flot og solgt til Korsør.

Nr. 159. „Pauline“ af Drammen, Barksbib, 403 Tons Brutto, Kapt. Knudsen.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($1/4$ 1894 — $31/3$ 1895).

D. $18/4$ 94 grundstøtte *P.* — fra London til Kjøbenhavn — paa Skagens Nordside ved Butteren. Stille med Taage. D. 20. blev *P.*, der ikke havde taget videre Skade, bragt flot af Svitser's «Øresund» og ind til Frederikshavn.

Nr. 160. „Peter Rolt“ af Rostock, 3/m Skonnert, 500 Tons Brutto, Kapt. H. Kaempfer.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($1/4$ 1894 — $31/3$ 1895).

Indberetning til Marineministeriet, dat. Højen Fyr d. $4/11$ 1894.

D. $2/11$ 94, Kl. $6\frac{1}{4}$ Em. strandede *P. R.* — fra West-Hartlepool til Danzig med Kul — paa Skagen Nordstrand $1/4$ Mil V. f. Gl. Skagen og blev Vrag. Vind SV. Stiv Kuling og høj Sø. Besætningen (12 Mand) bjergedes af Gl. Skagen Redningsbaad, der landsatte den Kl. 10 Em.

Aarsagen angives at være: Tæt Taage og at Sirenerne ved Højen Fyr ikke hørtes.

Nr. 162. „Prinzess Wilhelm“, Tysk Panser-Krydser, 4400 Tons (Displacement).

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1894 — $\frac{31}{3}$ 1895).

D. $\frac{18}{9}$ 94 grundstødte *P. W.* udfør Hasle under tæt Taage. Kom flot ved Hjælp af andre tyske Orlogsskibe. Svitzer's Bjergningsdampere vare til Stede, men bleve ikke benyttede.

Nr. 163. „Rapid“ af Langesund, 3/m Skonnert, 169 Tons Brutto, Kapt. H. Halvorsen.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1894 — $\frac{31}{3}$ 1895).

D. $\frac{29}{10}$ 94 grundstødte *R.* — fra Odense til Langesund i Ballast — paa Søndre Rønner. D. 30 blev *R.*, efterat Læsø Bjergere havde udkastet en Del af Ballasten, bragt flot af Svitzer's «Frederikshavn» og ind til Frederikshavn, hvor den blev kondemneret.

Nr. 164. „Reptor“ af Windau, Skonnert, 264 Tons Brutto.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1894 — $\frac{31}{3}$ 1895).

D. $\frac{15}{10}$ 94 strandede *R.* — fra Kjøbenhavn til Windau i Ballast — ved Bøgeskoven (Stevns) og blev Vrag. Besætningen (8 Mand) reddede sig ved egen Hjælp i Land.

Nr. 165. „Risca“ af Middlesborough, S. S., 686 Tons Brutto, Kapt. Stephenson.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1894 — $\frac{31}{3}$ 1895).

D. $\frac{17}{11}$ 94 Kl. $12\frac{3}{4}$ Em. grundstødte *R.* — fra Middlesborough til Vejle med Kul og Raajærn — paa Thyborøn-Kanal-Grunden. Vind SV. Urolig Sø. Taage. Thyborøn Redningsbaad bjergede Besætningen (15 Mand) og land-satte den Kl. 5 Em. **Aarsag:** Uformodet Strømsætning og Taage.

Ved Hjælp af Kystboerne lossedes en Del af Ladningen i Lægtene og d. 19. bragtes *R.* flot af Svitzer's «Øresund» og ind til Frederikshavn.

Nr. 170. „Semafor“ af Brevig, Skonnert, 231 Tons Brutto, Kapt. N. C. Hansen.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{16}{10}$ og $\frac{7}{12}$ 1894.

D. $\frac{14}{10}$ 94 Kl. 10 Fm. strandede *S.* — fra Odense til Brevig i Ballast — under Krydsning N. efter, paa Sydspidsen af Revet «Deget» udfør Frederikshavn og blev Vrag. *S.* havde d. 13. Kl. $10\frac{1}{2}$ Fm. faaet Hirsholms Fyr i Sigte, da Vinden sprang til NØ. med tiltagende Kuling og høj Sø. Rebning af Storsejlet tog saa lang Tid, at *S.* kom ind i Hirsholms røde Fyrvinkel og da den, som Følge af at den var ballastet, nægtede at vende, blev Stranding uundgaaelig. Masterne kappedes. Blus afbrændtes efter Hjælp fra Land; men da denne udeblev nødtes Besætningen til at forlade *S.* i egen Baad, der blev holdt i Læ af det strandede Skib. Kl. $6\frac{1}{2}$ Fm. kom en dansk Fiskerbaad med 4 Mand og bjergede den af Kulde og Søerne forkomne Besætning (7 Mand) ind til Frederikshavn en Time senere.

Om **Aarsagen** udtaler Søretten intet Skøn. Af Vidneforhørene fremgaar bl. A., at Frederikshavns Lodser omtrent Kl. 3 Fm. havde set en Skonnert under Opkrydsning, der dog kort efter tabtes af Sigte. Først ved Daggry omtrent Kl. 6 observeredes det strandede Skib. Lodsbaaden gik da ud; men vendte tilbage, da det ved Ankomsten til Strandingsstedet viste sig, at Besætningen var bleven bjerget.

Nr. 172. „Sirene“ af Haseldorf, Evert, 51 Tons Brutto.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1894 — $\frac{31}{3}$ 1895).

D. $\frac{21}{4}$ 94 strandede *S.* — fra Bremen til Malmø med Ris og 8 Fade Rom — i Hjelmbugten (Møen). Størstedelen af Ladningen bjergedes af Svitzer's «Kastrup»; men det lykkedes ikke denne at bringe *S.*, der var bleven stærkt beskadiget i Bunden, af Grund. Ved Strandings-Auktion d. $\frac{11}{5}$ 94 blev *S.* solgt til Stege og senere bragt flot.

Nr. 173. „Sirius“ af Riga, 3/m Skonnert, 252 Tons Brutto, Kapt. Griwahn.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1893 — $\frac{31}{3}$ 1894).

D. $\frac{3}{1}$ 94 Kl. 4 Fm. strandede *S.* — fra Grangemouth til Libau med Kul — syd for Aarsdale (Bornholms Ø.-Kyst) og blev Vrag. 6 Mand druknede og 1 Mand (Skibets Fører) reddede sig flydende paa en Mast i Land.

Nr. 176. „Stanley“ af Bergen, S. S., 1721 Tons Brutto, Kapt. Abrahamson.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1894 — $\frac{31}{3}$ 1895).

Indberetning til Marineministeriet, dat. Bovbjerg Fyr d. $\frac{22}{12}$ 1894.

D. $\frac{22}{12}$ 94 Kl. 5 Km. strandede *S.* — fra Eupatoria (Krim) til Kalmar — paa yderste Revle V. for Fyret under høje Bovbjerg og blev Vrag. De affyrede Raketter (dobbelte) knude ikke naae *S.* og den høje Sø med tiltagende paalands Storme umuliggjorde, at Redningsbaaden fra Tuskjær kunde sættes ud. Senere viste det sig, at Besætningen (23 Mand) uheldigvis havde forladt *S.* i egne Baade; men det lykkedes ikkun 1 Mand d. 28. Kl. 5 Fm. at redde sig i Land ved Stationen Lildstrand.

Aarsagen angives at have været: Uformodet Strømsætning og Regntykning.

Nr. 184. „Thema“ af Lysekil, Skonnert, 161 Tons Nette, Kapt. J. A. Andersson.

Søforklaring i Stubbekjøbing d. $\frac{24}{7}$ 1884.

D. $\frac{21}{7}$ 94 med frisk vestl. Vind og med Lodsflag hejst grundstødte *T.* — fra Blyth til Stubbekjøbing med Kul — paa, Vejrø Landgrund. Ved Hjælp af 4 Fiskere fra Vejrø kastedes ca. 15 Tons Kul over Bord, hvorved *T.* kom flot uden Skade. For denne Hjælp blev betalt 100 Kr. Lods fra Femø kom først om Bord efter Grundstødningen.

Nr. 186. „Thomas Cook“ af Hull, Fiskesmakke, 50 Tons Brutto.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1898 — $\frac{31}{3}$ 1894).

D. $\frac{13}{2}$ 94 strandede *T. C.* udfor Søndervig og blev Vrag. Besætningen (5 Mand) landede ved Søndervig i egen Baad.

Nr. 187. „Tikoma“ af Sandefjord, Barksbib, 806 Tons Brutto, Kapt. Melsom.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1894 — $\frac{31}{3}$ 1895).

D. $\frac{19}{4}$ 94 grundstødte *T.* — fra Savannah til Si Petersburg med Harpix — paa Skagens Nordside ved Butteren. Stille med Taage. D. 20. blev *T.*, der var tæt, bragt flot af Svitzer's «Frederikshavn» og ind til Frederiksh.

Nr. 188. „Tor“ af Halmstad, S. S., 315 Tons Brutto, Kapt. J. C. Johansson.

„Livonia“ af Danzig, S. S., 277 Tons Brutto, Kapt. P. Bialke.

Søforklaring i Holbæk d. $\frac{5}{12}$ 1894.

D. $\frac{5}{12}$ 94 henad Md. fandt en Kollision Sted mellem de ovennævnte to Dampere. *T.* laa fortojet ved Holbæks vestre Havnemoles nordl. Side i Færd med at losse sin Kulladning, da *L.* med Lods fra Rørvig om Bord under Indsejlingen til Havnen løb ind i *T.*'s Stb.'s Laaring og forarsagede betydelig Skade.

Om **Aarsagen** udtaler Søretten intet Skøn; men det fremgaar af Vidneforhørene, at *T.* ingen Skyld kan have havt, samt at Kollisionen nærmest maa tilskrives den Omstændighed, at *L.* nægtede at styre paa Grund af den lave Vandstand (6" under dagl. Vande), som da forefandtes. Lodsens vilde lægge til langs Siden af *T.*; men fik Ordre (ved Tegn) af Havnefogden til at løbe ind gennem Sejløbet til Havnen. Lodsens lagde da Roret haardt Stb.; men da *L.* ikke lystrede Roret, blev der bakket med fuld Kraft; ikke desto mindre viste Kollision sig uundgaelig. *T.*'s Skade vurderedes til 1050 Kr., *L.*'s til 250 Kr.

Nr. 193. „Vanderer“ af Grimstad, Barksbib, 455 Tons Brutto, Kapt. H. Nielsen.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1893 — $\frac{31}{3}$ 1894).

D. $\frac{1}{3}$ 94 Kl. 4 Fm. med frisk SV. Vind og diset Vejr strandede *V.* — fra Fleetwood til Grimstad i Ballast — paa Østeragger Strand, $\frac{3}{4}$ Mil S. f. Agger By og blev Vrag. 7 Mand af Besætningen reddede sig i Land i egen Baad. Resten (3 Mand) optoges af Agger Redningsbaad.

Aarsagen angives at være, at Lodbjerg Fyr antoges for at være Lindesnæs Fyr.

Nr. 197. „Waltikka“ af Nystad, Barksbib, 942 Tons Brutto, Kapt. Ekholm.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1894 — $\frac{31}{3}$ 1895).

D. $\frac{19}{4}$ 94 grundstødte *W.* — fra Pensacola til Lybeck med Trælast — udfor Højen Fyr (Skagens Nordstrand) under Taage. *W.* kom flot ved egen Hjælp.

Nr. 198. „Wilton“ af West Hartlepool, S. S., 1638 Tons Brutto, Kapt. Storm.

Indberetning til Marineministeriet dat. Kronborg Fyr d. $\frac{10}{12}$ 1894.

D. $\frac{8}{12}$ 94 grundstødte *W.* — fra Riga til London med Trælast — paa Lappegrunden. Efter Overbordkastning af en Del af Dækslasten bragtes *W.*, der ikke var læk, flot af Svitzer's «Skandinavien» og ind til Helsingør.

Nr. 199. „Zephyr“ af Bergqvara, 3/m Skonnert, 258 Tons Brutto, Kapt. E. Svensson.

Indberetning til Marineministeriet dat. Anholt Fyr d. $\frac{24}{8}$ 1894.

Indenrigsministeriets Beretning om Redningsvæsenet ($\frac{1}{4}$ 1894 — $\frac{31}{3}$ 1895).

D. $\frac{20}{8}$ 94 Kl. 3 Fm. med frisk vestl. Vind grundstødte *Z.* — fra Bergqvara til Hartlepool med Pit-Props — Paa Anholts Østrev. Kl. 11 Em. kom *Z.*, efter at have kastet Dækslasten over Bord, flot ved Hjælp af Anholt Bjergere og Svitzer's «Drogden» og blev af denne indslæbt til Helsingør.

Aarsagen angives at være: Mangelfuld Navigering.

TABEL I.
Opgørelse

af de i Oversigten opførte Søulykkers eller Søskaders Antal og Art, for hvilke Søforhør (evt. Søforklaring) ere afholdte.

Søulykkens Art.	Danske.		Svenske.		Norske.		Tyske.		Engelske.		Russiske.		I Alt.	
	Sejl.	Damp.	Sejl.	Damp.	Sejl.	Damp.	Sejl.	Damp.	Sejl.	Damp.	Sejl.	Damp.	Sejl.	Damp.
Stranding	12	"	3	"	1	"	"	"	"	"	"	"	16	"
Grundstødning	16	3	3	"	"	"	"	"	"	"	"	"	19	3
Kæntring og Synken	1	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	1
Sprungen læk i Søen	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"
Forladt synkefærdig	9	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9	"
Forskellig Søskade	2	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	1
Kollision	14	11	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	14	12
Kondemnation eft. Søskade	7	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7	"
Borteblevet	4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	"
Overbordfalden	11	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	11	1
I Alt	77	17	6	1	1	"	"	"	"	"	"	"	84	18
													102	

TABEL II.
Opgørelse

af de i Oversigten ifølge officielle Indberetninger m. m. opførte Søulykkers eller Søskaders Antal og Art for, hvilke Søforhør (evt. Søforklaring) **ikke** ere afholdte.

Stranding	12	"	"	"	2	1	5	"	1	2	3	"	23	3
Grundstødning	13	"	3	1	9	2	2	4	1	5	1	1	29	13
Kæntring og Synken	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"
Sprungen læk i Søen	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"
Forladt synkefærdig	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"
Forskellig Søskade	8	1	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	8	2
Kollision	"	1	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	2
Kondemnation eft. Søskade	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	3	"
Borteblevet	11	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	11	"
I Alt	49	2	3	1	11	3	7	4	2	9	5	1	77	20
													97	

TABEL III.
Opgørelse

af Tab af Menneskeliv ved de for Danske Skibe ifølge Oversigten indtrufne
Søulykker eller 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	5	25	1	18	6	43	11	43	"	"	11	43	16	68	1	18	17	86
Ved Overbordfalden	10	12	1	1	11	13	1	2	"	"	1	2	11	14	1	1	12	15
Ved andre Ulykkestilfælde	6	18	1	1	7	19	1	3	1	1	2	4	7	21	2	2	9	23
I Alt	21	55	3	20	24	75	13	48	1	1	14	49	34	103	4	21	38	124

TABEL IV.
Opgørelse

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

Forlisets Art.	Antal Skibe.	Brutto Register-Tonnage.	Med Ladning.	Uden Ladning.	Værdi. Kr.	Assurance. Kr.	Besætning.	Passagerer.	Tab af Menneskeliv.
Dampskibe:									
Kæntring & Synken	1	1842	1	"	353000	180000	23	2	18
Sejlskibe:									
Stranding & Grundstødning.	26	6392	20	6	577730	503910	174	4	8
Sprungne læk & Synken	11	2419	10	1	274300	221800	74	"	10
Kollision	3	283	3	"	41160	36360	14	"	1
Borteblevne	15	1347	12	3	140200	114900	68	"	68
Søskade & Kondemnation	8	1724	7	1	153500	138500	52	"	"
Sejlskibe i Alt	63	12165	52	11	1,186890	1,015470	382	4	87
Damp- & Sejlskibe i Alt	64	14007	53	11	1,539890	1,195470	405	6	105

TABEL V.

Opgørelse

af Antallet m. m. af Strandinger og Grundstødninger

paa

danske Kyststrækninger og i Inderfarvande

indtrufne i

Aaret 1894.

Kyststrækninger og Inderfarvande.	Danske Skibe.										Fremmede Skibe.										I Alt.		Tab af Menneskeliv.		
	Strandinger m. m.								Tilsammen.		Strandinger m. m.								Tilsammen.						
	uden Forlis.				med Forlis.						uden Forlis.				med Forlis.										
	Sejl.		Damp.		Sejl.		Damp.		Sejl.		Damp.		Sejl.		Damp.		Sejl.		Damp.						
	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Antal.	Brutto Tonnage.	Danske	Frem- mede.	I Alt.
Jyllands Vest-Kyst (til Hanstholm) . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..	3	1778	2	1796	..	..	2	3419	7	6993	7	6993	..	22	22	
Thyborøn Kanal.	3	83	1	181	1	24	..	..	5	288	..	..	..	..	..	..	..	..	..	5	288	..	..	..
Jyllands Nordvest-Kyst (til Skagen indb.)	3	500	..	..	3	402	..	..	6	902	5	2605	2	2684	4	2234	..	..	11	7523	17	8425	..	2	2
Jyllands Øst-Kyst	6	413	..	..	1	222	..	..	7	635	3	267	3	2710	2	323	..	..	8	3300	15	3935	..	..	..
Læsø	2	159	..	..	1	93	..	..	3	252	5	905	1	2687	..	..	..	..	6	3592	9	3844	..	..	..
Anholt . . . . .	..	..	..	..	1	14	..	..	1	14	2	884	3	5348	1	277	..	..	6	6509	7	6523	..	..	..
Fyens Nord-Kyst	1	21	..	..	..	..	..	..	1	21	..	..	1	473	..	..	..	..	1	473	2	494	..	..	..
Sjællands Nord-Kyst	1	200	..	..	..	..	..	..	1	200	1	480	2	1738	..	..	..	..	3	2218	4	2418	..	..	..
Fyens Ø-Kyst (med Langel.)	1	275	1	391	..	..	..	..	2	666	1	123	..	..	..	..	..	..	1	123	3	789	..	..	..
Sjællands Vest-Kyst	4	606	..	..	..	..	..	..	4	606	2	179	2	5640	..	..	..	..	4	5819	8	6425	..	..	..
Smaalands-Farvandet	2	83	..	..	..	..	..	..	2	83	1	161	..	..	..	..	..	..	1	161	3	244	..	..	..
Laalands Syd-Kyst	3	338	..	..	..	..	..	..	3	338	4	334	..	..	..	..	..	..	4	334	7	672	..	..	..
Møens Øst-Kyst . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	51	1	608	..	..	..	..	2	659	2	659	..	..	..
Sjællands Øst-Kyst (til Amager S. fra) . . . . .	..	..	..	..	1	9	..	..	1	9	..	..	1	746	1	264	..	..	2	1010	3	1019	..	..	..
Amager	4	653	1	1532	..	..	..	..	5	2185	15	3001	2	3112	..	..	..	..	17	6113	22	8298	..	..	..
Saltholm . . . . .	..	..	1	1108	..	..	..	..	1	1108	5	1682	5	5599	..	..	1	1191	11	8472	12	9580	..	..	..
Middelgrunden . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	4	1464	3	3221	..	..	..	..	7	4685	7	4685	..	..	..
Øresunds-Kysten	1	240	..	..	..	..	..	..	1	240	2	1008	5	5626	..	..	..	..	7	6634	8	6874	..	..	..
Bornholms Vest-Kyst . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	4400	1	122	..	..	2	4522	2	4522	..	..	..
Bornholms Øst-Kyst . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	252	..	..	1	252	1	252	..	6	6
I Alt	31	3571	4	3212	8	764	..	..	43	7547	54	14922	34	46388	10	3472	3	4610	101	69392	144	76939	..	30	30