

givne Antal af tabte Mennekkelig er nøiagtigt, men alle de fremsatte Tal bekræfte, at man ved Betragtningen af de foreliggende Oplysninger, bør tage særligt Hensyn til de Seilskibe, der ere forliste i aaben Sø. Af Dampskibe er kun eet forgaet i aaben Sø, nemlig Dampskibet Vera af Helsingør, der paa en Rejse fra Messina til Østersøen med Frugt sank ved Sammenstød med et andet Skib i Kanalen; derimod ere fire Dampskibe strandede, der alle vare nye og sødygtige Skibe.

Det vil erindres, at Tallene i Tabellerne angive Tab af Skibe i fire Aar, saa at man ved at dividere med 4 vil finde Gjennemsnitsantallet for et Aar. Antallet af Aar er dog for ringe til deraf at udbrage nogen almindelig Slutning, og Tabel 3 viser ogsaa, at der er betydelig Forskjel mellem Aarene indbyrdes, idet Aaret 1876 har et meget større Antal Forlis, end hvert af de andre tre Aar.

I den mindre Fart er Antallet af Strandinger mere end tre Gange saa stort som af Skibe, der ere forliste i aaben Sø. Af det angivne Tal af Personer, omkomne ved Stranding, skylbes de 9 en Lodsbaad fra Frederikshaavn, og Tabet i denne Fart er overhovedet forholdsvis ringe, saa det hele Antal Forlis i fire Aar kun udgjør 73 Skibe, medens der alene i 1877 blev udflaveret 15,240 Seilskibe og 6,516 Dampskibe i indenlandsk Fart, altsaa for et mindre Omraade, end hvad den mindre Fart omfatter.

Naar man derefter gaar over til en nærmere Betragtning af Forlisene i den større Fart, vil Tabel 1 kunne sammendrages som følger:

Ladning.	Køben Sø.	Strandet.	Tilfammen.			
	Antal.	Antal.	Antal.	pCt. af hele Antallet.	Samlet Drægtighed.	Gjennemsnitsdrægtighed af Skibe.
Kul	52	23	75	34	12,414 ¹ / ₂	165,5
Korn	13	16	29	13	3,926 ¹ / ₂	135,4
Træ	6	16	22	10	4,190 ¹ / ₂	190,4
Ballast	6	13	19	9	3,029 ¹ / ₂	159,4
Islandsfart	5	7	12	5	993 ¹ / ₂	82,8
Forskjellig	16	17	33	15	4,822	146,1
Ukjendt	10	21	31	14	5,704 ¹ / ₂	184,0
Sum...	108	113	221	100	35,081	158,7

Det vil strax springe i Øinene, at den største Del af Forlisene falder paa Skibe med Ladninger af Kul, Korn og Træ, der tilfammen udgjøre 57 pCt. af samtlige Fartstøier; man maa dog ikke derved slutte, at de omhandlede Varer ere fortrinnsvis farlige som Skibsladninger, da det netop er disse Varer, som efter Vægt staa i første Række i Landets Omsetning med Udlandet. Ballastede Skibe følge nærmest efter dem, og endelig, skøndt med et betydeligt Spring nedest, de Skibe, der fare paa Island eller drive Fiskeri der. Det bemærkes ved Skibene i Islandsfart, at den gennemsnitlige Drægtighed er mindre end for de andre Skibe, hvilket, henfset til Farvandene og til Aarstiderne, neppe er uden Indflydelse paa de foresaldne Forlis.