



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

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 vores arbejde – 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

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

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

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR SKIBSFART OG FISKERI.

REDIGERET AF L. DRECHSEL.

I REDAKTIONEN: KAPT. JACOB HOLM.

2^{DEN} AARGANG.

1895.

KJØBENHAVN.

TRIERS BOGTRYKKERI (H. J. SCHOU).

1895.

„DANSK SØFARTSTIDENDE“.

2. AARGANG. 1895.

INDHOLD.

	Side		Side
A.			
Aalborg Havn	152, 206	Dansk Sejlskibereideri-Forening.....	251
Afmærkningen af Fiskeredskaber	363	Dansk Søfartstidende	7, 511
Agrarbevægelsen og Sømandstanden	5	Danske Fiskeriinteressers Varetagelse i England	86
»Alexander III's« Forlis	16, 46	Danske Mineøvelser i Øresund	443, 513
»Alexander III's« Undergang, Dampskibet	4, 55	Danske Sømand	23, 222
Alicante	334	Danske Sømand i vore Dage	105
Anerkendelse, den gensidige, af dansk og svensk Skibsmaal	461	De nye Regler for Taagesignaler	126
Anerkendelse, den gensidige, af dansk og tysk Skibsmaal	491	De nye Søvejsregler	81, 96
Anerkendelse i Sverig af danske Fartøjers Maalingsdokumenter	422	Deklaration mellem Danmark og Sverrig om Søforklaringer	7
Amerika, Nye spanske Bestemmelser om Petroleums-Indførslen fra	375	Den alm. danske Skibsførerforenings Diskussionsmøde den 22. Februar 1895	82
Anmeldelse af Søskader	216	Den amerikanske Skibsfart nu og i Fremtiden	21
Ansvarets Fordeling i Tilfælde af Kollision	422	Den danske biologiske Station	93
Antwerpen, Fra	292	Den danske Dampet »Horsa« beslaglagt for Søovereri	473
Antwerpen, Losning af Trælast i	234, 451	Den danske Skibsfart paa Tyrkiet	125
Antwerpen, Forsinkelser i	392	Den danske Skibs-Liste og Rederi-Fortegnelse	302
Aracaju	422	Den moderne Skibskonstruktion	451
Archangel, Fra	441, 505	Den ny Konsulatlov og Sejlskibene	33
Archangel, Vort Konsulat i	331	Den ny norske Søforsikringsplan	93
Archangel, Vort Konsulat i, og Skibsførerne	303	Den ny Organisation	261
Astronomisk Navigation	5	Den ny Sejlkonstruktion	303, 323
Australien, Ruterne til og fra	293	Den ny Skibsjournal	61, 81, 92, 102, 112, 121, 453
B.			
Baadudsætning	95, 204	Den ny Skibsmaalning	164
Belfast, Strike i	461	Det gamle og det ny Gaffelsejlsystem	252
Bemandingen af vore Skibe	223, 472, 502	Det ny og det gamle Sejlsystem	373
Bergen, Kontrollkontoret for nautiske Instrumenter i	518	Det ny Sejlsystem	355
Beskatning af Fiskerinæringen	73	Deutsche Seewarte	372
Besparselsen ved Nord-Østersø-Kanalen	262, 274	Deviationsjournal	174
Besættelsen af Embedet som Havnekaptajn i Kbhvn. 502, 511	511	Drechsel, Havnekaptajn i København	511
Bjærgningsforetagende, Stort	185	Drogden uddybes? Bør	305, 381
Brede ved Højde i Meridianen	271	Dunnage m. m.	3
Brede ved Maanens største Højde	412	Dækslast og Sødygtighed	91
Brev fra Fanø	24	E.	
Brevduernes Anvendelse i Skibsfartens Tjeneste	451	Efterretninger for Søfarende	i hvert Nr.
Bundkøle	503	Eksporpen pr. Skib fra Aalborg i 1894	67
Bundkøle og Manøvreævine	463, 485	»Elbe«s Undergang	295, 364
Bølgebryderne ved Tyneflodens Munding	294	En hurtig Dampyacht	6
Bølgedæmpning	155	En dansk Matros fortæller	445
Bølgedæmpning ved Olie og Sæbevand	132	En interessant norsk Dom	94
Bør Drogden uddybes?	305, 381	En Jordomsejling med Barkskibet Laura	13
C.			
Calais, Skibsafgifterne i	115	En Rejse med Bark Laura til Tahita og Retur	232
Ceres, Forlis, Barkskibet	391, 456	En interessant amerikansk Dom om Rederens Ansvarlighed for »latent defects«	151
Certepartier, Ensartede	72	En moderne Fragtskonnert	154
Certepartier, Hvad forstås ved Udtrykket »to Havne« i 251	251	En opsigtvækkende Sørætsdom	196
D.			
Dampfærge-Forbindelsen mellem København og Malmø	391	En Reform i vor Skibsmaalning	126
Dampredningsbaade	132	England, Stoppede Skibe i	425
Dampskibet »Alexander III«s Undergang	4, 55	Engelsk Højesteretsdom	454
Dampskibet »Elbe«s Undergang	364	Ensartede Certepartier	72
Dampskibet »Peter Berg«s Møde med et engelsk Barkskib i den biscayiske Bugt	44	Er Dampfløjtesignaler vejledende?	416
Dampskibsfleedens Udvikling	1	Er Nord-Østersø-Kanalen besparende?	262
Dampyacht, En hurtig	6	Esbjerg—England	481, 501
Danmarks Fiskehandler-Forenings Aarsmøde	312	Et Apparat til Reparation af beskadigede Skibsskruer	71
Dansk og nordamerikansk Skibsmaal	495	Et Jubilæum	313
Dansk Fiskeriforening	113	Et Par Forslag til Overvejelse	462
		Et Par Ord om Maaleformlen for Lystfartøjer	353
		Et Ordrespørgsmaal	333
		F.	
		Fair Isle, Ny Signalstation paa	236
		Farveblindhed, Prøverne for	501

	Side		Side
Fanø, Brev fra	24	Fiskeriforeningen i Esbjerg	413
Fanø Handelslaade	482	Foreningen til Søfartens Fremme	153
Fanø Lærlingskole	192, 232, 357, 416, 496	Forsikringsforeningen for Fiskeredskaber i Frederikshavn	13
Fanø, Skibsbyggeriet i Nordby paa	366	Kjøbenhavns Skipperforening	93
Fanø Skibsrederforening	422	Sejlskibsrederi-Foreningen	252
Finansloven og Skibsfarten	402	Skibsforsikringsforeningen for Frederikshavns Told-distrikt	13
Fiskehandelen i Frederikshavn	86	Skipperforeningen i Frederikshavn	13
Fiskeredskaber, Afmærkningen af	363	Skipperforeningens Enkekasse	93
Fiskerier, Vore, i Finansaaret 1893—94	103	Sømandsforeningen	114
Fiskerierne 1/4, 157, 164, 194, 214, 233, 245, 264, 284, 305, 322, 344, 363, 384, 403, 424, 444, 464, 484, 503		General-Konsulatet i Rio de Janeiro	122
Fiskeriinteressers, Danske, Væretagelse i England	86	Goodwin Sand	265
Fiskeri-Kongressen i Kjøbenhavn	364	Grenaa Havn, Stort Uddybningsarbejde ved	453
Fiskeri-Literatur	64	Grønsund, Johs., & Co.	332
Fiskeri-Lovgivningen	123		
Fiskeri-Næringen, Beskatning af	73	H.	
Fiskeri-Statistik, Frederikshavn	64	Halnakers Forlis, Barkskibet	352
Fiskeri-Statistik, Kjøbenhavn	i hvert Nr.	Handelskompagni, Et dansk-vestafrikansk	411
Fisketrafikken paa Kjøbenhavn	3	Hanstholm Fyr	4, 22
Flerskrueskibe	235	Havarier, Ugens	i hvert Nr.
Flodbølgen i Bugten ved Hangtschau	426	Havnekaptajn i Kjøbenhavn, Besættelsen af Embedet som	502, 511
Folkethingsvalgene, Sønæringen og	101	Havnene i Victoria	164
Folkethingvalget i Thisted	152	Havneforhold, Østbornholmske	483
Foreningsmeddelelser, Sejlskibsrederi-Foreningen	276, 286	Håvre, Skibsmæglertarifen i	97
Forlis. 16, 46 (Alexander III), 191 (Hvidbjørnen), 36 (Stanley), 352 (Halnaker), 501 (i Juli Kvartal).		Hollænderdybet, Sejlsadsen igennem	22
Forstyrrelser i Taagevejrsignaler	415	Horsa, Den danske Damper, beslaglagt for Søroveri	473
Fra Antwerpen	292, 441	Horsas Æventyr	504
Fra Archangel	505	Hvad forstaas ved Udtrykket »to Havne« i Certepartier	251
Fra danske Skibsførere	13, 142, 152, 232, 506	»Hvidbjørnen«s Forlis	191
Fra gamle Dage	282	Højeste Udmærkelse	364
Fra Imbetiba	491	Højesteretsdomme	184, 231, 363
Fra Island 141, 193, 224, 257, 275, 292, 315, 356, 394, 416, 472		Højesteretsdom i en norsk Soretssag	206
Fra Rio de Janeiro	346, 411, 441	Højesteretsdom, Engelsk	454
Fra Santos	431	Højesteretsdom, Fransk	374
Fra Søen	44	Højesteretsdom, Svensk, ang. Skibes Værneting	501
Fra Sø- og Land, Smaameddelelser fra Skibsfartens og Fiskeriets Omraade	i hvert Nr.	Højesteretsdom, Tysk	235, 491
Fragt af Stuaage paa Dæk	154		
Fragt af vandkantet Tømmer	155	I.	
Fragtafslutninger	63, 74	»Jacob«s Stranding	471
Fragtberetninger fra Kjøbenhavn, Lübeck, Liverpool, Newcastle o/Tyne, New York m. fl. Steder	i hvert Nr.	Imbetiba, Fra	491
Fragtforholdene i østasiatiske Farvande	92	Internationale Søvejsreglers § 13	51
Fragtskonnert, En moderne	154	Jordomsejling, En, med Barkskibet »Laura«	13
Fransk Højesteretsdom	374	Journalføringen m. m.	334
Frederikshavn, Fiskehandelen i	86	Isbryder-Afgifterne i Stettin	14
Frederikshavns Havn	92, 353	Island, Fra	141, 193, 224, 257, 275, 292, 315, 356, 416, 472
Frihavn, Kjøbenhavns, og Det Forenede Dampskibsselskab	391, 402	Islandsfiskeriet	245
Frihavnen, Nord-Østersø-Kanalen og	255	Islandske Produkter, Markeder for, i forskellige Lande ..	64
Friktion, Om	212, 231, 273	Jubilæum, Et	313
G.			
Gaffelsejlsystem, Det gamle og det ny	252	K.	
Generalforsamlinger:		Kan Vraget af »Sødra Sverige« bjærges?	453
Aktieselskabet Det dansk-russiske Dampskibsselskab	114	Kina, Skibsfarten paa	214
Dampskibsselskabet »Carl«	94	Kjøbenhavn, Fisketrafikken paa	3
— Dannebrog	125	Kjøbenhavn, Fiskerikongressen i	364
— Gorm	94, 483	Kjøbenhavn og dens oversøiske Forbindelser	381
— Kjøbenhavn	114	Kjøbenhavns Frihavn, Fra 6, 15, 26, 35, 45, 55, 65, 107, 116, 126, 135, 155, 166, 184, 195, 213, 227, 235, 246, 254, 265, 276, 286, 296, 306, 316, 326, 346, 357, 377, 386, 395, 406, 417, 427, 436, 447, 456, 465, 486, 496, 518	
— Myren	94	Kollision i Taage	512
— Norden	94	Kollisioner paa Søen, hvor begge Skibe have Skylden ..	445
— Nordsøen	115	Kompasundersøgelser	485
— Skjold	94	Konsulatafgifterne	74, 322, 502
— Thingvalla	134	Konsulatafgift, Sejlskibenes	31, 111, 401, 432
— Torm	134	Konsulatlov, Den ny, og Sejlskibene	33
— Union	115	Konsulatloven	494
— Urania	113	Konsulatloven og Sejlskibene	41
— Østersøen	115, 125	Konsulatloven i Folkethinget	45, 504, 514
Dansk Damp-Trawling Aktieselskab Dan	183	Konsulatlovens Revision	133, 144
Dansk Fiskeriforening	135	Konsuler og Vicekonsuler, Ansættelse og Lønning af ..	411
Den almindelige danske Skibsførerforening	73		
Det Forenede Dampskibsselskab	142		

	Side		Side
Kontrolkontoret for nautiske Instrumenter i Bergen	518	Om Slingrekøle	103, 123, 141
Kort over Nord-Østersø-Kanalen	231	Om Stabilitet	306, 322, 372
Kutyme og Havneforhold i Marseille	147	Om Statsgaranti eller Statsunderstøttelse for Søforsikringer	321
L.			
Langebro, Ombygningen af	431, 472	Om Søforklaring i Udlandet	182
Lanterneføring, Tiden for	291	Om Taagesignalers Hørbarhed	455
Lastens Maaling, Vejning eller Tælling, Udgifter ved	144	Ombygningen af Langebro	431, 472
Literatur	5, 12, 443	»Overhead« Kompasset	181
Literatur, Nautisk	192	P.	
London, Losning i	451	Paa Udkig 391, 401, 411, 421, 431, 441, 451, 461, 471, 481, 491,	501, 511
Losning, Toldrevision og	425	Paketedamperen »St. Louis«	35
Losning af Trælast i Antwerpen	234, 451	Parallellineal, Transportør og Passer	34
Losning af Trælast i engelske Havne	423, 475	Pensionering, Sømænds	46
Losning i London	451	Pensionssagen i Sverrig	113
Lourenzo Marques, Vor Skibsfart paa	164	»Peter Berg«, Dampskibets Møde med et engelsk Bark-	44
Lüders, Kommandør, Havnekaptajn i Kjøbenhavn,	481	skib i den biscayiske Bugt	381, 423, 512
Lydsignalerne og den engelske Bedømmelseskommité	304, 314, 324	Pilot chart	332
Lydsignalernes Hørbarhed	401	Preston	205
Lystfartøjer, Et Par Ord om Maaleformlen for	353	Prismekorset	365
Lærlingskole for Sømænd i Nordby paa Fanø 192, 232, 357,	357, 416, 496	Protektionismen og den franske Skibsfart	365
M.			
Maalings- og Registreringsvæsenet i Danmark	431, 443	R.	
Macau i Nordbrasilien	142	Rederens Ansvarlighed for »latent defects«, En interessant	151
Malaga	72	amerikansk Dom om	346, 411, 441
Manchester-Kanalen	36	Rio de Janeiro, Fra	122
Manøvrevævne, Bundkøle og	463, 485	Rio de Janeiro, Generalkonsulatet i	202
Markeder for islandske Produkter i forskellige Lande	64	Rio de Janeiro, Vor Skibsfart paa	493
Marseille, Kutyme og Havneforhold i	147	Rockingham i Vest-Australien	362
Marstal, Søfartsmøde i	474	Rouen, Tilbagebetaling af erlagte Fortøjningsafgifter i	293
Martinique, Skibsfarten paa	392	Ruterne til og fra Australien	431
Middelgrunden, Nyt Fyr paa	15	S.	
Minimumsfragter etc.	335	Santos, Fra	35
Monte Christi	294	St. Louis, Paketedamperen	272
Multiplikatorkompasset	414	Sejlads mellem Isbjerge	22
N.			
Nautisk Almanak	431	Sejladsen gennem Hollænderdybet	42, 51, 61, 75
Nautisk Literatur	192	Sejlkonstruktion, Den ny	303, 323
Navigation, Astronomisk	5	Sejlskibene, Konsulatloven og	41
Nord-Østersø-Kanalen	244, 456	Sejlskibene, Den ny Konsulatlov og	33
—, bedømt i Udlandet	271	Sejlskibenes Konsulatafgift	31, 111, 432
—, besparende, Er?	262	Sejlskibsrederi-Foreningen	212, 241, 251, 264
—, Besparelsen ved	274	Sejlskibsrederi-Foreningen bedømt i Sverrig	295
—, Kort over	231	Sejlskibsrederi-Foreningens konstituerende Generalforsam-	252
—, og Fribavnen	255	ling	121, 131, 147
—, Tariferne i	365, 385, 471	Sejlsystem, Ingeniør Vogts	7, 213, 224, 232, 282
—, Trafiken i	375	Sejlsystem, Det ny	355
Nordby Handelsflaade	213	Sejlsystem, Det ny og det gamle	373
Nordby paa Fanø, Lærlingskole for Sømænd i 192, 232, 357,	357, 416, 496	Sidelanterner	422
Nordby paa Fanø, Skibsbyggeriet i	366	Skal Dækslast af Træ surres?	434
Nordisk Skibsrederforening	216, 221	Skandinaviske Sømændshjem	105
Nordsøfiskeri, Tysk	76	Skibsafgifterne i Calais	115
Norsk Fiskerliv	244	Skibsbyggeriet i Nordby paa Fanø	366
Ny Signalstation paa Fair Isle	236	Skibsefterretninger	i hvert Nr.
Ny Søkort	25, 192	Skibsfarten i 1894	161, 171
Nye Havneanlæg	441	Skibsfart- og Fiskeriudstilling, Den internationale	441
Nye spanske Bestemmelser om Petroleums-Indførslen fra	375	Skibsfart, Den amerikanske, nu og i Fremtiden	21
Nyt Fyr paa Middelgrunden	15	—, Den danske, paa Tyrkiet	125
O.			
Om Betingelserne for en Udvikling af vor Skibsfart	517	—, Den franske, Protektionismen og	365
Om Friktion	212, 231, 273	—, Vor, Om Betingelserne for en Udvikling af	517
Om Køb og Salg af Skibsparter	191	—, Vor, paa Lourenzo Marques	164
Om Murstens Angivelse i Konnossementer	282	—, Vor, paa Rio de Janeiro	202
Om Registrering og Form	435	Skibsfarten paa Kina	214
Om Samarbejde mellem Sømændstandens Organisationer	281	— paa Martinique	392
Om Sejlens Økonomi i Dampskibe	42, 51, 61, 75	— paa Østersøen	185
Om Sikkerhed og Registrering	394	— og Toldlovens Revision	301, 311, 331
		—, Finansloven og	402
		Skibsføreres Anmeldelsespligt i nordamerikanske Havne	181
		Skibsføreres Erstatningspligt for fejlagtig Stuvning	455
		Skibsføreren, Vort Konsulat i Archangel og	303
		Skibsførerforening, Den almindelige danskes Diskussions-	82
		møde den 22. Februar 1895	

	Side		Side
Skibsjournal, Den nye.....	61, 81, 92, 102, 112, 121,	453	
Skibskonstruktion, Den moderne.....		451	
Skibs-Liste og Rederi-Fortegnelse, Den danske.....		302	
Skibsmaal, dansk og nordamerikansk.....		495	
Skibsmaaling, Den ny.....		164	
Skibsmaaling, En Reform i vor.....		126	
Skibsmægler tariffen i Håvre.....		97	
Skibsomkostninger i Kjøbenhavn.....		275	
Skibsparter, Om Køb og Salg af.....		191	
Skibsregistrerings-Loven, Ændring i.....		501	
Skole og Lærerjubilæum.....		274	
Slingrekøle, Om.....	103, 123,	141	
Solarometret.....		165	
Spørgsmaal og Svar.....	65, 215, 254, 332, 362,	442	
Stabilitet, Om.....		306, 322,	372
Standart.....		103	
Stanleys Forlis.....		36	
Stettin, Isbryderafgifterne i.....		14	
Stopning af Skibe i Triest.....		313	
Stopning af fremmede Skibe i britiske Havne.....		55	
Stoppede Skibe i England.....		425	
Stort Uddybningsarbejde ved Grenaa Havn.....		453	
Strandingsloven.....		225	
Stuvning af Syrer i Lastrummet.....		23	
Svensk Højesteretsdom ang. Skibes Værneting.....		501	
Sø- og Handelsretsdomme 76, 145, 203, 211, 221, 334, 342,.....		412	
»Sødra Sverige«s Stranding.....		392	
»Sødra Sverige«, Kan Vraget af, bjærges?.....		453	
Sødygtighed, Dækslast og.....		91	
Søfartsmøde i Marstal.....		474, 492	
Søforklaring i Udlandet, Om.....		182	
Søforklaringer, Deklaration mellem Danmark og Sverrig om.....		7	
Søforsikringsplan, Den ny norske.....		93	
Søforsikringer, Om Statsgaranti eller Statsunderstøttelse for.....		321	
Søkort, Ny.....		25, 192	
Sølovens Paragraf 40.....		11	
Sølovens § 59 og Sømandsstandens Organisation.....		181	
Sømandshjem, Skandinaviske.....		105	
Sømandsstanden, Agrarbevægelsen og.....		5	
Sømandsstanden i det offentlige Liv.....		291	
Sømandsstandens Organisation.....	113, 121, 173,	251	
Sømandsstandens Organisationer, Om Samarbejde mellem.....		281	
Sømandsstandens Organisation, Sølovens § 59 og.....		181	
Sømands Pensionering.....		46	
Sønæringen og Folkethingsvalgene.....		101	
Søretsdom, En opsigtvækkende.....		196	
Søulykker, Meddelelser fra Bureau Veritas, 12, 234, 276, 314,.....		365, 404, 443,	491
Søulykker i 1893.....		355	
Søvejsregler, De ny.....		81	
T.			
Taagesignaler, De ny Regler for.....		126	
Taagesignalers Hørbarhed.....		455	
Taagevejrs-signaler, Forstyrrelser i.....		415	
Tariferne i Nord-Østersø-Kanalen.....	365, 385,	471	
Telegrafiske Forbindelser uden Ledninger.....		202	
Thisted, Folkethingsvalget i.....		152	
Thisted, Vestkysthavnemødet i.....	354, 382,	392	
Thyborøn Kanalen og Vestkysthavnemødet i Thisted.....		383	
Thyborøn-Kanalens Besejlingsforhold.....		393, 412	
Tiden for Lanterneføring.....		291	
Tilbagebetaling af erlagte Fortøjningsafgifter i Rouen.....		362	
Tillæg til Lov om Sønæringen m. m. af 25. Marts 1892.....		77	
Tjeneste som Kok i Handelsskibe.....		97	
»To Forplejningslove«.....		352	
Toldlovens Revision, Skibsfarten og.....	301, 311,	331	
Toldrevision og Løsning.....		425	
Trafiken i Nord-Østersø-Kanalen.....		375	
Trawlfiskeriets Indflydelse paa Fiskebestanden i Nordsøen.....		223	
Triest, Stopning af Skibe i.....		313	
Turret-Damperne.....		201	
Tyrkiet, Den danske Skibsfart paa.....		125	
Tysk Højesteretsdom.....		235, 491	
Tysk Nordsøfiskeri.....		76	
U.			
Udgifter ved Lastens Maaling, Vejning eller Tælling.....		144	
Ugens Havarier.....		i hvert Nr.	
Undergang, Dampskibet Alexander III.s.....		4, 55	
Undergang, Elbes.....		295, 364	
V.			
Vandtætte Skodder.....		153	
Vejrligets Afhængighed af Polarisens Fordeling.....		36	
Vestkysthavnen.....	242, 302, 333, 341,	351, 361, 371	
Vestkyst-Havnenemødet i Thisted.....		354, 382, 392	
Vestkyst-Havnenemødet i Thisted, Thyborøn-Kanalen og.....		383	
Victoria, Havnene i.....		164	
Vogts Sejlssystem, Ingeniør.....	7, 213, 224,	232, 282	
Vor Skibsfart paa Lourenzo Marques.....		164	
Vor Skibsfart paa Rio de Janeiro.....		202	
Vore Fiskerier i Finansaaret 1893—94.....		104	
Vore Skibes Bemanding.....		223, 472, 502	
Vort Konsulat i Archangel.....		331	
Vort Konsulat i Archangel og Skibsførerne.....		303	
W.			
Weichselstrømmen.....		155	
Windau Havn.....		402	
»Wrinkles« in Practical Navigation.....		12	
Ø.			
Østbornholmske Havneforhold.....		483	
Østersø-Certeparti.....		66	
Østersøen, Skibsfarten paa.....		185	

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 1.

Kjøbenhavn, Fredag den 4. Januar 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Dampskibsflaadens Udvikling. — Fiskeri-Statistik. — Fiskeritrafiken paa Kjøbenhavn. — Dunnage m. m. — Hanstholm Fyr. — Dampskibet »Alexander III's» Undergang. — Agrarbevægelsen og Sømandsstanden. — Literatur. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — En hurtig Dampyacht. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

Telegr.-Adr.: „The, Kjøbenhavn“.

H. P. Sundorph, Kjøbenhavn K.,
en gros — THEHANDEL — en detail
(grundlagt 1776).

Telefon Nr. 239.

„Originale Pakninger med indregistreret Varemærke og Plombe faas overalt i Danmark.“

A. A. W. Petersen, 13 St. Anna Plads, Kjøbenhavn K. — A. B. C. Code.
Steamship Agency, Forwarding, Banking, Commission Affrètements, Rechargements, Transit, Expeditions, Befrachtung, Spedition, Verzollung. Transport til og fra alle Pladser i Verden af Ladninger, Stykgods, Pakker, Møbler, Dyr, Kunstværker etc. Ind- og Udpakning samt Lagring. Telegr.-Adr.: Petersens Spedition.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.
Grundlagt 1857. Telefon 106.
Generalagentur
for »Autocopisten«. Det bedste
Apparat til Mangfoldiggjørelse
af Skrift og Tegninger.

Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,
Konfekt.
Brødr. Tychsens Fabriklager,
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.



Kieselguhr, Filt m. m.

Luftbælteisolation.
Patent for Rør og Kjedler.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.
Telefonnummer C 1766.
St. Annegade 3.
Kjøbenhavn C.

Frits Ortmann

Oversættelsesforer,
Niels Hemmingsensgade 4,
Tl. 9—3.

Telefon Nr. 2250. **J. Chr. Herskind,** Telegr.-Adr. „Kontrol“.

Frihavnens Kontorbygning,
Kjøbenhavn Ø.

Kontrolforretning ved Modtagelse og Aflevering af Varer.
Spedition og Kommission.

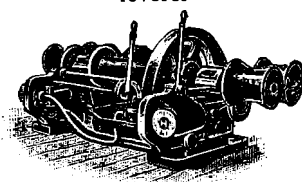
Prima Referencer.

Flensborgs
Skibsbygning Selskab

udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjedler
særlig hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Telefon 1269. **M. CLAUSEN,** Telegr.-Adr.: „Baltic“.
KJØBENHAVN, K.,
leverer

Damp-
Kraner,
Hejse-
og
Ankerspil,



fra

Donkey-
Kjedler.
Donkey- og
Ballast-
Pumper

Clarke Chapman & Co. lim., Gateshead.

Temperleys Vare-Transporters. Staal-Skibsbaade, presset af kun 2 Plader. Ogdens selvregulerende Reduktions-Ventil. Selvtættende Metalpakninger. Danby's Cement til Skibscementering. Mollerups Smøreapparater.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød. Landbrød. Hamburger-Surbød.

Patent

Universal Slippeapparatet

anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af
Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

Prøv

Tenneriffa

en fortrinlig Dessertvin pr. Btl.
Kr. 1,50.

P. Weile & Søn.

Aalborg. Grundl. 1822. Kjøbenhavn,
Ny Østergade 7. Telef. 3530.

Emil Felumbs

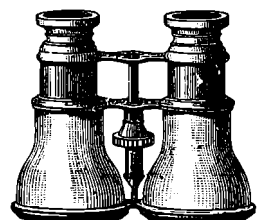
Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Ankere & Kjedler,

Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.

John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.



H. E. Holst's

Efterfølger,

Hans Liisberg,

Uhr- og

Instrumentmager.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Galle & Jessens
oljefri, rene Paudre

Cacao uden Sukker
kan særlig anbefales
til Skibsbrug.

Skoleskibet „Georg Stage“.

Med forventet Statstilskud agtes Skoleskibet udsendt paa sit sædvanlige Togt iaar i Midten af April Maaned.

Ansøgning om Optagelse som Lærling skal indsendes snarest muligt og senest d. 14de Februar til »Bestyrelsen for Stiftelsen, Georg Stages Minde«, St. Annæ-plads 3, 3die Sal, Kjøbenhavn K., og skal indeholde Drengens fulde Navn, Forældres eller Værges Navne, Stilling og nøjagtige Adresse samt for de Elever, der forberedes til Konfirmation, tillige Angivelse af Konfirmationsdagen.

Med Ansøgningen skal følge Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest for Helbred og legemlig Udvikling samt særskilt Attest for Syn og Farvesans. Ansøgeren, der som Regel skal være i en Alder af 14 til 18 Aar, maa afholde Udgifterne ved sin Paaklædning, men faar forøvrigt Ophold og Undervisning frit ombord. Dog vil der til et meget begrændset Antal Elever kunne tilstaa delvis fri Paaklædning, naar særskilt Ansøgning herom med Attester for Trang og Værdighed indsendes; men det maa udtrykkelig anføres heri, hvorvidt dens Bevilgelse betinger Modtagelse af Elevplads eller ikke.

For Dreng fra Kjøbenhavn og nærmeste Omegn fordres Ansøgningerne bragte af Drengen selv hver Søndag imellem 11 og 11^{1/2}.

Bestyrelsen,
d. 1ste Januar 1895.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Holm & Collerup,
Smedie og Maskinfabrik,

Toldbodgade Nr. 15

Telefon 3872.

og

Telefon 3872.

Frihavnen i Kjøbenhavn.

Alle Skibs- og Maskinreparationer udføres hurtigt og solidt.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

Eneste Lager

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«, »Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Svea«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Andersons Præserveringsfarve for Metaller

forhindrer ubetinget Rustdannelse,

anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:

Evers & Co.,

12. Nybrogade.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Tuborg Øl

anbefales paa Grund af dets Holdbarhed særlig til Skibsproviantering.

Rugbrød

A Frederiksberg A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Em. Z Svitzers

Trælasthanvel,

Kjøbenhavn.

Lager af forskellige fremmede Træsorter.

»Jarrah«, »Teak«, »Mahogni«, »Pitch-Pine«, »Kauri-pine«.

Enegenturet for Danmark og Tyskland

for

Robson, Miller & Co.,

Trælastexportører,

Newcastle on Tyne.

Direkte Tilbud paa

Forlangende.

Em. Z Svitzers Bjergnings- Entreprise, Kjøbenhavn.

Bjergningsbaadenes Navne:

»Em. Z. Svitzer«, »Katte-

gat«, »Frederikshavn«,

»Helsingør«, »Øresund«,

»Skandinavien«,

»Drogden«, »Hertha«,

»Kastrup«, »Rügen«.

Station: Telegrafadresse:

Kjøbenhavn,	Svitzer.
Kastrup,	Høyer.
Frederikshavn,	Svitzerlund.
Korsør,	Jørgensen.
Helsingør,	Gottlieb.
Albu,	Gunnerson.
Gøteborg,	Elfversson.
Trelleborg (Sverig),	Smith.
Greifswald,	Spruth.
Gibraltar.	Turner.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til billigste Priser. Ved Udførsel godtgøres Tolden. Forlang vore illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,
Lille Kongenagade 40 og Axelhus 2 b.

Anti-magnetiske

Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,

6, Selvtorvet 6.

Dampskibsflaadens Udvikling.

Sir Thomas Sutherland, Medlem af det engelske Parlament, Formand for »Peninsular and Oriental Steam Navigation Company«, holdt, if. »The Mail«, i Stratford sin Tiltrædelsestale som Aarets Præsident for Skibsingeniørernes Forening. Efter nogle indledende Bemærkninger udtalte han følgende:

Tillad mig som Lægmand i tekniske Spørgsmaal at kaste et kort Tilbageblik paa nogle af de mest fremtrædende Begivenheder i Dampskibsflaadernes Udvikling i vor Tid. Disse Begivenheder kunne hovedsagelig klassificeres under 4 Rubriker, nemlig Hurtighed, Sikkerhed, Ladeevne og Besparelse, og om hver enkelt af disse kunde der sikkert let skrives et helt Bind.

Hurtighed.

Forleden Dag læste jeg i »Times«, at Lucania, den nyeste Cunard-Damper, havde fuldført ni løbende Rejser i Træk fra New-York til Queenstown med en Gennemsnitshastighed af 21½ Knob, det vil sige med en Fart af 25 engelske Mil pr. Time eller med andre Ord 600 Mil i 24 Timer. Jeg formoder, at dette er en enestaaende Rekord, ihvorvel vi vide, at den er bleven tilnærmelsesvis naaet af andre Dampere i samme Oceanfart. Dette giver en Fremgang af godt og vel 50 pCt. af den Hastighed, som for en 15 Aars Tid siden var den almindelige i Atlanterhavsfarten. Den forøgede Hastighedsgrad har været lige saa kendelig i de øvrige store Dampskibslinier paa Oceanet, om end Maksimumshastigheden intetsteds har været saa stor som paa den atlantiske Rute, og det af den simple Grund, at der kun mellem Amerika og Europa forefindes en Passagertrafik, der er stor nok til at dække de forøgede Omkostninger. Jeg behøver næppe at fortælle Dem, at det er Passagertrafikken og ikke Fragten, som betinger Hurtigheden. Thi hvad Fragten angaar, saa gaar Kravet stadig ud paa at faa lavere og lavere Takster, og hvis Rederne yderligere skulle blive nødsagede til at efterkomme dette Krav, tror jeg, at de tilsidst ville komme til at befordre Gods for inlet og endog betale Dusør til Købmændene for at have den Forret, gratis at udføre deres Ordres. Som De uden Tvivl vide, er Posten mellem Charing-Cross og Bombay bleven ekspederet i 13 Dage, hvilket bringer Indien meget nær til os, og sandsynligvis vil ogsaa denne Rekord snart blive forbedret. Rejsen fra Southampton til Kapstaden er bleven udført i en 14½ Dags Tid. Hvis en af D'Hrr., som nu høre paa mig, nødvendigvis skulde gøre en meget hurtig Rejse Jordan rundt, nemlig rejse over Amerika til Japan, Kina og Indien og derfra vende tilbage her til Landet, saa kunde han maaske udføre denne Rejse i mindre end 50 Dage, forudsat at Dampskibes og Jernbanetogs Ankomst og Afgang passede nøjagtig sammen i de forskellige Omskibningshavne. Jeg selv vilde ikke sætte Pris paa at gøre Rejsen paa denne Maade, men jeg omtaler Sagen som betegnende for Oceanfartens rivende Udvikling nuomstunder. Man maa dog ikke forestille sig, at Hastighedsgrænsen nu er bleven naaet. Tværtimod fører den indvundne Erfaring os til den Overbevisning, at store Fremskridt endnu forestaa, naar der blot findes Havne og Dokker, store nok til at betjene Skibe af saa kæmpemæssige Dimensioner, som udfordres for at skabe yderligere Fremskridt. Det er af underordnet Betydning, om der fra en Kapitalists Synspunkt skulde blive Udsigt til Gevinst for fremtidige Foretagender, thi Spørgsmaalet om Udbytte hæmmer ikke Skibsredernes Foretagelsesaand. Vi ere altid paa Udkig efter at oversleje vore Medbejlere, og naar vi gøre det, løbe vi ganske vist en betydelig Risiko, forsaavidt pekuniært Held er med i Spillet.

Sikkerhed.

Udviklingen af Dampskibssejladens og Forøgelsen af

Oceandampernes Hurtighed er heldigvis bleven ledsaget af en forøget Sikkerhed for Liv og Gods. En simpel Under-søgelse af Beretningerne vil vise, at dette er Tilfældet. For 2 Aar siden, i 1892 (den seneste Dato, hvortil vi have fuldstændige Beretninger), var der i det britiske Register over 3000 Dampere flere end i 1878. Der var naturligvis en kendelig Nedgang i Sejltonnagen i det samme Tidsrum. Men i 1878 var Indgangen af britisk Tonnage i vore Havne kun lidt over 17 Millioner Tons, medens den i 1892 beløb sig til 27 Millioner, en Tilvækst af henvend 60 pCt. i 15 Aar. Dette var udenrigs Fart, og i samme Tidsrum finde vi, at Kystfarten voksede fra 25 til 29 Millioner Tons, en Forøgelse af henvend 20 pCt. Man kan ikke anføre Tal, som kunne vise det Miletal, som britiske Skibe nu udløbe, sammenlignet med hvad det var i 1878, men jeg er overbevist om, at selv om Afgangen af Sejltonnage tages i fuld Betragtning, kan det forøgede Miletal for Sejlskibe og Dampere under vort Flag ikke ansættes til mindre end 50 Millioner Mile aarlig, sammenlignet med hvad det var i 1878. De kunne derfor tænke Dem, hvor uhyre den forøgede Søfare er, som opstaar ved denne kæmpemæssige Tilvækst. De maa ogsaa tage med i Beregningen, at der nu anvendes c. 50,000 Mennesker mere til Søs end for 15 Aar tilbage. Naar De fastholde disse Fakta, vil det glæde Dem at høre, at det absolute Tab af Liv til Søs er mindre, end det var i den tidligere Periode, hvortil jeg har henvist. I det Femaar, der endte i 1881, var det aarlige Gennemsnitstab af Liv 1985, medens det i den samme Periode, som endte med 1891, var 1664 eller over 16 pCt. mindre end i den foregaaende Periode. Det er altsaa en glædelig Kendsgerning, at medens vor udenrigs Fart voksede med 60 pCt. og vor Kystfart med 20 pCt. og medens vor Flaades aarlige udløbne Miletal er maaske over 50 Millioner Mile større, er Tabet af Menneskeliv efter Gennemsnittet af 5 Aar betydelig formindsket. Men dette er ikke det hele, thi medens de Tal for Tab af Liv, hvortil jeg henviser, ere opgjorte for ethvert britisk Skib, som bruger Sejl eller Damp, henviser de Tal, jeg har nævnet Dem angaaende Forøgelsen af vor Fragtfart, alene til den Fart, der vedrører britiske Havne, men hvis disse Tal kunde udstrækkes til ogsaa at omfatte vort Samkvem med fremmede Havne, saa vilde en Oversigt over vor udvidede Handel stille den sammenlignelsesvise Sikkerhed i et meget stærkere og gunstigere Lys. Det er ikke muligt at opgve nøjagtigere Talstørrelser, men selv i denne ufuldkomne Form er Resultatet dog et saadant, at det i høj Grad maa glæde alle Vedkommende, baade Skibbyggerne, Besætningerne og Rederne for de store Flaader, som høre til vort Lands Handelsmarine.

Ladeevne og Besparelse.

Idet jeg saaledes i al Korthed har henledt Opmærksomheden paa det enorme Fremskridt i vor Fragtfart, paa den forøgede Hurtighed og paa den Sikkerhedsgrad, som ledsager disse tvende Resultater, saa lad mig et Øjeblik berøre Dampskibenes Rum- eller Ladeevne og Billighed, sammenlignet med Forholdene for nogle faa Aar siden. Hvad det første af disse Punkter angaar, tror jeg ikke at tage Fejl, naar jeg siger, at hvis vi sammenligne en for 20 Aar siden bygget Dampers Ladeevne, der havde en Fart af, lad mig sige, 12 Knob (thi man maa erindre sig, at der kun var faa Fragtsløbere den Gang) med en ligesaa hurtig Dampers Ladeevne nutildags, ville vi finde, at der i det nuværende Skib er en Fremgang af omtrent 40 pCt. Ladeevne i Forhold til Brutto-Register-tonnagen. Jeg har sammenlignet nogle Tilfælde, der kunne tjene til Rettesnor, og Resultatet er praktisk det, at Skibet af ældre Dato gav 0,90 i Forhold til Tonnagen, medens det nuværende Skib giver Tallet 1,34, en Frem-

gang, der ikke alene skyldes Forskellen i Materiale, men ogsaa den forbedrede Konstruktion af Dampskibene. Billigheden har naturligvis en dobbelt Side, Konstruktionen og Arbejdet. For meget kraftige Postdampere er Besparelsen i Anskaffelsesprisen ikke saa indlysende, fordi i næsten ethvert Tilfælde, hvor vi anstille Sammenligning, har det nuværende Skib en saa meget større Kraft, at Sammenligningen paa Grundlag af Registertonnage nødvendigvis er vildledende. Set fra det Synspunkt vilde der kun vise sig at være et ringe Fremskridt i Bekostningen for en moderne Postdamper, hvorimod vi vide, at hvis den forøgede Kraft kunde nøjagtig vurderes, vilde der vise sig en betydelig Besparelse. Til en vis Grad bliver en hvilken som helst Beregning af denne Art ogsaa vanskeliggjort ved den kosteligere og mere luksuriøse Udstyrelse, som nu anvendes paa Passagerdampere, saaledes at jeg i det hele finder det vanskeligt at vurdere Besparelsen ved Bygningen af Postdampere, ihvorvel jeg ved, at den langtfra er ubetydelig. Naar vi derimod have at gøre med rene Fragtdampere, saa ere vi paa sikrere Grund, og jeg tror det er bekræftet af mange Rederiers Erfaring, naar jeg paa Grundlag af Dødvægts Ladeevne siger, at Bekostningen af saadanne Skibe er nutildags omtrent kun Halvdelen af, hvad den var for 20 Aar siden. Den Modsætning, Handelsmarinen derfor nu frembyder til hvad den var for nogle Aar siden, være sig ved Størrelse, Hurtighed, Ladeevne eller Besparelse ved Bygningen, betegner en saa stor Revolution, som næppe har fundet Sted i nogen anden Industri paa Jordens Overflade. Men denne Omvæltningsproces er, som De vide, bleven ledsaget af en betydelig Besparelse i Brændselsforbruget, som den mest sangvinske Ingeniør næppe vilde have vovet at forudsige. Jeg behøver ikke at omtale Brændselspørgsmaalet i Deres Nærværelse, thi det vilde være »at give Bagerbørn Hvedebrød«. De vide bedre end jeg, at et Pund Kul udfører 3 Gange saa meget Arbejde i vore Dampskibe, som det gjorde for henved 20 Aar siden, og af alle de Faktorer, som have fremmet Udviklingen af Dampskibssejladens, maa Mindreforbruget af Brændsel anses som den vigtigste og betydningsfuldeste. I mine Tanker rage særlig to store Begivenheder frem som Befordrere af Dampskibsfartens Vækst i vore Dage, nemlig først Suez Kanalens Aabning og dernæst Anvendelsen af Compound-Maskinen i en paa-lidelig og brugbar Form. Det er en mærkelig Omstændighed, at disse to store Befordrere af Fremskridtet skulde opstaa paa næsten samme Tid. Kanalen blev aabnet i Slutningen af 1869 og Compound-Maskinen vandt straks Popularitet som en Følge af den umaadelige Foretagsomhedens Mark, der aabnedes ved at Sovejen til Indien forkortedes med 4000 Mile. Kanalen gjorde Compound-Maskinens Lykke og denne gjorde Kanalens Lykke.

Skibes Varighed.

Jeg har i disse Bemærkninger forbigaaet en Sag, som jeg skulde have ofret nogle Ord; jeg mener Dampskibes og Maskiners Varighed. Det er et Spørgsmaal, om de Staalskibe, vi nu bygge, ville være lige saa varige, som de udmærkede Jernskibe, der byggedes for nogle Aar siden. Transportdamperen »Himalaya« blev for over 40 Aar siden af P. og O. Company solgt til Hendes Majestæts Regering, og hvis dette Skib ikke endnu er i Tjeneste, saa er det først lige nylig udgaaet af Flaadens Tal efter denne lange Tjenestetid. Om vore nuværende Skibsskrog ville holde lige saa længe ud som Himalayas, er et tvivlsomt Spørgsmaal, men derimod kunne vi tillidsfuldt sige, at Maskiner og Kedler nu ere langt mere holdbare end tidligere. For tyve, ja femten Aar siden maatte Rederne beregne at maatte indsætte nye Kedler i deres Skibe omtrent en Gang hvert Tiaar, hvis de ønskede, at de skulde udholde det samme Tryk og vedligeholde den samme Hastighed. Derimod synes nu en Kedels Livsopgave hovedsagelig at afhænge af den Maskinmesters Iver og Paapasselighed, til hvis Omsorg den er betroet. Kedler ere vistnok nu solide nok til at taale det oprindelige Tryk i mindst 20 Aar, og hvor

meget længere de kunne være, afhænger af, gentager jeg, den Omhu, der vises dem, selv om de blive forældede paa Grund af nye Opdagelser og Forbedringer. Og medens jeg er ved dette Emne, maa jeg tilføje, at det at undgaa mindre Uheld og Brud paa Maskineriet er langt almindeligere nu end tidligere. Der findes Dampere, der, som De vide, Aar efter Aar løbe deres 70,000 eller maaske 80,000 Sø-mile uden Stansning eller Hindring af nogensomhelst Art. Naar Skibet er løbet i Havn, giver Maskinmesteren sin Maskine en Slags »Afgnidning«, akkurat ligesom en Trainør giver en Vaddeløbshest, og saa flyver det bort igen, sandsynligvis yderligere 25,000 Mile til. De brækkede Akslers, løse Skruers og afskovede Drivhjuls Tid er nu forbi, og den Sikkerhed, hvormed vort Maskineri nutildags arbejder, med mere end det dobbelte af den Stempelhastighed, vi vare vante til for faa Aar siden, er til lige stor Ære for dem, som konstruere saadanne mægtige Maskiner, og dem, som betjene dem.

Statsunderstøttelse hos fremmede Nationer.

Dampsejladens Historie er utvivlsomt en særdeles interessant, ja endog romantisk Historie. Men de sidste 20 Aars Størværker overgaa langt Fremskridtene i den øvrige Del af Aarhundredet, thi det er nu nærværd hundrede Aar siden den første Dampbaad besejlede Forth of Clyde Kanalen. At Begivenhederne ere fulgte saa rivende hurtigt paa hinanden, skyldes hovedsagelig Nutidens Bygmestres Intelligens og Ihærdighed. Tidligere Forbedringer bleve først langsomt udførte. Compound-Maskinen kunde neppe siges at være almindelig indført før i 1870, men det er Dem uden Tvivl bekendt, at Wolff's Patent paa en Dobbelt-cylinder-Expansions-Maskine blev udtaget saa langt tilbage som i Aaret 1804. Nutildags ere vi paa vor Post. Intelligensen bliver skærpet ved Konkurrencen og Ideerne faa nu ikke længere Lov til at ligge brak i en lang Aarrække. Vi maa være ihærdige og virksomme, ellers sakke vi agterud i Væddeløbet, ikke blot med vore egne Landsmænd, men ogsaa med dem, som bekæmpe os under fremmed Flag. Hvad den almindelige Verdensskibsfart angaar, synes der ikke at være Grund til at befrygte, at vi skulde komme tilgæters, men jeg har undertiden set med en Følelse af Frygt paa den Opmuntring, der gives af visse fremmede Regeringer, f. Eks. Frankrigs og Tysklands, til at rivalisere paa Omraader, hvor nu det britiske Flag vajer, thi disse Landes Politik gaar ikke alene ud paa at fremme deres egne Handelsinteresser, men ogsaa paa at yde særlig gunstige Betingelser for at sætte deres nationale Linier i Stand til at optage Kampen med britiske Skibe i britisk Fart. Imidlertid haaber og tror jeg, at vi fremdeles ville være i Stand til at holde dem Stangen i denne ulige Kamp. En stor Mester i det engelske Sprog, jeg mener Ruskin, skrev en Gang om Bygningen af et Skib, at i det Værk lagde Mennesket lige saa megen Udholdenhed, Forstand, Eksperimental-Philosophi, Selverkendelse, Ordens- og Lydighedsevne, samvittighedsfuldt udført Arbejde, Trods af Elementerne og ubekymret Mod, som kunde indeholdes i nogetsomhelst menneskeligt Værk. Disse Ord passe lige saa godt paa Eders Stilling og Eders Pligter. Selv for dem, som ere mest fortrolige med vore store Dampskibe, ligger der i den vældige Kraft og den uimodstaaelige Energi, som disse udfolde, de uhyre Afstande, de tilbagelægge, den overordentlige Hurtighed, hvormed de naa frem, og ikke mindst den næsten mirakuløse Sikkerhed, hvormed de udføre det dem tildelte Hverv, noget, som gør et dybt Indtryk paa deres Indbildningskraft. De store Tænkere ville vise dem den største Ære, som opnaa saadanne store Resultater, som jeg saa ufuldkomment har skildret, for mit eget Vedkommende med en Følelse af Stolthed over, at ogsaa jeg indtager en Stilling i dette Lands Handelsmarine.

Kjøbenhavns Fisketilførsel pr. Jernbane og Fragtskib. September 1894.

	Fersk Fisk	Pd.	Skaldyr Pd.	Klipfisk og salt Fisk Pd.	Salt Sild Td.	Konserver Pd.
A. Fra Indlandet pr. Jernbane.....	alle Slags	124,012				
pr. Fragtskib	—	3,286	26,654	735	4	
	fersk & røget Sild	359,921				
	Lax	1,459				
B. Fra Blandene pr. Fragtskib				858,558		
C. Fra Udlandet pr. Jernbane	alle Slags	24,714	5,252			
pr. Fragtskib —	—	55,800	Østers 7,960	Lax 2,000	7,710	
	Aal	25,800	Krebs 8,240		Brisl. 1,215	
	Lax	1,000			+19679 ⁸	
	Sild	410,800				135,139
Ialt tilført pr. Jernb. og Fragtskib . .		1,006,792	48,106	861,293	S. 7,710 Td. B. 1,215 Td. +19679 ⁸	135,139

Kjøbenhavns Fiskeudførsel pr. Jernbane og Fragtskib. September 1894.

	Fersk Fisk	Pd.	Skaldyr Pd.	Klipfisk og salt Fisk Pd.	Salt Sild Td.	Konserver Pd.
A. Til Indlandet pr. Jernbane	alle Slags	42,008	506			
B. Til Udlandet pr. Jernbane	—	561,180	1,760			
pr. Fragtskib	—	204,906	10,201	358,159	1508 Td.	8,957
	røget Fisk	34,332			+7794 ⁸	
Ialt udført pr. Jernb. og Fragtskib ...		842,426	12,467	358,159	1508 Td. +7794 ⁸	8,957

Fisketrafiken paa Kjøbenhavn.

Efter Indklaringslisterne og Opgørelse fra Statsbanerne har »Dansk Søfartstidende« i det forløbne Aar meddelt maanedlige Indførsels- og Udførselslister over Fisketrafiken paa Kjøbenhavn. Der har dog i disse Lister manglet en Opgørelse over den direkte Trafik ved Fiskekuttere og Kvaser, som er ret betydelig, men som det selvfølgelig koster baade Besvær og Udgifter at faa samlet nøjagtige Oplysninger om. Efterat disse Vanskeligheder nu ere fjernede ved Bevillinger i det angivne Øjemed fra saavel Indenrigsministeriet som Kjøbenhavns Magistrat og ved velvillig Imødekommen fra Havneautoriteterne, vil der fra Begyndelsen af indeværende Aar af Fiskeri Inspektionen blive tilstillet de herværende Organer for Fiskeriet ugentlige Meddelelser om Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskepladserne med Oplysning om de af Opkøberne her betalte Priser, ligesom der hver Maaned vil fremkomme Meddelelse om den hele Ind- og Udførsel. Naar »Dansk Søfartstidende« med det først udkommende Nummer paabegynder Offentliggørelsen af denne Fiskeristatistik, som derefter vil fremkomme regelmæssigt, sker det i Forvisning om, at disse Meddelelser have Krav paa Interesse i Søfartskredse, og i Forventning om forøget Tilslutning fra de Kredse af Samfundet, hvis Virksomhed særlig er knyttet til Fiskeri.

Dunnage m. m.

For nogen Tid siden ankom et lidet dansk Fartøj med en Ladning Oliekager til en skotsk Havn. En Del af Ladningen fandtes at være beskadiget, og som sædvanlig tilbageholdt Ladningsmodtagerne af Fragten for paa den Maade at dække sig for det Tab, som de enten ikke havde villet eller ikke havde kunnet sikre sig for gennem Assurance. Skibet havde udstaaet svære Storme undervejs og taget meget Vand, hvilket var fuldtud tilstrækkeligt til at forklare Skadens Oprindelse, men Modtagerne tillagde utilstrækkelig Dunnage Skylden. Ved bestemt Optraeden og ved at fremholde alt, hvad der i denne specielle Sag talte i Skibets Favør, lykkedes det os denne Gang at reducere Fordringen til et ubetydeligt Beløb, men det, vi ønsker her at paapege, er den Fare for Skibsfarten, som de enten stadig at tage til, og som bestaar i, at Befragterne eller Ladningsmodtagerne vil gøre Skibet til Assurandør for partiel Skade paa Ladningen. Vi har i den senere Tid haft en hel Serie af saadanne Sager, alle angaaende mere eller mindre let fordærvelige Ladninger, Oliekager, Høfrø, presset Bomuld o. s. v. Stadig er Historien den samme: Skibet paastaas ikke at have været sødygtigt eller Dunnagen ikke at have været i Orden. Man vil forstaa, at det er af stor Betydning i saadanne Tilfælde ikke at vise sig eftergivende, naar man føler sig overbevist om at have Retten paa sin Side. Slaphed overfor Modpartens uberettigede Fordringer giver denne Mod til ved næste paakommende Lejlighed at gaa samme Vej, og man kommer derved ind paa et Skraaplan, der vil føre til betydelige Tab for Skibsfarten. Betingelsen for at kunne byde energisk Modstand er, som sagt, at man føler at have Retten paa sin Side. Bevidstheden herom kan kun opnaas, naar Kaptajnen med Hensyn til Ladningens Stuvning og Behandling undervejs i enhver Retning har opfyldt sin Pligt og sikret sig Beviser herfor. Vi understreger

dette sidste, fordi det som oftest er Beviser, det mangler paa. Ladningen bør staves, og Dunnage anbringes i Overensstemmelse med, hvad der er Skik og Brug for saadanne Ladninger, og herom bør man sikre sig Attest fra Stevedoren. Ladningen maa behandles omhyggeligt undervejs, eftersom dens Natur og Rejsens Beskaffenhed kræver det, og det bør noteres i Journalen, hvad der i saa Henseende foretages. Ved Lugernes Aabning og ved Udlosningen bør der afholdes legal Besigtigelse for at faa konstateret, at Lugerne har været forsvarlig skalket, og at intet kan lægges Skibet tillast, samt Skadens Aarsag og Omfang. Naar alt dette foretages omhyggeligt, stadig med det for Øje, at der vil blive rejst Beskyldning mod Skibet for Forsømmelse i den ene eller den anden Retning, behøver man intet at frygte. Om Modtagerne virkelig skulde ville forsøge en Proces, er det naturligvis uundgaeligt, at der vil komme en Del Omkostninger paa — men naar Sagen vindes, vil de næppe faa større Betydning, og skulde den paa Grund af en eller anden uforudset Omstændighed tabes, har Rederne jo nu skaffet sig et Middel til at sikre sig mod større Tab ved en saadan Eventualitet, idet de har besluttet oprettet en Procesafdeling under Foreningen. Det er Meningen, at denne Afdeling skal træde i Kraft 1. Januar 1895, saafremt en tilstrækkelig Tonnage til den Tid er indmeldt, og Rederne anmodes derfor om ikke længere at opsætte at indmelde sine Skibe i Procesafdelingen, for at man i Tide kan faa konstateret, hvilken Tilslutning den vinder.

(Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære).

Hanstholm Fyr.

Fra Fyrdirektøren have vi modtaget følgende:

I Anledning af en Bemærkning af en Dampskibsfører i »Dansk Søfartstidende« for 28de December d. A. vedrørende elektriske Fyr skal jeg anmode den ærede Redaktion om at optage følgende:

Først skal jeg udtale min Tak til den ærede Indsender for hans gode Hensigt, idet han ved Meddelelsen om sine Iagttagelser ved Barfleur Fyr har ønsket at hende vort Fyrvæsens Opmærksomhed paa noget nyt og godt.

Hvad Indsenderen har iagttaget ved Barfleur, skyldes imidlertid ingen særlig Konstruktion af Fyret. Barfleur Fyr er nemlig i optisk Retning konstrueret ligesom Hanstholm Fyr, idet Lyset fra den elektriske Lysbue ved et Linseapparat samles i Straalebundter, der kastes ud mod Horisonten, hvad disse Fyr iøvrigt have tilfælles med alle endnu eksisterende Fyr.

Hvad der har været iagttaget ved Barfleur Fyr, vilde Indsenderen under lignende atmosfæriske Forhold have set ved Hanstholm, idet den eneste Forskel, der er mellem de to Fyr, bortset fra deres forskellige Lyskarakter, er, at Hanstholm Fyrs Lysstyrke er mindst dobbelt saa stor som Barfleur Fyrs.

At Lysskæret i Luften har været set for Fyrets direkte Lys, har sin Grund i, at Luften har været mere uigennemsigtig i Nærheden af Havets Overflade end i højere Luftlag.

Under visse Forhold vil det for en Iagttager, særlig naar han ikke ser det direkte Lys fra Fyret, have Udseende af, at Lyset fra Fyret bliver svinget op i Luften, medens det i Virkeligheden stadig føres rundt i den samme horizontale Bane; dette har givet Indsenderen den Tanke, at Lyset blev svinget op efter; at forklare Grunden hertil, vil imidlertid føre mig for langt.

Kjøbenhavn, d. 31 December 1894.

H. V. Raon.

Dampskibet „Alexander III“ Undergang.

Angaaende Dampskibet Alexander III.s Forlis kunne vi meddele følgende:

Skibet, som var bestemt til Antwerpen og Sortehavet, afgik herfra den 20. December og passerede Hanstholm Fredag den 21de om Eftermiddagen med stiv Kuling af S. S. V. I Løbet af Natten og næste Dag tiltog Vinden til Storm med høj Sø, saa Skibet kun avancerede 3 Kml. i Timen. Om Aftenen den 22de sprang Vinden pludselig om til N. V. og der rejste sig hurtig høj Sø fra samme Kant, medens Stormen tiltog orkanagtig og vælede Vandet ind over Dækket overalt; Skibet blev saavidt muligt holdt op imod Søen, men det faldt dog undertiden af, saa det kom til at ligge tværs i den høje Sø. Imellem Kl. 1 og 5 var Stormen paa sit højeste, hele Mandskabet 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 nogen Slagside til Bagbords Side, dog ikke mere, end at dette ligesaa godt kunde hidrøre fra Vinden. 1ste Mester blev varskoet om at prøve Pumperne til de forskellige Lastrum, da det paa Grund af Vand ikke var muligt at pejle, men der viste sig intet Vand i disse, og da 2den Styrmand tilligemed Tømmermanden Kl. 5 om Morgenen foretog en Runde paa Dækket, viste der sig at være ca. 10 Pøse Vand i Forpeaken, som var skyllet ned ved Ankerklydsene, ellers fandtes alt i Orden. Omtrent Kl. 7 tog Skibet en Braadsø over fra Forenden, som fyldte de Bagbords Baade, slog Dækslasten los paa Overdækket, brækkede forreste Spand Storvant, slog Vejviseren til Rorkæden bort og skyllede Prop og Presenning til Ventilen til 3die Lasterum bort, hvilken sidste dog hurtigt atter tættedes. Kort efter viste Bagbords Dækslast paa Fordækket sig at være slaaet los og begge Ventiler dér aabne, saa Vandet styrtede ned i Lasterummet; til Ventilen til Forlasten var ligeledes Proppen og Presenningen slaaet bort, men denne blev dog ogsaa hurtig tættet, derimod var Ventiltuden til Storlasten slaaet af tæt ved Jærndækket, hvor alle Mand blev sat i Arbejde med Tætning, men forgæves. Vinden var imidlertid aftaget i Styrke, men Søen var endnu voldsom høj, Skibet blev holdt af for Vinden for bedre at være istand til at arbejde ved Tætningen, men dette maatte opgives, da Skibet faldt mere og mere over. Da de to Bagbords Baade vare fulde af Vand og beskadigede, drejedes Bagbords Side, til hvilken Skibet havde Slagside, til Vinden, Maskinen blev stoppet og alle Mand kaldtes paa Dækket. Styrbords 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 samme Side, men fuld af Vand, gjordes Suringerne los og en Sø, som skyllede over Skibet og knuste Storlugen, tog Baaden overbord; samme Sø skyllede ligeledes Kaptajnen overbord; Endel af Mandskabet havde taget Plads i Redningsbaaden, paa hvilken Taillerne kappedes, da Baaden flød, men Daviderne, som fik fat i Baadens Lønning, kæntrede denne. Da Skibet var kæntret, kom en Dækspassager Gabriel først op i den overbordkastede Jolle, derefter en Matros og 2den Styrmand, som derpaa i Fællesskab hjalp 1ste Styrmand og en Opvarter op, disse gik nu igang 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 Agter-

enden imod Søen, og kort efter var Resterne af Dækslast og Vraggods forsvundet for de reddedes Øjne.

Der styredes derefter, saa vidt skønnedes, med Søen i sydøstlig Retning i ca. 22 Timer, hvorefter de Skibbrudne optoges af Horns Revs Fyrskib, hvis Besætning plejede dem paa det bedste, indtil de Onsdag Middag gik ombord i Damperen »Hilma Bismarck«, som førte dem til Hamburg, hvortil de ankom Torsdag Morgen og fortsatte samme Aften Rejsen til Kjøbenhavn, hvor de ankom Fredag Fm. den 28. December.

Agrarbevægelsen og Sømandsstanden.

Vi have modtaget følgende med Anmodning om Optagelse:

I tidligere Tider var Søfarten en indbringende Næringsvej for Danmark; thi vi havde en større Sejlskibsflaade, der fartede Verden rundt og bragte Kapitaler ind i Landet. Nationen var stolt af sin Sejlskibsflaade, og den danske Sømand var velset overalt, hvor han viste sig, hvilket da ogsaa er Tilfældet endnu.

Det var lykkelige Aar for Danmark i Halvtredserne og Tredserne og ind i Halvfjerdserne; thi Sømand bragte Penge hjem, og Landmanden havde blomstrende Tider. Den Gang fik han af og til 10 à 12 Rdl. for en Tønde Hvede, og de andre Kornpriser vare derefter. Pengene rullede jo ligefrem ind i Stuen til Landmændene. Disse gode Aar sporedes overalt; thi Handel og Vandel florerede her hjemme. Gaardene gik meget op i Værdi under de gunstige Forhold og Fortepianoer afløste mange Steder i baade Huse og Gaarde Væv og Spinderok, og det paa Steder, hvor man mindst skulde ane det. Kældrene bleve rigeligt forsynede med Øl og Vin — alt saa herligt ud for Landmanden.

I Slutningen af Halvfjerdserne begyndte Fragterne at gaa ned for Sejlskibsflaaden; thi Damperne fortrængte Sejlskibene fra Markedet. Siden er det gaaet ned ad Bakke hele Tiden for Søfarten. Store Kapitaler ere gaaede tabt for Rederne, ligesom Fortjenesten for Skibsførerne, der ofte selv have en Del Part i de Skibe, de føre, er gaaet betydeligt ned, og hvor mange Skibsførere og Sømand have ikke maattet tage fat paa hvad som helst paa Landjorden, selv som Daglejere, fordi de skulde se at bjerge Føden til sig og sine. Man kan trostigt sige, at de to Trediedele af hvad der er bleven sat i Sejlskibe i hine Tider, og ogsaa i en Del Dampskibe, er gaaet aldeles tabt. Der er jo enkelte smaa Rederier, der har tabt saa godt som alt, andre have kun reddet lidt af deres i Skibene indsatte Kapital. Ogsaa for Landmanden er det i de senere Aar gaaet tilbage, men hvad gør han? Fra alle mulige Kanter raabes der: »Vi vil have Hjælp af Statskassen.« Den gode Statskasse skal klare Ærterne for ham. Naar vi se paa Agrarforeningens Program og vore Rigsdagsmænds Udtalelser paa Thinge, sa skulde man tro, at der kun var 2 Stænder i Landet, nemlig Landbrugere og Haandværkere. Disse to Stænder kæmpe drabeligt for at faa Tilskud fra Statskassen til snart sagt alt muligt. Det ser næsten ud, som om der gjordes Fordring paa, at de andre Stænder skulle være med til at betale en Del af Landmandens Gæld. Mon det ikke ogsaa snart er paa Tiden, at Skibrederen ser at komme til Fadet; thi vi have vel alle lige megen Andel i Statens Midler. Det maa være ligesaa reifærdigt, om Staten optog et Laan, der igen udlaantes til Rederierne og dem, som have Part i Skibe, til billige Renter, som at Amtskommunerne skulle have Laan til billige Renter for at klare deres Gæld. Det er vist paa Tide, at vore mest indflydelsesrige Mænd, der staa Søfarten nær, tage under Overvejelse, hvad der i saa Henseende kunde og burde gøres, for at ophjælpe vor Søfart,

som hidtil har hjulpet sig selv uden nogen direkte Støtte fra Statens Side. Ved Love har man snarere bundet Søfarten end lettet den.

Ønsker Sømanden en Tilflugtshavn anlagt et eller andet Sted, som han kan ty til, naar han er i Nød eller under Isforhold, hvilken Modstand er der da ikke, naar der i saadanne Tilfælde kommer Forslag frem om at Staten skal træde til. Det eneste, vi have haft Overflod paa i den Retning, er Nedsættelsen af Kommissioner til Under søgelse af, hvor saadanne Havne skulde anlægges, men alle have de endt deres Arbejde uden Resultat. Andre Nationer gøre dog noget for Søfarten i den Retning; men vi ligge saa godt som fuldstændig Brak. Kommer der derimod Forslag frem om, at vi skulde have Havne for at kunne faa Landmandens Tyre, Smør og andre Produkter udførte, saa ere vi straks med, blot det kommer frem fra Agrarerne. Fiskeriet ville vi nu slet ikke tale om; thi det gaar med det, som med Søvæsenet, at det bliver betraglet som en aldeles underordnet Næringsvej her i Landet, og dog er det maaske den, der klarede sig bedst, naar den fik den fornødne Støtte. Nu da Landvæsenet træder saa bestemt op med sine Krav, saa var det efter min Mening heldigt, om ogsaa Skibsrederne og Fiskerne kunde blive enige om at fremføre deres Krav overfor Bevillingsmyndighederne. Ville vi ikke have at vor Sejlskibsflaade, ja vi kunne maaske ogsaa sige Dampskibsflaade, skal gaa helt til Grunde, saa maa der gøres noget; thi det er allerede beklageligt nok, at en Del af Landets Borgere have tabt store Formuer, og at mange Mennesker ere komne ud af deres Erhverv og ville have Vanskelighed ved at bane sig en ny Vej.

Naar Landvæsenet kan faa Støtte i sin betrængte Stilling, saa maa Skibsrederne ogsaa kunne faa Hjælp; thi disse sidstes Kapitaler i Skibe ere endnu mere reducerede end dem, Landmændene have sat i deres Gaarde og Besætninger.

H.

Literatur.

Da den nedenfor omtalte Bog kun har været Genstand for en rent refererende Anmeldelse heri Bladet, optage vi efter »Tidsskrift for Søvæsen« følgende Anmeldelse;

»Astronomisk Navigation«. »Kortfattet praktisk Vejledning ved de daglige Pladsbestemmelser tilsøs«, af Premierlieutenant i Marinen C. Clausen, forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

Medens der paa Engelsk eksisterer flere mindre Haandbøger, som kunne tjene til Vejledning og til Brug ved den daglige Navigering, særlig for Koffardiofficererne, har der hidtil paa Dansk ikke eksisteret noget saadant Værk. Prmt. Clausens Bog udfylder derfor hos os et længe følt Savn; den er holdt helt igennem i en rent praktisk Form, og til dens Forstaaelse udkræves kun saadanne Kundskaber i den nautiske Astronomi, som fordres ved den almindelige Styrmandsøksamen. Bogen vil dog ogsaa have Værdi for Søofficerer, navnlig for dem, der ikke i længere Tid have været paa Togter, hvor astronomiske Observationer have været nødvendige.

Forfatteren har lagt særlig Vægt paa Benyttelsen af astronomiske Stedlinier, en Navigeringsmethode, der sikkert frembyder store Fordele, dels fordi den i og for sig er mest rationel, idet man ved en Stedlinie faar det sande Udtryk for, hvad man kan udlede af en given Observation, og dels fordi Stedlinier i enhver Henseende og under alle Forhold ville kunne give de fleste og paalideligste Oplysninger for Navigeringen.

Efter et Par Kapitler om Højdemaaaling og Højderetelse, der give mange værdifulde Vink om, naar og hvorledes Maalingerne skulle anstilles, og hvorledes de

skulle rettes ved Hjælp af de til Bogen knyttede Tabeller, beskriver Forfatteren Anvendelsen af et ligeledes i Bogen indheftet »Nautisk Stjernerort«. Dette Kort tjener til paa en hurtig og simpel Maade at bestemme den omtrentlige relvisende Pejling samt Højden af en Stjerne til et hvilket som helst Øjeblik, saa at den let vil kunne findes og anvendes til Observation.

Herefter beskrives de forskellige Brede- og Længdebestemmelser samt Bestemmelsen af astronomiske Stedlinier og deres Anvendelse.

Til denne sidste knyttes Brugen af det saakaldte Stedliniekort, der her fremtræder første Gang for Offentligheden. Kortet skal tjene til at bestemme Pladsen ved Nedlægning af Stedlinier, naar det Søkort, i hvilket der navigeres, er i saa lille Bestik, at Liniernes Afsætning og Flytning deri ikke lader sig udføre med tilstrækkelig Nøjagtighed.

Endelig gives almindelige praktiske Regler ved Anstillelsen og Udnyttelsen af de daglige Observationer samt en Forklaring over Bogens Tabeller.

Vi kunne paa det varmeste anbefale denne lille Bog til enhver Navigator; han vil deri finde meget nyt og mange praktiske Vink, som det er værd at lægge sig paa Sinde, og i Forbindelse med den nautiske Almanak vil Bogen være fuldt tilstrækkelig til de daglige Observationers Beregning, da den indeholder alle de dertil fornødne Tabeller.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.

Indgaaede Skibe.

30. Decbr. 1894. Dampskib »Polaria«, Kapt. Wørpel, tilhørende Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Actien Gesellschaft, fra New-York via Christianssand og Gøteborg, medbringende 525 Fade Fedt, 130 Fade Oleomargarin, 70 Fade Talg, 275 Fade Kød, 450 Sække Mel, 150 Fade Sirup, 10 Fade Farveekstrakt, 2 Kasser Maskiner, 125 Fade Oleo, 100 Sække Kaffe, 80 Fade Mineralolie, 300 Baller Træmasse, 100 Kasser Æbler, 5 Kasser Skrivemaskiner, 800 Centner Hvede.

1. Januar 1895. Dampskib »Olindu«, Kapt. Bruhn, tilhørende Hamburg-Sydamerikanische Dampschiffahrt Gesellschaft, fra Sydamerika med ca. 1500 Sække Kaffe og 100 Sække Kakao. Damperen indladede her 130 Kasser Smør, 60 Fade Malt, 150 Kasser Klipfisk.

En hurtig Dampyacht.

Fairfield-Værftet ved Glasgow har i disse Dage afleveret til Ejeren, Mr. M'Calmont, en Tvillingskrue Dampyacht »Giralda«, der er indrettet som et første Klases Lystfartøj, samtidig med at det besidder et meget kraftigt Maskineri. Det ejendommelige ved denne Yacht er, at det er lykkedes at skaffe Plads til en luksuriøs, rummelig Aptering og til et Fremdrivningsapparat, der kan give Fartøjet samme Fart som de nyeste Atlanterhavspaketter, uden at dets Tonnage er bleven ubekvem stor (1508 Tons Yacht measurement).

»Giralda« Længde er 275 ft. og Bredden 35 ft. For en Længde af 160 ft. er der paa Hoveddækket bygget en Række Saloner; under disse findes Sovkahytterne og over dem et 160 ft. langt Promenadedæk. Maskinerne udvikle 8000 H. K.; de ere Tregangsmaskiner med fire Krumtappe, begge Maskiner findes i det samme Rum, medens de 5 Kedler ere opstillede i to Rum, adskilte indbyrdes og fra Maskinrummet ved vand-

tætte Skodder. Blæsemaskinerne tilføre Fyrpladserne frisk Luft.

Paa den maalte Mil ved Clyden opnaaedes en Hastighed af 20,9 Knob. Kulbeholdningen er saa stor, at Fartøjet kan dampe 3500 Kvml. ved 15 Knob eller 6000 Kvml. ved 12 Knob. Ved 17 Knob rystede Fartøjet meget stærkt; ved denne Fart maa altsaa Maskinens Omdrejninger eller Rystelser svare til Fartøjets naturlige Svingninger; over denne Fart opføre Rystelserne fuldstændigt.

Kulkasserne omgive Kedel- og Maskinrum, og Fartøjet er udrustet med 2 Gardner og 4 Hotchkiss Kanoner foruden 2 elektriske Søgelys. Skøndt det er en privat Yacht, er den derfor vel egnet til i Krigstid at blive benyttet af Admiralitetet som Kurerskib e. l. (»Times«).

Ugens Havarier.

Søulykker. De engelske Blade bringe nye Meddelelser om Søulykker fra Stormen den 23de December f. A. Den 25de December indkom til Grimsby en Damptrawler med en Fiskersmakke paa Slæb; Snakken var funden drivende med kun en 14aarig Dreng ombord. Han havde været nede i Kahytten under Stormen, da han hørte et voldsomt Brag; da han kom op paa Dækket, vare alle hans Kammerater borte og Masten var knækket; derimod laa der en Gallionsfigur paa Dækket, saa at Snakken maa have været i Kollision. Flere Fiskerskibe ere indkomne til Østhavnene med Tab af Folk, der ere blevne skyllede overbord; adskillige Søfolk have faaet svære Kvæstelser under Uvejret. Til Tyne indkom i Tirsdags en engelsk Damper med Besætningerne fra et norsk Barkskib og en russisk Skonnert; begge disse Skibe maatte forlades i Nordsøen.

Under Stormen forgik det engelske Dampskib »Abydos« i det irske Hav; hele Besætningen, tyve Mand, omkom. Det store engelske Dampskib »Oswald« forliste i Nærheden af Mull of Galloway; Størstedelen af Mandskabet druknede. Til Londonderry indkom et Skib, hvorfra var set et Vrag med Bunden i Vejret udfor Mull of Cantyre.

Til Grimsby indbugseredes to afmastede og paa anden Maade havarerede Sejlskibe, et norsk og et svensk. Samme Dag landsattes i Yarmouth de Overlevende af Mandskabet i den forladede norske Skonnert »Lina«. Overhovedet er der indkommet en Mængde Skibe, mere eller mindre havarerede, til de engelske Havne. (Times).

Oberstløjtnant Syltorff, tysk Brig, lastet med Brødder, blev truffet i Nordsøen af svensk Lloyddamper »Bordeaux« og bugseret til Gøteborg. Den var forladt af Mandskabet.

Kiana, Sk., af Marstal, er indkommet beskadiget til Helsingør.

En Sildebaad fra Faaborg er ituslaet dreven i Land ved Avernakø. Styrmand Borg og en ung Mand fra Horne, der vare ombord, ere omkomne.

Frey, norsk 4-mastet Skib, ladet med Tømmer, fra Pensacola til Greenock, drev med Nødsignaler oppe imellem Troon og Irvine i Skotland. Mandskabet reddedes i Redningsbaad; denne rantes i Stormen af en svær Sø, hvorved de ombordværende kastedes i Vandet; de Irelstes dog alle undtagen Stewarten paa »Frey«. Skibet vistnok Vrag. (R. B.).

Ossia, Bark, paa Rejse fra Belfast, strandede ved Holy-Head. Skønt der ved Redningsapparat opnaaedes Forbindelse med Skibet, bortreves hele Mandskabet, 24 Personer, af Bølgerne og druknede. (R. B.).

Emma, tysk Fiskersmakke, tilhørende Jul. Hoepfer i Stettin, er forlist ved Utklippan. Besætningen, 3 Mand, bjergedes med stor Vanskelighed og Risiko af den i denne Hensigt udsendte Kanonbaad »Rotax«. (R. B.).

Amalie, tysk Fiskeridamper, har til Geestemünde indbragt 12 Skibbrudne fra svensk Damper »Gustav Tielborg«

af Trelleborg. De reddede vare 10 Mænd og 2 Kvinder; 4 Mænd vare druknede, 1 frossen ihjel. (R. B).

Reddet dansk Skibsbesætning. »Standard« meddelte, at Besætningen ombord i den danske Skonnert »Christine« af Marstal, Kapt. Hansen, paa Rejse til St. Malo med Tømmer, i Lørdags blev hjerget af Dampskibet »Middleborough« fra Byen af samme Navn under meget farefulde Omstændigheder og landsat i Dover. Under den haarde Storm i Fredags og Lørdags blev Skibet læk i Indgangen til Kanalen mellem Frankrig og England; Skonnerten flød paa Lasten, men kunde ikke navigeres. Paa Grund af den stærke Søgang kunde Damperen ikke komme i Nærheden af Skonnerten, men efter store Anstrengelser lykkedes det at skaffe Forbindelse mellem Vraget og Dampskibet ved en lille Baad, der bragte Skonnertens Besætning, ialt 6 Mand, velbeholdne ombord.

Fra **Frederikshavn** skriver vor Korrespondent den 1. Januar 1895:

Strandinger. Skonnerten »Saffy«, Skpr. Folmer, af Marstal, strandede i Gaar Morges paa Læssø's Sydodde, den var paa Rejse fra Sverrig til Aberdeen med Trappesten. Bjergningsdampskibet »Frederikshavn« afgik i Løbet af Formiddagen til Strandingsstedet, Skibet var fuldt af Vand, men efter at være bleven foreløbig tætnet og pumpet læns, toges det af Grunden, og »Frederikshavn« indbragte det hertil i Gaar Aftes.

Ifølge til Rederen, Hr. Købmand P. Schou, indløbet Telegram, er Skonnerten »Anna Sophie« Fredag Nat strandet under den norske Kyst, c. 1 Mil vest for Langesund. Ved tilkaldt Assistance blev Skibet taget af Grunden og indbugseret til Kragerø. Fartøjet er tæt.

Klager over Bladets Forsendelse bedes hurtigst muligt indsendt til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn. Ø.

Fra Sø og Land.

Ingeniør Vogts Sejlsystem præmieret. Efterat det Vogtske Sejlsystem har vist saa gode praktiske Resultater ombord i Kanonbaaden »Hauch«, har det Hjelmstjerne Rosencroneske Legat, efter Indstilling fra den polytekniske Lærestanstalt, tildelt Ingeniør Vogt en Præmie af 500 Kr. for »gavnige Opfindelser«. Som tidligere bebudet, vil Kapt. Trolle her i Bladet meddele sine Erfaringer om Sejlenes Økonomi i Dampskibe, forventelig i Løbet af denne Maaned.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede 3die og sidste Eksamenstermin af 1894 indstillede sig til Eksamen af Skolens Elever: 8 til den almindelige Styrmandseksamen eller 1ste Afdeling, og i 2den Afdeling: 5 i Navigation, 6 i Geografi og Vejrlære, 3 i Engelsk og 6 i Søret og Handelsvidenskab samt en ældre Skibsfører i Maskinlære. Alle de indstillede bestode. I alt har Skolen i 1894 dimitteret 18 til den alm. Styrmandseksamen, 13 i Navigation i 2den Afdeling, 13 i Geografi og Vejrlære, 7 i Engelsk, 13 i Søret og Handelsvidenskab, 3 i Maskinlære, samt 1 til Sætteskipperprøven og 7 til Fiskeskipperprøven. Elever optages til enhver Tid i begge Afdelinger paa de sædvanlige Betingelser. Uformuende Elever kunne vente en aarlig Statsunderstøttelse af 15—20 Kr. maanedlig til 1ste Afdeling, og til 2den Afdeling yderligere 50—100 Kr. Skolens Lærere ere som hidtil O. Mathiasen og A. Landt, samt Forstanderen, Cand. mag. S. Svendsen, der paa Forlangende giver nærmere Oplysninger og sender Skolens Program.

Dødsfald. Chefen for Skibsmæglerfirmaet Petersen, Møller & Hoppe, Generalkonsul F. Holm, er pludselig afgaaet ved Døden.

Med Skruedampskibet »Rut«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri for Regning »Sydfynske Dampskibsselskab« i Svendborg, foretoges i Dag officiel Prøvetur i Sundet, hvilken i enhver Henseende forløb til de ombordværende Rederes fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal, er 92'-6" langt i Hoveddækket, 17'-6" bredt og 6'-10¹/₄" dybt i Rummet og forsynet med Compound Overflade Kondensations-Maskine.

Paa Prøveturen indicerede Maskinen 155 Hestekraft, hvormed opnaaedes en Gennemsnitshastighed af 9¹/₂ Knob med et Kulforbrug betydeligt gunstigere end kontraktlig stipuleret.

Som Elev paa Reserveløjtnantskolen ved Søværnet er, foruden de i vort Nr. 65 nævnte, antaget Styrmand V. Clemmensen.

Som Havnefoged i Nordby er Kapt. Math. Pedersen ansat.

Som Forhryringsagenter i Marstal have de tidligere Skibsførere Andreas Jensen og Claus Madsen Levinsen faaet Bevilling.

Skibsreder C. S. Sørensen af Charlottenlund er afgaaet ved Døden.

Deklaration mellem Danmark og Sverig om Søforklaringer. Udenrigsministeriet har den 19de December f. A. offentliggjort følgende mellem Danmark og Sverig afsluttede Overenskomst: Er dansk eller svensk Fartøj blevet ramt af saadan Ulykke, som omhandles i § 9 af den danske Lov af 12te April 1892 om Oprettelse af Søretter udenfor Kjøbenhavn samt om Søforklaringer og Søforhør og i den svenske Sølovs § 317; og skal Søforklaring angaaende Ulykken optages ved en Domstol i det Land, hvor Fartøjet ikke hører hjemme, paaligger det samme Domstol tillige at foretage saadan Undersøgelse, som ommeldes i de fornævnte Lovbestemmelser, og skal Protokollen over Undersøgelsen ad diplomatisk Vej tilstilles Regeringen i Skibets Hjemland. Denne Overenskomst træder i Kraft den 1ste Januar 1895 og forbliver gældende, indtil Udløbet af et Aar, efter at den er bleven opsagt af nogen af Parterne.

Dansk Søfartstidende

begynder med dette Nummer en ny Aargang. I den nærmeste Fremtid vil udkomme og blive tilsendt samtlige Bladets Abonnenter Register for den forløbne Aargang; samtidig udkommer Annoncerejster for 1893—94.

»Dansk Søfartstidende« vil i det nye Aar blive ledet i samme Spor som hidtil og vil af al Ene arbejde for Skibsfartens og Fiskeriets Interesser. Bladet vil være Organ for den hele danske Handelsmarine og vil ved alle Lejligheder tage til Orde for dennes Interesser. Vi opfordre, for at kunne gøre dette med

saa megen Vægt som muligt, vore Læsere til at arbejde for Udbredelsen af »Dansk Søfartstidende« i Ind- og Udland. Enhver, der erkender Betydningen af, at Skibsfarten og Somandsstanden i det offentlige Liv repræsenteres af et selvstændigt Fagblad, bør arbejde hen til, at alle Skibsredere, Skibsførere, Styrmand, Skibsmæglere — kort sagt enhver, der er knyttet til Søneringen, er Abonnent paa »Dansk Søfartstidende«. Kaptajner og Styrmand, der til Stadighed ville virke for Bladets Udbredelse i danske og fremmede Havne, bedes herom henvende sig til Redaktionen.

Abonnement paa »Dansk Søfartstidende« tegnes paa Bladets Kontorer: Holsteinsgade 9, Ø. og St. Annæ Plads 13, K. (Skibsførerforeningen), hos Hr. Fuldmægtig Westrup i »Det Forenede Dampskibsselskab samt paa alle Postkontorer. Enhver tiltrædende Abonnent erholder indtil videre det af Havnævæsenet udarbejdede Kort over Kjøbenhavns Frihavn.

Annoncer, der faa en betydelig Udbredelse i alle danske Søfartskredse, modtages ovennævnte Steder.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen, P. Thide-mann, afgik 29. Decbr. fra København, bestemt til Antwerpen og Sortehavet. — Antwerpen, Caroc, ankom 28. Decbr. til Riga, bestemt til Kbhvn., Antwerpen og Sortehavet. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik 29. Decbr. fra Gironde, bestemt til Lissabon og Kbhvn. — Castor, Kruse, afgik 30. December fra Barcelona, bestemt til Genova, Livorno, Neapel, Sicilien. — Dagmar, Strubberg, ankom 30. December til Stettin, bestemt til Kbhvn., Frederiksstad, Middelhavet. — Georgios I, Rohde, ankom 31. Decbr. til Kbhvn., bestemt til Riga. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik 28. Decbr. fra Cadix, bestemt til Bordeaux, Laroche og Kbhvn. — Kiew, Rasmussen, ankom 27. December til Rouen, bestemt til Swansea og Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom 18. Decbr. til Marseilles, bestemt til den spanske Kyst og Kbhvn. — Leopold II, Jepsen, afgik 31. Decbr. fra Dartmouth, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik 2. Jan. fra Antwerpen, bestemt til Alger, Tunis, Piræus, Smyrna, Salonique, Konstantinopel og Sortehavet. — Nordjylland, Jensen, afgik 2. Jan. fra Kbhvn., bestemt til Königsberg. — O. B. Suhr, Koch, afgik 26. Decbr. fra Dartmouth, bestemt til Valencia, Taragona, Barcelona, Marseille og Italien. — Omsk, Kihl, afgik 27. Decbr. fra Tunis, bestemt til Calamata, Piræus, Sortehavet. — Tomsk, Petersen, ankom 25. Decbr. til Odessa. — Tejo, Fenger, afgik 29. December fra Københ., bestemt til Oporto og Lissabon. — Vesuv, Gade, ankom 26. Decbr. til Kbhvn., bestemt til Stettin. — Viking, Jørgensen, afgik 1. Januar fra Kbhvn., bestemt til Rouen og Havre.

Constantin, Fenger, afgik 3. Jan. fra Kjøbenhavn, bestemt til Newcastle — Esbern Snare, Holm, afgik 3. Januar fra Odense, bestemt til Newcastle via Frhvn. — Georg, Nielsen, afgik 2. Januar fra Newcastle, bestemt til Kjøbenhavn. — Knuthenborg, Hansen, afgik 1. Jan. fra Leith, bestemt til Aalborg. — Kronen, Petersen, afgik 1. Jan. fra Newcastle, til Nykjøbing F. — Lolland, A. Ankersen, afgik 1. Jan. fra Newcastle, bestemt til Aarhus. — Storebelt, Güllich, afgik 2. Januar fra Svendborg, bestemt til Newcastle via Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik 2. Januar fra Odense, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Anglo Dane, Petersen, ankom 25. Decbr. til Königsberg, bestemt til Kbhvn og Hamburg. — Axelhuus, Harder, ankom 1. Jan. til Kbhvn., bestemt til Christiania. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 31. Decbr. fra Kbhvn., bestemt til Hamburg. — Ceres, Svensson, ankom 31. Decbr. til London, bestemt til Kbhvn.-Libau. — Charkow, Norden, ankom 1. Jan. til Hull, bestemt til København-Libau. — Christian IX, Møllerup, an-

kom 31. Decbr. til Kbhvn., bestemt til London. — Christians-sund, Jensen, afgik 31. Decbr. fra Arendal, bestemt til Vest-norge. — Fanø, Andersen, ankom 25. Decbr. til Libau, bestemt til Hull. — Frederik, Harboe, ankom 1. Jan. til Newcastle, bestemt til Hull. — Jolantha, Hansen, afgik 2. Jan. fra Kjøbenhavn, bestemt til Königsberg. — Kasan, Thomsen, afgik 1. Jan. fra London, bestemt til Kbhvn.-Königsberg. — Libau, Andersen, ankom 2. Jan. til Danzig, bestemt til Kbhvn.-Hamburg. — Louise, Brabrand, afgik 1. Jan. fra Kbhvn., bestemt til Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom 2. Januar til Stettin, bestemt til Kjøbenhavn, Liver-pool, og Manchester. — Moskov, Petersen, passerede Skagen 30. December, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kjøbenhavn 28. December, bestemt til Riga. — Odin, Frise-nette, afgik fra Hamburg 30. Decbr., bestemt til Kbhvn. og Danzig. — Perm, Christensen, ankom 28. Decbr. til Libau, bestemt til Kbhvn.-London. — Pregel, Egidiusen, afgik fra Kbhvn. 28. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Romny, Nielsen, ankom til Kbhvn. 25. Decbr., bestemt til Libau. — Thyra, Garde, ankom til Hull 26. Decbr., bestemt til Kbhvn.-Libau. — Tula, Paaske, afgik fra Kbhvn. 2. Januar, bestemt til Stettin. — Valdemar, Sørensen, ankom til Libau 2. Januar, bestemt til Kjøbenh.-Anvers. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Hamburg 2. Januar, bestemt til Kbhvn.-Königsberg. — Douro, Brabrand jun., afgik fra Newcastle 1. Januar, bestemt til Kbhvn.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra London 29. Decbr., ankom til Blyth 2. Januar. — Frode, Christensen, afgik fra London 29. Decbr., ankom til Cardiff 2. Januar. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 31. Decbr. til Rouen. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Libau 20. Decbr., ankom til Antwerpen 27. Decbr. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Boness 18. Decbr., ankom til Libau. 25. Decbr. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Rotterdam 2. Januar til Tynedock. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Cardiff 20. Decbr. til Port Said. — Olaf, C. Holst, afgik fra Libau 26. Decbr., ankom til London 2. Januar. — Volmer, Jørgensen, afgik fra Melhil 17. Decbr., ankom til Kbhvn. 20. Decbr. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Cardiff 1. Januar til Port Said. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Riga 31. Decbr. til London. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Riga 16. Decbr., ankom til London 24. Decbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Ardrossan 1. Januar til Savana. — Alexander Shukoff, L. Johnsen, afgik fra Livorno 28. Decbr., ankom til Cartagena 2. Januar. — Johan Siem, S. Rasmussen, afgik fra Newcastle 21. Decbr. til Algiers. — Pawel Andrejoff, P. Mørch, afgik fra Sunderland 9. Decbr., ankom til Konstantinopel 26. Decbr.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, ankom til Sunderland 2. Januar. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Riga 26. Decbr., ankom til Dunkerque 2. Januar. Jylland, Starck, ankom til London 31. Decbr. — Russia, Rasmussen, ankom til Horsens 30. Decbr.

Thingvalla. Island, Skjødt, afgik fra Christiansand 14. Decbr., ankom til New-York 30. Decbr. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kbhvn. 2. Januar til New-York.

Det danske Petroleum-Aktieselskab. Christine, Larsen, afgik fra Aarhus 29. Decbr. til New-York.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Anna Maria Schwalbe, Brinck, ankom til Punta Arenas 10. Decbr., at udklarere til Europa. — Anna Mathias, Madsen, er afg. fra Caja 30. Septbr. (?) til Falmouth.

Cathrine, Hansen, er afgaaet fra Table Bay 30. Novbr. til Algoa Bay. — Cingalese, Thomsen, er afgaaet fra Falmouth 28. Decbr. til Sunderland. — Dora, Sonnicksen, ankom til Macassar 26. Decbr. fra Rotterdam. — Esperance, Toft, er afgaaet fra Hangø 28. Decbr. til Middlesbrough. — Professor, Christiansen, er afgaaet fra Cardiff 28. Decbr. til Bahia. — Sofie, Svarrer, er afgaaet fra Hamburg 24. Decbr. til Rio Janeiro.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 29. December:

Frugtmarkedet har i forløbne Uge været stille til omtrent uforandrede Rater, og tildels begrundet paa Helligdagene har færre Forretninger fundet Sted.

Aaret slutter desværre med lavere Rater saa godt som overalt, end Tilfældet var i Begyndelsen af Aaret, da der haabedes paa og var Udsigt til en velgørende Bedring for Skibsfarten, men henimod Slutningen af første Halvaar daledede Fragterne i forskellige Retninger, hvilket siden har hjemsøgt de fleste Markeder, og ender Aaret som før nævnt med lavere Noteringer i mange Retninger, og ere Udsigterne til en snarlig Opgang langt fra opmuntrende.

Ifølge seneste Kabler fra Valparaiso ligger der 79,000 Tons ubefragtet Tonnage, og er Efterspørgslen efter Skibsrum kun ringe; smaa handige Fartøjer, som straks kunne begynde Indlastning, foretrakkes, men til lave Rater, idet der sluttes à 21/3 à 22,6 minus 1/3 for Salpeter, for Hvede noteres 23,9, Manganese 22/6, Guano 26/3, alt til U. K. Kontinentet, Kanalen for Ordre, eller s. l. d. 3 mindre hvis direkt.

I San Francisco er den ubefragtede Tonnage c. 57,000 Register. Hvedepriserne ere igen lavere derude, og Optagning af Skibe ubetydelig. Et 2000 Register Fartøj er sluttet til 26/8; medens et 1200 Registers opnaaede 28/6, begge uden Afdrag, hvis beordret til direkte Lossested. Fra Portland O. rapporteres ingen Afslutninger. Noteringen er 32/6 à 33,9 for Ordre.

Fra Australien og Ostindien er der kun liden Efterspørgsel efter Sejltonnage for Øjeblikket, derimod viser det sig mere Begær efter prompte Dampbaade fra Ostindien.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 29. December:

Fragtmarkedet er vedblivende flovt saavel for Udgaende som hjemover, og Fragterne ere faldne yderligere i de fleste Ruter. Der er sluttet Tyne, Blyth eller Wear til: Pillau 1100 4/1 1/2. Neufahrwasser 1100 4/. Wismar 4/9. Rostock 5/, Bordeaux 1850 4/, Salobreno og Alicante 1200, 8/, Marseilles 2500, 5/. Fra Grangemouth til Ystad 1000, 4, 7/1 1/2.

Fra Østersøen er sluttet: Oxeløund til Rotterdam eller Amsterdam 4/6, fra Archangel til Brest 280 stds, Mk. 42. D. B. b.

Fra Sortehavs Distrikterne er sluttet: Nicolaieff til U. K. Cont. 12/6 N. C., 12/1 hvis Byg, prompt.

Odesa til U. K. Cont. 10/ N. C. 10/6 Rouen, Sebastopol til U. K. Cont. 10/, N. C. ult. Janr. Poti til Rotterdam 11/3 og 11/1 prompt. Novorossisk til U. K. Cont 10/ N. C. prompt. Bourgas, any direct, 10/6 Januar. Sulina til U. K. Cont. 9/9 prompt. Donau til Bergen eller Kjøbenhavn 14/, til Hamburg 12 9, prompt.

Fra Middelhavet er sluttet: Alexandria til U. K. 10/6 og 9,6, Cottonseed, 2/ og 1/9 Grain.

Carthagena til Middlesbro 8, til Rotterdam eller Amsterdam 8/4 1/2 og 8/1 prompt. Huelva til Antwerpen 7/3 prompt. Seriphos til Rotterdam 8/3 prompt.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Den 15de Januar 1895 forandres Belysningen af Aarhus Havn og bliver saaledes:

1. Et rødt, fast Fyr paa Yderenden af Havnens S. Mole. Det lyser med fuld Styrke fra N. 75° V. gennem N., Ø. og S. til S. 15° V., svagere over Havnen fra S. 15° V. til N. 75° V. Flammens Højde: 27 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Fyret vises fra et hvidt Jerntaarn.
2. Et rødt, fast Fyr paa S. Molen, 320 Alen indenfor Fyret paa Molens Yderende. Det lyser fra S. 15° V. gennem V. og N. til N. 15° Ø. Flammens Højde: 31 Fod. Fyret vises fra et hvidt Jerntaarn med rødt Bælte.
3. Et grønt, fast Fyr paa N. Molens Hoved. Det lyser Horizonten rundt. Flammens Højde: 31 Fod. Fyret vises fra et hvidt Jerntaarn med grønt Bælte.
4. Et grønt, fast Fyr paa den mellemste Moles Hoved. Det lyser Horizonten rundt. Flammens Højde: 34 Fod. Fyret vises fra en brun Træpæl.
5. Den oplyste Urskive paa Lodshuset viser som hidtil grønt Lys. Samtidig slukkes de midlertidige Ledefyr paa den N. lige Havneplads. Vageren med 1 Kost ved S. Molens Yderende inddrages.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Södra Övarken. Mellem Ståtön og Askholmen ere følgende Grunde afmærkede saaledes:

Ø. for 3 Fods Grunden i Galtsfjärden er i 9 1/2 Fv. Vand udlagt en Vager med sort Stage og Ballon. 60° 10' 17" N. Br. 18° 34' 40" Ø. Lgd.

SV. for 11 Fods Grunden V. for Askholmen er i 17 Fod Vand udsat en rød Stage med Kost. 60° 10' 49" N. Br. 18° 35' 29" Ø. Lgd.

V. for 5 Fod Grunden ved Södra Daskarhällan, N. for Medholma, er i 28 Fod Vand udlagt en Vager med rød Stage og Ballon. 60° 11' 14" N. Br. 18° 37' 0" Ø. Lgd.

Tyskland. Kieler Fjord. Ved Labø er oprettet en Rednings-Station. Huset til Redningsbaaden ligger ved Kysten paa Havnens N. Side.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Weser. I Følge Telegram fra »Marineamt« i Berlin har Fyrskibet »Weser« forladt sin Station.

Jade. I Jade er Vraget, som laa Ø. for Tønde Nr. 13, uskadeliggjort. Vragtønden er inddragen.

Holland. Ameland. De hvide Fyr Nes og Holwerd brænde nu fra 15de Septbr. til 15de Marts

Zuidersee. Ved Workum staa de to Havnefyr 140 Alen S. 82° Ø. og N. 82° V. fra hinanden. Det høje Fyr vises fra et firkantet Taarn af Sten, hvis V. og S. Sider ere graa, N. og Ø. Siderne brune.

Ved Stavoren er det grønne Havnefyr paa det N. lige Havnehoved ombyttet med et blaåt Fyr. Taget paa Fyrbygningen til det høje, hvide, faste Fyr ved Stavoren er malet rødt. Fyrbygningerne til Stavoren Havnefyr ere sorte.

Zeeget Hoek van Holland. Fyrtaarnet paa Yderenden af Noordam og Noorderhoofd er bortskyllet. Det hvide, faste Fyr paa Blinge Hoofd, Zuiderhoofd, har været slukket, men er igen tændt.

Wester Schelde. Baaken paa N. Kanten af Marlemonsche Plaats, ved den N. lige Del af Schor van Saafting, er ødelagt.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag m. m. i Atlanterhavet. Den 3die Decbr. 36° 23' N. Br. 7° 23' V. Lgd. Vraget af en Bark. Fokkemasten staaende.

Førene Stater i Nordamerika. Massachusetts. Salisbury Beach Ledefyr ere flyttede. De staa nu tæt ved SV. Siden af den N. lige Dæmning, 250 Alen N. 47° V. og S. 47° Ø. fra hinanden.

Lystønden, som afmærkede Vraget af Skonnerten »Mary J. Castner«, der var sunken mellem Chatam og Pollock Rip, er inddragen. Vraget er uskadeliggjort.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Baleariske Øer. En Grund ligger i det store Løb, Freu Grande, mellem Ivica og Fromentera, 1/4 Kml. N. for Øen Espalmdador, hvor Kortet viser 7 à 9 Fv.

Grunden fra Øen Puercos skyder sig længere ud mod N. end angivet i Kortet.

Italien. San Remo. Den 10de Jan. 1895 forandres det hvide, faste Fyr paa S. Molen i San Remo til et rødt, fast Fyr. Sicilien. Paa Kap Peloro er tændt et midlertidigt, hvidt, fast Fyr med Blus hver 3 Minutter. Flammens Højde: 50 Fod. Synsvidden: 9 Kml. Fyret vises fra et Taarn paa Ø. Hjørnet af Batteriet, tæt ved det gamle Fyrtaarn.

Palermo. En rød Spidstønde er i 23 Fod Vand udlagt ved Kanten af Grunden Castellamare c. 1 Kbl. S. 63° V. fra Indersiden af Yderenden af S. Molen ved Havnen.

Kap Rasocolmo Ø. Vraget ud for Aqualadrona ligger i 29 Fod Vand. En Mast over Vandet. 38° 18' 10" N. Br. 15° 34' Ø. Lgd.

Rimini. Det grønne, faste Fyr paa den V. lige Dæmning ved Rimini Kanal-Havn er slukket.

Det hvide, faste Fyr paa den Ø. lige Dæmning er flyttet til dennes Yderende.

Molfetta. Yderenden af Yderdiget ved Molfetta Havn er styrtet ned, hvorfor man ikke maa komme den nærmere end 80 Alens Afstand.

Vestindien, Mexikanske Bugt og Karaibiske Hav.

Førene Stater i Nordamerika. Texas. Ved Indløbet til Galveston Bay er mellem Fyrskibet og Turn Tønden udlagt som Midtfarvandsstønde en sort og hvid, lodret stribet Spidstønde. Den ligger i 27 Fod Vand, fra Bolivar Point Fyr i S. 54° Ø. og fra Fort Point i N. 64° Ø.

Karantænebestemmelser m. m.

Tyrkiet. — Karantænen for Skibe fra Den Finske Bugt er ophævet.

Brugte Sextanter

og Oktanter kjøber De meget billigt hos

Schmidt, Nyhavn 20.

Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,

anbefaler

velsmagende og holdbar Margarine,
tilkendt Guldmedalje i Antwerpen 1894.

Kontor og Lager: Raadhusstræde 4.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,

Iron & Brass Foundries and Ship Repairers.

By Vildersplads, Copenhagen, C.

GORDON WHISKY

fra

Pattison, Elder & Co., Leith,

faas hos de Herrer Vinhandlere.

Paa Undertegnedes Forlag er udkommet komplet og faas i alle Boglader:

Uddrag af Danske Søfartslove

af J. A. D. Jensen, Navigationsdirektør.

Pris indb. 3 Kr. 75 Øre.

Denne Lovsamling er den eneste samlede Udgave af de Søfarten vedkommende Love, Reglementer og Forskrifter, som det ved Sølovens § 27 er paabudt enhver Skibsfører at have om Bord.

G. E. C. Gad, Vimmelskiftet 32.

Dansk Søforsikring for Løsøre,

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr., 6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre.

Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større Havne- og Provindsbyer.

Th. Meier,

Vognmandsforretning.

Al Slags Kørsel

besørges.

Kontor: Frihavsselskabets
Kontorbygning.

Telefon 2068.



Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.
Depot: Toldbodgade 14.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48,

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,

Adelgade 14.

Viggo O. P. Hammer & Søn,

Baadsmandsstræde 20, Kjøbenhavn C. Etabl. 1856.

Tømmer- og Trælastforretning.

EXPORT af indenlandske Træsorter.

Bøg, Eg, Ask, Hvidbøg etc.

IMPORT af udenlandske Træsorter.

Mahogni, Nøddetræ, Eg, Whitewood, Teak etc.

A. J. Rosenfeldts

Skibs- og Baadebyggeri,

Patent Ophalingsbedding,

Udsalg af Aarer og Stager,

Ny Kalkbrænderi, Ø.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,

Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovbaner etc.

Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions-Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.

ved Repræsentanten for Danmark

WM GOTTSCHALCH

Niels Juulsgade Nr. 1,

Kjøbenhavn K

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11—3 og Holsteinsgade 9, Ø.,

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet cmedes ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISEMENTS-PRIS:

Første Side pr. Politlinie à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	—	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	4 %

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 2.

Kjøbenhavn, Fredag den 11. Januar 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Sølovens Paragraf 40. — Literatur. — Søulykker i November Maaned 1894. — Generalforsamlinger. — Fra danske Skibsførere. — Fiskeri-Statistik. — Isbryder-Afgifterne i Stettin. — Nyt Fyr paa Middelgrunden. — Fra Københavns Frihavn. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

Telegr.-Adr.:
„The, Kjøbenhavn“.

H. P. Sundorph, Kjøbenhavn K.,

en gros — THEHANDEL — en detail

(grundlagt 1776).

Telefon
Nr. 239.

Originale Pakninger med indregistreret Varemærke og Plombe faas overalt i Danmark.

J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.
Grundet 1845. — Telefon 243.

Kjøbenhavns Frihavns-Pen,
paa hvis Emballage findes et
Prospekt af Frihavnen i Farve-
tryk.
Pr. Gros Kr. 1,50.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.

John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Emil Felumbs Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Frits Ortmann
Oversættelsesforer,
Niels Hemmingsensgade 4,
Hl. 9—3.

Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,
Konfekt.
Brødr. Tychsens Fabrikslager,
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,
Pulsometre, Centrifugalpumper,
samt alle Sorter Pumper og Sprøjter
i bedste Konstruktioner
til billige Priser.

Engelberts originale Olie,

bedste Cylinder-Olie,
leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød. Landbrød. Hamburger-Surbrød.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

støbt Staal, saasom:

Skibsstævne,
Skibsskruer,
Roerrammer,

Stempler,
Krumtappe,
Ambolte,

Tandhjul,
Ankere,
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke
og Sejghed fuldt jævnfærligt med det bedste smeddede Staal
af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Eflerflgr.

Prøv

Tenneriffa

en fortrinlig Dessertvin pr. Btl.

Kr. 1,50.

P. Weile & Søn.

Aalborg. Grundl. 1822. Kjøbenhavn.

Ny Østergade 7. Telef. 3530.

Linoleum

og

Voxdug

til

Kahytter og Trapper,

bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Raadhuspladsen 51. Kontortid 9—5.
Telefon 3326.

Telefon
Nr. 2250.

J. Chr. Herskind,

Telegr.-Adr.
„Kontrol“.

Frihavnens Kontorbygning,
Kjøbenhavn Ø.

Kontrolforretning

ved Modtagelse og Afle-
vering af Varer.

Spedition og Kommission.

Prima Referencer.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transport-
pramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater,
Bugserdampere og Fiskerfartøjer med Petroleumsmotorer
indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Norrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Galle & Jessens
oljefri, rene Poudre

Cacao uden Sukker
kan særlig anbefales
til Skibsbrug.

Skoleskibet „Georg Stage“.

Med forventet Statstil-
skud agtes Skoleskibet ud-
sendt paa sit sædvanlige
Togt iaar i Midten af April
Maaned.

Ansøgning om Optagelse
som Lærling skal indsendes
snaest muligt og senest d.
14de Februar til »Besty-
relsen for Stiftelsen 'Georg
Stages Minde', St. Annæ-
plads 3, 3die Sal, Kjøben-
havn K.«, og skal indeholde
Drengens fulde Navn, For-
ældres eller Værges Navne,
Stilling og nøjagtige Adresse
samt for de Elever, der for-
beredes til Konfirmation,
tillige Angivelse af Konfir-
mationsdagen.

Med Ansøgningen skal
følge Fødselsattest, Skole-
vidnesbyrd, Lægeattest for
Helbred og legemlig Udvik-
ling samt særskilt Attest
for Syn og Farvesans. An-
søgeren, der som Regel skal
være i en Alder af 14 til
18 Aar, maa afholde Udgif-
terne ved sin Paaklædning,
men faar forøvrigt Ophold
og Undervisning frit om-
bord. Dog vil der til et
meget begrændset Antal
Elever kunne tilstaa delvis
fri Paaklædning, naar sær-
skilt Ansøgning herom med
Attester for Trang og Vær-
dighed indsendes; men det
maa udtrykkelig anføres
heri, hvorvidt dens Bevil-
gelse betinger Modtagelse
af Elevplads eller ikke.

For Dreng fra Kjøben-
havn og nærmeste Omegn
fordres Ansøgningerne
bragte af Drengen selv hver
Søgnedag imellem 11 og
11^{1/2}.

Bestyrelsen,
d. 1ste Januar 1895.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørgeres.

Holm & Collerup,
Smedie og Maskinfabrik,

Toldbodgade Nr. 15

Telefon 3872.

og

Telefon 3872.

Frihavnen i Kjøbenhavn.

Alle Skibs- og Maskinreparationer udføres hurtigt
og solidt.

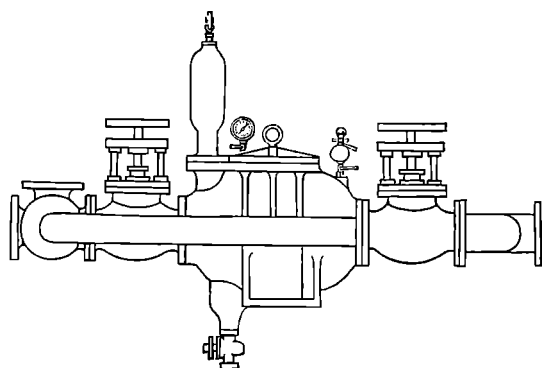
J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

Eneste Lager

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Edmiston's Fødevands-Filter.



Filter for Landkøjtler.

Skibs-Filter.

FRED. STIELTJES & Co.

Bredgade 43, Kjøbenhavn.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Jacob Holm & Sønner,

Copenhagen,

manufacturers of every sort of

Hemp- Manila- Coir- Iron- & Steel Rope.

Tuborg Øl

anbefales paa Grund
af dets Holdbarhed
særlig til
Skibsproviantering.

Rugbrød

A **Frederiksberg** A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Em. Z Svitzers

Trælsthandel,

Kjøbenhavn.

Lager af forskellige
fremmede Træsorter.

»Jarrah«, »Teak«, »Mahogni«,
»Pitch-Pine«, »Kauri-pine«.

Eneagenturet for Danmark
og Tyskland

for

Robson, Miller & Co.,

Trælastexportører,

Newcastle on Tyne.

Direkte Tilbud paa

Forlangende.

Em. Z Svitzers Bjergnings- Entreprise, Kjøbenhavn.

Bjergningsbaadenes Navne:

»Em. Z. Svitzer«, »Katte-

gat«, »Frederikshavn«,

»Helsingør«, »Øresund«,

»Skandinavien«,

»Drogden«, »Hertha«,

»Kastrup«, »Rügen«.

Station: Telegrafadresse:

Kjøbenhavn,	Svitzer.
Kastrup,	Høyer.
Frederikshavn,	Svitzerlund.
Korsør,	Jørgensen.
Helsingør,	Gottlieb.
Albuen,	Gunnerson.
Gøteborg,	Ellversson.
Trelleborg (Sverig),	Smith.
Greifswald,	Spruth.
Gibraltar.	Turner.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

Anti-magnetiske Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,

6, Sølvtorvet 6.

Sølovens Paragraf 40.

Hr. Redaktør. I »Dansk Søfartstidende« af 21de December f. A. ser jeg, at De har optaget en Indberetning fra den svensk-norske Generalkonsul i Havre til sin Regering angaaende Søforklaringer i Frankrig.

I Indberetningen oplyses om, at den franske Jurisprudens anerkender Søprotester, gjorte og bekræftede for vedkommende fremmede Lands Konsul, som lovlige og gyldige. Skibsførere behøve derfor ikke at henvende sig til Landets Øvrighed for at aflægge Søforklaring og undgaa derved, hvad der er en Sag af ikke ubetydelig pekuniær Vigtighed, at benytte de for den skriftlige og orale (mundtlige) Oversættelse af Søforklaringen nødvendige edsvorne franske Tolke og Mæglere, som for dette Arbejde ere berettigede til at beregne fuld Kurtage efter gældende Takst.

Denne Indberetning er optaget uden Kommentar fra Redaktionens Side, og det forekommer mig derfor, at danske Skibsførere let kunne ledes til at tage nævnte Indberetning for god Latin, ogsaa for dem, og tro, at de ved første kommende Lejlighed kun have at benytte sig af Oplysningen. Her kommer imidlertid Soloven af 1ste April 1892 i Vejen, som i sin Paragraf 40 siger:

»Indtræffer . . . under Rejsen nogen Begivenhed, »som medfører Skade af nogen Betydning paa Skib »eller Ladning . . . saa og naar nogen af de ombord- »værende ved et Ulykkestilfælde er omkommen uden »for indenlandsk Havn, eller naar ved Sammenstød, »Skade eller Ulykke af den anførte Beskaffenhed er til- »føjet andet Skib, skal Skipperen afgive Søforklaring . . . »Udenfor Riget har Skipperen snarest muligt at af- »give Søforklaring for den Myndighed, under hvem »saadanne Forretninger paa Stedet henhøre«.

Samtidig med at Loven traadte i Kraft udkom de nye Instruktioner for danske Konsuler.

I Kommentar til disse Instruktioner Paragraf 41 oplyses Konsulen om, at Søforklaring ikke kan optages af ham selv, fordi Vidneforklaringerne afgives under Ed, som han ikke uden særlig Bemyndigelse kan modtage.

Naar altsaa den danske Lov paabyder, at Søforklaring i Udlandet skal aflægges ved Hjælp af det fremmede Lands Øvrighed, og den danske Regering forbyder sine Konsuler at optage en saadan, saa følger der deraf, at en af en dansk Skibsfører med Urette og imod Loven aflagt konsular Søforklaring i Tilfælde af Proces eller Havarisag i Frankrig ingen Gyldighed vil have.

At svensk-norske Skibsførere ere heldigere stillede, fremgaar af ovenfor citerede Generalkonsuls Indberetning, og dette er jo bedroveligt for deres danske Kolleger, som bebyrdes med Udgifter, som deres lykkeligere Kammerater kunne undgaa.

Jeg troede, at de 3 Rigers Sølov var ens lydende, hvad angaar Paragrafen om Søforklaringen; jeg vilde derfor være Dem taknemmelig, Hr. Redaktør, for en Oplysning om, hvorfor vore skandinaviske Brødre ere heldigere stillede.

Det maa maaske være mig tilladt her at fremføre 3 Eksempler paa, hvorledes den nye Sølovs Paragraf 40 kan give Anledning til pekuniært Tab og Tidsspilde for

Skibene, og hvor uheldigt det er for vore Søfarende, at Søforklaringen ikke som i Følge tidligere Praksis kan aflægges paa det danske Konsulat.

En Lørdag Aften faldt en Mand overbord fra et større Dampskib og druknede, medens dette endnu laa ved Kajen, klar for at afgaa med førstkommande Højvande. Kaptajnen meldte straks det Passerede paa Konsulatet og forlangte at aflægge Søforklaring. Konsulen, bekendt med den nye Sølov, var vel betænkelig ved at modtage Forklaringen, men da det saa sent om Aftenen var umuligt at aflægge Søforklaring paa Tribunalet, og det den næste Dag ligeledes var umuligt, fordi det var Søndag, og Mandagen uheldigvis ogsaa var Helligdag, gav Konsulen, i Betragtning af det store pekuniære Tab, Skibet vilde lide, efter, modtog Søforklaringen, afholdt Forhør ombord og afgav Indberetning om Dødsfaldet samt indsendte Afskrift af Søforklaringen til vedkommende Ministerium i Kjøbenhavn. Her slap Skibet for Tab af Udgifter og Ophold, men Konsulen fik nok efter Forlydende ogsaa at vide af sine Overordnede i Kjøbenhavn, at han havde handlet galt og modtog en bestemt Opfordring til en anden Gang at holde sig Loven efterrettelig.

Fra et Sejlskib paa Rejsen fra Central-Amerika faldt en Mand overbord i det stille Ocean og druknede. Ved Ankomsten til Europa anmeldtes det Passerede for Konsulen, som nægtede at modtage nogen Forklaring og gav Kaptajnen Anvisning paa at henvende sig til Landets Øvrighed. For denne maatte altsaa Kaptajn og Mandskab aflægge Søforklaring, og Skibet blev bebyrdet med de dermed forbundne, ikke ubetydelige Udgifter for en Sag, som hverken med Hensyn til Skibets eller den Forulykkedes Nationalitet eller Farvandets Beliggenhed angik Landets Øvrighed.

Paa Rejsen til en fransk Havn løb en dansk Damper et engelsk Fiskerfartøj ned i Nordsøen. Efter Sigende var det Kaptajnens Agt ikke at bruge edsvoren Mægler paa Lossepladsen; nu blev han, da Konsulen nægtede at modtage hans Forklaring, tvungen dertil og maatte, da Søforklaringen kun kunde indbringes til Tribunalet, lade den oversætte og bekræfte paa dette igennem den edsvorne Mægler og betale det fulde Gebyr, som denne var berettiget til at forlange. S.

Den ærede Indsender har fuldkommen Ret i, at der med Hensyn til det omtalte Punkt er en Forskel mellem dansk, norsk og svensk Lovgivning, der bør fremhæves. Medens nemlig den vedkommende Del af den danske Sølovs § 40 lyder saaledes:

»Uden for Riget har Skipperen snarest muligt at afgive Søforklaring for den Myndighed, under hvem saadanne Forretninger paa Stedet henhøre«.

»Er der paa Stedet dansk Konsul, skal der gives ham Underretning, for at han kan være til Stede i Retten og paase, at Søforklaringen bliver saa fuldstændig og paalidelig som muligt. Om det foretagne indsender Konsulen Beretning til Justitsministeren, der,

»for saa vidt dertil findes Anledning, kan forordne »yderligere Undersøgelse her i Riget,

hedder det derimod i den svenske Sølovs § 40 saaledes:

»Å utrikes ort skall befälhafvaren, såsnart ske kan, »afgifva förklaringen inför den myndighet, som därstädes »är behörig att upptage sådan förklaring, eller ock »inför svensk konsul; åliggande det befälhafvaren »att för svenske konsulen å den ort, där förklaringen »afgifves, eller, om där icke finnes sådan tjänsteman, »för den svenske konsul, som under resan först anträffas, »uppvisa dagboken och taga konsulns intyg om upp- »visandet«,

og i den norske Sølovs § 40 saaledes:

»Udenfor Riget har Skibsforeren snarest muligt at af- »give Søforklaring for den Myndighed, under hvem »saadanne Forretninger paa Stedet henhøre, eller for »den norske Konsul, dersom Forklaring for ham »kan afgives med en for Øjemedet tilstrækkelig »Retsvirkning. I ethvert Tilfælde skal Konsulen »betimelig varsles til Forretningen, og Dagbøgerne fore- »vises for ham og af ham paategnes«,

hvorhos det ved en kgl. Resol. af 5te Maj 1888 er nærmere bestemt, hvilke norske Konsuler der har Bemyndigelse til at modtage edelig Søforklaring.

Om Grunden til Forskellen mellem de tre Sølove paa dette Punkt, hedder det i Motiverne til det danske Udkast følgende: »At henlægge Søforklaringers Optagelse til de danske Konsuler i Udlandet, turde der ifølge den Maade, hvorpaa det danske Konsulatvæsen er ordnet, næppe være Tale om; der fremtræder herefter en Uoverensstemmelse paa dette Punkt mellem det danske og de norsk-svenske Lovforslag,*) der har sin naturlige Forklaring i, at Sverrig-Norge paa visse Steder har fast ansatte Konsuler, der have Bemyndigelse til at modtage edelige Søforklaringer«.

Der maa nu sikkert ogsaa gives Motiverne Ret i, at det vilde være betænkeligt, om man under de nuværende Forhold, hvor de danske Konsulers Kapaciteter sikkert ere i høj Grad varierende paa de forskellige Steder, som almindelig Regel vilde henlægge noget saa vigtigt og vanskeligt, som Søforklaringer ofte kunne være, til dem. En anden Sag er, at der formentlig nok kunde have været Grund for Loven til at aabne Adgang til Undtagelser ad administrativ Vej, og at der, efterhaanden som den i Konsulatloven af 14de April 1893 i Udsigt stillede gradvise Reform af Konsulatvæsnet gennemføres, vil blive endnu mere Grund til at ønske Undtagelser fra den ubetingede Regel i den danske Sølovs § 40. *Red.*

Literatur.

»Wrinkles« in Practical Navigation by S. T. S. Lecky, ninth edition revised and enlarged. London: George Philip & Son.

Naar denne Bog, som maaske af Omtale ikke er helt ukendt blandt vore Navigatører, har gjort saa megen

Lykke, at den, tiltrods for sin temmelig store Kostbarhed, (sidste Udgave 21 Shilling), allerede efter 12 Aars Forløb er naaet til niende Oplag, kan der vel ingen Tvivl være om, at det har sine gode Grunde.

Vi formene derfor, at en kortfattet Anmeldelse af det foreliggende Værk ikke vil være uden Interesse for en stor Del af »Dansk Søfartstidende« Læsere.

Forfatteren, en Koffardikaptajn, siger i Forordet til 1ste Udgave, at hans Hensigt med Bogen var at give Skibsforere og Styrmand en Del nyttige Vink, som ikke kunde findes i de almindelige Navigationsbøger, eller som i alt Fald vare spredte saaledes omkring paa mange forskellige Sider, at de druknede i det øvrige Stof og krævede megen besværlig Søgen, hvad den praktiske Mand veg tilbage for. Endvidere vilde han beskrive de mest paalidelige og kortfattede Maader til Pladsbestemmelse samt de dertil bedst egnede Instrumenter, ligesom han endelig vilde give en Fortegnelse over de Bøger, der kunde hjælpe Navigatøren til hurtigst og sikkert at føre sit Skib fra Havn til Havn.

Og man maa da ogsaa indrømme, at Forfatteren forsaavidt har naaet sit Maal, som der i »Wrinkles« findes mange udmærkede Oplysninger i en let fattelig og populær Form; men samtidig er rigtignok Værket blevet saa omfangsrigt, (over 700 Sider), at vist kun de færreste Kaptajner eller Styrmand vilde faa tilstrækkelig Tid og Lejlighed til at gennemgranske det paa en saadan Maade, at de virkelig tilegne sig alle de gode Raad og formaar at føre dem ud i Livet.

Bogen maa derfor nærmest betragtes som en Art Konversationsleksikon paa Navigationens Omraade, hvori man kan finde en gavnlig Underholdning i ledige Timer eller søge nærmere Forklaring over mulig forefaldende Spørgsmaal; men den kan ikke ret godt anvendes som daglig Vejleder under den praktiske Navigering, da hertil vilde kræves en langt mere kortfattet og præcis Form for de givne Anvisninger.

Tildels af denne Grund, men hovedsagelig fordi Prisen er saa høj og Sproget fremmed, er der vel ikke stor Sandsynlighed for, at »Wrinkles«, selv med vor bedste Anbefaling, vil blive anskaffet af ret mange danske Navigatører, hvad meget maa beklages, da de saaledes gaa Glip af mangt et godt Vink.

Paa dette uheldige Forhold haabe vi imidlertid nogenlunde at kunne raade Bod ved lejlighedsvis her i »Dansk Søfartstidende« at fremdrage en Del af Bogens bedste Anvisninger under Behandlingen af forskellige Spørgsmaal, som vedrore den praktiske Navigation.

Søulykker i November Maaned 1894.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

Sejlskibe.

12 amerikanske, 1 østerrigsk, 21 britiske, 3 danske, 4 hollandske, 12 franske, 3 tyske, 7 italienske, 19 norske, 3 russiske, 4 svenske, ialt 89.

Dampskibe.

2 amerikanske, 11 britiske, 1 hollandsk, 1 japanesisk, 3 norske, 1 spansk, ialt 19.

Aarsager til Forlisene.

Sejlskibe.

Stranding 46, Kollision 4, Ild 2, Sunkne 13, Forladte 9, Kondemnation 12, Savnede 3, ialt 89.

Dampskibe.

Stranding 10, Kollision 3, Ild 1, Sunkne 3, Savnede 2, ialt 19.

*) Det svenske Udkast var paa dette Punkt overensstemmende med det norske, men er senere forandret til den ovenanførte Tekst.

Generalforsamlinger.

Fra »Dansk Søfartstidende's Korrespondent i Frederikshavn.

Forsikringsforeningen for Fiskeredskaber i Frederikshavn afholdt Fredag den 28de December sin aarlige Generalforsamling paa Hoffmanns Hotel her i Byen, hvor det fremlagte, reviderede og rigtigt befundne Aarsregnskab blev godkendt. Efter dette var der ved Regnskabsaarets Begyndelse den 1ste November 1893 indtegnet 24 Fiskekutteres Fiskeredskaber i Foreningen til en samlet opgivet Værdi af 23,800 Kr. og en Forsikringssum af 19,040 Kr. Tilgangen har i Aarets Løb været tre Fartøjers Redskaber, saaledes at der ved Regnskabsaarets Slutning den 1ste November 1894 var indtegnet i alt 27 Fiskefartøjers Redskaber til en samlet opgiven Værdi af 26,800 Kr. og en Forsikringssum af 21,440 Kr. Efter forrige Aarsregnskab ejede Foreningen 848 Kr. 81 Øre, indkomne Præmier i 1893-94 androg 414 Kr. 13 Øre, og indvundne Renter 40 Kr. 59 Øre. Herfra gaar Renter af Fartøjernes Tilgodehavende fra tidligere Aar 33.95, Skadeserstatninger i 1893-94 122.15 og Administrationsomkostninger m. m. 77.40, tilsammen 233 Kr. 50 Øre. Den samlede Indtægt bliver 1151 Kr. 98 Øre, der paa Udgiftssiden er Saldoen paa Fartøjernes Konti den 1ste November 1894 og som er fremført i ny Regning. Af Fartøjernes foranstaaende Saldo indestaar i Sparekassen for Frederikshavn og Omegn 1151 Kr. 58 Øre og haves pr. Kasse Kr. 0.40. De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer, L. Chr. Larsen og N. J. Bagh, genvalgtes.

Skibsforsikringsforeningen for Frederikshavns Tolddistrikt til indbyrdes Forsikring af Fiskekvaser afholdt Fredag den 28de December den aarlige Generalforsamling, ligeledes paa Hoffmanns Hotel. Efter det fremlagte, reviderede og rigtigt befundne Aarsregnskab var der ved Regnskabsaarets Begyndelse den 1ste November 1893 indtegnet i Foreningen 90 Fiskekvaser og Fiskefartøjer samt 1 Dæksbaad, ialt 91, til en samlet Taksationssum af 725,293 Kr., og en Forsikringssum af 580,234 Kr. 40 Øre. Af Fiskefartøjerne vare 64 forsynede med Dampspil og 5 med Petroleumsmotorer til Indhivning af Vaaddene. Ved Aarets Begyndelse udgik Fiskekutter »Salem« paa Grund af Salg. Tilgangen har i Regnskabsaaret 1893-94 været 7 Fiskefartøjer til en samlet Taksationssum af 70,500 Kr. og en Forsikringssum af 56,400 Kr., saaledes at der ved Regnskabsaarets Slutning var indtegnet 98 Fiskefartøjer til en samlet Taksationssum af 795,793 Kr. og en Forsikringssum af 636,634 Kr. 40 Øre. Fartøjerne ere omtakserede i dette Regnskabsaar. Ved dettes Slutning udgaar formedelst Salg »Enigheden« og »Bien« samt »Emely«, der er udsagt af Bestyrelsen. Ved Afslutning af forrige Aars Regnskab ejede Foreningen 84,818 Kr. 84 Øre. Af Indtægtsposterne kan fremhæves Præmierne i 1893-94 20,218 Kr. 40 Øre. Hele Indtægten bliver med Beholdningen fra forrige Aar 102,849 Kr. 56 Øre. I Refusion udbetaltes 10,486 Kr. 60 Øre. Fartøjernes Saldo den 1ste November 1894 bliver 91,447 Kr. 15 Øre, hvor efter Udgiften tilsammen er 102,849 Kr. 56 Øre. Af Fartøjernes forannævnte Saldo, der er fremført paany den 1ste November 1894, indestaar i Sparekassen for Frederikshavn og Omegn 91,399 Kr. 79 Øre og haves pr. Kasse 47 Kr. 31 Øre. I Regnskabsaaret 1894-95 vil blive udbetalt i Refusion 11,838 Kr. 94 Øre til de Fartøjer, som har indestaende over 15 % af Forsikringssummen samt til Rederiet for Enigheden 477 Kr., for »Bien« 424 Kr. 72 Øre og for »Emely« 390 Kr. 7 Øre eller tilsammen 13,130 Kr. 73 Øre. Foreningens Formand, Hr. J. C. Iisager, aabnede Forhandlingerne. Regnskabet blev godkendt af Generalforsamlingen. Efter Forslag af Skipper Chr. Jørgensen vedtoges det at erstatte brækkede Master, selv om Skaden ikke løber op til 6 Kr. pr. Register-Tons. Det vedtoges ligeledes, at Fiskeredskaber ikke skal deltage i Havari-grosse Omkostninger og at Foreningen ej heller er forpligtet over for Redskaber, der opofres for at bjerge Skibet. Et

Forslag fra d'Hrr. Kristian Mikkelsen og J. A. Jensen om at genoptage Forsikring af Fartøjer, der sejle paa Norges Vestkyst, forkastedes. Men da dette Forslag tillige med de to tidligere nævnte Forslag ere Lovændringer, kunde ingen af de tre Spørgsmaal endelig afgøres, eftersom der ikke var mødt et tilstrækkeligt Antal stemmeberettigede Interessenter, men skulde paany forelægges en ekstraordinær Generalforsamling. Som Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes P. L. Jensen, S. J. Nepper og J. P. Christensen; til Suppleant i Stedet for Th. Brønnum valgtes Ole J. Nepper. Udenfor Dagsordenen behandledes flere mindre Erstatningspørgsmaal. Et Andragende fra Fiskekutter »Bien« om Eftergivelse af Bøder blev ikke bevilget. Af Foreningens Interessenter vare 73 til Stede, hvoraf dog kun 48 stemmeberettigede. 63 af Foreningens stemmeberettigede Interessenter skulde være til Stede, for at Lovændringer kunne foretages.

Den 29de December afholdt Skipperforeningen i Frederikshavn sin aarlige Generalforsamling paa Hotel »Cimbria«. Regnskabet fremlagdes og blev godkendt. Af dette fremgaar, at der som Sygehjælp er udbetalt 541 Kr. 50 Øre, i Understøttelser 100 Kr. og til 4 Enker 120 Kroner. Kontingentet har beløbet sig til 632 Kr. 50 Øre. Regnskabet ballancerer med en Indtægt og Udgift af 1059 Kr. 27 Øre. Foreningen ejede ved Regnskabsaarets Slutning 4166 Kr. 47 Øre, hvoraf 4115 Kr. 76 Øre henstaar i Sparekassen, medens 50 Kr. 71 Øre haves pr. Kasse. Skipper P. Nielsen, der efter Tur skulde afgaa som Medlem af Bestyrelsen, genvalgtes. Tre nye Medlemmer optoges.

Fra danske Skibsførere.

En Jordomsejling med Barkskibet „Laura“ eller Rejsen fra Hamburg til Tahita.

Den 2den September gik vi fra Hamburg med en Ladning Stykgods, bestemt for Papeeta (Tahita), havde sædvanlig Vind og Vejr igennem Kanalen, fulgte Ruten vest om Øerne og passerede Ækvator den 9de Oktober; efter at være kommet igennem SO-Passaten, sattes Kursen i en Bue over imod Tristan d' Cunha; vi kom paa Grund af sydlig Vind tæt nord om samme, styrede siden ned paa 45° Br. og sejlede der Længden af; paa Grund af Taage saa vi ikke Crozet-Øerne, havde Vinden mest N.-Vestlig med fugtig Luft, kun i Nærheden af Kerguelens-Øerne havde vi SO. Storm i 3 Dage, som drev Skibet nordefter; vi saa Toppen af Van Diemens Land og styrede imellem Syd-Pynten af Newzealand og Snares-Øerne, hvortil vi ankom den 12de December med 100 Dage; vi havde en Solformørkelse om Eftermiddagen, der tydeligt iagttoges. Imellem Øerne havde vi meget flau og stille Vind med Taage; vi laa med Antipoderne i Sigte i 2 Dage; Taage med heftige Storme ere hyppige der omkring, saa man maa være forsigtig, da Øerne tildels ere lave og der dog ingen Lodskud er at faa, før tæt ved dem; paa flere af Øerne ere nu Depoter med Proviant m. m. og det er enhvers Pligt at bygge om disse Menneskekærlighedens Værker; fra Nyzealand blive de et Par Gange aarlig eftersete og forsynede med det nødvendige, Bøger findes ogsaa til Underholdning, i Fald nogen skulde blive tvungne til længere Ophold der, men under Tiden ere disse Oplagssteder blevne ødelagte af ubetænksomme Folks Kaadhed. Vi styrede øst efter, siden mere nordlig og fik 2den Juldag SO-Passat paa 38° Br. og 156° V. Lgd.; paa 180° Lgd. skiftede vi fra Øst til Vest, saa vi fik 2 Onsdage med samme Datum.

Den 1ste Januar passerede vi øst om Tubay Øen og fik den 3die Tahita i Sigte; paa Grund af nordlig Vind, Storm og Regn kom vi vest om Øen og krydsede op imellem Tahita og Morea, hvilket ellers ikke er til at anbefale, da

det hyppigt er langvarigt Stille og uregelmæssig Strøm der imellem; med et Skib som »Laura« krydses dog let op, og vi var næste Dag udfør den østlige Indsejling, hvor vi fik Lods ombord og kom godt ind i Havnen og paa den rigtige Ankerplads. Tahita eller Otaheita er en høj Klippeø, 7 à 8000 Fod over Havet, omgivet af Korallrev; indenfor disse gives flere gode Havne, men Indsejlingerne ere især for større Skibe vanskelige; især er Papeeta ikke heldig; da den ligger paa NV-Pynten af Øen, eller i Læ, staar Passatvinden her meget ustadigt og findes ofte slet ikke, medens den blæser frisk udenfor; det kommer af, at Øen deler Vinden, og den, der blæser langs Sydkysten, kommer op paa Vestsiden som en Sydvind og møder den, der kommer langs Nordsiden, saa de jævnlig blæser imod hinanden og forarsager den ustadige Vind og Stille i Papeeta Havn: det gør jo ogsaa, at der bliver meget varmt. Den østlige Indsejling er at anbefale for Skibe, der styrer godt, men ellers maa de helst søge ind ad Hovedpassagen og da herfra kun sjælden kan sejles op i Havnen, maa de varpe op eller antage Damper, som nu er til at faa; ligeledes for at komme ud igen. I Havnen ligger man ellers taalelig godt, men man maa have godt fortøjet med Kæde ud for og agter, men helst med Græs- eller Manille-Fortøjninger i Land, da der under Tiden, naar Vandet staar over Revene, kommer en krap Sø og uregelmæssig Strøm ind, der gør at Skibet arbejder slemt og let brækker Klydsene, om man har Kæde i Land. Regelmæssig Flod og Ebbe findes ikke her.

Er Skibet fragtet ud og hjem, er det sædvanligt med frie Udgifter; kun Konsulat og Vand maa man selv betale; det første er jo nu falden bort og godt Vand faas til billig Pris, naar man selv henter det fra Vandledningerne, som bringer det ned til Kajen fra Klippen. Man maa nu selv levere Ladningen i Land, Købmanden giver Bro til, som man selv anbringer saa godt som muligt, og det kan gaa hurtigt baade med Losning og Lastning, naar man tager Folk til Hjælp; Arbejlsøn 1 Doll. pr. Dag = 4de Tvangskurs efter Certepartiet, ellers omtrent 2/6, naar man selv har Penge ombord; Fr. eller fransk Mønt er Landets Mønt og tages kun paa Postkontoret samt paa de offentlige Instituter, men £ samt amerikansk Dollars gaa overalt og kan gerne afsættes over Pari, saa der er Fordel ved at være forsynet med dem og ikke trænge til at

tage paa Fragten. Der gaar en god Vej rundt hele Øen, som er anlagt af Pomares den 1ste; forhen var Øen temmelig gold, men den er nu bevokset med et Slags Træer eller Buske, der ere indførte og have spredt sig over hele Øen; Kokospalmerne har været sygelige i flere Aar og kun givet ringe Udbytte, ligesom Sukker- og Bomuldsplantagerne ere blevne ødelagte af voldsomme Regnskyl eller Oversvømmelser fra Bjærgene. Vor danske Konsul, Hr. Schmidt, har af den Grund lidt store Tab. Haverne staa rigtig godt og Kineserne har flere større Gartnerier; det er ogsaa dem, der holde de fleste Spisehuse. Tahitianerne selv leve, som de bedst kunne; har de noget, saa bruges det, og har de intet, er de omtrent lige saa glade; de har jo ikke store Fornødenheder, men ville gerne mere sig; de have et Par Gange om Ugen Musik paa en aaben Plads, omgivet af høje Træer, hvor alle mødes i broderlig Forening ligefra Guvernøren og Kommandøren fra Orlogsskibet og ned til den simpleste Arbejder; alle gaa i Takt efter Musikken rundt om Pavillonon, og især naar deres Nationalsang spilles, (den er komponeret af Prins Oscar, da han var her med »Vanadis«), er Stemningen høj hos alle uden Forskel; Tahitianerne bryder sig ellers ikke om at bestille stort; Kvinderne ere dog gode Hattemagere og gaar selv ud at fiske. Tahita frembringer ikke meget selv, men Produkterne, som afskibes herfra, kommer fra de nærliggende Øer, især fra Pomonta eller de lave Øer; derfra kommer det bedste Cobra og Perleskaller samt ægte Perler; disse Øer repræsentere nu store Værdier og have kun været kultiverede i kort Tid.

Vor Ladning hjem bestod af Cobra (skaaret Cokosnød) alene, det maa stampes godt fast, for at faa nok med, og man kan saa sædvanligt laste 15 % over R. T. Den 21de Februar gik vi tilsøs, styrede ned imellem Øerne og sydefter, sejlede Længden af paa 52° Br., passerede Cap Hoorn d. 25de Marts, gik øst om Falklandsøerne og var ved Linien d. 28de April; den 1ste Juni fik vi England i Sigte og kom den 12te til Hamburg, 10 Maaneder og 10 Dage ude. Ladningen var købt af Konsul Pontoppidan og gik dels til Libau i »Det forenede Dampskibsselskabs« Dampskibe, dels til Aarhus med smaa Sejlskibe. Denne Skibsfart vilde vistnok kunne ledes over Kjøbenhavn, naar vi havde Folk, der tog sig af det.

C.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

i Ugen fra 31. December 1894 til 5. Januar 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rødspætter.	Pighva.	Tunger.	Skrupper og Sletter.	Torsk. Pd.	Kuller.	Sild. Pd.	Aal. Pd.	Lax. Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Sorter. Pd.	Ialt. Pd.
danske Fiskerfart,												
6 danske Kvaser					44,100							44,100
svensk Fiskerfart,												
pr. Vogn fra nærliggende Fiskerlejer					752			120				872
pr. Jernbane og Dampskib							50,000		632	3,608	112,438	166,678
Ialt =					44,852		50,000	120	632	3,608	112,438	211,650

Betalt Gennemsnitspris af Opkøbere

2 Kr. pr. Lpd.

blanke 600.
smaa 350.
gule

Paa Grund af Helligdagene og uroligt Vejr har ingen Tilførsel af levende Rødspætter funden Sted. Kassefisk er betalt med 3 Kr. 50 Øre pr. Lpd.

Isbryder-Afgifterne i Stettin.

Udenrigsministeriet undlader ikke at bringe til offentlig Kundskab følgende fra det kgl. Generalkonsulat for Pommern indsendte Tarif for Opkrævelsen af Isbryder-Gebyr i Stettin.

Efter at Grosserersocietetet i Stettin har sat Isbrydere

i Virksomhed for at holde Farvandet fra Swinemünde Havn (»Ostmolenkopf«) til Stettin aabent under Isperioden, have de Fartøjer og deres Ladning, som passere nævnte Farvande eller en Del af samme paa en Tid, da dette ikke vil kunne passeres uden Isbrydernes Hjælp, til Dækning af Omkostningerne herved baade for Indgaaende og Udgaaende at erlægge følgende Afgifter:

1. Af Fartøjernes Netto-Drægtighed 5 Pf. pr. Cbm.

2. Af Ladningen:

a) Varer, hvis Mængde angives efter Vægt, 3 Pf. pr. 50 Kilo;

b) Varer, hvis Mængde ikke angives efter Vægt, følgende Beløb:

Hørfrø pr. Tønde eller Sæk M. 0,06; Malet Cement pr. Td. M. 0,11; Sild pr. Td. M. 0,9; Spiritus og Eddike pr. 200 Liter M. 0,15; Stenkul og Brunkul pr. 40 Hectoliter (Læst) M. 1,80; Kokes, Briquetter og Trækul pr. 40 Hectoliter M. 0,90; Mur- og Teglsten pr. 1000 Stk. M. 1,80; Blødt Brænde, derunder indbefattet Brædder, pr. Cubikmeter M. 0,40; Blødt Bygnings- og Gavntømmer pr. Cubikmeter M. 0,45; Haardt Brænde pr. Cubikmeter M. 0,45; Haardt Bygnings- og Gavntømmer, derunder indbefattet Brædder, pr. Cubikmeter M. 0,60; Egestaver af 5,230 Centimeters Tykkelse og derover pr. 100 Stykker: Pibe-Staver M. 1,14, Brændevins-Staver M. 0,90, Oxehoved-Staver M. 0,78, Tønde-Staver M. 0,60, Bund-Staver M. 0,36; Egestaver af mindre end 5,230 Centimeters Tykkelse, huggede Bødkerstaver: Pibe-Staver (pr. 100 Stkr.) M. 0,57, Brændevins-Staver (do) M. 0,45, Oxehoved-Staver (do.) M. 0,39, Tønde-Staver (do.) M. 0,30, Bund-Staver (do.) M. 0,18; Ege-Staver til Lagerfade M. 0,90; Ege-Blamiser, Tønde-Staver M. 0,20; Ege-Staver til Ølfade M. 0,12; Ege Brændevins-Staver M. 0,08; Cementtønde-Staver (at blødt Træ) M. 2,05; Tøndebaand af 3 Meters Længde og derover (pr. 100 Stkr.) M. 1,02; mindre (do.) M. 0,06.

Fremkommer der ved Beregningen af de Beløb, som skulle erlægges, overskydende Brøkdeler af de Enheder, der lægges til Grund for Afgifter (Cubikmeter, Hectoliter, 100 Stykker o. s. v.), saa blive disse — naar de naa op til det Halve — regnede for fuldt, ellers ikke.

Begyndelsen saa vel som Slutningen af de Tidsrum, i hvilke Afgiften opkræves, fastsættes i hvert enkelt Tilfælde af den af den kgl. Regeringspræsident hermed betroede Embedsmænd og bekendtgøres ved Opslag paa det kgl. Lodshus og paa Havnekontoret i Stettin samt paa det kgl. »Schiffahrtshaus« i Swinemünde.

Fritagne for Afgiften ere de kgl. Skibe, tilhørende Staten eller Riget, saa vel som Skibe, der udelukkende ere ladede for kongelig, Statens eller Rigets Regning; ligeledes alle imellem Stettin og de ovenfor Haffet beliggende Pladser færende Skibe, endvidere de Skibe, der kun gaa fra Søen ind i Swinemünde Havn og omvendt, saafremt de tilbagelægge denne Strækning uden Isbrydernes Bistand. Afgiften opkræves af Magistraten i Stettin for Grosserer-societetets Regning.

Denne Tarif træder i Stedet for Tarifen af 9. Januar 1892 og træder strax i Kraft.

Udenrigsministeriet, d. 8. Januar 1893.

Nyt Fyr paa Middelgrunden.

Paa Tillægsbevillingslovsforslaget, der i Tirsdags forelagdes Folketinget, foreslaas Opførelsen af et Fyrtaarn paa Middelgrundsfortet. Forslaget motiveres saaledes:

Efter at Middelgrundsfortet er blevet opført paa Nordenden af Middelgrunden, vil det, for at afværge Fare for Skibsfarten, være nødvendigt at belyse det ved et Fyr samt forsyne det med et kraftigt Taagevejrssignal.

Paa Grund af Fortets heldige Beliggenhed midt i det stærkt befærdede Farvand gennem Sundet, vil et Fyr paa dette Sted imidlertid, foruden at markere Fortets Nærværelse, være af overordentlig stor Vigtighed for den gennemgaaende Trafik, og skal man i denne Forbindelse anføre Følgende: For nordfra kommende Skibe vil det, hvad enten de skulle videre sydpaa gennem Hollænderdybet, eller ind til Kjøbenhavn, være af stor Betydning, at de, naar de ere passerede Hveen, have et tydeligt markeret Punkt, efter hvilket de

kunne sætte deres Kurs, og Fyrets Betydning vokser med Skibenes Størrelse, hvilket man skal fremhæve under Hensyn til, at Aabningen af Kjøbenhavns Frihavn gør det sandsynligt, at langt større Skibe end hidtil ville søge gennem Sundet nordfra. For sydfra kommende Skibe vil et Fyr paa nævnte Fort ligeledes være af stor Betydning, idet det i Forbindelse med Nordre-Røse Fyr vil give en udmærket Vejledning ved Anduvningen af og Sejladsen gennem den sydlige Del af Drogden; navnlig vil dette være Tilfældet under Isforhold, naar Drogdens Fyrskib er inddraget, da den nævnte Fyrlinie fører Skibene fri af Qvartus-Grund, hvilken ellers afmærkes af Fyrskibet.

For at kunne opfylde de Fordringer, der i Følge ovenstaaende bør stilles til et Fyr paa Middelgrundsfortet, maa dette være et kraftigt Fyr, forsynet med et kraftigt Taagesignalapparat, og de fornødne Midler til Etableringen af et saadant Fyr søges derfor bevilgede.

Fyret, der vil kunne opføres for 90,000 Kr., er tænkt anbragt paa Fortets Midte; det vil faa en Flammehøjde over daglig Vande af 96 Fod og blive et kraftigt Blinkfyr af 2den Orden. Taagesignalet vil blive et Eksplosionssignal. Selve Fyrtaarnet vil blive opført af Jern og foruden Lanternen komme til at indeholde Opholdsrum for Fyrpersonalet og Oplagsrum til Materialier samt Udkigsrum for Søminekorpset og Flaadens Mærkevæsen.

Fra Kjøbenhavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Kjøbenhavns Frihavn.

Indgaaede Skibe.

5. Januar. Skonnert »Rasmus«, Kapt. L. C. Jensen, fra Rochester med 40 Tons Rapskager, 114 Tons Jordnødder.

6. Januar. Dampskib »Virginia«, Kapt. Scheel, tilhørende Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft, kommende fra New-York med 50 Fade Kød, 65 Fade Oleomargarine, 450 Kolli Fedt, 50 Fade Skinker, 1100 Sække Mel, 100 Fade Oleo Oil, 55 Bdtr. Huder, 50 Kasser Maizena, 100 Kolli Isenkram, 20 Kasser Frugter, 600 Bdtr. Tøndestaver, 350 Kalli Diverse.

9. Januar. Dampskibet »Gylfe«, Kapt. Gillholm, fra Libau med 300,000 Pd. Hvedeklid og 165,000 Pd. Oliekager.

Dampskibet »Malabar«, dr. 1335,82 Tons = 668 Cmlæst., har i Frihavnen erlagt i Bolværkspenge 222 Kr. 66 Øre.

Forinden Frihavns Aabning vilde der af samme Dampskib have været at beregne:

Bolværkspenge	222 Kr. 66 Øre.
Havneafgift for Indgaaende	556 - 66 -
Havneafgift for Udgaende	111 - 33 -
Skibsafgift	668 - » -

1558 Kr. 65 Øre.

Det udlossede Kvantum var 4,709,000 Pd.

Fra Sø og Land.

Maskinisteksaminerne i December 1894. Til 1ste Afdeling indstillede sig 25, hvoraf 20 bestode, til 2den Afdeling indstillede sig 15, hvoraf 12 bestode, til Maskinpasserprøven indstillede sig 4, som alle bestode.

Ifølge Meddelelse fra det engelske Board of Trade er den 23aarige danske Sømand Peter Sørensen, som den 2den Maj f. A. tog Hyre med Skibet »Holywood«, Kaptajn Macaulay, af Glasgow, for en Rejse til Astoria, den 12te Oktober f. A. død af en Hjernekongestion paa Hospitalet i Dover.

Enhver, der maatte kunne give Oplysninger om den Afdødes Slægt og Hjemsted, er anmodet om at meddele disse til Undertegnede Ministerium.

Udenrigsministeriet, den 3die Januar 1895.

Dampskibet »Juno«, der er bygget paa Flensborgs Skibbygnings-Selskabs Værft til Kaptajn H. Schmidts Rederi efter en af dette meget anvendt Type, er i disse Dage bleven færdig. Søndag Morgen d. 30te December tiltraadte det sin første Rejse til Glasgow uden nogen forudgaaende Prøvefart, da Rederiet, i Betragtning af, at lignende Skibe og Maskiner, der vare byggede paa samme Værft, havde vist sig fortræffelige, ikke havde ønsket denne.

Dampskibets Dimensioner er følgende: Længde 243' 3", Brede 34' 2", Dybgaende 16' 8". Skibet er af det bedste Skibbygningsmateriale efter Bureau Veritas 1 Div. 3/3. 1. 1. * og bygget under specielt Opsyn.

I Følge modtagen Indberetning er der til Præstø Amts 18de Forstrandsdistrikt indbjerget ca. 800 Stkr. rundt Fyrretømmer, 4 til 6 Fod lange, 3 til 6 Tommer i Diameter, uden Mærke.

Til 3die Forstrandsdistrikt er indbjerget: 10 Stk. Sveller, 8 Fod lange, 9 Tom. brede, 9 Tommer tykke; 5 — — , 8 — — , 9 — — , 4½ — — , uden Mærke.

Ejeren af det bjergede opfordres til at anmelde og legitimere sig for Amtet inden Aar og Dag.

Dødsfald. Kaptajn A. Larsen, Fører af Det Forenede Dampskibs Selskabs Dampskib »Hebe« (der sejler mellem Kallundborg—Aarhus), er afgaaet ved Døden i en ung Alder efter en haard og langvarig Sygdom. Kaptajn Larsen har tidligere ført »Avanti« og »Randers« og i sin Tid været Styrmand paa »H. P. Prior«.

Den svensk-norske Vicekonsul her i Byen H. C. Lorch, som i mange Aar har beklædt denne Post og i den udrettet meget for sine Landsmænd, er i Mandags afgaaet ved Døden.

Hovmester Clausen paa Dampskibet »Hekla« er afgaaet ved Døden.

Vor bekendte Landsmand i Bordeaux, Hr. F. W. Hyllested, kan den 1ste Marts d. A. paa sin 70-Aars Fødselsdag fejre sit 25 Aars Jubilæum som fransk Borger i Bordeaux og som Agent for Det Forenede Dampskibs Selskab.

Ved sin mangeaarige Virksomhed i Søfartens Tjeneste har han vundet sig en stor Kreds af Venner blandt de mange Søfolk, han er kommet i Forbindelse med.

En regelmæssig Dampskibsfart er aabnet mellem Manchester — Liverpool — Libau — Riga — Reval.

Til dansk Vicekonsul i Cukslaven er Hr. A. H. Kullberg udnævnt.

Til dansk Vicekonsul i Bristol er Hr. F. V. Rosendal udnævnt.

Til dansk Vicekonsul i Bryssel er Hr. Lévy Daumerie udnævnt.

Medens Dampskibet »Assens« forleden Nat henlaa ved Bolværket i Assens, var Trossen skaaret over, saa at Dampskibet gik i Drift.

Dødsfald. Maskinmester Theodor Rasmussen paa Dampskibet »Chr. Broberg« døde i London af Lungebetændelse efter Dampskibets Ankomst dertil paa sidste Rejse. Liget førtes hertil af Dampskibet »Kasan« og begravedes her i Onslags. Den Afdøde blev kun 40 Aar gammel.

David Halley, den administrerende Direktør for Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri, er pludselig afgaaet ved Døden. Den Afdøde var Skotte af Fødsel og kom her til Landet i Firserne for at overtage Ledelsen af vort største Skibsværft. Han var en fremragende dygtig Ingeniør og i Besiddelse af en overordentlig Arbejdskraft; Burmeister & Wains Værft har da ogsaa under hans Ledelse hævdet sin Stilling som et af Nordens bedste og betydeligste Etablissementer af denne Art, og det har i Halley mistet en Leder, hvis dygtige og sympatiske Personlighed det stærkt vil savne.

Alexander III' Forlis. I Tirsdags afholdtes i Sø- og Handelsretten Søforklaring i Anledning af »Alexander III.« Undergang. Kaptajn Rabe, Styrmandene Borries og Bjerring Petersen afgave samstemmende Forklaringer om Forliset, der vare ganske overensstemmende med den i vort sidste Nummer givne Fremstilling.

»Det Forenede Dampskibsselskab« har bevilget Pensioner til de Omkomnes Efterladte og har tilstaaet Matros Hans Chr. Hansen, der i 3 Døgn drev omkring i Nordsøen paa Vraget af en af Baadene, en Understøttelse, der sætter ham i Stand til at læse til Styrmandseksamen.

Redaktionen opfordrer alle, der ere knyttede til Skibsfarten og Fiskeriet, til at indsende til den enhver Meddelelse af Interesse for disse Næringsveje.

Opmærksomheden henledes paa, at »Dansk Søfartstidende« fra 1ste Januar d. A. har Telefon-Nr. 2239, og at dette til Stadighed findes opført paa Bladets Bagside.

Klager over Bladets Forsendelse bedes hurtigst muligt indsendt til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn. Ø.

Ugens Havarier.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 8. Januar 1895:

Bjærgningsdampskibene »Frederikshavn« og »Øresund« indkom henholdsvis i Søndags og i Gaar fra det ved Lønstrup strandede tyske Dampskib »Anthon« med forskellige Partier Gryn, Fodermel, Fedt, Blikplader, Kobberplader, Olie, samt 250 Stk. Dæksplanker. En ikke ringe Del af det bjærgede er havareret dels ved Ild, dels ved Vand. »Frederikshavn« afgik efter endt Losning til Strandingsstedet, men kan foreløbig intet udrette paa Grund af den haarde nordøstlige Kuling. En Del af Ladningen er indbragt paa Stranden; det, der nu er tilbage, skal staa under Vand.

Ifølge i Gaar til Dampskibsekspeditionen for »Det jysk-engelske Dampskibsselskab« indløben Telegram fra Newcastle

er Dampskibet »Niord«, Kaptajn Schubert, af Randers, grundstødt paa den engelske Kyst ved Cullercoats. Ved tilkaldt Assistance blev Fartøjet indbragt til Newcastle. Ladningen formodes ubeskadiget.

»Ella«, Dpsk. af Kjøbenhavn, har udfør Dingeness været i Kollision med Skonnertribriggen »Moneta« af Whitestable. »Moneta« sank i Løbet af fra Minutter og 4 Mand af dens Besætning omkom. Resten af »Moneta«s Besætning landsattes af »Ella« i Shields. »Ella« er nu ankommet til Hobro.

»Heimdals«, Skonnertribrig, af Trørskjøbing, Clausen, kom, paa Slæb tom fra Toney, efter at Slæberen var kastet los, i Kollision med Pieren i Charlestown d. 29. f. M. og fik Skade paa Ræling og Støtter om Styrbord. Skibet er i Dok for at repareres.

»Ringkjøbing«, Evert af Hobro, bestemt til Helsingør med Cement, strandede 30. f. M. nordfor Helsingborg. Bjergningsdamperen »Drogden« bragte Skibet flot og slæbte det ind til Helsingør, hvor Skibet repareres sin Skade paa Ror og Køl.

»Laura«, Skonnert af Svendborg, Erichsen, der d. 16. Oktbr. afsejlede fra Königsberg til Vejle med en Ladning Hvede, var endnu d. 5. ds. ikke ankommet til Vejle, og man antager derfor, at den er gaet under med Mand og Mus.

»Anna Kirstine«, Skonnert af Svendborg, er indslæbt til Hamburg, efter i Nordøen i Stormen at have lidt Skade. Kaptajnen, Kokken og en Matros ere skyllede over Bord og druknede.

»J. B. Berggren«, Skonnert af Allinge, har paa Rejsen fra Hammeren hertil med Granitsten været paa Grund paa Maglebyhage. Skibet bragtes flot af »Kastrup« og indbragtes hertil med Skade paa Køl, men tæt.

»Christine«. Som meddelt i forrige Nummer blev Skonnerten Christine af Marstal, Hansen, forladt af Besætningen i Kanalen mellem England og Frankrig, flydende paa Lasten, men unavigabelt; hele Besætningen, ialt 6 Mand, blev reddet om Bord i Dampskibet »Middlesborough«, der landsatte dem i Dover. Skibet, der var paa Rejsen fra Gamleby til Treguir med en Ladning Pitchpine, blev forladt med Forlasten fuld af Vand 6 Kvartmil V. N. V. for Alderney. I den haarde Nordvest Storm drev Skibet ind mod Cherbourg og strandede der. I Følge Meddelelse fra Cherbourg af 4de kom Skibet Natton til den 4de atter i Drift ved at Vinden sprang om og kolliderede med Saint Martins Bolværk, der molesteredes i en Strækning af 12 Meter. »Christine«s Vrag brækkes nu op og Lasten flyder i Land.

»Anne Charlotte«, 3-mastet Skonnert af Fanø, Pedersen, der paa Rejsen fra Newport til Aracaju, er strandet udfør Aracaju, er forladt af Besætningen og vil blive solgt ved Auktion, da det ikke staar til at bjerge. Hele Besætningen er reddet. Skibet byggedes i 1876 af Jern og maaler c. 174 Netto Reg. Tons.

»Otto«, Skonnert af Rudkjøbing, Madsen, er den 4de ds. indkommen til Newcastle med Skade.

»Roska«, Skonn. af Svendborg, Nielsen, maatte paa Rejsen fra Hjemstedet til Newcastle med en Ladning Byg søge ind til Grimstad paa Grund af Skade. Skibet losses sin Ladning i Grimstad og repareres.

»Niord«, Dpsk., af Randers strandede den 6te ds. ved Cullercoats (Newcastle). Skibet kom flot med Assistance og indbragtes til Shields meget læk, med Skade i Bunden og Tab af Skruen etc.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen, P. Thide-mann, ankom 2. Januar til Antwerpen, bestemt til Sortehavet. — Antwerpen, Caroc, afgik 8. Jan. fra København, bestemt til Antwerpen og Sortehavet. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom 5. Jan. til Lissabon, bestemt til Kbhvn. — Castor,

Kruse, afgik 7. Jan. fra Neapel, bestemt til Sicilien. — Dagmar, Strubberg, ankom 9. Jan. til Kbhvn., bestemt til Frederiksstad og Middelhavet. — Georgios I, Rohde, afgik 8. Jan. fra Kbhvn., bestemt til Riga. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom 4. Jan. til Bordeaux, bestemt til Larochele og Kbhvn. Kursk, Staal, ankom 8. Jan. til Denia, bestemt til Malaga, Cadix og Kbhvn. — Leopold II, Jespersen ankom 6. Januar til Kbhvn., bestemt til Østersøen — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik 4. Jan. fra Antwerpen, bestemt til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna, Salonique og Sortehavet. — Nordjylland, Jensen, ankom 4. Jan. til Königsberg, bestemt til Rouen — Omsk, ankom 4. Jan. til Königsberg, bestemt til Samsom, Trebizonde, Balonum, Novorøssisk og Odessa. — Tomsk, Petersen, afgik 8. Jan. fra Odessa, bestemt til Smyrna, Algier og Kbhvn. — Vesuv, Gade, ankom 26. Decbr. til Kbhvn., bestemt til Stettin. — O. B. Suhr, Koch, ankom 5. Jan. til Barcelona, bestemt til Marseille og Italien.

Constantin, Fenger, afgik 9. Jan. fra Newcastle, bestemt til Kjøbenhavn. — Esbern Snare, Holm, afgik 8. Januar fra Newcastle, bestemt til Horsens — Georg, Nielsen, afgik 10. Januar fra Kjøbenhavn, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik 9. Jan. fra Odense, bestemt til Leith, via Aarhus og Aalborg. — Kronen, Petersen, afgik 9. Jan. fra Nykjøbing F., bestemt til Newcastle, via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik 10. Jan. fra Odense, bestemt til Newcastle via Frhvn — Storebelt, Göllich, afgik 8. Jan. fra Newcastle, bestemt til Aalborg. — Union, Bloch, afgik 8. Januar fra Leith, bestemt til Odense.

Anglo Dane, Petersen, ankom 6. Jan. til Kbhvn., bestemt til Hamburg. — Axelhuus, Harder, ankom 6. Jan. til Christiania, bestemt til Kbhvn. og Stettin. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 7. Jan. til Hamburg, bestemt til Kjøbenhavn og Danzig. — Ceres, Svensson, afgik 9. Jan. fra London, bestemt til Kbhvn.-Libau. — Charkow, Norden, ankom 1. Jan. til Hull, bestemt til København-Libau. — Christian IX, Mollerup, ankom 7. Jan. til London, bestemt til Kbhvn.-Königsberg.

Christianssund, Jensen, afgik 8. Jan. fra Bergen, bestemt til Stavanger-Arendal-Kbhvn.-Stettin. — Fanø, Andersen, ankom 8. Jan. til Hull, bestemt til Grimsby-Esbjerg. — Frederik, Harboe, afgik 8. Jan. fra Hull, bestemt til Kjøbenhavn-Königsberg. — Jolantha, Hansen, ankom 5. Jan. til Königsberg, bestemt til Kbhvn.-Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom 9. Jan. til Königsberg, bestemt til Kbhvn.-London. — Laura, Christiansen, vil afgaa til Færoerne og Island via Granton d. 15. ds. — Libau, Andersen, ankom den 2. Januar til Danzig. — Louise, Brabrand, ankom 2. Jan. til Königsberg, bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, afgik 9. Jan. fra Stettin, bestemt til Kjøbenhavn, Liverpool, og Manchester — Moskva, Petersen, afgik 8. Januar fra Antwerpen, bestemt til Kbhvn.-Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom 2. Jan. til Riga., bestemt til Kjøbenhavn-Antwerpen. — Odin, Frisenette, ankom 7. Jan. til Danzig, bestemt til Kbhvn.-Hamburg. — Perm, Christensen, ankom 5. Jan. til Kbhvn., bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, ankom 2. Jan. til Antwerpen, bestemt til Kbhvn.-Libau. — Romny, Nielsen, ankom 9. Jan. til Libau, bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik 6. Jan. fra Hull, bestemt til Kbhvn.-Libau, — Tula, Paaske, ankom 9. Jan. til Kbhvn. — Valdemar, Sørensen, afgik 9. Januar fra Kbhvn., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, ankom 9. Jan. til Kbhvn., bestemt til Königsberg.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 8. Januar til Konstantinopel. — Frode, Christensen, afgik fra Cardiff 4. Januar til Portsaid. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 31. Decbr., ankom til Rouen 8. Januar. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Antwerpen 3. Januar, ankom til Sunderland 5. Januar — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Libau 4. Januar til London. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Newcastle 8. Januar til Libau. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Port Said 8. Januar til Odessa. — Olaf, C. Holst, afgik fra London 6. Januar, ankom til Burntisland 9. Januar. — Volmer, Jørgensen, afgik fra Methil 17. Decbr., ankom til Kbhvn. 20. Decbr. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Cardiff 1. Januar til Port Said. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Riga 31. Decbr., ankom til London 6. Jan. — Magnus, W. Aaris, afgik fra London 4. Jan., ankom til Boness 9. Jan.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Androssan 1. Jan. til Savana. — Alexander Shukoff, Johnsen, afgik fra Cartagena 4. Januar til Rotterdam. — Johan Siem, Rasmussen, afgik fra Newcastle 28. Decbr., ankom til Algier 7. Jan. — Pawel Andrejeff, P. Mørch, afgik fra Konstantinopel 4. Jan., ankom til Nicolaieff 7. Jan.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til West Hartlepool 2. Januar. — Christiansborg, Schmidt, afgik fra Memel 8. Januar til London. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Terneuzen 9. Januar til Methil. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Reval 9. Januar. — Rosenborg, Schultz, ankom til Lübeck 9. Januar. — Uranienborg, van Deurs, afgik fra Reval 5. Januar til London.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, ankom til Kbhvn. 5. Januar. — Fyen, Andersen, afgik fra Kbhvn. 6. Januar, ankom til Riga 9. Januar. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Dunkerque 8. Januar til Sunderland. — Jylland, Starck, afgik fra London 7. Januar, ankom til Burntisland 9. Januar. — Russia, Rasmussen, afgik fra Horsens 8. Januar, ankom til Lübeck 9. Januar. — Sjælland, Hansen, afgik fra Kiel 3. Januar, ankom til Riga 6. Januar.

Thingvalla. Island, Skjødt, afgik fra New-York 5. Januar til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 5. Januar til New-York.

Det Jydske-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Newcastle 18 Decbr., ankom til Aarhus 22., afgik 27., ankom til Newcastle 31. — Octa, Enemark, afgik fra Göteborg 20. Decbr., ankom til Newcastle 25., afgik 29. til Göteborg. — Orrik, Erichsen, afgik fra Elswick 23. Decbr., ankom til Göteborg 25., afgik 28., ankom til Newcastle 1. Jan.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, afgik fra Rostock 1. Januar, ankom til Windau 3. Januar. — Nordsoen, Meinertz, ankom til Newcastle 1. Januar, afgik 4., ankom til Esbjerg 6., afgik 8. til Burntisland.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Afma, Ankersen, afgik fra Håvre 27. Decbr. til Cadix, passerede Dungeness 2. Jan. — Cathrine, Hansen, afgik fra Mossel Bay 7. Decbr. til Pernambuco. — Cathrine, Brinck, ankom til Montevideo 22. Decbr. fra Rio Janeiro — Esmeralda, Madsen, ankom til Punta Arenas 2. Jan fra Santos. — Esperance, Toft, er afgaaet fra Hango til Middlesbrough, passerede Helsingør 5. Jan. — Franz Schwalbe, Poulsen, ankom til Tarragona 27. Decbr. fra Marseille. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, ankom til Risør 31. Decbr. fra Kbhvn. — Lemvig, Hansen, afgik fra Hamburg 5. Jan. til Bahia, passerede Cuxhaven 5. Jan. — Mette Kathrine, Pedersen, ankom til Porto Allegro 29. November fra Hamburg. — Prins Valdemar, Winther, afgik fra Pisagua 6. Jan. til Kanalen. — Solid, Jørgensen, ankom til Santos 2. Jan. fra Hamburg. — Sophie, Svarrer, afgik fra Cuxhaven 1. Jan. til Rio Janeiro. — Tercera, Holm ankom til Dieppe 7. Jan. fra Honfleur. — Union, Ankersen, ankom til Rio Janeiro 2. Jan. fra Hamburg. — Venus, Pedersen, er afgaaet fra Hamburg til Santos, passerede Cuxhaven 31. December. — Verdande, Nielsen, afgik fra Adelaide 17. Novbr. til Port Natal.

Fanø, Sønderho. Ane Jenssine, Øhle, ankom til Paranagua 28. Septbr. fra Santos. — Anne Charlotte, fra Newport til Aracaju, er strandet paa Barren der. — Cathrine, Brinck, ankom til Montevideo 22. Decbr. fra Autonina. — Martha, Nissen, ankom til Rio Grande 24. Decbr. fra New York.

Chr. Simoni, Aalborg. Carl, Andersen, afgik fra Kotka 1. Decbr. til London. — Kirstine, Ægidiussen, afgik fra Methil 13. Decbr., ankom til Hals 21. Decbr.

Andreas af Ærøeskjv. passerede den 1. Jan Lizard vestg. — Agnes, Thøgersen, ankom 28. Decbr. til Port of Spain fra London. — Astrea, Svane, afsejlede 29. Decbr. fra Girgenti til Marseille — Aeriell, Simonsen, afsejlede 1. Jan. fra Libau til Skjelskør. — Albert, Fabricius, laa den 3. Jan. klar London for Trelleborg — Diana af Svendborg afsejlede 2. Jan. fra Leith til Frederikshavn. — Fremad af Marstal passerede 3. Jan Dungeness vestgaaende. — Jørgen Olsen ankom den 1. Jan. til Llemly fra Frederiksstad. — Jason, Jensen, laa d. 31. Decbr. klar i Genua for Kjøbenhavn. — Jørgen, Friis, ankom 5. Jan. til Travemünde fra Newcastle. — Knud, Jensen, afsejlede den 2. Jan. fra Ipswich til Randers — Karen afsejlede den 2. Jan. fra Burntisland til Nykjøbing. — Otto, Madsen, ankom 4. Jan. til Shields fra Rudkjøbing. — Serapis, Winther, afg. 24. Decbr. fra Rio Janeiro til Pensacolo. — Svanen, Möllmann, afg. 25. Decbr. fra Alloa til Frankrig — Venus, Jensen, ank. 1. Jan. til Toney fra Pontueux. — Venernes Minde afg. 25. Decbr. fra Alloa til Göteborg. — Ægir, Rasmussen, ank. 25. Decbr. til St. Ubes fra San Sebastian.

Fragtberetninger.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 5. Januar:

Der har vist sig mere Liv i Fragtmarkedet i forløbne Uge for saavel Damp- som Sejlskibe; dog ere Noteringerne

gennemgaaende uforandrede, men er der Tegn til en lille Bedring i forskellige Retninger i Hjemfragterne; derimod vedbliver Udfragterne især for Kul at være yderst flove, og selv de lavere Noteringer for Returfragterne i senere Tid har ej givet Kulfragterne en fastere Tendens.

Markedet fra Sortehavet og Middelhavet er faldet sammen, og lavere Rater er accepteret rundt omkring for prompte Baade, som ej forud have sikret sig Employering. Lignende kan siges om Fragterne for Dampskibe fra Staterne, Befragterne synes meget tilbageholdne med at optage Tonnage, og ved rigeligt Tilbud af ledige Baade spores ogsaa en Nedgang i disse Fragter, idet der saaledes er accepteret 36/3 fra Galveston til Liverpool, 34/— fra New-Orleans til Liverpool eller Bremen for Bomuld eller 17 64 penny pr. Pund fra Savannah. For Phosphate er der sluttet fra Gulven til U. K.-Kontinentet à 15/6 til 16/—, medens der vanskeligt kan opdrives en Kornlast.

River Plate vedbliver stille og uforandret, hvilket ogsaa er Tilfældet med Markedet fra Vestkysten af Syd-Amerika og Californien.

Fra Australien er Tendensen fast, der er sluttet fra Sydney til London à 43/— pr. Reg. Ton, og fra Lyttelton N. Z. til London à 30/—, U. K. 31.3, Kontinentet 33.9 pr. Ton Korn.

Ostindiamarkedet er fastere for Sejl, og prompte Dampskibe kunne ligeledes opnaa bedre Betingelser.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 5. Januar:

Begæret efter Tonnage er vedblivende yderst ringe og Raterne omtrent uforandrede siden sidste Uge. Der er sluttet fra Tyne, Blyth eller Wear til: Colberg 600 6', Rostock 600 4'9, 850 5', Wismar 850 4'6, Lübeck 1400 4'6, Randers 500 5'3, Kjøbenhavn 1600 4'3, Lissabon 1450 5'6, Barcelona 7'7¹/₂, Marseilles 1450 4'9, Genua 4'10¹/₂ og 5'—, Ca. Vecchia 2500 5', Neapel 1950 5', Messina 1900 5'1¹/₂, Pola 1550 7'.

Fra Østersøen er sluttet:

Oxeløund til Rotterdam 4 6, Trondhjem til Swansea 7'.

Fra Sortehavet er sluttet:

Nicolaieff til U. K.-Cont. 12/ n. c. prompt, Odessa til U. K.-Cont. 10/6 n. c. ult Januar, Odessa til Kjøbenhavn 12', Malmø 13', Calmar 15 - prompt.

Eupatoria til U. K.-Cont. 9.9 Byg n. c. prompt. Sabastopol eller Novorossisk til U. K.-Cont. 10/6 eller Theodosia 10/9 n. c. prompt. Sulina til U. K.-Cont. 10', do. til London 9', Havre.

Fra Middelhavet er sluttet:

Smyrna til Bergen 1620 Tons d. V. £ 750, Alexandria til U. K. 10/6 og 9 6 prompt. Alexandria til London 9' Sead, 1 9 Grain, til Dunkerque 2600 tons £ 1100, Aguilas til Firth of Forth 722 tons Netto 13/ en, 14 6 to Havre, Esparto.

Spanien til London, Hull eller Tyne 1280 tons d. V. £ 540 prompt. Spanien til London, 2100 tons £ 950, Frugt.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Limfjorden. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvandstid.

Paa *Havreøen* 10 Fod.

I Kanalen 7 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

Kattegat. Naar der ved *Kornæs* Fyr fra det Hus, hvorfra der gøres Signaler for Is, samt for Fyrskibes og Lysetønders Fraværelse fra Station, vises Signalet: »d«, betyder det: »Fyrskibet »Lappe-Grund« er ikke paa Station».

I Følge Indberetning fra *Grenaa* Byraad kan der paa Grund af Tilsanding i Indløbet til Havnen for Tiden ikke paaregnes mere end 10 à 11 Fod Vand.

Østersøen. Bornholm. Ved *Rønne* er midlertidig tændt to grønne, faste Ledefyr:

Forfyret staar c. 650 Alen SØ. t. S. 1/4 S. fra det røde Ledefyr paa *Havnebakken*. Det lyser fra S. gennem V. til NV. Flammens Højde: 42 Fod. Synsviddens: 2 Kml. Det vises fra en hvid, 6 Fod høj Pæl.

Bagfyret staar c. 475 Alen N. 87° Ø. fra Forfyret. Det lyser fra SØ. t. S. gennem S. V. og N. til N. t. Ø. Flammens Højde: 112 Fod. Synsviddens: 2 Kml. Det vises fra en 60 Fod høj, hvid Mast.

Holdt overet lede Fyrene fri N. om Bølgebryderen.
Den grønne Lanterne SØ. for det røde Ledefyr paa *Havnebakken* tændes ikke mere.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Bleking. Vraggodset S. for *Ternö* er borttaget.

Finland. Finske Bugt. Den 24de December 1894 er Fyrskibet »*Äransgrund*« inddraget.

Tyskland. Stettin. I Følge Telegram fra det danske Generalkonsulat i Stettin er Fyrskibet »*Scantewitz*« inddraget.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 27de Decbr. 52° 11' N. Br. 4° 2' Ø. Lgd. Vrag, kun lidt over Vandet.

Den 24de Decbr. 56° 41' N. Br. 6° 20' Ø. Lgd. Vrag af en russisk Skonnert, flydende paa Ladningen.

Den 2den Jan. 51° 43' N. Br. 2° 36' Ø. Lgd. Vraget af Skibet »*Fair city of Gloucester*«.

Tyskland. Elben. Et hvidt, fast Havnefyrr er tændt paa den NV.-ligste af den Række Duc d'Alber, som i *Hansahafen* staar uden for og parallel med *O'Swald Kai*. Fyret lyser nedad Havnen og til begge Sider, men er skærmet opad Havnen.

Weser. I Følge Telegram af 3die Jan. 1895 fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »*Weser*« igen udlagt paa Station. En Skonnert er sunken tæt ved Fyrskibet »*Weser*«. En Stang er 3 Fod over Vandet.

Holland. Zuiderzee. Tjalken »*De Jonge Hendrik*« er sunken i *Ensgat*. Ved Vraget vises om Natten de sædvanlige Signaler. Vraget er senere optaget og Afmærkningen inddragen.

Vlieland Ø.-Pynt. Lods-Udkigs Huset paa *Vlieland Ø.-Pynt* er ødelagt i den sidste Storm.

Zeegat van Texel. Baaken, *Schern van Kijkduin*, er ødelagt i Stormen den 23de Decbr. 1894.

Maas. Vraget, som var sunken i *Dordsche Kil*, i *Wachtrak*, er borttaget.

Wester Schelde. I *Zuidergat* ved *Zeeuwisch Vlaaderen* er midlertidig udlagt:

En Spidstønde Nr. 21 med Kegle ved *Marlemonsche Plaat* stejle N.-Side paa den Plads, hvor den nedstyrtede Baake stod.

En Spidstønde Nr. 20 a mellem Spidstønde Nr. 21 og Baaken paa N.-Kant af *Konijnenschor*.

En Spidstønde Nr. 22 mellem Spidstønde Nr. 21 og rød Kugletønde Nr. 23 med Diamant.

England. Humber. I Juli 1895 forandres *Spurn* Fyr saaledes: I det ny Fyrsaarn tændes et hvidt Blinkfyrr, som hver 20 Sekunder viser Et Blink af 2 s. Varighed. Flammens Højde: 127 Fod. Synsviddens: 17 Kml. Det lyser fra N. 4° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 50° V. Fyrsaarnet er 137 Fod højt og staar 100 Alen N. 27° Ø. fra *Spurn* høje Fyr. I samme Taarn tændes:

Et hvidt, fast Fyr. Elammens Højde: 64 Fod. Det lyser fra S. 67° Ø. til S. 53° Ø., over *Chequer Bank*;

Et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 64 Fod. Det lyser fra S. 53° Ø. til S. 42° Ø. over *Sand Haile* Tønde.

Et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 48 Fod. Det lyser fra N. 84° V. til N. 64° V.

Samtidig slukkes *Spurn* høje og lave Fyr.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, og Irland.

England. Bristol Channel. Den sorte Spidstøndd. NW.-Elbow, ved NV.-Enden af *English Ground*, ligger i 7½ Fv. Vand, fra Fyrskibet »*English and Welsh Grounds*« i S. 20° V., 1 Kml., fra N.-Elbow Tønde i S. 59° V., 2 Kml. og fra *Monkstone* Baake i N. 75° Ø., 3,8 Kml.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag m. m. i Atlanterhavet. I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 14de Novb. 42° 50' N. Br. 10° 12' V. Lgd. Vrag kun lidt over Vandet.

Den 23de Novb. 31° 45' N. Br. 50° 23' V. Lgd. Vrag, c. 700 Tons, med Bunden opad. Kølen og Siden vare beskadigede som ved Sammenstød.

Den 2den Decbr. 36° 11' N. Br. 55° 50' V. Lgd. Vrag med Bunden opad. Det havde drevet om længe.

Den 10de Decbr. 36° N. Br. 8° V. Lgd. Vrag kun lidt over Vandet. To Master staaende.

Den 13de Decbr. 48° N. Br. 6° V. Lgd. Vrag med kun to Master c. 10 Fod over Vandet.

Den 19de Decbr. 54° 18' N. Br. 6° V. Lgd. Et sort Fiskefartøj med Bunden opad.

Canariske Øer. I *Las Palmas* Bugt ligge følgende Grunde saaledes:

Las Tintoreras med to Klippespidsler, der ligge, den yderste i S. 42° V. fra Klippen *El Roque* og i S. 15° Ø. fra *La Vigie*, den inderste i S. 44° V. fra *El Roque* og i S. 12° Ø. fra *La Vigie*.

Klippen *Marquis de la Ensenada* i S. 42° V. fra *El Roque* og i S. 40° Ø. fra *La Vigie*. Der er kun 16 Fod Vand mellem Klippen og Kysten.

Las Silletas med to Klippespidsler, der ligge, den N.-lige i S. 49° V. fra *El Roque* og i S. 77° Ø. fra *La Vigie*, den S.-lige i S. 47° V. fra *El Roque* og i S. 73° Ø. fra *La Vigie*.

Førene Stater i Nordamerika. Maine. Den sort og hvid lodret sribede Tøndevager, der i 14 Fv. Vand laa som Midt-farvands Tønde uden for *Burnt Coat Harbor*, er ombyttet med en sort og hvid lodret sribet Klokketønde.

Boston Harbor. Massachusetts. En sortmalet Lystønde, som viser hvidt, fast Lys, er udlagt Ø. for Vraget af Skonnert »*Gracie H. Benson*«, der er sunken c. ½ Kml S. 37° V. fra *Boston Fyr*.

Monomoy Shoals. Massachusetts. Skonnert »*Royal Arch*« er sunken, efter at være grundstødt, 5 Kml. N. 15° V. fra *Chatham Fyr*. Grunden strækker sig med under 15 Fod NØ. fra Vraget, saa at Grunden NØ. for *Bearses Shoal* er tiltagen.

Nantucket Sound. Massachusetts. Den midterste Del af *Handkerchief Shoal* er tiltagen c. ½ Kml. V. efter.

Charleston. South Carolina. Omtrent den 31te December 1894 tændes følgende seks Fyr i Løbet forbi *Mount Pleasant* og ved *Hog Island Channel*:

Sullivan's Island Breakwater røde, faste Fyr. Flammens Højde: 14 Fod. Det vises fra en rød Baake, der staar i 7 Fod Vand ved N.-Enden af *Sullivan's Island Breakwater*.

Holdt overet med *East Side of Channel* Baake Nr. 4 leder den i den største Del af Løbet mellem Baaken og *Mount Pleasant* Baake Nr. 6.

Moultrieville Baake Nr. 2 røde, faste Fyr. Flammens Højde: 15 Fod. Det vises fra en rød Baake, der staar i 8 Fod Vand c. ¼ Kml. V. for *Sullivan's Island Breakwater* Baake.

East Side of Channel Baake Nr. 4 røde, faste Fyr. Flammens Højde: 14 Fod. Det vises fra en rød Baake, der staar i 7 Fod Vand ved Løbets Ø.-Side, N. 44° V. fra *Sullivan's Island* Baake.

Mount Pleasant Baake Nr. 6 røde, faste Fyr. Flammens Højde: 14 Fod. Det vises fra en rød Baake, der staar i 5 Fod Vand paa N.-Siden af Løbet ud for *Mount Pleasant*.

Hog Island Baake Nr. 1 hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 14 Fod. Det vises fra en sort Baake, der staar i 7 Fod Vand paa N.-Kant af Grunden, som skyder sig ud mod Ø. fra *Shutes Folly Island*.

Shutes Folly Island Spit Baake Nr. 3 hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 13 Fod. Det vises fra en sort Baake, der staar i 7 Fod Vand ved Enden af Grunden, som skyder sig ud mod N. fra *Shutes Folly Island*.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italiens S.-Kyst. Galipoli. I Fyret paa Øen *Sant Andrea* er det røde Lys' Synsvidde knn 12 Kml., saa at det ikke kan ses i Fyret *Santa Maria di Leuca* røde Sektor. For at gaa uden om Grunden *Ugento* maa man derfor, naar man passerer *Santa Maria di Leuca* Fyrs røde Sektor, holde *Sant Andrea* Fyrs hvide Lys i Sigte.

Vestindien, Mexikanske Bugt og Karaibiske Hav.

Cuba N.-Kyst. *Baracoa* Fyr er igen tændt. Det er uforandret hvidt, fast, men man maa ikke stole paa dets Synsvidde.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Barren ved *Rio Grande do Sul* kunde i Oktober 1894 i 28 Dage passeres af Skibe med 10½ Fod Dybgaaende.

Karantænebestemmelser m. m.

Danmark. — Foranstaltningerne mod Indførelse af smittomme Sygdomme fra *Østpreussen* og *Vestpreussen* ere ophevede.

Norge. — Foranstaltningerne mod Koleras Indførelse ere ophevede.

Portugal. — Alle russiske Havne saavel ved *Sorte Hav* som ved *Riga Bugt* ere erklærede for kolerafri.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.
Extra fin Java Kaffe
anbefales.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,
Newcastle on Tyne.
Telegrams: Husted.

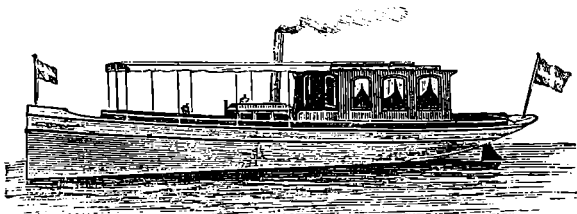
St. Kongensgades Brødfabrik & Melforretning 63

anbefaler
1^{ma} veltørrede Skonnerogger.
Telefon 197.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.
Waldemar Dünweber,
Adelgade 14.

N. M. Preus,
Skibssmedie- & Maskinetablissement,
Nyhavn Nr. 57.



Pantager sig Bygning og Levering af smaa Dampbaade
med kraftige Maskiner.

Brugte Sextanter

og Oktanter køber De meget billigt hos

Schmidt, Nyhavn 20.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48.
Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler
ferske, saltede og rogede Varer.

Til Proviantering anbefales

godt holdbart Smør
til en gros Priser.
H. P. Erichsen,
8, Admiralgade 8.

Metalspejlapparater, Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:
Læderstræde Nr. 9.
Kjøbenhavn.
G. W. FRYDENLUND & SØN.

Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,
anbefaler
velsmagende og holdbar Margarine,
tilkendt Guldmedalje i Antwerpen 1894.
Kontor og Lager: Raadhustræde 4.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Foundres and Ship Repairers.
By Vildersplads, Copenhagen, C.

GORDON WHISKY

fra
Pattison, Elder & Co., Leith,
faas hos de Herrer Vinhandlere.



Ny Honning

45 Øre pr. 10 Pd.

Kraftig og god Smag.

Kjøbenhavns Honninghus,

P. A. E. Müller, Graabrødretorv 4.

Benyt Honningkuren, Præservativ mod Influenza.
Brugsanvisning frit.

A. J. Rosenfeldts

Skibs- og Baadebyggeri,
Patent Ophalingsbedding,
Udsalg af Aarer og Stager,
Ny Kalkbrænderi, Ø.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).
Maskinreparatur

af enhver Art.
Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Viggo O. P. Hammer & Søn,

Baadsmændsstræde 20, Kjøbenhavn C. Etabl. 1856.

Tømmer- og Trælastforretning.
EXPORT af indenlandske Træsorter.
Bøg, Eg, Ask, Hvidbøg etc.
IMPORT af udenlandske Træsorter.
Mahogni, Nøddetræ, Eg, Whitewood, Teak etc.

M. B. Hansen,

mekanisk Etablissement,
Nørrevold 78.

Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tællere.

Patent

Universal Slippeapparatet

anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af
Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvarter, foruden Postpengene. Enkelt Numre 20 Øre.
Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø.,
hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelt Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm	Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre	
De øvrige Sider	20 —	do. 25 —	
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	80 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	4 %

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

KJØBENHAVN. — TRIERS BOGTRYKKERI (H. J. SCHOU).

SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 3.

Kjøbenhavn, Fredag den 18. Januar 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Den amerikanske Skibsfart nu og i Fremtiden. — Hanstholm Fyr. — Sejladsen gennem Hollænderdybet. — Stuvning af Syrer i Lastrummet. — Danske Sømænd, af Vilh. Rasch. — Brev fra Fanø. — Ny Søkort. — Fiskeri-Statistik. — Ugens Havarier. — Fra Københavns Frihavn. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

H. P. Sundorph, Kjøbenhavn K.,

en gros — THEHANDEL — en detail

(grundlagt 1776).

Originale Pakninger med indregistreret Varemærke og Plombe faas overalt i Danmark.

Telegr.-Adr.:
„The, Kjøbenhavn“.

Telefon
Nr. 239.

A. A. W. Petersen, 13 St. Anna Plads, Kjøbenhavn K. — A. B. C. Code.

Steamship Agency, Forwarding, Banking, Commission Affrètements, Rechargements, Transit, Expeditions, Befrachtung, Spedition, Verzollung. Transport til og fra alle Pladser i Verden af Ladninger, Stykgods, Pakker, Møbler, Dyr, Kunstværker etc. Ind- og Udpakning samt Lagring. Telegr.-Adr.: Petersens Spedition.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

General-Agentur

for

S. S. Staffords autoriserede

Skrive- og Kopiblæk.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.



Kieselguhr, Filt m. m.

Luftbælteisolation.
Patent for Rør og Kjædler.

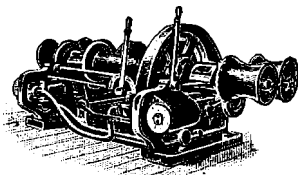
Telefon
1269

M. CLAUSEN,

KJØBENHAVN, K,

leverer

Damp-
Kraner,
Hejse-
og
Ankerspil,



Telegr.-Adr.:
„Baltic“.

Donkey-
Kjædler.
Donkey- og
Ballast-
Pumper

Prøv

Tenneriffa

en fortrinlig Dessertvin pr. Btl.

Kr. 1,50.

P. Weile & Søn.

Aalborg. Grundl. 1822. Kjøbenhavn.

Ny Østergade 7. Telef. 3530.

Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.

Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød. Landbrød. Hamburger-Surbød.

Telefon
Nr. 2250.

J. Chr. Herskind,

Telegr.-Adr.
„Kontrol“.

Frihavns Kontorbygning,

Kjøbenhavn Ø.

Kontrolforretning ved Modtagelse og Afle-
ivering af Varer.

Spedition og Kommission.

Prima Referencer.

Frits Ortmann

Oversættelsesforretning,

Niels Hemmingsøensgade 4,

Kl. 9—3.

Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,
Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

GORDON WHISKY

fra

Pattison, Elder & Co., Leith.

Generalagent for Danmark:

AXEL NYGAARD.

Telefon 3896.

Flensborgs
Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Telefon 120.

Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Provantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Galle & Jessens
oljefri, rene Poudre

Cacao uden Sukker
kan særlig anbefales
til Skibsbrug.

Skoleskibet
„Georg Stage“.

Med forventet Statstilskud agtes Skoleskibet udsendt paa sit sædvanlige Togt iaar i Midten af April Maaned.

Ansøgning om Optagelse som Lærling skal indsendes snarest muligt og senest d. 14de Februar til »Bestyrelsen for Stiftelsen „Georg Stages Minde“, St. Annæplads 3, 3die Sal, Kjøbenhavn K.«, og skal indeholde Drengens fulde Navn, Forældres eller Værges Navne, Stilling og nøjagtige Adresse samt for de Elever, der forberedes til Konfirmation, tillige Angivelse af Konfirmationsdagen.

Med Ansøgningen skal følge Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest for Helbred og legemlig Udvikling samt særskilt Attest for Syn og Farvesans. Ansøgeren, der som Regel skal være i en Alder af 14 til 18 Aar, maa afholde Udgifterne ved sin Paaklædning, men faar forøvrigt Ophold og Undervisning frit ombord. Dog vil der til et meget begrændset Antal Elever kunne tilstaas delvis fri Paaklædning, naar særskilt Ansøgning herom med Attester for Trang og Værdighed indsendes; men det maa udtrykkelig anføres heri, hvorvidt dens Bevilgelse betinger Modtagelse af Elevplads eller ikke.

For Drengene fra Kjøbenhavn og nærmeste Omegn foretages Ansøgningerne bragte af Drengen selv hver Søndag imellem 11 og 11^{1/2}.

Bestyrelsen,
d. 1ste Januar 1895.

L. SWANDBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Holm & Collerup,
Smedie og Maskinfabrik,

Toldbodgade Nr. 15

Telefon 3872. og Telefon 3872.
Frihavnen i Kjøbenhavn.
Alle Skibs- og Maskinreparationer udføres hurtigt og solidt.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

Eneste Lager
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Carl Krarup, Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:
»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,
»Falken« og »Svanen« i Farten
Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg
og Mellemstationer samt
»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Svea«
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Andersons Præserveringsfarve for Metaller

forhindrer ubetinget Rustdannelse,
anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway
Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:

Evers & Co.,
12. Nybrogade.

Ove Haugsted, Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:
Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Tuborg Øl

anbefales paa Grund
af dets Holdbarhed
særlig til
Skibsprovantering.

rugbrød

A (Frederiksberg) A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Em. Z Svitzers

Trælsthandel,
Kjøbenhavn.
Lager af forskellige
fremmede Træsorter.

»Jarrah«, »Teak«, »Mahogni«,
»Pitch-Pine«, »Kauri-pine«.
Eneagenturet for Danmark
og Tyskland

for
Robson, Miller & Co.,
Trælastexportører,
Newcastle on Tyne.
Direkte Tilbud paa
Forlangende.

Em. Z Svitzers
Bjergnings-
Entreprise,
Kjøbenhavn.

Bjergningsbaadenes Navne:
»Em. Z. Svitzer«, »Katte-
gat«, »Frederikshavn«,
»Helsingør«, »Øresund«,
»Skandinavien«,
»Drogden«, »Hertha«,
»Kastrup«, »Rügen«.

Station: Telegrafadresse:

Kjøbenhavn,	Svitzer.
Kastrup,	Høyer.
Frederikshavn,	Svitzerlund.
Korsør,	Jørgensen.
Helsingør,	Gottlieb.
Albuen,	Gunnerson.
Gøteborg,	Elfversson.
Trelleborg (Sverig),	Smith.
Greifswald,	Spruth.
Gibraltar.	Turner.

Orgel-Harmoniums og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Stønstrup,
Lille Kongenagade 40 og Axelhus 2 b.

Anti-magnetiske
Ankergangs-Uhre
fra 20 Kr.

Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.
PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.

Den amerikanske Skibsfart nu og i Fremtiden.

I De Forenede Nordamerikanske Stater vinder den Anskuelse mere og mere Indgang, at Udviklingen af en Handelsflaade, der staar i et rimeligt Forhold til Udstrækningen af Landets Kyster, er en nødvendig Betingelse for Landets sunde økonomiske Udvikling, og i sit Budskab til Kongressen har Præsident Cleveland meget tydeligt lagt for Dagen, at det er hans Hensigt at bryde med de forældede protektionistiske Skibsfartsbestemmelser. Dette betyder nu ganske vist langt fra, at man i den nærmeste Fremtid kan vente, at de Baner, paa hvilke Unionens Lovgivning hidtil har bevæget sig, nu skulle forlades, thi imellem Præsidentens gode Villie og dennes praktiske Udførelse ved en ny Lov ligger stadig det gabende Svælg, der fremkommer ved de øvrige lovgivende Faktorerers modstridende Anskuelser, hvis Forening foreløbig vil møde mange store, maaske endog uovervindelige Hindringer. Imidlertid bringer Præsidentens bestemt udtalte Hensigt — at genindsætte Stjernebanneret paa sin gamle, ærefulde Plads i Skibsfarten, eller i hvert Fald at gøre et Forsøg herpaa — dog det Gode med sig, at man derovre gør sig det mere klart, i hvilken Stilling de gamle Skibsfartsbestemmelser, som man endnu stadig fastholder, have bragt Landet, og det Slør, med hvilket en snæverhjetet Interessepolitik dækkede de Tab, som den tilføjede Nationalvelstanden, bliver mere og mere afdækket.

Et paalideligt Billede af den absurde Stilling, i hvilken de Forenede Staters Skibsfart er kommet i Løbet af det sidste halve Aarhundrede, gives os i Indledningen til Beretningen fra Navigationskommissionen. I dette Aktstykke føjer det ene Eksempel paa Handelsflaadens Forfald sig til det andet, saa at den amerikanske Læser ikke vil kunne føle sig meget opbygget ved sin Nations nyeste Bedrifter paa Søen. Her skal anføres nogle af de fremdragne Kendsgerninger.

Ved Udgangen af det sidste Fiskalaar var den amerikanske Flaades samlede Tonnage i Virkeligheden mindre end for 50 Aar siden. I Aaret 1893—94 (Fiskalaaret slutter 30. Juni) sejlede kun 6 Handelsdampere igennem Atlanterhavet under De Forenede Staters Flag. Blandt disse vare de to Hurtigdampere »New-York« og »Paris«, der ere byggede i Storbritannien og som paa Grund af en særlig Bestemmelse bleve optagne i De Forenede Staters Skibsregister. I det stille Hav var Forholdet ikke bedre; det gennemsejledes af 7 amerikanske Handelsdampere. Af alt det Korn, som i det omtalte Aar blev befordret fra New-York til Evropa, afskibedes ikke en eneste Bushel med et amerikansk Skib. I Storbritannien indklareredes i dette Tidsrum 23,329 fremmede (ikke britiske) Fartøjer, men det amerikanske Flag var blandt disse kun repræsenteret paa 79 Fartøjer. De i De Forenede Stater hjemmehørende Lystfartøjer, der anløbe Gibraltar, havde tilsammen en lige saa stor Tonnage som hele den amerikanske Middelhavsflaade, og af de 11,000 Fartøjer, som i de sidste tre Aar have passeret Suez-Kanalen, førtes Stjernebanneret af ialt 6 og blandt disse vare de to Orlogsskibe.

Ikke mindre indtrængende Formaninger fremkommer i de amerikanske Konsulers Indberetninger. De Forenede Staters Repræsentant i Hamburg skriver f. Eks., at han i

Statistiken for de sidste 35 Aar kun har fundet et eneste amerikansk Dampskib, der har besøgt denne Havn. »Denne Meddelelse,« bemærker vedkommende Embedsmand, »vil sikkert forbavse de fleste af vore Medborgere, især naar man betænker, at Hamburg har mere end en halv Million Indbyggere og næst efter New-York og Liverpool er den betydeligste Havn i Verden og ubetinget den største Skibsfarts- og Stapelplads paa det europæiske Fastland.«

Denne Tingenes Tilstand foranlediger uvilkaarlig det Spørgsmaal, hvorfor de skadelige Søfartslove, der have begrundet den amerikanske Skibstarts Tilbagegang, ikke forlængst ere blevne ophævede og erstattede af nye. Navigations-Kommissionen har i sin Indberetning ogsaa rejst dette Spørgsmaal og er kommet til den Slutning, at det amerikanske Folk, da man gik over fra Sejlskibe til Dampskibe og fra Træ til Jern som Bygningsmateriale, mere havde Opmærksomheden henvendt paa Udbyttet af Landets naturlige Rigdomme og paa den indre Udvikling. Det er denne Opfattelse, som man i De Forenede Stater er kommet ind paa, og som man ikke kan frakende en vis Berettigelse. Men desværre have Amerikanerne alt for længe trøstet sig ved denne Opfattelse og derved forspildt det rette Øjeblik til at gribe ind, saa at de nu ville faa megen Møje med at indvinde det Forspring, de andre Nationer have faaet.

Den første Betingelse for at komme paa Højde med de andre Lande, der drive Skibsfart, er Tilladelse til at indføre Skibe, der ere byggede i Udlandet, i det amerikanske Register. Men dermed er dog ikke alt gjort, hvad ogsaa den ovenfor omtalte Indberetning erkender. »Den amerikanske Sømand fra gamle Dage maa skaffes igen«, har Cleveland sagt, og dette vil være en væsentlig Betingelse for Dannelsen af en ny Handelsflaade. De Undersøgelser, som Skibsfartsdepartementet har anstillet angaaende Sømandsbefolkningen, have givet det overraskende Resultat, at af Besætningerne paa de faa amerikanske Skibe, der gaa i Langfart, er neppe mer end en Fjerdedel Borgere i Landet. At forøge dette Antal vil vise sig ikke at være nogen let Opgave. Indførelsen af Apprentice-Systemet vil, efter de Erfaringer, man har gjort i Storbritannien, neppe være det rette Middel. Navigations-Kommissionen forkaster ogsaa dette og anbefaler Oprettelsen af en Marinereserve efter engelsk Mønster.

Ogsaa Hyrespørgsmaalet er af Betydning. Det er ikke alene tilstrækkeligt, at den amerikanske Reder kan købe sine Skibe lige saa billigt som Redere af andre Nationer, ogsaa Driften maa koste det samme, som andre Steder, naar der skal være Tale om Konkurrence. Da man fuldstændig savner en Statistik over de amerikanske Hyrer, kunde Indberetningen kun støtte sig paa de Erfaringer, man havde gjort med de subventionerede Postdampere »Paris« og »New-York«, som i hvert Fald gav højere Løn end der blev givet i nogen anden evropæisk Handelsmarine. Men denne Basis er saa meget mindre egnet til en Sammenligning, som de omtalte Skibe, paa Grund af den Understøttelse, der er dem tilstaaet, kunne give bedre Hyrer end Rederierne gennemsnillig kunne,

men ogsaa i al Almindelighed vil man kunne gaa ud fra, at Lønnen for amerikanske Søfolk er betydeligt højere end den i Europa gængse. Vil denne Forskel være stor nok til at gøre det tvivlsomt, om de amerikanske Rederes Bestræbelser kunne lykkes? Kommissionen tror at turde benægte dette Spørgsmaal, idet den ikke med Urette viser hen til, at ogsaa Storbritannien betaler betydelig højere Hyrer end f. Eks. Tyskland, Frankrig, Norge, og alligevel opretholder sin Stilling i den internationale Konkurrence. Naar Amerika en Gang bliver i Stand til med Hensyn til Anskaffelsesomkostningerne at blive stillet som de andre Nationer, saa vil Hyrespørgsmaalet kun være af underordnet Betydning. Dette kan vel være saa, men det bliver dog bestandig i den internationale Konkurrence en Faktor, hvis Forandring kun indenfor visse Grænser vil blive uden afgørende Indflydelse paa det hele Resultat.

Saa lidt optimistisk, som den i det hele meget interessante Beretning er, saa gaar dog det Haab igennem den, at der før eller senere vil komme en Tid, hvor Amerikanerne blive i Stand til at bygge billigere og bedre Skibe end man gør det andre Steder, og at De Forenede Staters Flag atter som fordum vil være at træffe paa alle Have.

Hvad de europæiske søfarende Nationer angaar, saa have de selvfølgelig ingen Grund til at længes efter denne Tid. Uden nærmere at ville undersøge Berettigelsen af de udtalte Forhaabninger, maa man tilstaa, at hvis de virkelig skulde gaa i Opfyldelse, vilde det foranledige en, i Betragtning af Rederibedriftens lidet glædelige Stilling, ubehagelig Konkurrence. Amerikanernes Bedrifter til Søs i Begyndelsen af dette Aarhundrede kan den nuværende Generation endnu mindes, og naar dette foretagsomme og energiske Folk før eller senere paany bliver søfarende, bør man ikke undervurdere det som Medbejler.

(A. i »Hansa«).

Hanstholm Fyr.

Vi have modtaget følgende:

Under denne Overskrift indeholder Deres ærede Blad af 28de December og 4de Januar to Artikler, henholdsvis af P. H. og af Fyrdirektøren. Jeg kan i den Anledning ikke undlade, med den ærede Redaktions Tilladelse, at fremkomme med et Par Bemærkninger.

Da jeg engang paa en af mine mange Rejser til Middelhavet, det er vel et Par Aar siden, passerede Quessant i sigtbar, men fugtig og skyet Luft, saa jeg som sædvanlig de to Lyskegler bevæge sig Horizonten rundt i længere Tid, men pludseligt saa jeg dem blive kastet op i en skraa Retning en hel Omgang rundt, saa Lyskeglen gik oven over Skibet, dette gentoges derefter med forskellige Mellemrum, i hvilke Fyret gik sin sædvanlige Gang. Da der i »Nautical Magazine« ved den Tid havde været skrevet en Del om at forbedre de elektriske Fyr ved under disede Vejrforhold, især naar Disen eller Taagen hang lavt, medens der foroven var klar, helst skyet Luft, at kaste Lysstraalerne tilvejs, antog jeg, at en saadan Forbedring allerede var indført her, men maaske har det kun været et Forsøg. Noget lignende kunde jo ogsaa tænkes at være udført hin Nat, da Hr. P. H. passerede Barfleur.

Allerede nu, naar Straalerne kastes vandret, kan der under visse atmosfæriske Forhold drages megen Nytte af Skæret, men denne Nytte kunde formentlig betydelig forøges ved at kaste Straalerne skraat op, eller, som en Indsender til »Nautical Magazine« har foreslaaet, under lav

Taae endog lodret i Vejret. Om disse Forbedringer imidlertid møde uoverkommelige tekniske eller økonomiske Vanskeligheder, kunne vi farende Skippere jo ikke have nogen begrundet Mening om, men sikkert er det, at de vilde forøge de elektriske Gruppeblinkfyrs Nyttevirkning betydeligt, i Fald de lod sig gennemføre.

Uden Sammenhæng med ovenstaaende vil jeg tillade mig som et Kuriosum at berette, at da jeg engang under klare Vejrforhold, men med skyet Himmel, saa Skæret af Hanstholm Fyr langt, bemærkede jeg paa det diametralt modsatte Punkt af Horizonten nøjagtig det samme Billede af Fyret, og dette holdt sig endog efter at Fyret kom over Horizonten, dog stadig kun som Skær. Jeg havde Hanstholm i O. t. N. og Spejlbilledet i V. t. S. — t —

Sejladsen gennem Hollænderdybet.

Vi have modtaget følgende:

I »Dansk Søfartstidende« for 30te November f. A. har en Dampskibsfører henledt Fyrdirektørens Opmærksomhed paa, at der bør henlægges en Gasbøje i Hollænderdybet, der hvor nu Østtønden ligger; med Deres Tilladelse, Hr. Redaktør, vil jeg gerne føje et Par Bemærkninger dertil.

Jeg deler fuldt ud den ærede Indsenders Anskuelse, forsaavidt han gaar ud fra, at Farvandet paa dette Sted ikke er hensigtsmæssig oplyst; men jeg mener ikke, at Aarsagen saa meget er den, at der ikke findes Fyr nok, men snarere, at disse ikke gør saa meget Nytte, som de i Følge Forholdene kan og bør gøre: og endskønt jeg fuldt ud vil indrømme, at det danske Fyrvæsen arbejder med en Ihærdighed, som er al Ære værd, for at faa vore farlige Kyster tidssvarende oplyst, saa kan jeg dog ikke nægte, at det er højst beklageligt, at Fyret paa Nordre Røse bliver ved at oplyse de omliggende Grunde paa samme Maade, som det oplyser Farvandet. Der findes næppe noget Fyr i Verden, der oplyser et saa befærdet og saa snævert Farvand som Røsen, og derfor bør det forbedres med de nyeste tekniske Opfindelser paa en saadan Maade, at det kan blive i Stand til at give Oplysning om Farvandets Brede paa de smalleste Steder, saavel gennem Farvandet syd efter, som gennem Hollænderdybet. Jeg finder, at Tiden nu er særlig heldig valgt til at forandre det, og det bør ikke opsættes, til vor sydlige Nabo faar den meget omtalte Kanal færdig.

Jeg vil indrømme, at en Gasbøje paa det omtalte Sted kan være til stor Nytte, saa længe Nordre Røse er uforandret, men i Følge min Erfaring forveksles den Slags smaa Lys let med Skibslanterner, hvor Farvandet er saa befærdet som i Hollænderdybet, og selv om en Gasbøje kan lette Sejladsen en Del, saa tror jeg dog, at en kraftig hvid Lysstraale fra Røsen bør anbefales over Farvandet; selv under Isforhold kan man stole paa, at det er i Virksomhed.

Siden Farvandet mellem Røsen og Knollen blev oplyst af det udmærkede Fyr paa Dragør, har det smalle Løb mellem Ryggen og Middelgrunden været det farligste for dybgaende Skibe, og saavidt jeg ved, er det ogsaa der, de fleste Fartøjer ere grundstødte i de sidste Aar, og skulle disse Linier bidrage til, at Fyrvæsenet finder Anledning til at lette Sejladsen gennem det omtalte Farvand, ville mange være det taknemmelig derfor, og ikke mindst Deres meget ærbødige

Skipper.

Stuvning af Syrer i Lastrummet.

Vor Korrespondent i Hamburg tilskriver os den 11te Januar:

Hvor farligt dette kan være især paa længere Rejser, og naar de nødvendige Forsigtighedsregler ikke iagttages, fremgaar af følgende:

I Løbet af det forløbne Aar afgik et Træ-Sejlskib fra Hamburg til Kapstaden med Stykgods, som inkluderede et Parti Svovlsyre i Jerndunke, der blev stuvet under Dækket forude i Skibet, men der blev ikke som sædvanligt lagt et Underlag af Kridt. Ved Ankomsten i Lossehavnen viste det sig, at en stor Del af disse Beholdere vare itu, og Syren lækker ud, hvorved en meget stor Skade var forarsaget ikke alene for selve Skibet, men ogsaa for Rest-Ladningen.

Det afskibede Parti bestod af ca. 60 Jerndunke, hver indeholdende henholdsvis 500 Pund koncentreret Svovlsyre, ja over 20 af disse Beholdere vare ved Ankomsten lække, og enkelte endogsaa ganske tomme. Siderne af sidst nævnte vare mere eller mindre fortærede, idet Hullerne i enkelte Tilfælde vare saa store, at man kunde stikke en Haand derigennem, og de vare tildels bedækkede med en tyk Skorpe af Jernvitriol.

Da Ladningen var losset, og Skikets Garnering synlig, viste den sig at være aldeles ødelagt af Syren paa mange Steder, ligesom Kølsvinet var fortæret til en Dybde af flere Tommer, og Pumper og Jernforbindinger vare slemt medtagne.

Disse Virkninger ere imidlertid meget let forklarlige, og skønt stærkt koncentreret Svovlsyre kan forsendes i Jernbeholdere, idet den i denne Tilstand er uden Indflydelse paa Jernet, saa bør det kun ske, hvor man har Lejlighed til stadig at iagttage, at ingen Lækage fremkommer, eller naar Beholderne ere tilstrækkeligt isolerede fra hinanden og omhyggeligt stuvede i et rigeligt Lag Kridt. Sidst nævnte Forsigtighedsregel er dog ikke aldeles betryggende, men foruden denne er det aldeles uforsvarligt at stuve Syre i Lastrummet paa en længere Rejse.

Saa snart som nemlig en af Dunkene begynder at lække, som let kan forarsages af Transporten, Afstuvningen eller ved haardt Vejr paa Rejsen, saa er hele Partiet saa at sige dømt, thi Syren, der med stor Begærighed opsuger Luftens Fugtighed, er i denne Tilstand et af de mest energiske Midler til at opløse Jern, hvorfor de andre Dunke ville blive fortærede udefra, og, naar der er tilstrækkelig Tid dertil, alle blive ødelagte, medens Syren efterhaanden lækker ud.

Den koncentrerede Syre, saaledes som den først flyder ud af Beholderne, er den kraftigste Ødelægger af alle organiske Stoffer og vil saaledes fortære alt Træ, som den kommer i Berøring med, paa samme Tid som den med Luftens Fugtighed blandede Syre tilintetgør alt Jern i dens Nærhed, og det kan derfor have de alvorligste Følger for Skibet og dets Besætning.

Danske Sømænd.

Vi have i Anledning af Hr. Peder Hedegaards Artikel her i Bladet den 7de December fremdeles modtaget følgende:

Forund mig, Hr. Redaktør, atter Plads for nogle Linier, men jeg vilde nødigt, at Diskussionen om en saa vigtig Sag saa let skulde afbrydes, jeg vilde gerne hjælpe til, at finde saadanne Holdepunkter, som Hr. H. savner.

Først da: Naar Hr. H. hævder, at hans Fremstilling er bygget paa daglige Iagttagelser, da er min netop det samme; jeg har en fleraarig Erfaring at holde mig til, og mer end det, jeg har prøvet de af mig fremsatte Tanker i Praksis og

set dem give de forhaabede Resultater, endda jeg nu ser, at baade et og andet kunde være gjort bedre og fyldigere, end jeg da evnede. Under min Virksomhed som Lærer har jeg stadig faaet mit Syn paa Sagen befæstet, ikke mindst ved at erfare med hvilken Forbavelse Eleverne havde læst Hr. H.'s Fremstilling, særlig af de sædelige og moralske Betingelser ombord. Jeg tør fuldt ud sige, at vi ved Skolerne — især naar man selv har faret — faa et ganske anderledes indgaaende Kendskab til de unge og til Skævheden i deres Udvikling, end nogen Skibsfører eller Styrmand ombord, under Forhold, hvor der bydes og lydes og intet videre.

Dertil maa jeg føje, at Hr. H.'s Tankeforbindelse mellem Forholdet mellem for og agter, de mindre Besætninger og Disciplinens Tilbagegang, er mig for Øjeblikket umulig at fatte, med mindre han giver mig Ret i, at Sømanden, ved at mærke, at »der gøres lidet eller intet for ham«, og ved at mærke, hvorledes hans Kraft udbyttes, føler sig tilhørende en Matrosstand og taber Interessen for det enkelte Skib og Sømandsstandens Helhed. Thi det at behandles »humant«, som man saa gerne vil sige nu om Dage, det er virkelig ikke nok for os, hvis vi have et virkelig alvorligt Ønske om at bane Vejen fremad for vor Stand.

Dernæst maa jeg sige, at jeg just ej heller finder Logiken særlig slaaende, naar Hr. H. først siger, at der »maa drages nogenlunde*) skarpe Paralleller mellem bydende og lydende«, for derefter at fremsætte »jo skarpere jo bedre«. Jeg finder det er en Modsigelse.

Naar videre hævdes, at Hr. H. har set Sagen fra rent praktisk Side, da trænges ogsaa her til et Bevis, thi jeg gad vide, hvilket der er mest praktisk, enten at lægge Vind paa at udvikle det sædelige Begreb sammen med og som Støtte for Uddannelsen i Faget paa saadan Maade, at det Tillidsforhold, der mangler og trænges mellem for og agter kommer til Stede, eller at gaa den ganske vist lettere Vej, at forlange at Sømanden for en Aarrække skal gøres mer eller mindre umyndig og lægges i Hænderne paa dem, der skulde have, men i Følge Fakta ikke have hans Tillid.

Hvis der ved »praktisk« skal forstås en Udregning i Kroner og Ører, ja da er det jo noget andet.

Hr. H. tror fremdeles ikke, at mit Citat: »Det er en daarlig Styrmand, der taler med Folkene« ret har noget paa sig, men jeg har hørt det ordret mangfoldige Gange, og det har sin Grund i den falske Tro, at der maa holdes haarfint paa Værdigheden for at bevare Respekten, medens Sandheden er, at den, der staar med et fyldigt aandeligt Indhold og søger i Jevnhed at gøre dette frugtbringende i Livets daglige Færd, ham følger Respekten af sig selv. Han kan blive stillet overfor en »Bølle«, hvem intet bider paa, men da er det tidsnok at gaa andre Veje, vor Sømandsstand tæller ikke af dem i Dusinvis.

Og hvad nu angaar Styrmandens Væren noget for Mandskabet, da skal jeg anføre et lille Træk, der tjener til ret slaaende at vise, at den Tings Forvridding er saa gammel, at den er gaaet over i Blodet her og der. Jeg sad forleden og talte med en ældre Styrmand, bl. a. ogsaa om, hvorvidt Socialismen banede sig frem blandt os, og efter en Lovprisning af gode, gamle Dage klagede han over, at det gik ned ad Bakke og føjede til: »Ja, De kan tænke Dem, i de 16 Aar, jeg har været Styrmand, er det endnu aldrig hændet, at nogen Mand har bedt mig om Lov at gaa i Land til Kirke«. »Ja det er jo ikke de bedste Tegn«, mente jeg, men sig mig en Gang, Styrmand, er det nogen Sinde i de 16 Aar hændt, at De harspurgt en Mand, om han vilde i Kirke? — og Svaret lød: Nej, ved De hvad, saa simpel vilde jeg da rigtignok nødigt gøre mig selv. Ikke sandt, det er betegnende.

Sikkert har Hr. H. Ret i, at der skal ikke være nogen affekteret Broderlighed, nej det skal være akkurat det modsatte, skal være et saadant Samliv, at den menige gennem en jevn, naturlig, daglig Færden, faar Forstaaelsen af, at han ikke blot bliver regnet ud i Kroner og Ører, men at han i sine

*) Fremhævet af V. R.

Foresatte finder Mænd, der ville hans Vel og ikke blot nøjes med at »lade ham gaa i Fred«.

Hr. H. vil til ovenstaaende Træk mulig sige, at jeg kommer ind paa »Religionen«, som han nys har ladet sig mærke med, men det skal jeg ikke, saa lidt som før. Mit Indlæg indeholder kun et Par Linier derom, og det ikke som »Religion« betragtet, men Sagen er, at skal man tale om, hvad der gøres for at værne om vore Sømænd, da er Sømandsmissionens Arbejde hidtil næsten det eneste, der er at paapege, og som sædelig Kraft maa den have Lov at blive taget med ogsaa i et Sømandsfagblad, naar der er Tale om Sømands Udvikling, al den Stund der ogsaa hos en Sømand maa baade Sjæl og Legeme til for at gøre et Menneske.

Den Anerkendelse, Hr. H. giver Missionen som en Tilflugt, naar Pungen først er læns, er det bedrøveligt at se, og er Hr. H. Skibsfører, da viser den klart, at jeg har haft Ret i at hævde, at Løftningen maa udgaa fra oven af, og at Missionen savner vore Skibsføreres Forstaaelse i en sørgelig Grad.

Endnu læser jeg hos Hr. H. om den Agitation, der kun virker Utilfredshed med faktiske, traditionelle Forhold. Tillad mig at spørge, er det Berettigelse nok for et Forhold, at det er faktisk og traditionelt?? Det kan dog vel næppe være ment, som det er skrevet! Nej, Hr. H., Sømandsmissionen hjælper ikke til at bygge Luftkasteller, men til at give fast Grund under Foden og sand Tilfredshed i Sindet — og det turde blive Dem et brydsomt Arbejde at bevise det modsatte.

Jeg ser nu ikke bedre, end at der er et overordentligt godt Holdepunkt for videre Diskussion. Det staar til Dem, Hr. H., at føre Beviset for, at skønt Sømandsstanden skal være et Hele og Skibsførerne Standens Bærere — heri ere vi jo enige — saa er det dog ikke disses Pligt, at gaa frem paa det heles Vegne, men at de nærmest skulle søge at faa Landfolket til at tage Affære for os, og at Kraften dernæst ikke skal komme fra oven af, men skal vindes ved en Begrænsning af den meniges individuelle Frihed; thi saadant faar jo ikke Gyldighed blot ved at opstilles. Hvilken Vej er her den sande og som Følge heraf den rette? det er det første Diskussionen skal klare.

Lad os være enige om at arbejde videre herpaa, arbejde saa Sagen kommer til at staa over Personerne, da tror jeg ikke vi skulle have skrevet forgæves. Hermed skal jeg saa slutte i Dag i Haab om snart at se noget fra Dem.

Aalborg, den 19. December 1894.

Vilh. Rasch.

Brev fra Fanø.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os:

Nordby Skibsforsikringsforening. »Aar 1835, den 11te Januar — altsaa i disse Dage for 60 Aar siden — blev efter Indbydelse af Skolelærer og Kirkesanger M. C. Kirkebye i Fanø Krogaard afholdt et Møde af Nordby Sogns Skibsførere, hvor det blev besluttet at oprette en Søassuranceforening. I den Anledning blev en Bestyrelse udvalgt for at affatte Love. De udnævnte Bestyrere bleve: M. C. Kirkebye samt Skibsførerne Anders Bertelsen, P. N. Svarrer, Jes J. Engers og Jens P. Callesen med først nævnte som Bogholder, Kasserer og Regnskabsfører. Den 18de Januar s. A. blev Forslag til Bestemmelser for Søassuranceforeningen i Nordby paa Fanø gennemgaaet og overvejet og af Interessenterne antaget som Lov«.

I disse faa Ord, som ere anførte efter Nordby Skibsforsikringsforenings gamle Forhandlingsprotokol, fortælles der om Oprettelsen af den nævnte Institution, hvis officielle Navn er den i Overskriften nævnte, men som i daglig Tale i Almindelighed kaldes »Assurancekassen«. For-

eningen, der ikke er noget Aktieselskab, men ejes og styres af dens Interessenter, begyndte meget beskedent med 20 smaa Skibe, der vare forsikrede for 16,200 Rdlr. Hamburger Courant; men den har i de henrundne Aar — paa Grund af Skibsfartens store Udvikling og Fremgang her i Byen — arbejdet sig op til en betydelig Størrelse og har i flere Retninger i høj Grad støttet Byens Hovednæringsvej: Søfarten, dels ved til en lav Præmie at forsikre en Del af Skibenes Værdi — hele Risikoen turde den ikke overtage, men Maksimumsbeløbet, der kunde forsikres, er dog i Aarenes Løb, eftersom Reservefondens Størrelse voksede, flere Gange blevet forhøjet — og dels ved at anvende en Del af sin Reservefond til Udlaan til unge Skibsførere, som byggede eller købte Skib. Efter 25 Aars Virksomhed var (i 1860) de forsikrede Skibes Antal steget til 77, der vare forsikrede for 114,370 Rdlr., og Foreningen ejede da en Formue (Reservefond) af 22,714 Rdlr. 3 Mk. 9 Sk. I Aarene 1875—80 var der forsikret 100 Skibe i Foreningen, det højeste Tal, Forsikringsprotokollen har at opvise. At det var mindre Skibe, Nordbyerne den Gang sejlede med, kan ses deraf, at Tonsdrægtigheden kun var ca. 10,000 — altsaa i Gennemsnit 100 Reg.-Tons pr. Skib —, og at Forsikringssummen ikke naaede højere end til ca. 500,000 Kroner, hvilket gennemsnitlig bliver 5000 Kr. pr. Skib; Resten af Skibets Værdi blev den Gang for en stor Del forsikret i Kjøbenhavn, som Fanø for en Menneskealder siden stod i langt mere Forretningsforbindelse med end nu, da det er meget sjældent, at et Fanøskib losses eller laster i Danmarks Hovedstad. I Aar er der kun forsikret 68 Skibe — kun ganske enkelte af vore Skibe ere ikke assurede i Skibsforsikringsforeningen —; men disse have en Drægtighed af over 31,000 Reg.-Tons (i Gennemsnit ca. 460 Tons pr. Skib). At Gennemsnittallet er saa lavt, hidrører fra, at nogle Smaafartøjer ere indmeldte i Foreningen; vi have nu ellers mange Skibe, der maale fra 800—1300 Reg.-Tons. Med Hensyn til Foreningens Virksomhed i de sidste 5 Aar skulle vi anføre følgende Tal:

A. Forsikringssummer:

³¹ / ₁₂ 1890	Kr. 728,475,00
- 1891	- 1,033,420,00
- 1892	- 1,168,570,00
- 1893	- 1,186,420,00
- 1894	- 1,176,900,00

B. Formuen:

³¹ / ₁₂ 1890	Kr. 142,140,25
- 1891	- 185,943,90
- 1892	- 210,252,95
- 1893	- 248,697,62
- 1894	- 247,436,18

C. Erstatningssummer:

³¹ / ₁₂ 1890	Kr. 4,229,29
- 1891	- 35,660,32
- 1892	- 26,053,93
- 1893	- 25,605,56
- 1894	- 68,689,78

Foreningen er godt funderet; dens Grundfond udgør, som det vil ses, c. 21 pCt. af Risikoen.

Ved den nylig afholdte Aarsgeneralforsamling blev i Stedet for Skibsreder P. N. Harbye, der fratraadte efter Tur, Skibsreder Jg. N. Hansen valgt til Medlem af Styrelsen, der iøvrigt bestaar af Skibsrederne Math. Pedersen, J. H. Svarrer og P. N. Winther samt Direktør H. Rødgaard. Til Suppleanter valgtes Skibsrederne J. P. Clausen og S. A. Dam og til Revisorer Skibsrederne L. Ankersen og M. S. Jepsen. — Foreningens mangeaarige Kasserer og Bogholder er fhv. Skibsfører P. Svarrer, en Svigeron af Foreningens Stifter, ovennævnte Kirkebye.

Ved nævnte Generalforsamling blev der — som de foregaaende Aar — bevilget betydelige Gaver, nemlig:

1. Til Nordby Enkekasse	Kr. 400,00
2. - »De Fattiges Kasse« i Nordby	- 100,00
3. - Evangeliets Forkyndelse for skandinaviske Søfolk i fremmede Havne	- 100,00
4. - De forulykkede Fiskeres Efterladte i Hjerting	- 25,00
5. - Forskellige i Nordby trængende Sø-mænd og deres Efterladte	- 250,00
falt	Kr. 875,00

H. P.

Ny Søkort.

Det kgl. Søkort-Arkiv har atter udgivet to nye Sø-kort, et over Lille-Belts nordlige Del og et andet over Thorshavns Red paa Færøerne. Kortet over Lille-Belt er i betydelig større Maalestok end det tidligere Kort over dette Farvand, og udmærker sig ligesom de Kort, der hidtil ere udgaaede fra Arkivet ved den samme Skarphed med Hensyn til Konturerne, Talstørrelser og Stednavne. Kortet over Thorshavns Red er, saavidt os bekendt, det første Special-Kort over denne Red, og vil saaledes afhjælpe et længe følt Savn.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 6. Januar 1894 til 12. Januar 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Pighvar. Pd.	Tunger.	Skrupper og Sletter.	Torsk. Pd.	Kuller. Pd.	Sild. Pd.	Aal. Pd.	Lax. Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Sorter. Pd.	Ialt. Pd.
14 danske Fiskerfartøjer	9,621	140			360							10,121
6 danske Kvaser	4,500				26,100							30,600
18 svenske Fiskerfartøjer pr. Vogn fra nærliggende Fiskerlejer					24,624	200						24,824
pr. Jernbane og Dampskib					1,044			300				1,344
							378,000	60	730	10,220	21,628	410,638
Ialt =	14,121	140			52,128	200	378,000	360	730	10,220	21,628	477,527

Betalt Gennemsnitspris af Opkøbere 4Kr.50Ø. pr. Lpd.

3 Kr. pr. Lpd.

svensk blanke 65 Ø. fra Born- fra Ind- væsent-
Sild. smaa 35 Ø. holm. land ligst
gule } Østers, Rød-
fra Sver- spætter,
rig Krebs Kuller,
og Østers Torsk og
Fersk- vandsfisk.

Ugens Havarier.

Om det danske Dampskib »Niords« Grundstødning skrives i et engelsk Blad:

I det taagede Vejr Lørdag Aften stødte et dansk Skib, »Niords«, der gaar i regelmæssig Fart mellem Newcastle og Kontinentet, paa Grund lidt nord for Crab Hill Rocks paa de lange Sandbanker nær ved Cullercoats. Omtrent Kl. 8½ var en ung Mand paa Udkig i Nærheden, da hans Opmærksomhed blev tiltrukket af at der blev stødt i Hornet paa et Dampskib, der syntes nær ved Land. Han underrettede adskillige Fiskere om, hvad han havde hørt, en Baad blev sat ud, og man roede i den Retning, hvorfra Lyden kom, men kunde ikke naa hen til det strandede Skib. Man vendte saa tilbage, og Redningsbaaden blev sat ud. Denne lykkedes det at komme hen til »Niord« paa nogle faa Alens Afstand, og man saa, at der ikke var nogen øjeblikkelig Fare. Mandskabet forblev om Bord paa det strandede Skib, og Mændene i Redningsbaaden prøvede en Stund paa at gøre det flot ved Hjælp af et Varpanker. Imidlertid kom Tyne-Bugserbaadene »Hercules«, »Champion«, »Corsair« og »Hector« til Stedet, og det lykkedes dem i et Par Timer at gøre »Niord« flot og bringe den sikkert ind i Shields Havn. Skibet havde mistet sin Skrue og tog Vand ind og blev derfor bragt til Salmon's Quay, South Shields, hvorefter det sejlede op ad Floden til Newcastle for at løse.

En anden Korrespondent skriver: Lørdag Aften Kl. 8,30, i den tætte Taage løb S/S »Niord«, fra Kjøbenhavn til Tyne, paa Grund paa Klipperne »Bear's Bach« ved Cullercoats. Der var en stærk Dønning, og Skibet rullede slent. Redningsbaaden »Co-operator Nr. 1«, blev straks sat ud for at hjælpe Skibet. Kaptajnen og Mandskabet nægtede imidlertid at forlade dette, før man havde gjort Anstrængelser for at faa det flot. Det lykkedes Redningsbaaden at faa et Varpanker lagt ned omtrent 100 Favne søværts, og ved Hjælp af dette blev

Skibets Agterdel halet op for at forhindre, at det blev fuldstændigt Vrag. Da Skruen var beskadiget, fik man ogsaa Hjælp af en Bugserbaad, og omtrent Kl. 10 var Skibet flot og blev lagt paa Beddingen ved Salmon's Quay, South Shields, for at det ikke skulde synke, da det var meget læk. Uden den overordentlig hurtige Hjælp fra Redningsbaaden Co-operator Nr. 1 og dens Mandskab, er der kun liden Tvivl om, at Skibet og dets Ladning vilde have været fortabte.

Norden, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 13. ds. for Indgaaende til Gasværkshavnen paa Grund af Strømsætning og ved at en Trosse sprang, til at tørne mod Knippelsbros vestre Pille nærmest Byen og kom selv paa Grund udfor Halberstadts Plads. Den 14. om Formiddagen kom Norden atter flot og har kun taget ringe Skade. Broen har ingen Skade lidt.

Falster, Dpsk. af Kjøbenhavn, der afsejlede den 11. ds. fra Aalborg til Thisted, blev stikkende i Isen ved Draget; Isbryderen Frem, der straks afgik til Assistance, fik Falster ud af Isen den 12. ds. om Eftm.

Otto, Skonnert af Rudkjøbing, Madsen, der, som meddelt i vort forr. Nummer, den 4. ds. indkom til Newcastle med Skade, var paa Rejsen fra Hjemstedet med en Ladning Byg og har mistet en Del af Skanseklædningen.

Sirius, Skonnertbrig, af Marstal, Hansen, har d. 14. ds. udfor Newport frastukket Anker og Kæde.

Ansgar, Barkskip af Svaneke?, er indløben til Christianssand med Skade og bliver repareret. Skibets Værdi i beskadiget Stand er ansat til Kr. 6000., medens Reparationsomkostningerne anslaaes til Kr. 2092.

Hansine, Skonnertbrig af Svendborg, Mikkelsen, der i Begyndelsen af November f. A. afsejlede fra Ipswich til Danmark, er endnu ikke fremkommen og maa befrygtes at være gaaet under med Mand og Mus.

Dronning Louisa, Brig af Kjøbenhavn, Hansen, er ifølge Telegram fra Barcelona af 15. ds. strandet ved Palamos paa Rejsen fra Hernösand med Trælast til Palamos. Skibet, der

strandede i Storm, er totalt Vrag. Dr. Louisa byggedes i 1868 i Kjøge og maalte 268½ Netto Reg. Tons.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.

Indgaaede Skibe.

12. Januar 1895. Dampskib »William Storrs«, Kapt. Daniels, fra Nicolajeff og Odessa med 40,000 Centner Rug og 60,000 Centner Byg til Ordre.

15. Januar 1895. Dampskib »Lisbeth«, Kapt. H. Krøyer, fra Hamburg med Omladningsgoods fra New-Orleans, nemlig: 4800 Sække Bomuldsfrøkager, 100 Sække Kløverfrø, 15 Kolli Diverse.

16. Januar 1895. Dampskibet »Ernst«, Kapt. J. Haye, fra Hamburg med Omladningsgoods fra New-Orleans, nemlig: 2600 Sække Bomuldsfrøkager, 70 Sække Kaffe, 2 Sække Sago.

Fra Sø og Land.

Dødsfald. Fhv. Skibsfører Mads Larsen af Stige ved Odense er afgaaet ved Døden.

Fhv. Skipper Erik Knudsen i Marstal er afgaaet ved Døden i den høje Alder af 92 Aar.

En ung Sømand, Axel Dreyer af Skovhøj ved Kolding, er omkommet i Nordsøen under de sidste Storme.

Fhv. Skibsfører J. H. F. Fischer er afgaaet ved Døden her i Byen. Han blev 83 Aar gammel.

Sejl-, Flag- og Kompasnager Ivar Jensen Weilbach, R. af D., der var meget kendt og afholdt i Sømandsstanden, er afgaaet ved Døden.

Fra Aalborg skrives til os d. 12te Januar. Dags Morgen afgik herværende Havnefoged, Krigsraad, Dbm. Joh. Petersen ved Døden i en Alder af 71 Aar. Afdøde indtraadte som Lærling i Marinen 1839, avancerede til Overbaademand og Værftsløjtnant og udnævntes til Havnefoged her i 1875. Han var en velvillig og afholdt Mand.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen, P. Thide-mann, afgik 12. Januar fra Antwerpen, bestemt til Algier, Tunis, Piræus, Constantinopel og Sortehavet. — Antwerpen, Caroc, ankom 11. Jan. til Antwerpen, bestemt til Sortehavet. — Baron Stjernblad, Michelsen, passerede Dover 15. Jan., bestemt til Kbhvn. — Castor, Kruse, ankom 9. Jan. til Messina, bestemt til Lissabon og København. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik 14. Januar fra Dartmouth, bestemt til Marseille. — Dagmar, Strubberg, ankom 13. Jan. til Frederiksstad, bestemt til Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona etc. — Douro, Brabrand, ankom 13. Jan. til Königsberg, bestemt til Nantes, Oporto, Lissabon. — Georgios I, Rohde, ankom 11. Jan. til Riga, bestemt til Kbhvn., Antwerpen og Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik 15. Jan. til Dartmouth, bestemt til Grimsby og Kbhvn. — Kursk, Staal, afgik 12. Jan. til Tarragona, bestemt til Malaga, Cadiz og Kbhvn. — Leopold II, Jespersen, afgik 14. Jan. fra Kbhvn., bestemt til Riga. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 13. Januar til Algier, bestemt til Tunis, Piræus, Smyrna etc. — Nordjylland, Jensen, afgik 16. Jan. fra Kbhvn., bestemt til Rouen — Omsk, Kihl, afgik 13. Jan. fra Trebizonde, bestemt til Batoum, Novorossisk og Odessa. — O. B. Suhr, Koch, ankom 12. Jan. til Genua, bestemt til Livorno, Neapel, Sicilien. — Tomsk, Petersen, afgik 12. Jan. fra Smyrna til Algier og Kbhvn. — Tejo, Fenger, ankom 8. Jan. til Oporto, bestemt til Lissabon, Bordeaux og Kbhvn.

Constantin, Fenger, afgik 17. Jan. fra København, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Holm, afgik 17. Jan. fra Odense, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Nielsen, afgik 16. Januar fra Newcastle, bestemt til København. — Knuthenborg, Hansen, afgik 15. Jan. fra Leith, bestemt til Aarhus. — Kronen, Petersen, afgik 15. Jan. fra Newcastle, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, A. Ankersen, afgik 15. Jan. fra Newcastle, bestemt til Aarhus. — Storebelt, Güllich, afgik 15. Jan. fra Nakskov, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik 16. Januar fra Odense, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Anglo Dane, Petersen, ankom 13. Jan. til Hamburg, bestemt til Kbhvn og Königsberg. — Axelhuus, Harder, ankom 13. Jan. til Stettin, bestemt til Kbhvn., Christiania og Vestnorge. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 14. Jan. til København, bestemt til Danzig. — Ceres, Svensson, ankom 15. Jan. til Libau, bestemt til London. — Charkow, Norden, afgik 15. Jan. fra Hull, bestemt til København-Libau. — Christian IX, Møllerup, afgik 14. Jan. fra London, bestemt til København-Königsberg. — Frederik, Harboe, afgik 15. Jan. fra København, bestemt til Königsberg. — Jolantha, Hansen, ankom 16. Jan. til Kbhvn., bestemt til Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom 15. Jan. til Kbhvn., bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik 15. Jan. fra Kbhvn., bestemt til Granton-Island. — Libau, Andersen, ankom 11. Januar til Kbhvn., bestemt til Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom 14. Januar til Newcastle, bestemt til Hull-Kbhvn.-Königsberg. — Minsk, Olsen, afgik 11. Jan. fra København, bestemt til Manchester og Liverpool. — Moskov, Petersen, afgik 14. Januar fra Kbhvn., bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik 16. Jan. fra København, bestemt til Anvers. — Perm, Christensen, ankom 13. Jan. til London, bestemt til Libau. — Pregel, Egidiussen, pass. 15. Jan. Hanstholm østg., bestemt til Kbhvn.-Libau. — Romny, Nielsen, ankom 15. Jan. til København, bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik 15. Jan. fra Kbhvn., bestemt til Libau. — Valdemar, Sørensen, ankom 13. Januar til Anvers, bestemt til Kbhvn.-Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom 13. Jan. til Königsberg, bestemt til Hamburg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 8. Januar til Konstantinopel. — Frode, Christensen, afgik fra Cardiff 4. Januar til Portsaid. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Rouen 11. Januar, ankom til Boness 13. Januar. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Sunderland 11. Januar, ankom til Kbhvn. 16. Januar. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra London 15. Januar til Grangemouth. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Newcastle 8. Januar, ankom til Libau 14. Jan. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Port Said 8. Januar, ankom til Odessa 15. Jan. — Olaf, C. Holst, afgik fra Burntisland 10. Januar til Kiel. — Volmer, Jørgensen, afgik fra Melhil 17. Decbr., ankom til Kbhvn. 20. Decbr. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Cardiff 1. Januar, ankom til Port Said 15. Januar. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra London 10. Jan., ankom til Newcastle 12. Jan. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Boness 14. Jan. til Kbhvn.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Androssan 1. Jan., ankom til Savana 13. Jan. — Alexander Shukoff, Johnsen, afgik fra Cartagena 4. Jan. til Rotterdam. — Johan Siem, Rasmussen, afgik fra Algier 15. Jan. til Benisaff. — Pawel Andrejef, P. Mørch, afgik fra Odessa 15. Jan. til Bergen.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, afgik fra Burntisland 12. Januar til Flensborg. — Christiansborg, Schmidt, ankom til London 14. Januar. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Burntisland 14. Januar til Kbhvn. — Frederiksborg, Hartmann, afgik fra Reval 14. Januar til Dunkirk. — Rosenborg, Schultz, ankom til Lübeck 9. Januar. — Uranienborg, van Deurs, ankom til London 9. Januar.

Thingvalla. Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 5. Januar til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 5. Januar til Kbhvn.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Kbhvn. 10. Januar, ankom til Libau 12. Januar. — Fyen, Andersen, afgik fra Riga 15. Januar til Dundee. — Hafnia, Neergaard, ankom til Sunderland 10. Januar, afgik 12. Jan. til Kbhvn. — Jylland, Starck, afgik fra Burntisland 12. Januar til Kiel. — Russia, Rasmussen, afgik fra Lübeck 13. Januar, ankom til Reval 16. Januar. — Sjælland, Hansen, afgik fra Riga 11. Januar til Ghent.

Det danske Petroleums-Aktieselskab. Christine, Larsen, ankom til New-York 15. Januar.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Erichsen, afgik fra Aarhus 10. Januar, ankom til Newcastle 14. Januar. — Octa, Enemark, afgik fra Newcastle 9. Jan. til Gøteborg. — Orrik, Bager, afgik fra Gøteborg 10. Jan., ankom til Newcastle 15. Jan.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, afgik fra Windau 12. Januar til Antwerpen. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Burntisland 10. Januar, afgik 11., ankom til Boness 11., afgik 14 til Frederikshavn.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Afma, Ankersen, ankom til Cadix 11. Jan. fra Håvre. — Anita, Lübecker, ankom til Falmouth 14. Jan. fra Frey Bentos. — Cingalese, Thomsen, ankom til Sunderland 8. Jan. fra Rosario. — Esperance, Toft, ankom til Middlesbrough 10. Jan. fra Høng. — Medor, Svarrer, ankom til Pernambuco 8. Jan. fra Hamburg. — Peruvian, Hansen, afgik fra Montevideo 14. Jan. til Kanalen. — Prins Valde-

mar, Winther, afgik fra Pisagua 6. Jan. til Kanalen. — Sophie, Svarrer, er afgaaet fra Hamburg til Rio Janeiro, passerede Dugesness 4. Jan. — Sørine, Andersen, ankom til New-York 9. Jan. fra Providence. — Tercera, Holm, ankom til Dieppe 1. Jan. fra Hävre. — Verdande, Nielsen, ankom til Port Natal 8. Jan. fra Adelaide.

Fane, Senderho. Else, Thomsen, afgik fra Hamburg til Guayaquil, prajet 25. December ud af Start, alt vel. Killeena, Hansen, afgik fra Ceara 20. Decbr. til Mobile. — Phønix, Øhle, ankom til New-York 11. Jan. fra Santos. — Fortuna, Jensen, er afgaaet fra Delfzyl til Cardiff f. O., beordret til Gloucester 11. Jan.

Chr. Simoni, Aalborg. Carl, Andersen, ankom til London 7. Jan.

Aurora, Raahauge, ankom 7. Jan. til Granton fra ? — Anna Kirstine, Frandsen, afsejlede 12. Jan. fra Hamburg til London. — Anna Breum, Willadsen, afsejlede 12. Jan. fra Ostende til England. — Brockenhus Schack, Rasmussen, afsejlede 5. Jan. fra Nantes til Holyhead. — Belona, Petersen, ankom 3. Jan. til St. Yves fra Sundswall. — Brage, Petersen, afsejlede 8. Jan. fra St. Brieux til Portimao. — Confidence, Mouritzen, ankom 7. Jan. til Lissabon fra Cardiff. Detlef Wagner, Baumann, ankom 9. Jan. til Rio Grande fra Liverpool. — Estrup, Andreasen, ankom 7. Jan. til Gravesend fra Falkenberg. — Eden, Smitdb, ankom 11. Jan. til Boness fra Skien. — Frederiksvaag, Restorff, afsejlede 10. Jan. fra Liverpool til Rostow. — Fredensborg, Kisby, ankom 9. Decbr. til Pernambuco fra Hamburg. — Hans Emil, Hansen, ankom 3. Jan. til Hull fra Nakskov. — Heimdal, Andreasen, afsejlede 9. Jan. fra Plymouth til Harburg. — Hansigne, Clausen, afsejlede 6. Jan. fra St. Servan til Kjøbenhavn. — Helene, Petersen, afsejlede 10. Jan. fra Grangemuth til Ship Island. — Hansine, Kastrup, ankom 10. Jan. til Aberdeen fra Gøteborg. — Hertha, Claaberg, ankom 11. Jan. til San Pedro (Columbien) fra Santos. — Jørgen Larsen, Jørgensen, afsejlede 6. Jan. fra Newhaven til Hävre. — Karen, Mikkelsen, ankom 8. Jan. til Dysart fra Kirkcaldy. — Livingstone, Erichsen, klar 5. Jan. i Newport, bestemt til Le Moule. — Latona, afsejlede 9. Jan. fra Bristol til Jersey. — Lily, Rasmussen, ankom 7. Jan. til Burntisland fra Arendal. — Lars Jørgensen, Jørgensen, afsejlede 10. Jan. fra Shoreham til Helsingør. — Ludvig, Larsen, ankom 11. Jan. til Limerich fra Gloucester. — Marie, Toft, ankom 12. Jan. til Buenos Ayres fra Paranagua. — Maagen, ankom 7. Jan. til Methil fra Esbjerg. — Marstal, Hansen, ankom 8. Jan. til Leith fra Carlshamn. — Mine, Møller, ankom 11. Jan. til Grangemuth fra Antwerpen. — Pomona, Nielsen, klar 10. Jan. i Gøteborg, bestemt til England. — Phønix, Øhle, ankom 12. Jan. til New-York fra Santos. — Sigrid, Petersen, ladede 8. Jan. i London for Nantes. — Solid, Jørgensen, ankom 3. Jan. til Santos fra Hamburg. — Slesvig, Wilde, ankom 8. Jan. til Sunderland fra Nyborg. — Thetis, Hansen, ankom 10. Jan. til Aberdeen fra Gøteborg. — Themis, Hansen, ankom 12. Jan. til Portland fra Marseille, bestemt til Horsens. — Vega, Rasmussen, ankom 7. Jan. til Gent fra Kragerø. — Valborg, Albertsen, ankom 4. Jan. til Messina fra St. Felix de Guixols. — Ægir, Rasmussen, afsejlede 5. Jan. fra St. Ubes til Looe.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 17. Januar:

Reval noter for Dampere: London 1/, Hull 1/, Rotterdam 1/1½ d, Antwerpen, Dunkerque eller Ghent 1/3, Rouen 1/4½ à 1.6, alt pr. 496 lbs. Hvedebasis. — Danmark 14 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Libau noter for Dampere: London, Hull, Leith eller Rotterdam 1/, Antwerpen 1/1½, Rouen 1/4½ d; specielt London eller Østkysten 1/1½ d, Engl. Kanal indtil Plymouth 1/4½ d, Kulhavn i Bristolkanalen 1/3 d, andre Havne i Bristolkanalen, Gloucester undtagen 1/4½ d, alt pr. 320 lbs. Havre. Klid til Danmark nordligst Aarhus 18 M. pr. 2000 Kilos, Malmø 19 M. pr. 2000 Kilos, Sydsverig eller Danmark 11-12 M. pr. 2000 Kilos Rug, Warberg 18 Mk. pr. 2000 Kilos Klid.

Danzig noter for Dampere: Neufahrwasser til Liverpool 6/3 à 6/6, Neufahrwasser til London 5/, alt pr. Ton Sukker, Moray Firth Kornvarer 1/9 à 2/ pr. Quarter, Neufahrwasser — Dünkirk Mellasse 16 frcs. pr. 2000 Kilos, Liverpool 6/6 pr. Tons Sukker, Skjelskør 45 Pf. pr. Ctnr. Klid, Rostock—Gøteborg 5 M. pr. 1000 Kilos Hvede, Wismar—Helsingborg 5 M. pr. 1000 Kilos Hvede, Kjøbenhavn—Flensburg 4 M. pr. 1000 Kilos Byg, Faxe—Sarpsborg 5 Kr. pr. 1000 Kilos Kalksten.

Kulfragterne fra Storbritanniens Østkyst til Danmark ere for større Baade 4/, for mindre Baade 4/9 à 5/6 d pr. Ton.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 12. Januar:

Forretningerne i Fragtslutninger ere stille rundt omkring. Sortehavet er flovere og Tendensen nedadgaende, ligesaa Middelhavet Ostindien er derimod fastere, og højere Rater opnaas for prompt og snarlig Lastning. Amerika flovt og Efterspørgslen lille. River Plate er vedholdende stille; fra Californien er Markedet fastere og Tendensen opadgaende.

Der sluttedes i forløbne Uge blandt andet som følger:

For Sejlskibe:

Garston til Las Palmas, Kul à 6/6, Bahia 11/, Rio Grande do Sul 24/—, Stykgods Liverpool til Rio Janeiro 25/—, Cardiff til Rio Janeiro 14/3, Iquique 11/3, Grangemuth til Rio Janeiro 14/3. Wilmington til U. K.-Kontinentet 2/9 for 600 Register, 2/7½ for lignende Størrelse fra Savannah.

Pensacola til U. K.-Kontinentet 92 6 for 1000 Register, 91 3 fra Mobile for 1300 Register. Westbay N. S. til Vest-england 37/6, Bayverte 37/6 for 11/1200 Register. Vestkysten af Syd-Amerika 22/6 ÷ 1/3 for Salpeter, 27/6 ÷ 1/3 for Guano.

San Francisco 27/6 for 1500 Reg. uden Reduktion, hvis direkt, 2000 Register 1/3, Afdrag hvis direkt, Portland, O. 32/6 ÷ 1/3.

Newcastle N. S. W. til Callao 16/—, New Caledonia til Havre eller Glasgow 25/—, Sydney til London 42/— pr. Reg. Ton. Saigon til Kanalen f. O. 28/9, 1/3 mindre hvis direkt. Calcutta til Dundee 28/9 à 30/—.

For Dampskibe:

Fra Cardiff til River Plate 8/—, Santos 17/—, Bombay 7/—, Colombo 8 6, Singapore 9/3, Batavia 10/6. Leith til River Plate 7/3 Saigon til U. K.-Kontinentet 30/9, fra Rishavn 28/9, Option Kjøbenhavn eller Flensburg à 30/—, Antwerpen til New York 6/9 for Sukker, Philadelphia til Kanalen for Ordre 3/— for 11000 Quarters. Newport, News til London 13/— pr. Ton Dødvægt, Virginia til Liverpool Bomuld 27/— pr. Reg. Ton, Savannah til Liverpool eller Bremen 29/—, Galveston til Liverpool 35/—, Havre eller Bremen 36/—.

Bilbao til Rotterdam 5/—, Ardrossan 4 9, Fiume til Rotterdam eller Leith 9/—, Huelva til Swansea eller Newport 6/6, Carthagera til Rotterdam 8/—, Novorossisk til Rotterdam 9/3, Odessa til London 8/—, Poti til Fleetwood 11/—.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 12. Januar:

Markedet er vedblivende flovt og hverken ud- eller hjem-over er nogen Bedring i Raterne at berette. Der er sluttet fra Tyne, Blyth eller Wear til: Libau 900 4/, Pillau 1700 3/10½, Neufahrwasser 1400 3/10½, Fredericia 600 4/7½, Aalborg 1650 3/10½, Korsør 1200 4/, Kjøbenhavn 2000 3/6, 1400 4/3, Malmø 1550 4/, Bayonne 1550 4/9, Oporto 1600 5/, Lissabon 900 5/9, Cadix 1400 5/, Malaga 1100 6/6, Torre del Mar 1900 7/, Motril 1700 7/, Valencia 600 7/1½, Livorno 2600 5/3, Ca. Vecchia 2700 5/, Palermo 1400 5/4½, Bari 1700 7/, Venedig 2000 6/3. — Grangemuth til Kjøbenhavn 1500 4/.

Fra Hvidehavet er sluttet:

Archangel til W. Hartlepool 350 stds. 38/9 D. B. b., Archangel til London 400 stds. 36/ D. B. b., til Amsterdam, 874 netto, 37 6 B.

Fra Sortehavet etc. er sluttet:

Asoff til U. K.-Cont. 13/3 n. c. April. Nicolaieff U. K.-Cont 13/6 n. c. prompt, Odessa til U. K.-Cont. 9/6 n. c., til Rouen 10/6, til Kjøbenhavn, Bergen 11/ prompt. Eupatoria til U. K.-Cont. 9/3, option Eupatoria og Sebastopol 9/6 prompt. Novorossisk til U. K.-Cont. 9/6 n. c. prompt. Sulina til U. K.-Cont. 9/6 n. c. prompt. Varna til Antwerpen 9/9 prompt. Bourgas til U. K.-Cont excl. Hamburg 9/6 prompt.

Fra Middelhavet er sluttet:

Alexandria til U. K. 10/ Ordre, 9 direkte. Alexandria 9/6 og 8/6, Hull 8/, Alexandria til Bristol 1/7½ Grain, Sicilien (4 Pladser) til London, 2100 Tons £ 950, option London og Antwerpen £ 1050. Bona til Kings Lynn, 1000 Tons, 7/9, Phosphat Carthagera til Rotterdam 8/, f. t. prompt. Fiume til Rotterdam, Antwerpen eller Leith, 2 Lossehavne, 9/ prompt. Ergasteria til Antwerpen, 3500 Tons, 8/ prompt. Sicilien til Nord-Amerika 1280 Netto Tons £ 1465 prompt. Cagliari til Rio 18 frcs, Santos 21 frcs., begge 22 frcs., prompt.

Time-Charter:

River Plate Fart, 2300 Tons, £ 650 pr. Maaned. Persian Gulf Fart, 2800 Tons, £ 820 pr. Maaned paa Government-form.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co.**, New-York, meddele under d. 4. Januar:

Det nye Aar har endnu ikke vist Tegn til nogen Forandring i Fragtmarkedets Tilstand; adskillige Dampere bleve fragtede i Slutningen af det gamle Aar for tidligere solgte Ladninger til Lissabon, og i Øjeblikket er der ingen Efterspørgsel efter Tonnage for fulde Kornladninger. Partraterne ere stadig nedadgaende. De atlantiske Bomuldshavne have taget nogle faa Dampere til noget lavere Rater og i Øjeblikket synes der ikke at være Behov for yderligere Tonnage. Omendskjønt det ikke kan siges, at der tilbydes et særligt

stort Antal Dampere, er Tilbudet dog større end den begrænsede Efterspørgsel i de forskellige Retninger. Der er nogen Efterspørgsel efter Dampere fra Trælsthavnene, men Rederne vise ingen Tilhøjelighed til Forretning til de af Befragterne tilbudte Rater. Angaaende Sejlskibsmarkedet er intet nyt at meddele. Den længe herskende Stiltand vedvarer fremdeles og der er kun ringe Efterspørgsel efter Tonnage. Der er ingen Forandring i Raterne, og vi frygte for, at der i den nærmeste Fremtid ikke er Haab om nogen Bedring.

D'Hrr. Chr. Gylstorff & Co., Antwerpen, tilskrive os den 10. Januar:

Her, som overalt, har Fragtmarkedet været meget flovt, de fleste her til Antwerpen ankomne Dampskibe ere saaledes gaaede bort i Ballast til Cardiff eller til en anden Kulhavn.

Ogsaa for Sejlskibe har Fragterne været meget daarlige, saaledes at de sidste Afslutninger har været: Til Rio tysk Skib »Schiffswerft« 867 Tons netto 15/—, til Rio norsk Skib »Finnvid«, 258 Tons netto 17/6, til Rio (fra Rotterdam) tysk Bark »Aurora« 1071 Tons netto 13/3 ffa, til Santos norsk Skib »Elise« 368 Tons netto 21/6 ffa og stipulated days for loading and discharging. Som sagt er kun faa Dampere blevne befragtede direkte fra Antwerpen til Middelhavet. Man noterer: Alexandria & Salonica 8/6 til 9,— General cargo, Derindje 7/9 til 8,— pr. Jernbaneskiner.

Kul. Paa Grund af de lave Fragter, der hersker overalt er ogsaa Priserne for Bunkerkul særdeles lave; man noterer: For bedste belgiske Bunkerkul 12/6 til 13/—, for bedste engelske (Yorkshire) Bunkerkul 13/6 til 14/—, alt pr. Ton fob.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske. Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Limfjorden. I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvandstid:

Paa *Haarøen* 10 Fod.

I *Kanalen* 10 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

Kattegat. I Løbet af Foraaret 1895 udlægges ved Yderenden af *Hesselø SØ*-Rev en Vager med rød Stage og 1 opadbunden Kost.

Nærmere Meddelelse senere.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverlg. Fyrskibet »Utgrunden«. I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Kalmar* er Fyrskibet »Utgrunden« inddraget den 10de Januar 1895.

Finland. Bottniske Bugt S. for 6 Fods Grunden *Hansens-stein* ved *Øen Rönnskär* S.-Ende er i 24 Fod Vand udsat en rød Stage med en opadbunden Kost. 63° 4' 29" N. Br. 20° 51' 2" Ø. Lgd.

SØ. for 8 Fods Grunden *Linnésstein* er i 18 Fod Vand udsat en rød Stage med en opadbunden Kost. Stenen ligger fra *Øen Högåren* i N. 17° V. og fra *Lodshuset* paa *Itteruddskär* i S. 75° V.

Ved *Kökarsskär* ere følgende Grunde afmærkede saaledes:

S. for 17 Fods Grunden *Nätegrund* er i 7 Fv. Vand udsat en rød Stage med Kost. 59° 44' 30" N. Br. 21° 15' 46" Ø. Lgd.

S. for 30 Fods Grunden *Olga* er i 6½ Fv. Vand udsat en rød Stage med Kost. 59° 43' 24" N. Br. 21° 6' 37" Ø. Lgd.

S. for 30 Fods Grunden *Langa* er i 6½ Fv. Vand udsat en rød Stage med Kost. 59° 43' 23" N. Br. 21° 6' 0" Ø. Lgd.

S. for 26 Fods Grunden *Uschakova* er i 7 Fv. Vand udsat en rød Stage med Kost. 59° 42' 2" N. Br. 20° 59' 45" Ø. Lgd.

S. for 30 Fods Grunden *Djakova* er i 7 Fv. Vand udsat en rød Stage med Kost. 59° 43' 0" N. Br. 20° 54' 48" Ø. Lgd.

Tydskland. Rügen. Paa det i *Tromper Wiek* sunkne Skib »Augusta« ere Masterne udtagne. Afmærkningen er inddragen.

Fyrskibet »Adler Grund«. I Følge Telegram af 10de Jan. 1895 fra »Marineamt« i *Berlin* er Fyrskibet »Adler Grund« inddraget.

Greifswalder Bodden. Fyrskibet »Palmer Ort« er inddraget for Vinteren.

Stettiner Haff. Fyrskibene »Woitzig« og »Kaiserfahrt« ere inddraget for Vinteren.

Kieler Fjord. I *Kieler Fjord* ere Fløjtetønden, Klokke-tønden og Lystønden ombyttede med Vintersømærkerne.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 3die Januar. 35° 55' N. Br. 5° 8' Ø. Lgd. Vrag af et synkefærdigt Fiskefartøj.

Den 6te Januar. 53° 40' N. Br. 5° 38' Ø. Lgd, Et flydende Vrag.

Tydskland. Helgoland. Et Vrag ligger sunket c. 12 Kml. S. 70° V. fra *Helgoland*. Masterne ere 5 Fod over Vandet. 54° 10' N. Br. 7° 32' Ø. Lgd.

Elben. Fyrskibet »Schulau« er den 8de Januar 1895 inddraget for Vinteren.

Holland. Vlieland. »Scherp van Vlieland« paa Kanten af den høje N.-Dyne paa *Vlieland* er ødelagt. Den skal snarest mulig erstattes med en ny, som holdt overet med *Duinkaap* i S. 7° Ø. leder til den røde Tønde med rød Diamant ved *NW-Gronden*, Anduvningstønden for *Thomas Smit Gat*. Baa-ken er igen rejst.

Zeegat Hoek van Holland. Det hvide Blinkfyr paa *Nordwal* i *Scheur* er midlertidig forandret til et hvidt, fast Fyr.

England. Den 1ste Maj 1895 forandres Taagesignalet paa Fyrskibene »Dudgeon«, »Inner Dowsing«, »Leman and Over«, »Would«, »St. Nicholas«, »Corton«, »Black-Doep« og »Edinburgh Channel«. Det skal da gives med et Taagehorn, hvormed mindst hver to Minutter gives To-Stød, hvert Støds Varighed 4s. Kommer et Skib i Nærheden af Fyrskibet, gøres Signalerne med kortere Mellemrum, og staar Skibet mod Fare, gøres Signalerne uden Ophold.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, og Irland.

Englands S.-Kyst. Den 1ste Maj 1895 forandres Taagesignalet paa Fyrskibene »Varne«, »Warner« og »Calshot«. Det skal da gives med et Taagehorn, hvormed mindst hver to Minutter gives To-Stød, hvert Støds Varighed 4s. Kommer et Skib i Nærheden af Fyrskibet, gøres Signalerne med kortere Mellemrum, og staar Skibet mod Fare, gøres Signalerne uden Ophold.

Englands V.-Kyst. Den 1ste Maj 1895 forandres Taagesignalet paa Fyrskibet »Selker-Rocks«. Det skal da gives med et Taagehorn, hvormed mindst hver to Minutter giver To-Stød, hvert Støds Varighed 4s. Kommer et Skib i Nærheden af Fyrskibet, gøres Signalerne med kortere Mellemrum, og staar Skibet mod Fare, gøres Signalerne uden Ophold.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Chauveau Fyr S. En Fyrponton, hvorfra vises et hvidt, fast Fyr, er til Forsøg udlagt 1½ Kml. S. for *Chauveau Fyr*. Flammens Højde: 32 Fod. Fyret vises fra en Mast. Pontonen er malet sort. Den ligger i Mærkerne: Taarnet paa *Richelieu* overet med Forfyret ved *Havnen La Rochelle* og *Saint Martin de Ré* Klokke-taarn overet med den S.-ligste Mølle i *Sainte Marie en Ré*.

Paa *Pantonen* findes en automatisk Klokke, som sættes i Virksomhed ved Søens Bevægelse.

Garonne. Dampere »Charles Martel« er sunket ved *Garonne* højre Bred ud for *Jalle de Florimont*. Vraget er afmærket med tre røde Lanterner, lodret for hinanden. Til Afmærkning af Løbet ved Vraget er udlagt to Lystønder. Den ene er malet rød og viser grønt, fast Lys, den ligger paa Løbets venstre Side, 100 Alen fra Vraget. Den anden er malet sort og viser rødt, fast Lys, den ligger paa Løbets højre Side 500 Alen neden for den foregaaende. For Indgaaende holdes det røde Fyr om Bagbord, det grøne om Styrbord.

Canariske Øer. Gran Canaria. Ved *La Luz* Havn skal det røde Fyr paa det Ø-lige Molehoved forandres til et grønt, fast Fyr. 28° 8' 50" N. Br. 15° 25' 30" V. Lgd.

En sort og hvid lodret stribet Stumptønde, mærket $\frac{6}{M}$, er udlagt N. for det V.-lige Molehoved, fra *Santa Catalina* Kastel i N. 23° Ø., 2 Kbl. og fra *Flagstangen* paa *Pynt Guanartome* i S. 41° Ø.

Seks hvide Fortøjstønder, mærkede Nr. 1 til 6, ere udlagte i Havnen.

En Telegrafstønde ligger $\frac{1}{4}$ Kml. S. for det V.-lige Molehoved. Holdt overet med Kabelhuset angiver den Retningen af Telegraf-Kablet til *Lanzarote*.

Cape Breton Island. Cheticau Island. Eastern Harbor Ledefyr ere forandrede saaledes:

Forfyret er et rødt, fast Fyr, der lyser over en lille Vinkel paa begge Sider af N. 6° V. Flammens Højde: 44 Fod. Synsvidden: 8 Kml.

Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der lyser over en lille Vinkel paa begge Sider af N. 6° V. Flammens Højde: 60 Fod. Synsvidden: 13 Kml.

Fyrene vises fra hvide Træbygninger med rød Lanterne, der staa paa de gamle Fyrpæls Plads. Det forreste Fyrhus er 29, det bageste 37 Fod højt. Fyrene ere overet i N. 6° V. og S. 6° Ø. Forfyrets Beliggenhed: $46^{\circ} 38' 15''$ N. Br. $61^{\circ} 0' 15''$ V. Lgd.

Gut of Canso. Den 1ste Jan. 1895 er *Eddy Point* Fyr forandret saaledes: Det er et hvidt, fast Fyr, der vises fra et Fyrtaarn, som staa tæt Ø. for det gamle. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Linseapparat af 5te Orden. Fyrbygningen er hvid med rød Lanterne. Det gamle Fyrhus bliver staaende. $45^{\circ} 31' 30''$ N. Br. $61^{\circ} 14' 35''$ V. Lgd.

Barra Strait. Den 1ste Jan. 1895 er *Uniacke Point* hvide, faste Fyr, ved V.-Siden af det nordlige Indløb, til *Barra Strait*, *Big Narrows*, slukket. $45^{\circ} 57' 50''$ N. Br. $60^{\circ} 48' 48''$ V. Lgd.

Paa Svingbroen over *Barra Strait* vises Fyr.
Little Bras d'Or. Den 1ste Jan. 1895 tændes paa *Gillis Point*, S.-Siden af Indløbet til *Boulaceel Harbor*, et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 72 Fod. Det vises fra en hvid, 37 Fod høj Bygning 150 Alen V. for Pynten. $46^{\circ} 1' 30''$ N. Br. $60^{\circ} 46' 20''$ V. Lgd.

Forene Stater i Nordamerika. Fra den 1ste Jan. 1895 gives fra de nordamerikanske Storm-Signal-Stationer, foruden de tidligere Signaler, et »Orkan-Signal«. Det hejses, naar en tropisk Orkan eller en overordentlig voldsom Storm ventes, og bestaar af to røde Flag med sort Spuns, hejste lodret for hinanden.

Om Natten vises intet særligt Orkan-Signal, men naar dette ikke nedhales om Aftenen, vises Storm-Signalet.

Naar Stationerne modtage Ordre til at hejse Orkan-Signalet, vil Kundskab derom ved alle Midler blive bragt til Skibsførers Kundskab, og det vil blive dem meddelt, at det er farligt at forlade Havn.

Boston Harbor. Massachusetts. Vraget af Skonnert »*Gracie H. Benson*«, som laa sunket c. $\frac{1}{2}$ Kml. S. 37° V. fra *Boston* Fyr, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Gloucester harbor. Massachusetts. En 19 Fods Pulle er funden mellem *Round Rock shoal* og *Dog Barre*, fra *Eastern Point* Fyr i N. 68° V. og fra *Tenpound Island* Fyr i S. 17° V.

Narragansett Bay. Rhode Island. En 15 Fods Pulle er funden V. for *Hog Island* SV.-Pynt, fra *Muscle Shoal* Fyr i V. og fra *Conimicut Point* Fyr i S. 26° Ø.

Southwest Point Hog Island røde Tønde Nr. 20 er flyttet og ligger nu fra *Muscle Shoal* Fyr i S. 76° V. og fra *Conimicut Point* Fyr i S. 27° Ø.

I *Narragansett Bay* have følgende Tønder forandret Nummer saaledes: *The Sisters* røde Spirtønde har nu Nr. 10; *South Point of Dyer Island Shoal* røde Spirtønde har nu Nr. 12; *Coygeshall Ledge* røde Spirtønde har nu Nr. 14; *Coal Mine Rock* røde Spirtønde har nu Nr. 16; *Southwest Point of Hog Island Shoal* røde Spirtønde har nu Nr. 18 og *Nayat Point Shoal* røde Spirtønde har nu Nr. 20

Captain Harbor. Connecticut. Lystønderne Ø. for *Little Captain Island* og SØ. for *Jones Rocks* ere for Vinteren ombyttede med sorte Spirtønder.

Long Island Sound. New York. Ø.-Kant af *Execution Rocks* Fyrs røde Vinkel gaar nu i S. $33\frac{1}{2}^{\circ}$ V. og leder klar af S.-Enden af *Hart Island*.

Gardiners Bay. New York. Lystønden $\frac{1}{4}$ Kml. N. for *Gardiners Island* Fyr er for Vinteren ombyttet med en sort Klokke tønde.

East River. New York. Paa *Oak Bluff*, N. for *North Brother Island* og Ø. for *Port Morris*, er tændt to Lanterner, nemlig en rød over en hvid. Flammens Højde: 32 og 28 Fod. De vises fra en Pæl.

Delaware River. Pennsylvania. Taarnet til Taageklokken paa *Fort Mifflin, Delaware River* V.-Side, er flyttet op paa Fortets Brystværn lige bag ved Fortets Dok.

Chesapeake Bay. Maryland. I *Chesapeake Bay* ere følgende Dagsmærker borttagne: *Fog Point* gamle Fyrtaarn, *Clay Island* gamle Fyrtaarn og Fyrhuset og Masten paa *Sandy Point*.

Chesapeake Bay. Vraget af Skonnert »*Eva P. Barnes*« ligger sunket i 7 Fv. Vand $2\frac{1}{4}$ Kml. S. 22° V. fra *Thomas Point* Fyr. Masterne ere udtagne. Vraget er afmærket med en rød og sort Spirtønde.

Chesapeake Bay. Virginia. Den øverste Halvdel af *Cap Charles City* bageste Ledefyr-Bygning er nu hvid og den underste Halvdel brun.

Cape Fear River. North Carolina. To hvide, faste Fyr ere tændte paa Baaker ved den nye Rende i *Snow March Channel* nedre Ende. Holdt overet lede de midt i Renden. Forfyret staa i Vandet $\frac{1}{4}$ Kml. N. 32° fra *Lower Swash Channel* røde Fyr Nr. 4. Bagfyret staa $\frac{5}{8}$ Kml. S. 56° V. fra Forfyret tæt ved Kysten $\frac{3}{8}$ Kml. neden for Indløbet til *Price Creek*.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Sorte Hav. Rumænien. Ved *Sulina* Munding kan det hvide og grønne Blinkfyrt paa S.-Pieren i haard Frost blive slukket. Et rødt Fyr tændes da i N.-Pierens Fyrtaarn under Hovedfyret.

Naar dette Fyr vises, er det forbudt om Natten at staa ind i *Sulina* Munding mellem Bølgebryderne.

Rusland. Taganrok-Bugt. Paa Pynten *Eisk (Gheisk)*, $1\frac{1}{8}$ Kml. N. 29° Ø. fra *Eisk Kirke*, er oprettet en Rednings-Station. Baads-Huset er rødt med et Taarn. Fra dette vises et hvidt, fast Fyr.

Vestindien, Mexikanske Bugt og Karaibiske Hav.

Mobile Bay. Alabama. *Sand Island* halv sort og hvid, 25 Fod høje Baake staa 320 Alen N. 64° V. fra *Sand Island* Fyrtaarn.

Mississippi River Indløb. Louisiana. Fyrskibet »*South Pass*« Nr. 43 er flyttet 1 Kml. NØ. hen og ligger nu i 14 Fv. Vand $1\frac{1}{4}$ Kml. S. 75° Ø. fra *South Pass East Jetty* Fyr. I usigtbart Vejr skal man gaa tæt V. om Fyrskibet og styre N. 79° V. 1 Kml., da Taageklokken paa *South Pass East Jetty* høres, hvorpaa man drejer op efter den og gaar tæt V. om den mellem Dæmningerne.

Fyrskibets Beliggenhed: $28^{\circ} 59' 9''$ N. Br. $89^{\circ} 6' 47''$ V. Lgd.

Galveston. Texas. I *Galveston Bay* ere følgende ny Sømærker anbragte:

George Gauge, et hvidt, 12 Fod højt Hus paa Pæle paa S.-Kant af Grunden ud for *Bolivar Point*.

Quarantine Lazaretto, en aflang hvid Bygning paa Pæle paa V.-Siden af Løbet, S. 13° V. fra *Bolivar Point* Fyr.

Channel Tønde Nr. 8, en rød Spidstønde, som ligger i 18 Fod Vand paa Kanten af Banken neden for den røde Baake, fra *Hitchcock Reef* Baake i S. 25° V.

Korn Elevatoren, en stor, 90 Fod høj Bygning, er et udmærket Dagsmærke, som ofte ses for *Bolivar Point* Fyrtaarn. Den ligger fra *Bolivar Point* Fyr i S. 16° V. og fra *North Breaker* Baake i S. 86° V.

Vandbeholderen paa *Contractors* Værft er en brun Tank, som ligger fra *Bolivar Point* Fyr i S. 81° V. og fra *Fort Point* Fyr i N. 27° V.

En 25 Fod høj, sort Baake er opført ved den nedre Ende af den gravede Rende fra *Bolivar Point* til *Red Fish Barre*, fra *Bolivar Point* Fyr i N. 68° V. og fra *Fort Point* Fyr i N. 23° V.

Antigua. St. Johns. En Rende er gravet over Barren ved *St. Johns* Havn, *Antigua*; den er 75 Alen bred i Bunden med 21 Fods Dybde ved Lavvande. Paa Rendens S.-Side ligger tre røde Spirtønder og paa N.-Siden tre sorte Spirtønder.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Pernambuco. *Picao* Fyr er nu Blinkfyrt, som hver $\frac{1}{2}$ Minut viser to hvide Blink, efterfulgt af et rødt Blink. Flammens Højde: 76 Fod. Lysevnen: 20 Kml. Linseapparat af 1ste Orden.

Karantænebestemmelser m. m.

Portugul. — *Santa Fé* i *Argentinien* og *Buenos Aires* ere erklærede for kolerasmittede og de øvrige Havne i samme Stat og alle Havne ved *La Plata* Floden, *Montevideo* inklusive, for mistænkte. *Rio de Janeiro* er erklæret for kolerasmittet og Havnene i Provinsen *Rio de Janeiro* for mistænkte.

Spanien. — *Buenos Aires* og alle Havne i Provinsen *Santa Fé* og 85 Kml. Afstand ere erklærede for kolerasmittede.

Brasilien. — *Santa Fé*, er erklæret for kolerasmittet, og de øvrige Havne i *Argentinien* for mistænkte. *Holland* er erklæret for kolerafri.

Grækenland. — Skibe fra *tyrkiske* Havne mellem *Alaia* og *Kap Amourion* paa den ene Side, *Chelidonia* og *Phoenio* paa den anden Side, underkastes 10 Dages Karantæne. Skibe fra *tyrkiske* Havne i *Sorte Hav* mellem *Chele* og *Inempali* underkastes nu kun stræng Lægeundersøgelse, Skibe fra Kysten mellem *Kap Anamour* og *Lama*, med Undtagelse af *Mersina*, underkastes 10 Dages Karantæne.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Bygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe. Dampmaskiner, Kjedler samt Maskinarbejde af enhver Art. — Tørdok, 340 engelske Fods Længde i Bunden, samt Patentslip for Skibe af indtil 750 Tons Egenvægt.

H. Hvalsøe & Co.

St. Strandstræde 8.

Lager af

Skibsartikler

&

Værktøj til Skibsbrug.

Th. Meier,

Vognmandsforretning.

Al Slags Kørsel

besørges.

Kontor: Frihavnesselskabets

Kontorbygning.

Telefon 2068.



Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.
Depot: Toldbodgade 14.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,

Iron & Brass Foundres and Ship Repairers.

By Vildersplads, Copenhagen, C.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,

anbefaler

velsmagende og holdbar Margarine,
tilkendt Guldmædaille i Antwerpen 1894.

Kontor og Lager: Raadhuststræde 4.

Viggo O. P. Hammer & Søn,

Baadsmændstræde 20, Kjøbenhavn C. Etabl. 1856.

Tømmer- og Trælastforretning.

EXPORT af indenlandske Træsorter.

Bøg, Eg, Ask, Hvidbøg etc.

IMPORT af udenlandske Træsorter.

Mahogni, Nøddetræ, Eg, Whitewood, Teak etc.

Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovbaner etc.

Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions Tov- og Snøreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.

ved Repræsentanten for Danmark

WM GOTTSCHALCH

Niels Juelsgade Nr. 1,
Kjøbenhavn K

A. J. Rosenfeldts

Skibs- og Baadebyggeri,

Patent Ophalingsbedding,

Udsalg af Aarer og Stager,

Ny Kalkbrænderi, Ø.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,

Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,

Adelgade 14.

Dansk Søforsikring for Løsøre,

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre.

Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-
plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større
Havne- og Provindsbyer.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr Kvarter, foruden Postpengene. Enkelt Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11—3 og Holsteinsgade 9, Ø.,

bvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelt Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

KJØBENHAVN. — TRIERS BOGTRYKKERI (H. J. SCHOU).

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde	25 Øre	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	20 —	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	4 %

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 4.

Kjøbenhavn, Fredag den 25. Januar 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Sejlskibenes Konsulatafgift. — Den ny Konsulatlov og Sejlskibene, af Skibsrederne M. Nissen og M. N. Fischer. — Parallellineal, Transportør og Passer. — Fiskeri-Statistik. — Ugens Havarier. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Paketdamperen »St. Louis«. — Fra Sø og Land. — Vejrligets Afhængighed af Polarisens Fordeling. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

H. P. Sundorph, Kjøbenhavn K.,

en gros — THEHANDEL — en detail

(grundlagt 1776).

Telefon
Nr. 339.

Originale Pakninger med indregistreret Varemærke og Plombe faas overalt i Danmark.

Telegr.-Adr.:
„The, Kjøbenhavn“.

**J. Chr. Petersens
Papirhandel,**

Store Kirkestræde 1.
Grundet 1845. — Telefon 248.

Skibsdagbøger,

trykt paa klassificeret Papir.
Obs. Trykt Brugsanvisning i
hvert Expl.

**Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier**

anbefales fra Lager.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**Emil Felumbs
Pianofabrik,**

Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Frits Ortmann

Oversættelsesforretning,
Niels Hemmingsensgade 4,
Hl. 9—3.

Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,
Confekt.
Brødr. Tychsens Fabrikslager,
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,
Pulsometre, Centrifugalpumper,
samt alle Sorter Pumper og Sprøjter
i bedste Konstruktioner
til billige Priser.

Engelberts originale Olie,

bedste Cylinder-Olie,
leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigstelefon:
Willschou. Nr. 3876.

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.
modtager Ordres som Agent for Firmaerne
Messrs. **Bolling & Lowe, 2 Laurence Pountney Hill,**
London. E. C.

La Société Cockerill, Seraing i Belgien og
Messrs. **Priestman Brothers, Limited, Holderness**
Foundry, Hull

samt overlager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybnings-
materiel, Pramme, Lade- og Loseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer
etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer
af alle Slags til og fra Kjøbenhavns Havn.

J. W. Jessens Bagerier, Gammel mønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød. Landbrød. Hamburger-Surbød.

Prøv

Tenneriffa

en fortrinlig Dessertvin pr. Btl.
Kr. 1,50.

P. Weile & Søn.

Aalborg. Grundl. 1822. Kjøbenhavn.
Ny Østergade 7. Telef. 3530.

Linoleum

og

Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab
HAFNIA
Raadhhuspladsen 51. Kontortid 9—5.
Telefon 3326.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Telefon
Nr. 2250.

I. Chr. Herskind,

Frihavnens Kontorbygning,
Kjøbenhavn Ø.

Kontrolforretning ved Modtagelse og Afle-
vering af Varer.

Spedition og Kommission.

Prima Referencer.

Telegr.-Adr.
„Kontrol“.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transport-
pramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater,
Bugserdampere og Fiskerfartøjer med Petroleumsmotorer
indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902. Nørrefarimagsgade 31A, 1. Sal.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Føstager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Galle & Jessens
oljefri, rene Poudre

Cacao uden Sukker
kan særlig anbefales
til Skibsbrug.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,
Newcastle on Tyne.
Telegrams: Husted.

H. Hvalsøe & Co.
St. Strandstræde 8.

Lager af
Skibsartikler
&
Værktøj til Skibsbrug.

C. F. LERCHE.
58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Til Proviantering
anbefales

godt holdbart Smør
til en gros Priser.

H. P. Erichsen,
8, Admiralgade 8.

S. Jacobsens
Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler
ferske, saltede og røgede Varer.

Th. Meier,

Vognmandsforretning.

Al Slags Kørsel

besøges.

Kontor: Frihavnsselskabets
Kontorbygning.

Telefon 2068.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Holm & Collerup,
Smedie og Maskinfabrik,

Toldbodgade Nr. 15

Telefon 3872. og Telefon 3872.

Frihavnen i Kjøbenhavn.

Alle Skibs- og Maskinreparationer udføres hurtigt
og solidt.

J. C. TEILMANN & Co.

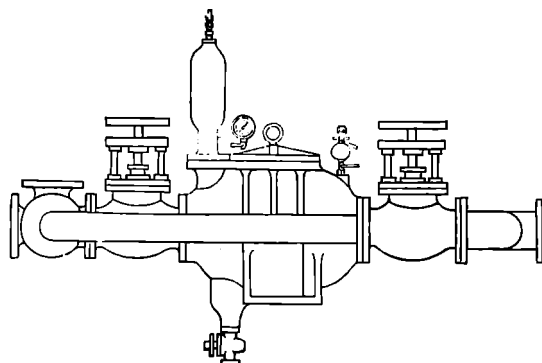
Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

Eneste Lager

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Edmiston's Fødevands-Filter.

Filter for Landkjedler.



Skibs-Filter.

FRED. STIELTJES & Co.

Bredgade 43, Kjøbenhavn.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Jacob Holm & Sønner,

Copenhagen,

manufacturers of every sort of

Hemp- Manila- Coir- Iron- & Steel Rope.

Tuborg Øl

anbefales paa Grund
af dets Holdbarhed
særlig til
Skibsproviantering.

Rugbrød

A Frederiksberg A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Em. Z Sytzers

Trælsthhandel,

Kjøbenhavn.

Lager af forskellige
fremmede Træsorter.

»Jarrah«, »Teak«, »Mahogni«,
»Pitch-Pine«, »Kauri-pine«.

Eneagenturet for Danmark
og Tyskland

for

Robson, Miller & Co.,

Trælastexportører,

Newcastle on Tyne.

Direkte Tilbud paa

Forlangende.

Em. Z. Svitzers

Bjergnings-
Entreprise,
Kjøbenhavn.

Bjergningsbaadenes Navne:

»Em. Z. Svitzer«, »Katte-
gat«, »Frederikshavn«,
»Helsingør«, »Øresund«,
»Skandinavien«,
»Drogden«, »Hertha«,
»Kastrup«, »Rügen«.

Station: Telegrafadresse:

Kjøbenhavn,	Svitzer.
Kastrup,	Høyer.
Frederikshavn,	Svitzerlund.
Korsør,	Jørgensen.
Helsingør,	Gottlieb.
Albuen,	Gunnensen.
Gøteborg,	Elfværsson.
Trelleborg (Sverig),	Smith
Greifswald,	Spruth.
Gibraltar.	Turner.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2D.

Anti-magnetiske

Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,

6, Sølvtorvet 6.

Sejlskibenes Konsulatafgift.

I afvigte Efteraar blev der af et meget stort Antal danske Sejlskibsrederier til Regeringen og Rigsdagen indgivet Andragender om en Nedsættelse af den ved Loven af 14. April 1893 de danske Sejlskibe paalagte Konsulatafgift. Disse Andragender — som ere gengivne her i Bladet den 26de Oktober f. A. og som vi i Bladet for den 2. November udførligere have omtalt og anbefalet — ere i begge Rigsdagens Thing overgivne til de for Andragender nedsatte Udvalg, der næppe ville afgive Betænkning over dem før i Løbet af Marts Maaned. Spørgsmaalet om en Nedsættelse af Konsulatafgiften for Sejlskibe har imidlertid pludselig faaet aktuel Interesse, idet to af Folkethingets Medlemmer, d'Hr. Bluhme og Frederiksen, repræsenterende henholdsvis Esbjergkredsen og Ærø, i Thinget have indbragt et Forslag om Forandring i Loven om Konsulatvæsenet af følgende Indhold:

§ 1. Den i Lovens § 2 fastsatte Afgift for Sejlskibe af 17 Øre nedsættes til 10 Øre pr. Register-ton.

§ 2. Denne Lov træder i Kraft straks med tilbagevirkende Kraft fra 1ste Januar 1895.

For de mange, der med Interesse have imødeset den Skæbne, de ovenfor omtalte Andragender vilde faa, har det staaet klart, at man i indeværende Rigsdagssamling ikke vilde se noget positivt Resultat af dem, idet Tiden, selv om Lovgivningsmagten stillede sig velvilligt overfor dem, vilde være for knap til efter deres Behandling i Thingene at gennemføre en Ændring i Konsulatloven. Sejlskibsrederierne ville derfor være de to Folkethingsmænd taknemmelige, fordi de have bragt Sagen frem i en Form, der i hvert Fald aabner en Mulighed for, at den endnu i denne Rigsdagssamling kan føres frem til et praktisk Resultat. Det er vort Haab, at det forelagte Lovforslag vil give Anledning til, at Lovgivningsmagten optager denne for Sejlskibsnæringen særdeles vigtige Sag til fornyet Drøftelse, og vi skulle i nedenstaaende Linier yde vort Bidrag til dens rette Forstaaelse.

Konsulatloven af 14de April 1893 er sikkert i mange Henseender en fortræffelig Lov. Den skaber Muligheder for en Omordning af vort hele Konsulatvæsen, der i flere Henseender vilde gøre dette mere tidssvarende, den fritager Skibsførerne for den højst besværlige Anmeldelsespligt til Konsulaterne i udenlandske Havne, og den nedsætter for adskillige danske Dampskibe Afgifterne til Konsulatvæsenet.

Men trods disse Fordele var Loven ingenlunde tilfredsstillende for de Anskuelse om vort Konsulatvæsens Ordning, der ere raadende i vor Søfartsverden, og den bærer i flere Henseender Præget af ikke forinden sin Vedtagelse at have været Genstand for Overvejelse i søkyndige Kredse — en naturlig Følge, dels af den korte Tid, i hvilken den gennemførtes, dels af Skibsfartens beklagelige Mangel paa Repræsentation og paa Organisation. Og for Sejlskibene har Loven havt Virkninger, der i disse særdeles vanskelige Tider yderligere have forøget Vanskelighederne.

Loven af 14. April 1893 indfører, som bekendt, en helt ny Form for Konsulatafgifternes Optrædelse.

Medens disse tidligere opkrævedes i de forskellige udenlandske Havne, som Skibene anløb, opkræves de nu som en fast halvårlig Afgift af Skibe over 50 Register-Tons Netto, der gaa i udenlandsk Fart. Denne Afgift fastsættes for Sejlskibe til 17 Øre pr. Register-Ton Netto og paahviler Skibet, saafremt det ved Halvaarets Begyndelse befinder sig i udenrigsk Fart, eller i Halvaarets Løb udklareres fra dansk Havn til udenrigsk Sted. Der er ingen Tvivl om, at dette System for Optrædelsen af Konsulatafgiften for et stort Antal Dampskibe i Fragtfart — i hvilken de jævnlig komme i Havn, hvorved Konsulatudgifterne efter den gamle Lov altsaa forøgedes — betegner en væsentlig Lettelse. Men det er ligesaa klart, at Systemet absolut er ugunstigt for Sejlskibene. Et Sejlskib anløber jo mellem Aar og Dag ikke tilnærmelsesvis et saa stort Antal Havne som et Dampskib, ja, der gives danske Sejlskibe, der i Løbet af et Aar kun anløbe et Par fremmede Havne. Det er da indlysende, at for Sejlskibe vil det som Regel være mere fordelagtigt at svare Konsulatafgift efter det Antal Havne, de anløbe, end at betale en fast årlig Konsulatafgift. Men selvfølgelig kan dette Forhold ændres derved, at den faste Konsulatafgift for Sejlskibe sættes meget lavt. Den ny Konsulatlov fastsatte den nu til 17 Øre pr. Reg.-Ton Netto, og vi tage næppe fejl, naar vi gaa ud fra, at det var Lovens Hensigt herved i hvert Fald ikke at forøge Sejlskibenes Konsulatafgifter. Men ligesom vi gerne erkende, at man savnede det statistiske Materiale, der var fornødent til en Fastsættelse af Afgiften, der ikke ganske forrykkede det tidligere Forhold, saaledes tvivle vi ikke heller om, at man nu vil tage Anledning af de praktiske Erfaringer, Sejlskibsrederierne i den forløbne Tid have indhøstet, til i hvert Fald at fastsætte en Afgift, der ikke paalægger Rederierne Byrder ud over dem, de havde efter den gamle Lov.

Det maa nu desværre anses for ganske ubestrideligt, at Loven af 1893 i væsentlig Grad har forøget den Konsulatafgift, der hviler paa Sejlskibsnæringen. Vi have, for at godtgøre dette, fra en Del Sejlskibsrederier indhentet en Række Oplysninger, der alle give samme Resultat. Vi meddele nedenfor nogle Sammenligninger, der ere os tilstillede fra Fanø Skibsrederforening og fra Marstal Skipperforening, og som vise Udgifterne for en Del Skibe før og efter den ny Konsulatlovs Ikrafttræden.

Opgørelse over Konsulatafgiften for Barkskebet »Prins Valdemar« fra Marts 1892 til November 1893, altsaa for 20 Maaneder, for følgende Rejser:

Fra Cardiff til Rosalie, Portland Oregon og tilbage til Cardiff, derfra til Iquique, hvorefter den ny Lov traadte i Kraft.

1892.			
Marts.	I Cardiff	betalt i Konsulatafgift	£ 1. 14. 5
Juli.	- Rosalie	- ingen do.	
Novbr.	- Portland Oregon	- i do.	- 3. 9.
1893.			
Maj.	- Cardiff	- do.	- 3. 8. 10
Novbr.	- Iquique	- do.	- 6. 17. 8
			à 18 Kr. £ 15. 9. 11,

udgør for 20 Maaneder Kr. 278.93,
som forholdsvis udgør for 12 Maaneder Kr. 167.40

Efter den ny Konsulatlov betaler samme Skib,
der er 1239 Register Tons, à 34 Øre Kr. 421.26

Forskel... Kr. 253.86,

som Skibet nu betaler mere aarlig efter den ny Lovs Ikrafttræden.

P. N. Winther,
korrespond. Reder for »Prins Valdemar«.

I. H. Svarrer,
Sekretær.

Opgørelse over Konsulatafgiften for Barkskibet Serapis, Kapt. Winther, fra midt i September 1889 til Slutningen af December 1890, paa Rejsen fra London til Vestkysten af Amerika og tilbage til Havre. 1889.

Septbr. I London betalt Konsulatafgift £ 1. 7. 8
1890.

Febr. - Punta Arenas ingen Konsulatafgift.

Juni. - La Libertad do. do.

Decbr. - Havre. Konsulatafgift Frs. 69 = . 2. 14. 8

à 18 Kr. £ 4. 2. 4

For 15½ Maaned Kr. 74.10.

som forholdsvis vilde udgøre for 12 Maaneder... - 57.04

Efter den ny Konsulatlov betaler samme Skib,
der er 963 Register Tons, à 34 Øre for 12 Md. ... - 328.10

Forskel... Kr. 271.06,

som Skibet nu betaler mere efter den ny Lovs Ikrafttræden.

Nordby, Fanø, d. 21. Januar 1895.

P. N. Winther,
korrespond. Reder for »Serapis«.

I. H. Svarrer,
Sekretær.

Opgørelse over Konsulatafgift af Skibet Gladstone fra Juli 1891 til August 1893.

1891 ¹⁵/₇. Antwerpen; frc. 42.32 Kr. 30.48

1892 ³/₁. Surabaya fl. 49.69 - 75.15

- ²⁵/₈. Halifax Doll. 16.00 - 59.18

- ⁷/₉. New York - 15.91 - 58.83

1893 ¹³/₂. Melbourne £ 5.06 - 90.45

- ²⁵/₇. St. Nazaire frc. 84.05 - 60.37

Kr. 374.46,

bliver for 1 Aar... Kr. 187.23

»Gladstone« er 1209 Register Tons, à 34 Øre
pr. Register Tons aarlig = Kr. 411.06 Kr. 411.06

Forskel... Kr. 223.83

Nordby, Fanø, d. 18. Januar 1895.

P. N. Harbye,
korrsp. Reder for »Gladstone«

I. H. Svarrer,
Sekretær.

Til Belysning af Konsulatafgiften tidligere og nu tillader jeg mig at fremstille et Par Eksempler, taget paa maa og faa af mange Regnskaber:

3 m. Sknn. Haabet, dr. 156 R. Tons, i Fart paa Nord- og Østersøen, har i 1893 betalt Konsulatafgift i Boness, Sundsvall, Boness, Hernøsand, Dieppe, Stockholm (dobbelt) tilsammen 1893— Kr. 27.44.

..... 1894— „ 53.14.

3 m. Sknn. Jørgen Olsen, dr. 292 R. Tons, i Fart paa Vestindien, Nord- og Østersøen, har i 1893 betalt Konsulatafgift i Liverpool, Piteå, Ghent, Halmstad, Alloa, tilsammen 1893— Kr. 46.13.

..... 1894— „ 99.28.

Skonnertbrig Berthel, 174 R. Tons, i Fart paa Nord- og Østersøen, har i 1893 betalt i Konsulatafgift Kr. 21.75 og i

..... 1894— „ - 59

Marstal, i Januar 1895.

pp. **H. C. Christensen,**
N. J. Ohlson.

3 m. Sknn. »Niels Juel«, dr. 230 R. Tons, har i 1893 betalt Konsulatafgift med 30 Kr. 25 Øre,

..... i 1894 med 78 Kr. 20 Øre.

3 m. Sknn. »Hildur«, dr. 133 R. Tons, har i 1893 betalt Konsulatafgift med 23 Kr. 20 Øre,

..... i 1894 med 45 Kr. 22 Øre.

3 m. Sknn. »Hansigne«, dr. 193 R. Tons, har i 1893 betalt Konsulatafgift med 23 Kr. 81 Øre,

..... i 1894 med 65 Kr. 62 Øre.

Marstal, d. 20. Januar 1895.

N. Petersen.

3 m. Sknn. »Astræa«, dr. 236 R. Tons, har i 1893 betalt Konsulatafgift i Libau dobbelt, i Oporto, i St. Uebes, i Yarmouth, i Sunderland samt i Antwerpen med 41 Kr. 30 Øre,

..... 1894 betalt med 80 Kr. 40 Øre.

Marstal, d. 20. Januar 1895.

T. Tonnesen.

Det vil af disse Oplysninger, som vi senere skulle supplere med flere fra andre danske Søfartsbyer, fremgaa, at for de Sejlskibe, de omhandle, ere Konsulatafgifterne blevne stærkt forøgede. Vi have desværre endnu ikke det Materiale, der kræves for at drage yderligere Slutninger, og navnlig for at paavise den samlede Merudgift til Konsulatvæsenet, som Loven af 1893 har paaført den danske Sejlskibsflaade, men vi skulle fortsætte vore Bestræbelser for at samle saa talrige og saa indgaaende Oplysninger som muligt, og vi opfordre alle danske Sejlskibsrederier til at støtte os ved at sende os det Materiale, de sidde inde med, til denne Sags Belysning.

Det fremgaar klart af Rigsdagens Forhandlinger om Konsulatloven i Foraaret 1893, at Hensigten med denne bl. a. var, at den skulde lette Skibsfarten for nogle af dens Byrder, og vi tage, som ovenfor antydet, næppe fejl, naar vi paastaa, at det var Regeringens og Rigsdagens Mening, at Loven, ogsaa rent økonomisk set, skulde være en Lettelse for Sejlskibene, i hvert Fald ikke skulde forøge deres Afgifter. Det var derfor kun Manglen paa statistisk Materiale og Manglen paa Kendskab til de Virkninger, som Loven vilde have for Sejlskibene, der gjorde, at man fastslog Afgiften til 17 Øre pr. R. T. halvaarlig. Og det vilde da ogsaa have været utænkeligt, at Lovgivningsmagten forsætligt skulde have villet paalægge Sejlskibsnæringen forøgede Byrder i en Tid, da denne kæmper med Vanskeligheder som ingensinde før. Disse Vanskeligheder ere siden Lovens Ikrafttræden tiltagne betydeligt. Aar for Aar er den Bedring i Fragterne, som man saa længe har haabet paa, udebleven, og Beretningerne fra alle Havne bringe de samme triste Efterretninger om usle Fragtforhold og om Overfloden af Tonnage. Under saadanne Forhold maa Skibsfarten med Rette vente, at Staten saa vidt muligt letter dens Byrder og støtter den i dens Virksomhed; men skønt der ganske vist i de sidste Aar er gennemført Reformer, der ogsaa ere komne Skibsfarten til Gode, saa trykkes den dog stadig af store Byrder, der hindre dens Udvikling; vi nævne blot den højst generende Told paa Skibe og Skibbygningsmaterialier. Naar derfor Konsulatloven af 1893 har vist sig mod sin Hensigt at paalægge Sejlskibsnæringen nye Byrder, saa er det en simpel Retfærdighedshandling mod denne, at disse paany fratages den. Vi skulle foreløbig afholde os fra nogen Dom om, hvorvidt det i Folketinget indbragte Lovforslag har denne Virkning, men det er i hvert Fald et væsentligt

Fremskridt, og det vil sikkert kunne danne Grundlaget for en fornyet Overvejelse, saavel af Regeringen som af Rigsdagen, af denne Sag.

Vi skulle ikke her komme ind paa Betragtninger over Skibsfartens Forhold til Konsulatvæsenet i Almindelighed, men blot gøre opmærksom paa, at det synes særlig urimeligt at paalægge Skibsfarten højere Konsulatafgifter i en Tid, da denne, ogsaa for Sejlskibenes Vedkommende, mindre og mindre benytter Konsulaternes Assistance. Vi ere dog af den Mening, at et vel ordnet Konsulatvæsen vedblivende vil have sin Betydning ogsaa for Skibsfarten, men det vil ikke være rigtigt at gøre Konsulatvæsen upopulært blandt Sejlskibs-Redere og -Førere ved at paalægge disse større Afgifter til det paa en Tid, da den direkte Nytte, de have af det, er i Aftagende.

Sejlskibsfarten er af en overordentlig Betydning, ikke alene for store Kredse af vort Samfund, men for vor Skibsfart i Almindelighed; paa den hviler Opdragelsen og Udviklingen af Landets Sømandsstand. Vi haabe derfor sikkert, at den høje Regering og Rigsdag vil tage Anledning af det i Folkethinget indbragte Lovforslag til at række den en hjælpende Haand i trange Tider.

Den ny Konsulatlov og Sejlskibene.

Vi have i disse Dage, da Spørgsmaalet om Sejlskibenes Konsulatafgifter paany er rejst i Rigsdagen, modtaget adskillige Beviser paa, hvilke uheldige Følger Konsulatloven af 1893 har havt for Sejlskibsnæringen. Som Vidnesbyrd om Lovens Upopularitet gengive vi nedenfor Indlæg fra to danske Sejlskibsredere:

Antonina, den 9de December 1894.

Tillad mig gennem »Dansk Søfartstidende« at henlede rette Vedkommendes Opmærksomhed paa en Fejl ved den ny Konsulatlov, nemlig at man ikke har underrettet Konsulerne om denne. Jeg maatte saaledes paa de Capverdiske Øer i August 1894 betale Konsulatgebyr for mit Skib »Waterfox«, nemlig med Last ud 2 Doll. 449 bg. = 9 Kroner og det samme er hændet mig for andet Steds.

Den ny Lov, som uden Tvivl er skabt med de hjemlige Dampskibes Tarv for Øje, ligesom alt andet af den Smule, der bliver gjort i den danske Søfarts Interesse, er absolut en uheldig Lov for de stakkels Sejlskibe. Konsulatloven trængte ikke til nogen Ændring med Hensyn til Gebyr, vi betalte tidligere et rimeligt Gebyr, hvor der fandtes en Konsul, og naar der ingen var, betalte vi intet. Nu derimod betale vi en stor fast Afgift hjemme, og ude paa Pladser, hvor ingen Konsul findes, betale vi en anden Nations Konsul af vor egen Lomme, om vi har en nødig til Udklæring efter Landets Love, hvilket er Tilfældet i de fleste brasilianske Havne.

Denne nye Metode er da ogsaa saa uretfærdig og upraktisk som vel tænkes kan; lad os f. Eks. tænke os et større Skib paa f. Eks. 1400 Reg. Ton, der udgaar fra Europa til Vestkysten af Amerika og tilbage til Europa; dette Skib betalte for en saadan Rundrejse, som vel omtrent kunde medtage et Aar, ialt c. Kr. 150 i Konsulatgebyr og maaske mindre; thi maaske var der slet ingen Konsul i Havnen paa Sydamerikas Vestkyst, medens dette Skib nu maa betale Kr. 467 i fast Takst uden Hensyn til om Konsul findes eller ikke. Er der nogen Mening i dette?

Vilde det derfor ikke være hensigtsmæssigt, at samtlige danske Sejlskibsredere søgte at faa denne uheldige Indretning ændret. Vilde det ikke ogsaa være praktisk, om slige Love bleve skabte af Mænd med lidt praktisk Indblik i Søfartsforhold og ikke saaledes som nu hen i Luften. Desuden, hvis man tror, at man kan skaffe Landet gode Konsuler med Æren som Løn, da vil Tiden snart vise, og viser allerede nu, at man tager storlign Fejl.

P. S. Den brasilianske Kystfart er atter bleven forlænget 2 Aar for fremmede Skibe.

M. Nissen,
Skibsreder.

Skibsejere vil med Glæde have bemærket, at to Folke thingsmænd den 18de ds. indbragte et Lovforslag om Konsulatafgifternes Nedsættelse for Sejlskibe. Nu er Tiden kommen, da alle Skibsejere og Skibsførere maa fremsætte deres Mening om Konsulatloven af 14 April 1893, saa jeg haaber, Hr. Redaktør, at De venligst vil give den fornødne Plads i »Dansk Søfartstidende«, saa at denne Lov alsidig kan blive droftet, og vil undertegnede gerne med Deres Tilladelse give et Bidrag i saa Henseende til Sagens Belysning.

Da Folkethingsmand Bojsen for 2 Aar siden kræftig tog til Orde for en Reform i Konsulatvæsenet var den gængse Mening iblandt Skibsejere vistnok den, at Konsulatafgiften helt skulde overtages af Staten, da denne Afgift for en halv Snes Aar siden ved Lov blev nedsat fra 12 Øre til 6 Øre pr. Registerton for hver Plads, og da Skibsfarten jo befandt og endnu befinder sig i Nødtilstand, Børskurserne for Skibsaktier vise dette klart ikke at tale om de mange mindre Sejlskibs-Rederiers Aktier, som slet ikke komme frem paa Børsen.

I Udlandet støtter man Skibsfarten langt mere end hos os, den franske Stat anvender f. Eks. aarligt over 8 Milioner til Skibsfartspræmier; en Damper faar saaledes for udsejlet 1000 Sømil frc. 1.10 pr. Brutto Tons, et Sejlskib frc. 1.70 pr. Tons, i Italien ligeledes.

Vore Konsuler i Udlandet ere vistnok til mere Nytte for Staten i sin Helhed end for Søfarten, og mangen en Skibsfører kan fortælle, hvor ofte Konsulerne ikke vare Skibsførerne til den Nytte, de burde have været af egen Erfaring kan jeg fremdrage adskillige Eksempler, hvor Konsulen glemte at yde den Hjælp, man havde lov til at gøre, hvor man maatte betale Konsulatgebyr, skønt Konsulen boede i en anden By, hvor danske Skibe havde liggende paa Konsulatet i 3—4 Aar, skønt Afsenderens Navn var tydeligt nok at læse paa Bagsiden, hvor man maatte betale dobbelt Konsulatgebyr, og hvor Konsulen, skønt Representant for Danmark, der saaledes burde have værnnet om det danske Flags Interesser, dog erklærede, at han ikke kunde hjælpe de Danske, men maatte holde med sit eget Land. Dette er rigtignok en Aarsag, som ogsaa for nylig har jeg et Eksempel paa, at en dansk Konsul ikke var mig til den Nytte, jeg kunde vente af ham, nemlig i Maj 1894; jeg ønskede nemlig Oplysning om en dansk Sømand i England, og i Svaret paa et af mine Breve til Konsulatet forekom følgende Linier:

»I denne store By er det et meget besværligt Arbejde at skaffe saadanne Oplysninger; og jeg anser det mildest talt for ubetænksomt at rette saadanne aldeles unyttige og tidspildende Opfordringer til Konsulatet.«

Vejle, den 20de Januar 1895.

Erbedjst

M. N. Fischer,
Skibsreder, sho. Skibsfører.

Parallellineal, Transportør og Passer.

Disse tre Instrumenter spille vel kun en underordnet Rolle ved Navigeringen, men alligevel har det dog ikke ringe Betydning, om de ere praktisk indrettede og lette at anvende, hvad der sikkert med Rette kan siges ikke at have været Tilfælde i tidligere Tider, ligesom man vel heller ikke endnu rigtig har faaet Øjet op for, hvor stor en Plage, det volder, at benytte mindre heldigt konstruerede Instrumenter ombord, især naar Brugen er hyppig.

Vi skulle derfor henlede Opmærksomheden paa en Parallellineal, der tillige gør Tjeneste som Transportør, samt paa en

Hvis Omstændighederne tillade det, bør Lineale helst straks lægges saaledes, at den foruden at have sin rigtige Retning tillige paa samme Tid gaar gennem Stedet, hvorfra Afsætningen skal foregaa; thi Kortet lider da mindst og mulige Fejl paa Grund af Flytningen undgaaes derved helt.

Den her beskrevne Lineal fordrer kun, at der i Søkortet findes Meridian eller misvisende Nord-Sydlinier, og dens almindelige Indførelse i Skibene vil derfor muligvis foraarsage, at de misvisende Kompasser, som dog efter nogle faa Aars Forløb ere fejle, med Tiden ville blive udeladte i Kortene og

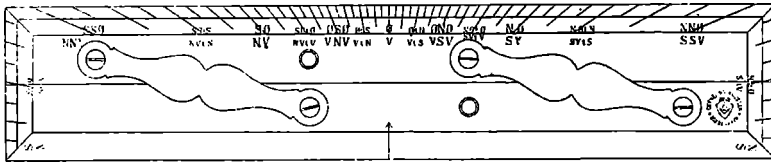


Fig. 1.

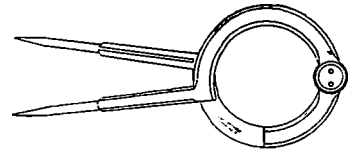


Fig. 2.

Passer, hvis Fordel er, at den let kan betjenes med én Haand.

Parallellinealen (Fig. 1) har paa Midten af sin ene Langside et Centrumsmærke, hvortil svarer en Grad- eller Streginddeling langs den øvrige Omkreds. Ved Brugen lægges Linealen i fuldstændig sammenskudt Tilstand saaledes, at Centrumsmærket og den Streg eller Grad, der svarer til Kursen eller Pejlingen, samtidig falde overet med Nord-Sydlinien. Linealen har nu sin rigtige Retning, og den flyttes dernæst ved Parallelforskydning hen til det Punkt, hvorfra Kompaslinien skal afsættes.

erstattede med en Angivelse af Misvisningens Størrelse paa forskellige Steder i en længere Aarrække. Navigatøren kan da selv med Blyant aflægge den misvisende Nord-Sydlinie svarende til Øjeblikket, hvilket maa anses for mest praktisk.

Det andet ovenfor nævnte Instrument er en Passer (Fig. 2), der aabner sig ved Tryk, saaledes at den med stor Lethed kan behandles med én Haand, selv om Fingrene rimeligvis ere noget valne.

Begge Instrumenter, der ere indførte i vor Marine, skrive sig oprindeligt fra England; men de forfærdiges nu i forbedret Skikkelse af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

i Ugen fra 13. Januar til 19. Januar 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Sletvar Pd.	Tunger. Pd.	Skrupper og Sletter. Pd.	Torsk. Pd.	Kuller. Pd.	Sild. Pd.	Aal. Pd.	Lax. og Gædder Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Sorter. Pd.	Ialt. Pd.
14 danske Fiskerfartøjer	28,890	500										29,390
21 danske Kvaser					171,018							171,018
13 svenske Fiskerfartøjer					28,890	150						29,040
pr. Vogn fra nærliggende Fiskerlejer					972			492				1,464
pr. Jernbane og Dampskib	9,612				28,118	2,000	375,720	5,480	5,270	10,848	21,630	458,678
Ialt =	38,502	500			228,998	2,150	375,720	5,972	5,270	10,848	21,630	689,590

Betalt	levende	svenske	50 Øre	blanke
Gennemsnitspris af	4Kr.50Ø.	3 Kr.	pr. Ol	65 Øre,
Opkøbere	Kasse-	danske	svensk	gule
	fisk 3 Kr.	2 Kr. à 2,35	Sild.	36 Øre
	pr. Lpd.	pr. Lpd.		pr. Pd.

Ugens Havarier.

Sirius, Skonnerbrig af Marstal, der, som meddelt i vort forrige Nr, mistede Anker og Kæde paa Barrys Red, er indkommen til Newport.

Marie Sofie, af Ribe, Jordahn, er, paa Rejsen fra Hamburg til Rio Janeiro, indløbet læk til Falmuth.

Niord, Dpsk. af Kjøbenhavn, der ligger under Reparation i Newcastle, skal have ny Skrue og 65 nye Plader. Af Ladningen, der bestaar af ca. 3000 Fst. Smør, er kun 50 Fst. beskadigede. Dpsk. Jyden overtager »Niords« Tnre til Reparationen er endt.

Fylla, 3/4 Skonner af Svendborg, Christensen, har paa sin sidste Rejse til Cardiff i den biscayiske Havbugt opfisket

en Baad fra Dampskibet Rowan af Glasgow. I Baaden be fandt sig tre Matroser og en Fyrbøder samt Ligene af Hovmesteren og Kokken. De fire Mand, som endnu vare i Live, da Fylla fandt Baaden, vare halvdøde af Kulde og Sult, da de ikke havde havt Proviant og Vand og tilmed vare næsten uden Klædningsstykker. De meddelte at Dampskibet Rowan i en frygtelig Storm havde faaet Ventilatorerne slaede bort, og Vandet, der derved trængte ned i Rummet, fik Skibet til at synke. Rowan var paa Rejsen fra Huelva til Goole. Fylla landsatte de Skibbrudne i Cardiff.

Peter Berg, Dpsk. af Kjøbenhavn, traf paa sin Rejse fra Skotland i den biscayiske Havbugt Barkskibet J. H. Maclarrew, hvis Mandskab bad om Assistance, og afsendte en Baad, som dog maatte vende om paa Grund af den høje Sø. Baaden knustes mod Skibssiden, dog reddedes de ombord-

værende. »Peter Berg« blev hele Natten liggende i Nærheden og signaliserede næste Morgen, da Vejret havde bedret sig, at der nu var gunstig Lejlighed for Mandskabet til at komme om Bord paa Dampskibet. Der blev imidlertid svaret tilbage, at man nu godt kunde holde Skibet paa Pumperne, og at der saaledes ikke længere var nogen overhængende Fare, hvorefter »Peter Berg« fortsatte sin Rejse.

J. N. Madvig, Dpsk. af Kjøbenhavn, underkastes Reparation paa Burmeister & Wains Værft, da det i Nordsøen under en haard Storm har faaet en Del ovenbords Skade.

Nidaros, Dpsk. af Kjøbenhavn, Fischer, kom paa Rejsen fra Grimsby til Hjemstedet med en Ladning Kul Natten til den 18de ds. paa Grund ved Ellekildehage. Med Assistance af Svitzers Dampskib »Drogden« kom Skibet atter flot den 18de om Aftenen og ligger nu paa Kjøbenhavns Red. Skibet er undersøgt af Dykker og har ikke lidt nogen Skade af Betydning.

Eastern Star, Dpsk. af Sunderland, Horn, der ankom hertil den 16de ds. paa Rejsen fra Riga til London med en Ladning Sleepers, havde været paa Grund ved Domesnæs og derved faaet en Del Skade, Skibet har løst sin Ladning og bliver nu repareret paa Burmeister & Wains Værft.

Mailand, Dpsk. af West Hartlepool, Waymann, bestemt hertil med en Ladning Stenkul fra Sunderland, er indkommen hertil læk efter Grundstødning ved Høganæs.

Anton, Dpsk., der strandede udfør Rubjerg er efter Dykkerundersøgelse erklæret Vrag og Bjergningsdamperen har forladt det.

Aurorita, Barkskip af Randers, Hansen, ankom d. 21. dennes her paa Indrereden fra Liverpool med en Ladning Koks. I den haarde Nordenstrøm mistede Skibet sine 3 Ankere og drev derefter ind mod Estakaderne. Med Assistance af Dpsk. Kastrup bragtes det til Bolværk ved Refshaleøen.

Danmark, 3m Skonnert af Dragør, Lykke, der paa Rejsen fra Frederikshavn til Leith med Pitprops led svært Havari i Stormen i Decbr. f. A. i Nordsøen, og som indbragtes til Grimsby af Damptrawleren »Emerald«, er nu bleven bugseret til Leith for der at underkastes Reparation.

Fra Kjøbenhavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Kjøbenhavns Frihavn.

Indgaaede Skibe.

23. Januar 1895. Dampskib »Agnes«, Kapt. E. Bruntz, fra Hamburg med 1 Bdt. Hestehaar, 352 Baller Piasava, 5 Baller Bark, 500 Sække Mel, 5 Fade Maskinolie, 10 Fade Mineralolie, 15 Fade Honning, 50 Kasser tørrede Æbler, 5470 Sække Bomuldsfrøkager, 30 Kolli Diverse.

Paktdamperen „St. Louis“.

Efter at der i snart 40 Aar ikke er blevet bygget nogen Paktdamper i Amerika, har man i Fjor paa Cramps Skibsværft i Philadelphia sat to store Paktdampere »St. Louis« og »St. Paul« i Arbejde til »The American line«. Den førstnævnte løb af Stabelen den 12te November og døbt af Præsidentens Hustru. I Følge Bladene ere begge Skibe »amerikanske fra Køl til Fløjknep; der indgaar intet udenlandsk Materiale i dem; de ere af amerikansk Model og Konstruktion og bygges ved amerikansk Muskelkraft.

Skibene ere 536 ft. mellem Perkendikutorerne; deres største Længde er 554 ft., Bredden 63 ft. og Dybgaende 26 ft. Der er 5 Dæk; den dobbelte Bund er 429 ft. lang og Af-

standen mellem Bundene 4 ft. indtil 4½ ft. Skibet har ialt 24 vandtætte Rum.

Der er Plads til 320 Salonpassagerer, 220 anden Klasse Passagerer og 900 Mellemdækpassagerer foruden til en Besætning paa 400 Mand. Der kan indtages 1820 Tons Last; Deplacementet er 16,000 Tons.

Passagerernes Opholdsrum ere meget rummelige, alene Rygesalonen har Siddeplads til 100 Personer. Promenade-dækket strækker sig over hele Skibets Længde, over det findes et Dæk til Bandene, nemlig til 14 Redningsbaade, 4 Metalbaade, 4 Sammenklappingsbaade foruden to Gig'er.

Mellem de to Hovedmaskiner er der et langskibs Skod. De ere Firgangsmaskiner paa ialt 20,000 I. H. K., hver Sæt har 6 Cylindre og 4 Krumtappe; Arbejdstrykket i de 10 Kedler er 200 Pund paa Kvadrattommen; kunstig Træk er installeret efter Howdens System ligesom i denne Linies andet Skib »Paris« (se denne Tidende for den 22de Septemher 1893). Det vil crindres, at man i dette Skib havde et meget alvorligt Havari paa den ene Hovedmaskine, som skyldtes, at Foringen i den udvendige Akselbærer var udslidt. Belært heraf har man i »St. Louis« anbragt alle Aksellejerne indeni Skibet og kan altsaa undvære udvendige Akselbærere. Roret bestaar af en enkelt Plade ligesom i »Campania« og »Lucania«. Der er 49 Hjælpemaskiner ombord.

Disse to Paktdampere ere ikke byggede til saa høje Hastigheder som »Campania« og dets Søsterskib. Fabrikkerne have garanteret 20 Knobs Hastighed i sædvanlige Atlanterhavs Vejrforhold (»The marine engineer«).

Fra Sø og Land.

Rettelse. I vort sidste Nummer, S. 23, Lin. 18 f. o., staar i Artiklen »Stuvning af Syrer i Lastrummet« »ja over 20 af disse Beholdere vare o. s. v.« i Stedet for »og over 20 af disse Beholdere vare o. s. v.«

Som Havnefoged i Aalborg i Stedet for afdøde Krigsraad Petersen er Havneassistent Kühl konstitueret.

Dampskibet »Rut«, som er bygget paa Værftet i Helsingør til det sydfyenske Dampskibsselskab, er nu indtraadt i Farten Svendborg—Rudkjøbing—Marstal.

Ny Dampskibsroute. Det danske Dampskib Sirius afsejler i næste Manned fra Kjøbenhavn til La Plata.

Dampskibsbroen i Svendborg vil i Foraaret blive ombygget og udvidet.

Navigationsdirektøren har anmodet os om at henvende Opmærksomheden paa, at enkelte Eksemplarer af Nautisk Almanak 1895 ved en Fejl under Trykningen ere komne til at angive følgende Data mangelfuldt, nemlig:

Side 7: Maanens Kulminations Middelklokkeslet d. 21de Januar, som er 21 t. 26 m., og

Side 10: Solens Deklination d. 21de Marts, som er Nord 0° 14' 59".

Vi bragte i »Dansk Søfartstidende« for 5te Oktober f. A. en Afhandling om den ny Afmærkning for Fiskeredskaber i det nordlige Øresund. En Deputation fra Aalefiskerne i det nordlige Øresund har nu kort før Jul overrakt Fiskeriinspektions Chef, Kaptajn Trolle, et Sølvskrivetøj med Tilbehør som en Anerkendelse af denne Afmærknings Nytte og af Kaptajnuens Bestræbelser for at virke i Fiskeriets Interesse.

Det Hamburg-Sydamerikanske Dampskibsselskab i Hamburg har forhøjet sin Aktiekapital med 3,750,000 Mark, for at kunne bygge 7 store Dampskibe af nyeste Konstruktion med en Tonnage af c. 25,000 Tons, foruden de Selskabet alt tilhørende 25 Dampskibe med 66,900 Tons. De ny Skibe skulle alle bygges paa tyske Værfter, for at komme den hjemlige Industri til Gode. Udbyttet for 1894 anslaaes til 12 pCt.

Kulfragterne ere if. »Hansa« i 1894 gaaede saa langt ned som ingensinde før. Fra Tyne til Bombay blev til Tider betalt 7 sh. 11½ d., medens den laveste Rate i 1893 var 9 sh. 2 d. Til Port Said 5 sh. 3½ d. mod 6 sh. ¾ d., Konstantinopel 5 sh. 2 d. mod 6 sh. 1½ d.

Manchester-Kanalen. I Morgen tidlig, skriver »Manchester Evening News« den 31te Decembar, har Kanalen været aaben for Skibsfarten i 12 Maaned. Da den første Tid er en kritisk Periode for et nyt Foretagende, har det ogsaa været det i dette Tilfælde, men det er glædeligt at kunne sige, at mørke som Udsigterne en Tid var, ere de nu alt andet, og at det i enhver Henseende ser lysere ud. Man paatænker nye Dampskibslinier fra Manchester, og i denne Uge vil der ankomme et stort Handelskib, der kan indtage en Ladning paa 6000 Tons, til Dokkerne i Salford, som Forløber for en hel Flaade af Dampskibe mellem England og vore indiske Besiddelser. En Dampskibslinie vil ogsaa benytte denne Havn som Station for Farten østpaa, og skønt Antallet af Skibe med amerikansk Bomuld direkte til Manchester ikke har været rigtig tilfredsstillende i Aar, vil det blive betydelig forøget næste Aar, naar de store Skur, som blive rejste paa Salfords Dokker, ville være saa vidt fremskredne, at der kan blive oplagt mange Tusinde Tons Bomuld. Det Antal Skibe, der har passeret Kanalen i det sidste Aar, har langt overskredet det Antal, som mange kompetente Autoriteter havde forudsagt. Med et rundt Tal er det Antal Skibe, som har passeret Kanalen ved Eastham, siden Kanalen blev aabnet, 3000. Antallet af Skibe, som ere gaaede ind i Manchesters Havn fra fremmede Havne, er 501, medens de Kystfartøjer, der ere gaaede ind, beløbe sig til 782; saaledes er det Antal Skibe, der ere løbne ind i Manchesters Havn 1283, Antallet af Skibe, der ere løbne ind paa andre Steder i Kanalen, som Runcorn, Saltport og Weston Point, er omtrent 1663. Disse Talstørrelser give naturligvis ikke noget Billede af de Afgifter, Kanal-Selskabet har faaet, da Ladningerne paa Skibene have varieret betydeligt, og i den første Del af Aaret var det meget vanskeligt for Skibsredere at faa tilstrækkelig Ladning til at betale Besætningens Løn. Det er imidlertid nu forandret, og Skibene paa de regelmæssige Dampskibslinier have som oftest gode Ladninger. En Vanskelighed, som endnu ikke er bleven overvunden, er Manglen paa Folk for Skibene fra Manchester; der maa undertiden skaffes Søfolk fra Liverpool.

Dødsfald. Lods J. C. V. Schmidt af Midskov Lodshus er afgaaet ved Døden.

Dampskibet Dana af Helsingør er optaget paa Kokums mekaniske Værksted i Malmø, for at underkastes en større Reparation.

Nybygning. Imellem de sidste Bestillinger, som The Palmer Shipbuilding and Iron Company har faaet, er en paa en stor Handelsdamper. Skibet er til et Londoner-Firma og bestemt for Farten paa Atlanterhavet. Det bliver omtrent 550' langt og paa omtrent 11,000 Tons Dædvægt.

Førrige Lørdag løb paa Flensborg Skibbygning-Selskabs Værft et nyt Dampskib, bygget til »Neuen Dampfer Compagnie« i Stettin, af Stablen i Overværelse af Medlemmer af

dette Selskabs Direktion. Skibet blev døbt »Oberbürgermeister Haken« efter den øverste Embedsmand i Byen Stettin, Gehejmeraad Haken. Stabelafløbningen forløb heldigt. Skibet, der er indrettet til Fragt- og Passagerfart, har følgende Dimensioner: største Længde 219', største Bredde 32', Dybgaaende 18' 6", engelske Maal.

»Stanleys« Forlis. I norske Blade omtales det knugende Indtryk, som denne store Ulykke gjorde i Norge, særligt i Bergen, hvor Skibet hørte hjemme.

»Stanley« var bygget i 1874 i Newcastle, Føreren, Kapt. Abrahamsen, var født 1843 og omtales som en af Norges finkeste Skibsførere. Han efterlader Enke og flere Børn (dog saa vidt vides voksne). Næsten hele Besætningen var ganske unge Folk; den eneste Reddede, 3die Maskinmester Knutsen, var født 1866.

»Stanley« afgik fra Odessa omtrent samtidig med de to Bergensdampskibe »Thor« og »Aurora«, bestemte til Bergen, og alle tre passerede Dover næsten samtidig, men de to sidst nævnte red Stormen af i Nordsøen.

Til dansk Vicekonsul i Edinburgh under Generalkonsulatet i Leith er Hr. Edmund Berry udnævnt.

Til dansk Vicekonsul i St. Sebastian under Konsulatet i Bilbao er Hr. Harald Lindberg udnævnt.

I Stedet for det forliste Dampskib »Alexander III«, har det forenede Dampskibs-Selskab i Renfrew bestilt 3 store Sortehavsdampere paa 3400 Tons hver, altsaa betydeligt større end nogen af Selskabets tidligere Dampere.

Det danske Vicekonsulat i Gloucester og Teignmouth under Konsulatet i Falmouth er nedlagt.

Den danske Vicekonsul i San Domingo Hr. E. de Marchena er bleven udnævnt til kgl. Konsul.

Til administrerende Direktør for Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri er af Selskabets Bestyrelse valgt Direktør for Flaadens Skibbygning og Maskinvæsen K. C. F. Nielsen, der har modtaget Valget og allerede har tiltraadt sin ny Stilling. Direktør Nielsen har ledet Bygningen af alle de i det sidste Decennium paa Orlogsværftet fuldførte Krigsskibe og Torpedobaade; han har desuden som vor første tekniske Autoritet paa Skibbygningens Omraade planlagt Bygningen af adskillige af Handelsflaadens Dampskibe. I en Aarrække har Direktør Nielsen havt Sæde i Kjøbenhavns Borgerrepræsentation og i kortere Tid i Byens Havneraad.

Vejrligets Afhængighed af Polarisens Fordeling.

I Følge Maanedsberegningen fra det hydrografiske Institut i Washington var Vejret i November meget slet over det nordlige Atlanterhav Nord for 40° Brede. Mellem Nyfundlandsbanken og de britiske Øer blæste næsten uafbrudt heftige Nordvest- og Sydveststorme; fra den 9de til den 23de var det kun to Dage smukt Vejr, men ellers herskede der stadig Storme med Hagel, Sne og ualmindelig stærkt Regnfald.

Disse usædvanlige Vejrforhold tilskrives vi de betydelige Temperaturnudsætninger, som fremkaldtes ved det kolde, mindre søltholdige, paa Overfladen udbredte Smeltvand, hidrørende fra Isbjerge i Golfstrømmen, særlig i Omegnen af Nyfundland. I Aaret 1890, da der viste sig endnu mere Is

paa dette Sted end i sidste Foraar og Sommer, herskede netop de samme Vejrforhold i November som nu, medens de mindre isrige Aar 1891, 1892 og 1893 kun havde faa og det helt isfattige 1888—89 slet ingen Storme paa denne Aarstid.

Naar henses til disse Kendsgerninger vil man ikke uden videre kunne nægte, at Isen har Indflydelse paa de klimatiske Forhold over den største Del af Atlanterhavet, og det saa meget mindre, som Sammenhængen mellem de hyppige Storme ved Kap Horn samt Kap det gode Haab og Temperaturforskellen ved de derværende kolde og varme Strømninger bliver almindelig anerkendt af Fagmænd.

Vejrliget over den mellemste Del af Europa var overvejende roligt mildt og ofte taaget ved højt Lufttryk. Det atlantiske Havs Storme hjemsegte i Reglen kun det nordvestlige Parti af vor Verdensdel. Noget mere berørtes Mellemeuropa af Cyklonerne d. 21de, 25de og 27de. Af ualmindelig Styrke og ødelæggende Virkninger viste den Storm, som d. 12te og 13de gik over Kanalen og Nordsøen, sig ogsaa for mange Dele af Mellemeuropa.

I nordlige og østlige Egne optraadte delvis streng Frost, og som vi havde formodet var der ogsaa her Lighed med Tilstanden i 1890.

Vi betragte Isforholdene i Havet mellem Grønland og Nowaja-Semlja som værende af største indgribende Betydning for Vinteren i Europa. Hav- og Landoverfladens forskellige Forhold med Hensyn til Varmen er almindelig bekendt. Sidst nævnte ophedes om Sommeren stærkt, men afkøles om Vinteren ligesaa stærkt, medens Førstnævnte hele Aaret igennem kun fremviser ringe Temperatursvingning. Det er derfor let at indse, at store Forandringer i Pakisen i vort Nordhav ogsaa fremkalder betydelig Klimaforandring i Europa. Udstrakte Pakismasser virke om Vinteren ganske som Fastlande, og der opstaar saaledes over disse Egne kold Luft med højt Tryk, der synker og breder sig ud forned, medens under Isfrihed i de samme Havdele, som tildels danne Afløb for Golfstrømmen, det modsatte finder Sted.

Er nu Østisen (mellem Spitzbergen og Nowaja-Semlja) udstrakt, men Vestisen (ved Østgrønland) derimod forsvindende, saa betyder det en Forøgelse af den siberiske Kulde-region i Ketning mod Europa. Findes derimod ved Østgrønland megen, men ved Nowaja-Semlja kun lidt Is, da udstrækker det amerikansk-arktiske Kulde- og Lufttrykmaksimum sig østefter, trænger Banerne for de nordatlantiske Minima ned mod Europa og bringer saaledes denne Verdensdel overvejende mildt Ocean klima.

Efter de hidtil erholdte, desværre allerede noget forældede Beretninger, er i Aar det første Tilfælde indtruffet, hvorved et lignende Forløb af den kommende Vinter som i 1890—91 er sandsynlig. Dengang blev ogsaa December kold og tør, ligesom der ogsaa i Januar og Februar herskede temmelig streng Kulde med kun lidt Sne over næsten hele Europa.

(Efter »Hansa«).

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen, Thide-mann, afgik 11. Januar fra Antwerpen, bestemt til Alger, Tunis, Patras, Piræus, Constantinopel etc. — Antwerpen, Caroc, ankom 11. Jan. til Antwerpen, bestemt til Alger, Tunis, Piræus Smyrna, Saloniki etc. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 21. Jan., bestemt til Königsberg. — Castor, Kruse, afgik 20. Jan. fra Termini bestemt til Lisbon og København. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik 14. Januar fra Dartmouth, bestemt til Marseille. — Dagmar, Strubberg, afgik 17. Jan. fra Frederiksstad, bestemt til Alicante. — Douro, Brand, afgik 23. Jan. fra Kbhvn., bestemt til Nantes, Oporto, Lisbon. — Georgios I, Rohde, afgik 22. Jan. fra Kbhvn. bestemt til Antwerpen og Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom 21. Jan. til Kbhvn. — Kuræk, Staal, afgik 21. Jan. fra Cadiz, bestemt til Kbhvn. — Kiew, Rasmussen, ankom 19. Jan. til Kbhvn. — Leopold II, Jespersen, ankom 17. Jan.

til Riga, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 22. Januar til Piræus, bestemt til Smyrna, Saloniki, Constantinopel, Sevastopol, Odessa. — O. B. Suhr, Koch, ankom 22. Jan. til Messina, bestemt til Lissabon og Kbhvn. — Omsk, Kihl, ankom 22. Jan. til Odessa bestemt til Smyrna, Piræus, Kbhvn. — Tomsk, Petersen, afgik 23. Jan. fra Alger, bestemt til Kbhvn. — Tejo, Fenger, ankom 8. Jan. til Oporto, bestemt til Lisbon, Bordeaux og Kbhvn. — Vesuv, Gade, afgik fra Kbhvn. 22. Jan. bestemt til Newcastle, Spanske Kyst og Marseille. — Viking, Jørgensen, afgik 17. Jan. fra Havre, bestemt til Kbhvn. og Danzig. — Nordjylland, Jensen, ankom 22. Jan. til Rouen, bestemt til Havre og Kbhvn.

Constantin, Fenger, afgik 23. Jan. fra Newcastle, bestemt til København. — Esbern Snare, Holm, afgik 22. Jan. fra Newcastle, bestemt til Odense. — Georg, Nielsen, afgik 24. Januar fra København, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik 23. Jan. fra Odense, bestemt til Leith, via Aarhus og Aalborg. — Kronen, Petersen, afgik 22. Jan. fra Nykjøbing F., bestemt til Newcastle via Svendborg Horsens og Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik 24. Jan. fra Odense, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Storebelt, Gülich, afgik 22. Jan. fra Newcastle, bestemt til Korsør. — Union, Bloch, afgik 22. Januar fra Leith, bestemt til Aarhus.

Anglo Dane, Petersen, ankom 21. Jan. til Kbhvn. — Axelhuus, Harder, afgik 23. Jan. fra Kbhvn., bestemt til Christiania og Vestnorge. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 18. Jan. til Danzig, bestemt til Kbhvn., Hamb. — Ceres, Svensson, ankom 22. Jan. Kbhvn., bestemt til London. — Charkow, Norden, ankom 19. Jan. til København, bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom 21. Jan. til Königsberg, bestemt til København-London. — Frederik, Harboe, ankom 16. Jan. til Königsberg, bestemt til København-Hull. — Jolantha, Hansen, afgik 21. Jan. fra Kbhvn., bestemt til Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom 21. Jan. London, bestemt til Kbhvn.-Königsberg — Laura, Christiansen, afgik 19. Jan. fra Granton, bestemt til Island. — Libau, Andersen, ankom 20. Jan. til Hamburg, bestemt til Kbhvn.-Danzig. — Louise, Brabrand, afgik 22. Januar fra Hull, bestemt til Kbhvn.-Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom 18. Jan. til Manchester, bestemt til København-Stettin. — Moskov, Petersen, ankom 17. Januar til Riga, bestemt til Kbhvn.-Anvers. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom 21. Jan. til Antwerpen bestemt til København-Libau — Odin, Frisenette, ankom 13. Jan. til Kbhvn., bestemt til Königsberg. — Perm, Christensen, afgik 21. Jan. til Hamb. bestemt til Kbhvn.-Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom 21. Jan. til Libau, bestemt til Kbhvn.-Anvers. — Romny, Nielsen, ankom 20. Jan. til Hull, bestemt til København-Libau. — Thyra, Garde, ankom 17. Jan. til Libau, bestemt til Kbhvn.-Hull. — Valdemar, Sørensen, afgik 20. Januar fra Anvers, bestemt til Kbhvn.-Libau. — Vendsyssel, Sørensen, afgik 21. Jan. fra Königsberg, bestemt til Hamburg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 8. Januar til Constantinopel. — Frode, Christensen, afgik fra Cardiff 4. Januar, ankom til Portsaid 17. Januar. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Boness 18. Januar til Libau. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Kbhvn 19. Januar, ankom til Reval 22. Januar. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Grange-mouth 19. Januar, ankom til Kbhvn. 23. Januar. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Newcastle 21. Januar, ankom til Libau 14. Jan. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Odessa 16. Januar, ankom til Nicolaieff 18. Januar. — Olaf, C. Holst, afgik fra Burntisland 10. Januar, ankom til Kiel 18. Jan. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Port Said 22. Januar til Constantinopel for Ordre. — Dan. C. M. Kraemer, afgik fra Newcastle 17. Jan. ankom til Pillau 22. Jan. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Boness 14. Jan., ankom til Kbhvn. 19. Januar.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Ardrossan 1. Jan., ankom til Savana 13. Jan. — Alexander Shukoff, Johnsen, afgik fra Cartagena 4. Jan., ankom til Rotterdam 22. Jan. — Johan Siem, Rasmussen, afgik fra Benisaff 18. Jan. til Rotterdam. — Pawel Andrejoff, P. Mørch, afgik fra Odessa 15. Jan. til Bergen.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Flensborg 19. Januar. — Christiansborg, Schmidt, ankom til Newcastle 20. Januar. — Fredensborg, Andersen, ankom til Kbhvn. 18. Januar. — Frederiksberg, Hartmann, ankom til Dunkerque 22. Januar. — Rosenborg, Schultz, ankom til Reval 20. Januar. — Uranienborg, van Deurs, afgik fra London 17. Januar til Riga.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Libau 17. Januar, ankom til London 22. Januar. — Fyen, Andersen, ankom til Dundee 21. Januar, afgik 22, ankom til Leith 22. — Hafnia, Neergaard, ankom til Kbhvn. 18. Jan., afgik 23. til Reval. — Jylland, Starck, ankom til Kiel 19. Januar. — Sjølland, Hansen, ankom til Ghent 17. Januar.

Nordsøen. England, Petersen, ankom til Bristol 20. Jan. fra Libau. — Holland, Hansen, ankom til Leith 22. Jan. fra Libau. — Rusland, Schmidt, afgik fra Dublin 22. Jan. til Methil. — Skotland, Albrechtsen, ankom til Helsingør 19.

Jan. fra Grangemouth. — Tydskland, Jørgensen, lossere i Kbhvn.

The Anglo Dane Steam Ship Company Limited. Swarland, Pii, ankom til Warkworth 19. Jan. fra Dover.

Det danske Petroleum-Aktieselskab. Christine, Larsen, afgik fra New-York 20. Jan. til Aarhus.

Thingvalla. Island, Skjødt, afgik fra Christiania 22. Jan., ankom til Kbhvn. 23. Jan. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 5. Januar, ankom til New-York 20. Jan.

Urania. Saturn, Svendsen, ankom til Kbhvn. 20. Jan. fra Grangemouth. — Sirius, Jøsen, passerede Kbhvn. 21. Jan. til Rotterdam. — Urania, Callesen, afgik fra Newport Mon. 1. Jan. til Boca.

Det Jydske Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Erichsen, afgik fra Boness 17. Januar, ankom til Aarhus 20. Januar. — Octa, Enemark, afgik fra Gøteborg 18. Jan., ankom til Newcastle 21. Jan. — Orrik, Bager, afgik fra Newcastle 17. Jan., ankom til Gøteborg 21. Jan.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, ankom til Antwerpen 19. Januar, afgik 23. til Melbil. — Nordsoen, Meinertz, ankom til Frederikshavn 18. Januar, afgik 20., ankom til Middlesbrough 22.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Amete, Nielsen, afgik fra Sidney 17. Decbr. til Tahiti. — Anita, Lübecker, afgik fra Falmouth 16. Jan., ankom til Havre 18. Jan. — Anna Agnete, Mathiasen, afgik fra Iquique 30. Decbr. til Gibraltar. — Anna, og Mathias, Madsen, ankom til Falmouth 13. Jan. fra Cayo, afgik 17. til Hamburg. — Emilie, Thomsen, afgik fra Macassar 30. Decbr. til Amsterdam. — Lemvig, Hansen, ankom til Queenstown 15. Jan. fra Hamburg, afgik 17. til Bahia. — Lottie, Clausen, afgik fra Anjer 15. Decbr. til Europa. — Mærdor, Brinck, ankom til Rio Grande 16. Jan. fra Liverpool. — Sophie, Svarrer, er afgaaet fra Hamburg til Rio Janeiro, prajet 6. Jan. 48° N. 6° W.

Fanø. Senderho. Killeena, Hansen, ankom til Mobile 15. Jan. fra Ceara.

Chr. Simoni, Aalborg. Carl, Andersen, ankom til London 7. Jan.

Anna Kristine, ank. 17. Jan. til Gravesend fra Bornholm. — Abba, Petersen, ank. 17. Jan. til Goole fra Nantes. — Adolphine, Nordentoft, ank. 21. Jan. til Savannah fra Hals. — Clara, Bartram, ank. 15. Jan. til Falmouth fra Kjøbenhavn, bestemt til Martinique. — Danmark, Lykke, ank. 19. Jan. til Leith fra Grimsby. — Eden, Mikkelsen, klar 12. Jan. i Newport for San Francisco. — Fylla, Christensen, ank. 14. Jan. til Cardiff fra Aiguillon. — Frode, afs. 18. Jan. fra Middlesbro til Kjersteminde. — Gorm, Svane, klar 14. Jan. i Newport for Tavira. — Greve Friis, Jensen, afs. 4. Jan. fra Patras til Drogomestre. — Hansine, Hansen, afs. 10. Jan. fra Genua til Gibraltar. — Hertha, Klaaborg, ank. 11. Jan. til San Pedro fra Santos. — Heimdal, Clausen, afs. 18. Jan. fra Charlestown til Granton. — Johanne, Albertsen, ank. 13. Jan. til Portsmouth fra Gøteborg. — Johanne, Nordby, afs. 14. Novbr. fra Guayaquil til Central-Amerika. — Immanuel, Bayer, ank. 8. Jan. til Faro fra Swansea. — Julie, Sørensen, ank. 18. Jan. til Hamburg fra Guayaquil. — Johanne, Jensen, ank. 13. Jan. til Barcelona fra Reykiavik. — Jane Marie, Nielsen, ank. 17. Jan. til Shields fra Assens. — Jørgen Olsen, Christensen, afs. 18. Jan. fra Llanely til Madeira. — Line, Rasmussen, afs. 19. Jan. fra Nieune Waterney til Svendborg. — Lily, Rasmussen, ank. 17. Jan. til Granton fra Burntisland. — Marie, Nielsen, ank. 11. Jan. til Paimpol fra Dy-sart. — Marie Sophie, Jordahn, ank. 16. Jan. til Falmouth fra Hamburg, bestemt til Rio Janeiro. — Maia, Petersen, ank. 16. Jan. til Shields fra Woodbridge. — Olga, Jørgensen, afs. 7. Jan. fra Conway til St. Ubes. — Peter, Jørgensen, ank. 11. Jan. til Boness fra Christiania. — Sirius, Hansen, ank. 12. Jan. til Newport fra Halmstad. — Svanen, Møllmann, ank. 12. Jan. til Kirkcaldy fra Fécamp. — Thernis, afs. 14. Jan. fra Portland til Horsens. — Vega, Nielsen, ank. 16. Jan. til Guayaquil fra Hamburg. — Valdemar Sej, Sørensen, ank. 15. Jan. til Shields fra Nyborg. — Venus, Jensen, afs. 17. Jan. fra Foney til Skien. — Vega, Rasmussen, afs. 19. Jan. fra Gent til Morlaix.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 24. Januar:

Reval noter for Dampere: London 1 1/2 d., Hull 1/, Rotterdam 1 1/2 à 1 3 d., Antwerpen, Dünkirk eller Ghent 1 3 d., Rouen 1 4/2 à 1 6 d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis. — Dun-

kirk eller Ghent 20 frs. pr. Ton Hør. — Danmark 14/15 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Libau noter for Dampere: London, 1/, Hull, 1/, Leith 1/, Rotterdam 1/, Antwerpen 1 1/2 d., Dunkerque 1 1/2 d., (22 frs. pr. Ton Hør), Rouen 1 3/4 à 1 4 1/2 d.; specielt 5000 quarters Havre. — Kulhavn i Bristolkanalen 1/3 d., andre Havne 1 4 1/2 d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis. — Sydsverig 19/20 M., Danmark nordligst Aarhus 20/21 M., Danmark nordligst Frederikshavn 21/22 M., alt pr. 2000 Kilos Klid.

Königsberg noter for Dampere: Bristol eller Swansea 2/3 à 2,6 d pr. 500 lbs. Hvedebasis, til Danmark 16/17 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis, 45/50 Pf. pr. 50 Kilos Klid.

Danzig noter for Dampere: Danmark nordligst Aarhus 15/16 M. pr. 2000 quart. Rugbasis, 42 1/2 à 45 Pf. pr. 50 Kilos Klid.

Kjøbenhavn noter for Dampere: Sydsverrig 4 Kr. pr. 1000 Kilos Kornvarer, Flensburg 4 Mark pr. 1000 Kilos Kornv. Aarhus 3 1/2 Kr. pr. 1000 Kilos Kornv., Uddevalle 5 Kr. pr. 1000 Kilos Kornv.; Aalborg 75,80 Øre pr. Td. Petroleum, Aarhus 75 Øre pr. Td. Petroleum.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 19. Januar:

Fragtmarkedet vedbliver at være stille, og de lavere Noteringer i mange Markeder, især fra Middell- og Sortehavet, har bevirket at Rederne har holdt den disponible Damptonnage tilbage saa vidt som muligt, hvorfor færre Befragtninger rapporteres. For Sejlskibe er Markedet ej heller animeret.

Der sluttedes blandt andet som følger:

For Dampskibe:

Fra Cardiff til River Plate 8/—, Cap Verdes 6,9, Genoa 5,9, Port Said 5,6, Ancona 6,9, Cape Town 11/—, Hong Kong 16/—, Glasgow til Bordeaux 4 3/4 frs., Bayonne 6 1/4 frs., Kjøbenhavn 4,6, Christiania 5/—, Genoa 7,6, Rio Janeiro 14,9, Huelva til New York 10/—, Bilbao til Rotterdam 5/6, Benisaf til Cardiff 6,6, Garston 7 4/2, Amsterdam eller Rotterdam 7/6, Alexandria til London eller Hull 8,6 à 9,6, Garrucha til Newport 7 1/2, Carthagen til Swansea 7/—, Aguilas til U. K. 7,6, Sulina 8,6.

Norfolk Virginia til Leith 14,000 Quarters à 2-7 1/2, U. K. 12,9, Charleston til Barcelona 5/16 penny for Bomuld. River Plate til U. K. Kontinentet 23,6, Calcutta til Dundee 26/3, Saigon til U. K. 3/9.

For Sejlskibe sluttedes fra Liverpool til Havanna à 9,6 for Koks, Garston til Buenos Ayres 8,6 for Kul, London til San Diego 15 —, Swansea til San Francisco og tilbage til Kanalen for Ordre 1600 Reg. Tons à 44 6 pr. Ton for Rundreisen.

New York til Calcutta 12 cents. Vestkysten af Syd-Amerika til Kanalen f. O. 22 6 for Salpeter, Portland, O. 32/6, San Francisco 27/6.

Newcastle N. S. W. til Manilla 13/6, San Francisco 14/3; Vestkysten af Syd-Amerika 15/—, Mollendo 15/6, Callao 16/—, til Vestkysten af Syd-Amerika og derfra til Kanalen for Ordre 40/3 pr. Ton for Rundreisen.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New York, meddele under d. 11. Januar:

Dampskibs-Fragtmarkedet viser en endnu svagere Tendens end tidligere, og Raterne ere i de fleste Retninger nedad-gaaende. Der er i den forløbne Uge fragtet to Dampere, til Dækning af tidligere afsluttede Forretninger, til Lissabon; der er en begrændset Efterspørgsel efter fulde Kornladninger til Cork for Ordre og til reducerede Rater, og der synes at være Tegn til noget Begær efter Korn fra spanske Havne. Sukkerbefragtningerne fra Cubahavnene have, som sædvanlig paa denne Tid af Aaret, nu taget deres Begyndelse med nogle faa mindre Dampere, men Begæret er endnu for begrændset til, at der i Øjeblikket kan ventes nogen yderligere Udvidelse i denne Branche. I Bomuldsmarkedet viser der sig overalt en Slappelse og Nedgang i Raterne. Sejlskibsmarkedet er fremdeles livløst. Der er kun meget ringe Efterspørgsel i enhver Retning, men Antallet af fragtsøgende Skibe her i Havnen er heller ikke stort, og Raterne ere ikke undergaaede nogen Forandring fra deres hidtil værende lave Standpunkt; dette gælder ligeledes om Forholdene i de sydlige Havne.

Der er betalt følgende Rater: New York til Lissabon Korn 3, Virginia 27/, Wilmington 28/ for Bomuld til Liverpool eller Bremen, New Orleans til Bremen 17/64 d. Østersøen 21/64 d. New York til Dublin Petroleum 2/, London 2/, Shanghai ca. 20 c., Hong Kong 16 c., Kalkutta 12 c., Philadelphia til Cork direkte 2,9 d. Cuba til Halifax Sukker 12 c. Savannah til Hamburg Harpix 2/. Boston til Buenos Ayres Trælast 7 Doll.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 19. Januar:

Udfragterne ere uforandrede for Østersøens Vedkommende og Begæret for Tonnage meget ringe. For Middelhavet er derimod Markedet fast, og navnlig for italienske Havne er der god Efterspørgsel, og for prompte Baade kan opnaas 6 d.

til 9 d. pr. Ton mere end i sidste Uge. I Returfragterne er derimod ingensteds fra nogen Bedring at berette. Der er sluttet fra Tyne, Blyth eller Wear til: Neufahrwasser 1050 4/—, Aarhus 1400 4/— Kul, 6/— Koks. Kjøbenhavn 2200 3 6, 1400 4/3. Lissabon 1700. 5/— Kul, 7/— Gods. Sabinilla 1600 7/6. Barcelona 2200 7/9, Fragt efter Dagskurs, Cette 1600 6/—, 300 del. — Genua 5 0 1/2, 5,3, 5,4 1/2, og 5,7 1/2 Livorno 800 5/10 1/2, 2800 5 7 1/2. Spezia 2700 5 6 Kul, 7/6 Koks. Neapel 3000 5/6. Palermo 2200 6/—, Triest 7/—, Alexandria 5,4 1/2 og 5/6. Bona 1100 7/—.

Fra Sortehavet er sluttet:

Taganrog til Hamburg 3500 Tons, 12 6 April. Asoff til U. K.-Cont. 13 6 n. c. 13/— Byg, 2400 Tons, April. Nicolaieff til U. K.-Cont 12/ «any direct», 11/6 hvis Byg. Do. til U. K.-Cont. 11/6, 11/— hvis Byg. Sulina til U. K.-Cont. 9/— n. c. prompt.

Fra Middelhavet er sluttet:

Alexandria til U. K. 9/6 for Ordre, 8 6 direkte 2400 Tons, prompt. Sicilien til Nordamerika 1200 Netto Tons, 21/9 for Netto Reg. Tons. Elba til Glasgow 2100 Tons, 7 1 1/2, Ardrossan 6/10 1/2, rént Certeparti, Januar. Seriphos & Limonia til Rotterdam 2300 Tons 8 3, free despatch. Huelva til Kastrop. 1500 Tons, 8/6 «Tinto Terms» Ergasteria til Glasgow 1800 Tons, 7/9. Bilbao til Rotterdam 25.000 Tons, successive Juli til Decbr. 5/6. Archangel til Bordeaux, 480 stds, 58 frs. f. o. w.

D'Hrr. Chr. Gylstorff & Co., Antwerpen, tilskrive os den 21. Januar:

Siden vor Meddelelse fra sidste Uge er ingen Forandring foregaaet i Fragtmarkedet. Det synes at holde sig paa samme Standpunkt som i December, hvilket maaske skyldes den ualmindelig milde Vinter. Men den største og væsentlige Grund til Markedets lave Niveau er naturligvis den altfor store Skibstonnage, som mere end dækker al Efterspørgsel, og umuliggør ethvert Haab om Bedring, med mindre Rederierne ved fælles Samvirken kunde konkurrere med de Enkeltes Tilbøjelighed til at acceptere lave Rater.

Der har for Resten været temmelig stor Efterspørgsel i den senere Tid for Tonnage til Rio og Santos, baade for Damp- og Sejskibe.

De fleste Dampere ere dog sluttede igennem London, til dels i Time-Charter.

Af Sejskibsbefragtninger meddele vi: Tysk Bark »Fortuna«, 951 Tons netto, til Valparaiso & Iquique a 14/— pr. Ton. Belgiske Bunkerkul noteres ligesom sidst, nemlig 12 6 til 13/— pr. Ton; engelske Kul 13/9, derimod synes Prisen for belgiske Briquetter at stige. Grunden til denne Stigning er den ualmindelig store Efterspørgsel, der er efter denne Vare, der foretrakkes for Bunkerkul; Briquetter give som bekendt meget lidt Støv, og ifald Skibene ikke faa nok Last, kan disse Briquetter staves i Lasten uden at den øvrige Last tager den mindste Skade.

Efterretninger for Søfarende.

Langden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Sundet. Vinkelfyret med Formørkelser paa Dampfærgelanlæggets Midtmole i *Kjøbenhavns* Frihavn viser To-Formørkelse hver 1/2 Minut, saaledes: Lys 24^s, Mørke 2^s, Lys 2^s, Mørke 2^s.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Tyskland. Gellen. Ved *Barhöft* er paa Baaken paa *Vierendehl* Grund tændt et rødt og hvidt vekslende Fyr.

For Indgaaende holder man dette Fyr i Sigte, indtil man er i Linien, to røde Fyr S. for *Barhöft*, overet, hvorefter man holder denne Linie, indtil *Vierendehl* Fyr igen kommer frem om Bagbord.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 10de Januar. 54° 18' N. Br. 2° 27' Ø. Lgd. Et sunket Vrag med en Mast 4 Fod over Vandet. Den 30te Decbr. 57° 30' N. Br. 4° 8' Ø. Lgd. Et brunt-malet Skib med Bunden opad.

Den 1ste Jan. 51° 38' N. Br. 2° 14' Ø Lgd. Mellem Fyrskibene »*Nord Hinder*» og »*Galloper*» en forladt Skonnert med Rejsningerne langs Siden.

Holland. Hoek van Holland. Den 15de Jan. 1895 slukkes Ledefyrene paa *Noordwal*, af hvilke det høje Fyr staar V. for Fortet, det lave ved V.-Kant af *Berghaven*. Samtidig tændes Fyrene paa de nyopførte Baaker, som staa 770 Alen fra hinanden, og lede overet i N. 51° V. i Renden fra *Krim-sloot* til *Maassluissche Scheur*. Fyrene lyse kun over det indre Farvand.

Paa Yderenden af *Noorddam* paa *Noorderhoofd* er i Stedet for det ødelagte Fyr tændt et midlertidigt hvidt Fyr med Formørkelser, Lys 9^s, Mørke 3^s. Flammens Højde: 27 Fod; Synsvidden: 8 Kml. Fyret vises fra en midlertidig, firkantet Baake.

Zeegeat van Goeree og Haringvliet. Følgende Lystønder ere imidlertid inddragne: *Bokkegat*, *Kwak*, *Kwaden-Hoek*, *Aardappelgat* to Lystønder og *Bieningen*.

Holland. Afmærkningen efter det nye System er nu gennemført i alle *hollandske* Farvande, med Undtagelse af enkelte Kugletønder i *Ooster* og *Wester-Schelde*, der først i Løbet af Foraaret forandres.

Frankrig. Calais. Fyret paa Yderenden af *Calais* V.-Mole er slukket, Signalmasten og en Del af Molehovedet er nedrevet ved Paasejling af Damperen »*Empress*».

Et midlertidigt, rødt, fast Fyr er tændt 40 Alen inden for Molens Yderende. Flammens Højde: 23 Fod.

Signalmasten anbringes paa N.-Enden af den nye »*Quai de marée*» og sættes i Virksomhed den 15de Januar 1895.

En land. South Foreland N. Vraget af Damperen »*Bell-cairn*» som laa sunket N. for *South Foreland*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Loire Munding. Den 21de Jan. 1895 forandres Belysningen ved *Loire Munding* saaledes:

1. Det røde, faste Fyr paa *Pynt Ece* slukkes. 47° 14' 30" N. Br. 2° 15' 59" V. Lgd.
2. Det faste Fyr paa *Morées* Baake skal vise: Grønt Lys fra S. 65° V. til S. 71° V.; hvidt Lys fra S. 71° V. til S. 77° V. over *Chenal des Morées*; Mørke fra S. 77° V. til V., over *Bonne Anse*; hvidt Lys fra V. gennem N. til N. 50° Ø, iøvrigt Mørke. 47° 15, 0" N. Br. 2° 13' 2" V. Lgd.
3. I det hvide Fyr med Formørkelser hver 4^s paa *Saint Nazaire* Mole indsættes en rød Sektor, der lyser fra Kysten til S. 46° V., over Grundene N. for *Chenal des Morées*. 47° 16' 18" N. Br. 2° 11' 50" V. Lgd.
4. Det hvide, faste Fyr paa *Paimboeuf* Mole forstærkes i S. 83° V, saa at Lysevnen i denne Retning bliver 15 1/2 Kml. 47° 17' 26" N. Br. 2° 1' 58" V. Lgd.

Newfoundland N.-Kyst. Bacalhao. Paa Øen *Bacalhao*, *Notre Dame Bay*, er tændt et hvidt Blinkfyrt, som hver 6 Sekunder viser To-Blink. Flammens Højde: 347 Eod. Synsvidden: 21 Kml. Fyret vises fra et rødt og hvidt vandret stribet, 34 Fod højt Fyrtaarn. 49° 41' 30" N. Br. 54° 33' 8" V. Lgd

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Grækenland. Joniske Øer. I *Argostoli* Havn ere følgende Grunde fundne:

En 3 1/2 Fv. Grund, 7 1/2 Kbl. N. 7° V. fra *Guardiana* Fyr og S. 80° Ø. fra *Akroteri* Vagtaarn. 38° 8' 55" N. Br. 20° 26' 15" Ø. Lgd.

En 3 Fv. Grund, c. 1 1/2 Kbl. lang i NØ. og SV., hvis N.-Ende ligger c. Kml. N. 1° Ø. fra *Guardiana* Fyr og S. 89° Ø. fra *Akroteri* Vagtaarn.

En 4 Fv. Grund, c. 1 1/2 Kbl. lang i NØ. og SV., hvis SV.-ligger 2 1/2 Kbl. S. 89° V. fra *St. Theodore* Pynt Fyr og N. 15° V. fra *Lathico* Pynt.

Fra *St. Theodore* Pynt strækker en Grund med 6 å 6 1/2 Fv. Vand sig c. 5 Kbl. mod NNV.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Argentinen. Rio de la Plata. Den *italienske* Bark »*Battista Rappo*» er sunken midt i Farvandet mellem Fyrskibet »*India Point*» og *Montevideo*, c. 11 Kml. Ø. 3/4 N. fra Fyrskibet. 35° 8' 1/2 S. Br. 56° 53' 0 V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

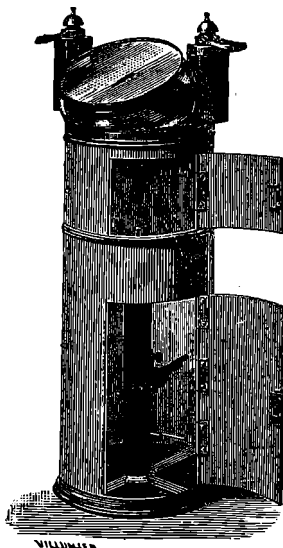
Norge. — *Vestpreussen*, *Holland*, *Bukowina* og *Lilleasiens* N.-Kyst er erklærede for kolerafri.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,
Adelgade 14.

Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.
Patent Multiplikator, Kompasser,
Sprit- og Baadskompasser,
Patent Tidsglas. Saltmalere.
Sextanter og Oktanter.
Kaptejn Rungs
Universal-Bathometer.
Logge og Loddemaskiner.
Dybhavsthermometre
med Vendeapparat.
Barometre, Thermometre, Manometre.
Indicatorer. Tegnebestikker.
Parallelinealer.
Marinekikkerte.
Complete Dykkørdragter
Premierløjtnant Clausens
Patent Universal Deflektor.
Reparationer udføres med Omhu.

A. J. Rosenfeldts

Skibs- og Baadebyggeri,
Patent Ophalingsbedding,
Udsalg af Aarer og Stager,
Ny Kalkbrænderi, Ø.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).
Maskinreparatur af enhver Art.
Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Foundries and Ship Repairers.
By Vildersplads, Copenhagen, C.

Metalspejlapparater,
Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:
Læderstræde Nr. 9.
Kjøbenhavn.
G. W. FRYDENLUND & SØN.

Paa SØKORT-ARCHIVET er udkommet:

Kort Nr. 165:

Lille Bælt. Nordlige Del.

Maalestok: 1:50,000. Pris Kr. 3,00.

Kort Nr. 166:

Thorshavns Rhed. Færøerne.

Maalestok: 1:5000. Pris Kr. 0,50.

St. Kongensgades
Brødfabrik
& Melforretning 63

anbefaler
1^{ma} veltørrede Skonnerogger.
Telefon 197.

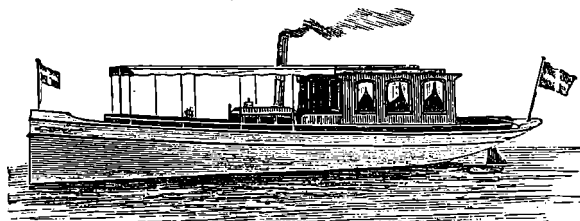
M. B. Hansen,

mekanisk Etablissement,
Nørrevold 78.

Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tællere.

N. M. Preus,

Skibssmedie- & Maskinetablissement,
Nyhavn Nr. 57.



Paatager sig Bygning og Levering af smaa Dampbaade
med kraftige Maskiner.

Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,
anbefaler

velsmagende og holdbar Margarine,
tilkendt Guldmalje i Antwerpen 1894.
Kontor og Lager: Raadhusstræde 4.

Viggo O. P. Hammer & Søn,

Baadsmandsstræde 20, Kjøbenhavn C. Etabl. 1856.

Tømmer- og Trælastforretning.
EXPORT af indenlandske Træsorter.
Bøg, Eg, Ask, Hvidbøg etc.
IMPORT af udenlandske Træsorter.
Mahogni, Nøddetræ, Eg, Whitewood, Teak etc.



Ny Honning

45 Øre pr. 10 Pd.

Kraftig og god Smag.

Kjøbenhavns Honninghus,

P. A. E. Müller, Graabrødretorv 4.

Benyt Honningkuren, Præservativ mod Influenza.
Brugsanvisning frit.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Ore pr Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Ore.
Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø.,
hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet udsendes ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.
I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

KJØBENHAVN. — TRIERS BOGTRYKKERI (H. J. SCHOU).

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre			
De øvrige Sider	—	20	do. 25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	4 %

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 5.

Kjøbenhavn, Fredag den 1. Februar 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Konsulatloven og Sejlskibene. — Om Sejlenes Økonomi i Dampskibe, af Kaptajn i Flaaden C. Trolle. — Fiskeri-Statistik. — Fra Søen. — Konsulatloven i Folkethinget. — Ugens Havarier. — Fra Københavns Frihavn. — Sømands Pensionering. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

Telegr.-Adr.:
„The, Kjøbenhavn“.

H. P. Sundorph, Kjøbenhavn K.,

en gros — THEHANDEL — en detail

(grundlagt 1776).

Telefon
Nr. 2339.

Originale Pakninger med indregistreret Varemærke og Plombe faas overalt i Danmark.

A. A. W. Petersen, 13 St. Anna Plads, Kjøbenhavn K. — A. B. C. Code.

Steamship Agency, Forwarding, Banking, Commission Affrètements, Rechargements, Transit, Expeditions, Befrachtung, Speditlon, Verzollung. Transport til og fra alle Pladser i Verden af Ladninger, Stykgods, Pakker, Møbler, Dyr, Kunstværker etc. Ind- og Udpakning samt Lagring. Telegr.-Adr.: Petersens Spedition.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Manifoldiggjørelse
af Tegninger i sort og Farver
paa alle kjendte
Reproduktions-Metoder.

**Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier**

anbefales fra Lager.

John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.

Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Frits Ortmann

Oversættelsesforretning,

Niels Hemmingsengade 4,
Kl. 9—3.

Dækskoste.

13 Rækker halvstve Piasava

6 Kr. pr. Dusin.

13 Rækker fine Piasava 7 Kr

pr. Dusin.

Tjærekode, rene Børster, 7 Kr.

50 Øre.

Levanger 7 Kr.

Kosteskafter 1 Kr.

Hans Prehn,

Børstenbinder,

Fabrik for Dæks- og Gadekoste,
Vesterbrogade 46.

—◇— Telefon 2625. —◇—

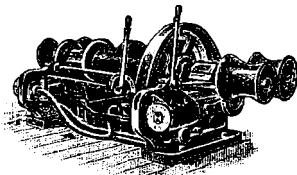
Telefon
1269

M. CLAUSEN,

KJØBENHAVN, K

leverer

Damp-
Kraner,
Hejse-
og
Ankerspil,



fra

Clarke Chapman & Co. lim., Gateshead.

Temperleys Vare-Transporters. Staal-Skibsbaade, presset
af kun 2 Plader. Ogdens selvregulerende Reduktions-
Ventil. Selvtættende Metalpakninger. Danby's Cement
til Skibscementering. Mollerups Smøreapparater.

Telegr.-Adr.:
„Baltic“.

Prøv

Tenneriffa

en fortrinlig Dessertvin pr. Btl.
Kr. 1,50.

P. Weile & Søn.

Aalborg. Grundl. 1822. Kjøbenhavn,
Ny Østergade 7. Telef. 3530.

Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,
Konfekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.



Luftbælteisolation.

Patent for Rør og Kjødler.

**Internationalt
Bureau**

(oprettet 1870)

Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Oppe holdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigstelefon: Nr. 3876.

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

modtager Ordres som Agent for Firmaerne

Messrs. **Bolling & Lowe, 2 Lawrence Pountney Hill,**
London, E. C.

La Société **Cockerill, Seraing i Belgien** og

Messrs. **Priestman Brothers, Limited, Holberness**

Foundry, Hull

samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybnings-
materiel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer
etc. etc. og paalager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer
af alle Slags til og fra Københavns Havn.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød. Landbrød. Hamburger-Surbød.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Galle & Jessens
oljefri, rene Poudre

Cacao uden Sukker
kan særlig anbefales
til Skibsbrug.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.
Kjøbenhavn C.

H. Hvalsøe & Co.

St. Strandstræde 8.

Lager af

Skibsartikler

&

Værktøj til Skibsbrug.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Til Proviantering

anbefales

godt holdbart Smør
til en gros Priser.

H. P. Erichsen,
8, Admiralgade 8.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

Th. Meier,

Vognmandsforretning.

Al Slags Kørsel

besørges.

Kontor: Frihavnsselskabets
Kontorbygning.

Telefon 2068.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Holm & Collerup,
Smedie og Maskinfabrik,

Toldbodgade Nr. 15

Telefon 3872.

og

Telefon 3872.

Frihavnen i Kjøbenhavn.

Alle Skibs- og Maskinreparationer udføres hurtigt
og solidt.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

Eneste Lager

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,
»Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellestationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Svea«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellestationer.

Andersons Præserveringsfarve for Metaller

forhindrer ubetinget Rustdannelse,
anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway
Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:

Evers & Co.,

12. Nybrogade.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Tuborg Øl

anbefales paa Grund
af dets Holdbarhed
særlig til
Skibsproviantering.

Kjøbenhavns nye
Skiltefabrik,

41, Frederiksborggade 41,
leverer

alle Slags Skilte
samt alt

Malerarbejde

henhørende til

Maskinfaget.

Alt leveres til Nutidens billigste
Priser.

Overslag leveres gratis.

Rugbrød

A **Frederiksberg** A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Metalspejlapparater,
Havnefyrrer & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Stænstrup,
Lille Kongenegade 40 og Axelhus 2b.

Anti-magnetiske

Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,

6, Selvtorvet 6.

Konsulatloven og Sejlskibene.

Konsulatloven af 14. April 1893 indfører helt ny Principer for Ordningen af vort Konsulatvæsen, idet den tilsigter lidt efter lidt at afløse den Maade, paa hvilken Konsulaterne nu besættes, med Ansættelsen af fast lønnede Embedskonsuler, i hvert Fald paa de vigtigste Pladser i Udlandet. I denne Ordning ligger der en Erkendelse af det Faktum, at Konsulatvæsenet i Aarenes Løb i stedse højere Grad er blevet en Institution, af hvilken hele vort Lands Næringsliv drager Nytte, og ikke som hidtil udelukkende eller væsentlig Skibsfarten. Der er neppe Tvivl om, at denne Udvikling vil fortsættes. Konsulatvæsenet vil fremtidig, som hidtil, have sin store Betydning for Skibsfarten som for mange andre Næringsveje, men den direkte Nytte, som Skibsfarten har af det, vil stedse aftage. Dampskibsrederierne have nu som Regel deres faste Agenter i de forskellige Havne, som deres Skibe anløbe, og Sejlskibsrederierne ere stærkt inde paa den samme Ordning og ville mere og mere komme det. Men under disse Omstændigheder bør den direkte Afgift, som Skibsfarten yder til Konsulatvæsenet, selvfølgelig bringes ned og mulig med Tiden helt bortfalde, idet Udgifterne til Konsulatvæsenet som en Institution, der tjener Samfundet i Almindelighed og ikke en enkelt Næringsvej, bør overtages af Staten, eller i hvert Fald forholdsmæssig bør paalignes de forskellige Næringsveje. Det forudsættes formentlig ogsaa i Loven af 14. April 1893, at en saadan Ordning naturligt vil udvikle sig, idet Loven ikke alene indfører Embedskonsuler, men af Statskassen anviser et aarligt Beløb af indtil 30,000 Kr. til Lønning af disse.

Det synes under disse Omstændigheder særlig ubilligt, at Loven af 1893 har paalagt Sejlskibsfarten betydeligt forøgede Konsulatafgifter. Det ses af Rigsdagens Forhandlinger, at Tanken med Loven var, at Skibsfartens Afgifter til Konsulatvæsenet skulde blive uforandrede eller mulig endog læmpes. Men det naturlige vilde da have været, at man saa vidt muligt søgte tilvejebragt en Ordning, hvorved Konsulatafgifterne bleve nogenlunde ligelig fordelte mellem de forskellige Grene af Skibsfarten, saaledes at den ene ikke favoriseredes paa den andens Bekostning. Konsulatloven indfører imidlertid saa langt fra en saadan Ordning, at den tværtimod gør Forholdene mere uensartede, end de vare tidligere. Hvorledes Sagen stiller sig for Dampskibenes Vedkommende, savne vi i Øjeblikket Materiale til at bedømme; at Loven dog som Helhed har været gunstig for Dampskibene, er sandsynligt, om den end langt fra har tilfredsstillet de fuldt ud berettigede Forventninger, Dampskibsrederierne maatte knytte til en Revision af den gamle Konsulatlov. Men Loven af 1893 har kastet en stor Del af Konsulatafgiften over paa Sejlskibsrederierne, saaledes at de fleste af disse nu betale mindst dobbelt saa meget i Afgift som tidligere. Det vilde uden Tvivl have været heldigere, om man i 1893 ikke var gaaet til en Revision af Konsulatloven paa dette Punkt, forinden

man med nogenlunde Sikkerhed kunde skønne over dens Virkninger, og man faar af Rigsdagens Forhandlinger absolut det Indtryk, at den for Sejlskibenes Vedkommende ganske savnede Materiale til at bedømme disse Virkninger. Ordføreren i Folkethinget, Hr. C. Hage — der iøvrigt, som det ses af Forhandlingerne, personligt ønsker, at man efterhaanden skal komme til en Ordning, der helt fritager vor udenlandske Skibsfart for Afgift til Statskassen — omtaler i sin Begrundelse af Udvalgsflertallets Indstilling slet ikke, hvorledes Forholdene efter den ny Lov ville stille sig for Sejlskibene, medens han for Dampskibenes Vedkommende har et Materiale til Raadighed, der tillader at drage vel begrundede Slutninger om Lovens Virkninger for disse. Dette har sin Grund i, at Dampskibsrederiernes Organisation, der har Sæde her i Byen, selvfølgelig havde forsynet Folkethings-Udvalget med alle de Oplysninger, det ønskede, medens Sejlskibsrederierne, der savne en saadan Organisation, ikke havde ladet høre fra sig. Det ses da ogsaa, at selv de, der toge til Orde for en lavere Afgift for Sejlskibene, savnede tilstrækkeligt Materiale til fuldt ud at begrunde dette Krav, ligesom de, der forsvarede de nu gældende Afgifter, ikke kunde imødegaa den Anskuelse, der særlig i Landstinget blev gjort gældende, nemlig at de foreslaaede Satser vilde medføre, »at den væsentligste Del af Sejlskibsflaaden, som gaar paa Udlandet, vil faa en saadan Forøgelse i Konsulatafgifterne, at disse omtrent blive det dobbelte af, hvad de nu ere«*).

Den Omstændighed, at Fastsættelsen af Konsulatafgiften for Sejlskibe altsaa øjensynligt hviler paa manglende Materiale til Bedømmelse af Lovens Virkninger paa dette Punkt, giver, synes det os, det bedste Haab om, at Lovgivningsmagten nu vil stille sig imødekommende overfor det i Folkethinget indbragte Forslag om en Nedsættelse af Afgiften for Sejlskibe. Konsulatlovens Forudsætning var, hvad vistnok ingen vil bestride, at Sejlskibsflaadens Afgifter ikke skulde forøges. At denne Forudsætning er bristet, lader sig nu tilfulde godtgøre. Vi have alt i vort sidste Nummer fremdraget enkelte af de Erfaringer, som flere af vore større Sejlskibsrederier have høstet, og vi samle fremdeles paa et Materiale, der fuldt ud vil kunne paavise, hvor fuldstændigt den ovennævnte Forudsætning er slaaet fejl. Efterat Lovforslaget i Folkethinget er henvist til et Udvalg, skulle vi tillade os at stille dette Materiale, naar det foreligger nogenlunde fuldstændigt, til dets Disposition. Vi tvivle da ikke om, at Regering og Rigsdag ville imødekomme Sejlskibsrederiernes Ønske om ikke at svare forhøjede Konsulatafgifter i en Tid, da Skibsfarten med fuld Føje kan vente, at disse nedsættes.

*) Dette udtaltes af den daværende Landstingsmand for Ærø, Toldforvalter Martensen. (Rigsdagst. 1892—93, Landsth. Forhandl. Sp. 1814).

Om Sejlenes Økonomi i Dampskibe.

Af Kapt. i Flaaden C. Trolle.

Uagtet vi leve i Dampens og Elektricitetens Tidsalder, er det dog kun Person- og Posttrafikken, der stiller stedse stigende Krav til Hurtighed uden Hensyn til Økonomi; i Fragtdampskibsfarten er det derimod Kuløkonomien, der bliver den bestemmende Faktor for Udviklingen, eftersom Brændselforbruget er en af de betydeligste Poster paa Udgiftsbudgettet, medens Fragttaksterne trykkes mere og mere.

Denne Omstændighed forklarer, at 90 % af den danske Handelsflaade endnu er Sejlskibe, som tilsammen udgøre 62½ % af hele Flaadens Tonnage.

Der er da ejheller Tvivl om, at Vinden er en billig Drivkraft, og den vil sikkert bevare sin Anseelse, i al Fald som Hjelpekraft, trods alle sindrige mekaniske Drivkræfter, som det menneskelige Snille har udtænkt.

Vinden er imidlertid et ustadigt Element, derfor har Dampkraften kunnet vinde Terræn til Transporter paa Søen, i al Fald paa Omraader, hvor det har Betydning, at Varerne komme regelmæssigt frem; de lange Ruter, der stille uforholdsmæssige Krav til Kulforraad, ville fremdeles være forbeholdt Sejlskibene.

Men er Vindkraften upaalidelig, gælder dette til Tider i ligesaa høj Grad for Maskinkraften om Bord i en Fragtdamper, der netop i Kuling og høj Sø kan tabe ligesaa meget i Effektivitet, som Sejlkraften vinder i Styrke. Det er da ogsaa en bekendt Sag, at korrekt riggede Sejlfartøjer under saadanne Forhold krydse sig forbi almindelige Fragtdampere.

Kombination af Sejl og Damp

skulde derfor synes at være den mest effektive og mest økonomiske Fremdrivningskraft tilsøs, hvilket ogsaa er i Overensstemmelse med de Erfaringer, jeg har haft Lejlighed til at høste, særlig om Bord i Kanonbaaden »Hauch« i 1893 og 1894 med to forskellige Sejlsystemer. Denne Erfaring er forøvrigt ikke ny. Den bekendte engelske Direktør for naval construction, Mr. White, afslutter i den nyeste Udgave af »Manual af Naval architecture«, Kapitlet »Propulsion under steam and sail« med følgende Udtalelser: »At Brugen af Sejl som Appendiks til Dampkraften i det hele taget medfører Økonomi, er uden al Tvivl bekræftet af Erfaringen. Sejlenes støttende Egenskaber bidrager i mange Tilfælde til det gode Resultat.«

Man tør imidlertid sige, at mange Dampskibsførere have dannet sig et modsat Skøn om Sejlenes Betydning som Hjelpekraft til Fremdrivning, hvorimod vistnok alle ere enige om at indrømme deres støttende Egenskaber. Det skal nu ganske vist indrømmes, at de »Vindposere«, der for Tiden maa siges at være Sejlformen i Handelsdampere, og som skulde synes anbragte mere af Tradition end til Drivkraft, sikkert kun gøre Gavn som Støttesejl; men det er en Vildfarelse at tro, at et lille Sejlareal ikke kan gøre Nytte som Fremdrivningsmiddel. Hertil kræves kun:

Et effektivt Sejlsystem,

hvorved skal forstaaes et System, der i Forhold til Sejlfadens Størrelse giver fuld Nyttevirkning, og som kan udnytte meget smaa Indfaldsvinkler af Vinden.

Søfolk ere tilbøjelige til at ignorere Videnskaben og ere meget konservative; men det kan dog ikke nytte at ville fornægte Kendsgerninger, der foreligger i Form af et paa videnskabeligt Grundlag konstrueret nyt Sejlsystem, der skyldes vor Landsmand, Ingeniør H. C. Vogt, og har været installeret og prøvet i Kanonbaaden »Hauch« i 1894.

Dette Sejlsystem, der udmærker sig ved høje, smalle Sejlfader, i et Stykke fra Top til Dæk, og udspændte ved tynde Bomme eller Spilere, indlagte i Lommer med passende Mellemrum, og ved et Universalled forbundne med Slæder, der paa en Skinnevej glide op og ned langs Mastens Agterkant, tilfredsstiller de nævnte Fordringer til et for et Dampskib passende Sejlsystem; det vil af Prøverne, der siden omtales, fremgaa, at det giver fuld Nyttevirkning i Forhold til sit Areal. Medens det nu anvendte Raasejlsystem kun med Fordel kan benyttes med en 6 Stregers Indfaldsvinkel af Vinden (med Diametralplanet), giver det Vogtske System gode Resultater ved 4 Stregers Indfaldsvinkel.

Hvilken Overvægt i Effektivitet denne Fordel betinger, vil let forstaaes, naar man erindrer, at en Damper ved sin egen Fart sikkert i 90 af 100 Tilfælde faar en resulterende Vind, der er foranfor tværs. Forskellen i

Sejlføringschancerne

oplyses bedst ved Formler, der give som Resultat, at med en given Sidevind forholder Chancerne mellem Raasejlsystemet (5½ à 6 Streger) og det Vogtske System sig som 1 : 2 à 2½.

Hs betyder Skibets Hastighed, hv Vindens Hastighed, Va den apparente Vinds Retning mod Kurslinien;

man faar da:

$$\operatorname{tg} Va = \frac{hv}{Hs} \text{ og at den}$$

apparente Vinds Hastighed

$$Ha = \frac{hv}{\sin Va}$$

af hvilke Sætninger udledes at:

Sidevind af 1 × Skibets Hastighed giver Indfaldsvinkel 4 Streger (med Diam. plan).

Sidevind af 2 × Skibets Hastighed giver Indfaldsvinkel 5½ Streger.

Sidevind af 2½ × Skibets Hastighed giver Indfaldsvinkel 6 Streger.

Resulterende Vindstyrke bliver 40 % stærkere ved Indfaldsvinkel 4 Streger.

Resulterende Vindstyrke bliver 11 % stærkere ved Indfaldsvinkel 5½ Streger.

Resulterende Vindstyrke bliver 9 % stærkere ved Indfaldsvinkel 6 Streger,

hvilket ogsaa kan udtrykkes saaledes:

En 8 Miles Damper kan med Vogts System udnytte Sidevinde af ca. 13 Fods Hastighed (8 Knob = 13 Fod pr. Sekund) medens Raasejlsystemet i samme Skib behøver ca. 30 Fods Hastighed, omtrent Mærssjelskuling.

Af nedenstaaende Tab I, der indeholder Fortegnelsen over de meteorologiske Observationer paa Anholt i 1893 og 94 i Tidsrummet 15. Marts—1. November, vil det bemærkes, at 38 % og 48 % af samtlige Observationer give

Vindstyrker mellem 15 og 30 Fod;

disse Procenttal tør da benyttes som Udtryk for 4 Stregers

Systemets større Sejlføringsevne i en almindelig Fragtdamper de paagældende Aar.

Tab. I.
Vindstyrkemaalinge Anholt 15. Marts—1. November.

Vindstyrke =	under 15'	mellem 15' og 30'	over 30'	Samlet Antal Maalinge	Middel Vindstyrke
1893	189	442	524	1155	27'
1894	199	552	404	1155	23'

Hertil kommer Systemets større Effektivitet paa Grund af

en korrekt Sejlf orm,

der for at opfylde denne Betingelse maa danne en Sejlf lade, ikke en Vindpose. Aerodynamikens Love ere benyttede som Grundlag for det nye Sejlsystems Konstruktion; det danner under Udspilingen en Propellersflade, der har meget Lighed med en Flagermusevinge.

Medens et almindeligt Gaffelsejl i tiltagende Kuling stopper Vinden i Agterliget, hvilket foraarsager Krængning i Stedet for Fart, lader de Vogtske Sejl Vinden passere frit, da de ere udspilede i hele Sejlets Højde og mangle Agterlig; dette erstattes af en Agtergærde, der fra Topslæden forbinder Nokkerne af alle Spilerne og ender med en Rebtallie under den faste Bom. Ved denne Foranstaltning skaanes Sejlet, hvis Form bibeholdes ogsaa ved fortsat Brug, en Fordel, som næppe opnaas ved nogen anden Sejlkonstruktion. Det betragtes da ogsaa blandt Fagmænd for en stor Kunst at sy et almindeligt fore-and aft Sejl saaledes, at det bliver baade »flat and lifting«.

En bekendt engelsk Autoritet paa dette Omraade, Samuel Sadler, ytrer herom følgende i Fortalen til sit Værk »The art and science of sailmaking« :

»Betegnelsen »lifting« benyttes med Forsæt, da det »er en særdeles vigtig Egenskab ved et fore-and aft Sejl, »at det er i Stand til at løfte Skibet op af Bølgedalen »og holde det frit og livligt. Mange Skibe, især Fisker- »smakker«, tilføjer han, »gaa tabte paa Grund af posende »Sejl, der under en Storm stopper Vinden og presser »Skibet ned, fordi Vinden ikke har frit Spillerum ved »Agterliget«.

Forudsat at Vinden, som ved de Vogtske Sejl, har frit Spillerum, bør dog hertil føjes, at den ved Sejlene fremkaldte Krængning indenfor visse Grændser forøger Stabilitetsmomentet eller Støtheden, og forhindrer Skibet i at faa samme Rulningsperiode som Søen. Hermed skal dog ikke siges, at Slingrekøle overflødiggøres; i Stille virke Sejlene jo ikke, og man har dog Formodning om, at en fransk Fiskerskonert er kuldsejlet under saadanne Omstændigheder ved Island i høj Dønning og Strømras.

Det er endvidere godtgjort af Professor Langley ved direkte Forsøg, at under smaa Indfaldsvinkler giver den samme Flade omtrent den tredobbelte Nytte- virkning, naar den er stillet med den smalle Side mod Vinden, end naar den vender den brede Side til.

Dette forklarer end mere Raasejlenes ringe Effektivitet i en Damper, der meget sjældent kan udnytte en agterlig Vind. Man vil endvidere deraf forstaa, at høje smalle Sejl ere gode Bidevindsejl.

Efter at have udviklet Nødvendigheden af et non plus ultra Bidevindsystem, naar Sejl skulle benyttes som Drivkraft i en Damper, skal jeg, gennem de ved Hastigheds-

prøver og Kulforbrugsprøver indvundne Erfaringer i Kanonbaaden »Hauch«, søge at paavise

Sejlenes Økonomi

med det forbedrede Sejlsystem.

Dette udgør i Areal c. 2 × Vandliniearealet, medens 3 à 3½ er almindeligt for Sejlskibe. En Sammenligning mellem Hovedresultaterne af Kulforbrug til Fremdrivning i de sidste 3 Aar er allerede meget oplysende:

Tab. II.

Aar.	1892	1893	1894
Tøjlets Længde	245	250	245
Antal Timer jævn Fremdrivning	1084	1289½	1409¾
Udsejlet Distance i Kvadrantil.	7636	9899	10276
Gennemsnitsfart.	7.05	7.29	7.29
Kulforbrug pr. sejl i Kvadrantil danske Pd.	19.8	17.8	13.4
Besparelse proc. i Sammenlign. med 1892.		12 0/0	32 0/0
Antal Timer under Damp og Sejl.	462	948	
Sejlføringsprocent under Damp.	36 0/0	67 0/0	
Antal Timer Begge Kedler i Brug til Fremdrivning.	1084	1289¾	448
Antal Timer under Sejl.			63
Gennemsnit. fart Sejl.			4.8
Sejlareal i Kvadrat Fod.	1520	1520	1857

Den større Sejlføringsprocent 1894 har sin naturlige Aarsag i den større Sejlføringsevne, der forklares af Tab. I, hvorfor den store Besparelse i Kulforbrug, 32 0/0, ikke kan tilskrives heldigere Vindechancer.

At Forøgelsen i Sejlareal, der udgør ca. 22 0/0, ej heller kan være Aarsagen, beviser nedenstaaende Proportion mellem de to Arealers Arbejde, idet man véd, at Sejlenes Arbejdsevne vokser proportionalt med Arealerne og med Kvadratet paa Vindhastighederne, saalænge Skibets Hastighed er konstant; altsaa:

$$\frac{\text{Arbejdsevne af Sejlareal 1893}}{\text{Arbejdsevne af Sejlareal 1894}} = \frac{1520 \times 27^2}{1857 \times 23^2} = \frac{\text{ca } 15}{\text{ca } 13}$$

eller i Favør af 1893.

Tilbage bliver altsaa kun Systemets større Effektivitet, da Chancerne for at føre Sejl ere benyttede ens i 1893.

En Del af Økonomien skyldes dog den Omstændighed, at det ved en Forbedring af Optrækket er bleven muligt med Fordel at benytte Kedlerne enkeltvis; men da Erfaringen har godtgjort, at det kun med Sejlene som Hjælpkraft har været muligt at holde normal Fart med en enkelt Kedel i længere Tid, ere Sejlene jo ogsaa indirekte Aarsagen til den herved indvundne Besparelse, som er betinget af de forøgede Sejlføringschancer.

(Fortsættes).

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

i Ugen fra 20. Januar til 26. Januar 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Pigvar. Pd.	Sletvar. Pd.	Helle-flynder. Pd.	Torsk. Pd.	Kuller. Pd.	Sild. Pd.	Aal. Pd.	Lax, Gedder og Aborre. Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Sorter. Pd.	Ialt. Pd.
15 danske Fiskerfartøjer	26,064	161	1,168	.....	1,170	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28,563
3 danske Kvaser	.....	.....	.....	.....	22,950	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22,950
4 svenske Fiskerfartøjer	.....	.....	.....	.....	9,450	600	.....	.....	.....	.....	.....	10,050
pr. Vogn fra nærliggende Fiskerlejer	.....	.....	.....	.....	900	.....	.....	180	75	1,000 ¹	.....	2,155
pr. Jernbane og Dampskib	11,178	.....	.....	850	21,780	2,600	406,215	3,414	5,557 5,300 ¹	19,286 ² 200 ³ 1,100 ⁴ 9,000 ⁵	28,256	514,736
Ialt =	37,242	161	1,168	850	56,250	3,200	406,215	3,594	10,932	30,586	28,256	578,454

Betalt	levende	danske	svenske	blanke
Gennemsnitspris af	3Kr.70Ø.	2 Kr.	55 Øre	65 Øre,
Opkøbere	Kasse-	svenske	pr. Ol	gule
	fisk 2 Kr.	3 Kr. 15 Øre.		35 Øre
	75 Øre	Kassefisk 1,85		pr. Pd.
	pr. Lpd.	pr. Lpd.		

Paa Grund af uroligt Vejr har Tilførslen været ringere, ligesaa Købelysten paa Grund af sekunda Varer.

¹Muslinger. ²Østers. ³Hummer. ⁴Krebs. ⁵Muslinger.

Fra Søen.

Om Dampskibet Peter Berg's Møde med et engelsk Barkskip i den bicayiske Bugt, som vi i vort sidste Nummer kortelig omtalte, meddeles nedenfor de nærmere Omstændigheder gennem en Rapport fra Skibets Fører, Kapt. Chr. Jensen, til Rederiet, Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab, der velvilligt har stillet denne til vor Disposition:

Torsdagen d. 3. Januar Eftmd. Kl. 1½ paa 49° 15' N. B. 7° 5' V. L. med Vinden Nord, Storm med Byger og høj oprørt Sø passeredes et Barkskip, der laa underdrejet for Mesan-Stagsejl, For-Undermerssejl og For-Stagsejl-Storsejl, Stor-Undermerssejl vare bortblæste og Resterne piskede om Ræerne, ligesaa var For-Bramsejl i Færd med at blæse los. Omtrent et Kvarter efter at Barken var passeret, observeredes at den holdt af for Vejret og styrede efter os, samt at der blev hejst Signaler. Afstanden var imidlertid bleven for stor til at Signalerne kunde skælnes, hvorfor Sejlene bjærgedes og Skibet lagdes op imod Vind og Sø. Saasart Barken kom i vor Nærhed drejede den til igen, og vi observerede nu det engelske Flag vendt med Unionen ned efter og vajende paa halv Mast samt Signalet N. V. (Jeg er synkefærdig). Barken var let lastet, havde Vindmølle til Pumpning, men den arbejdede ikke, saa jeg formoder Pumperne vare uklare. Jeg lod hejse Signalet H. V. R. (Hvad Slags Hjælp ønsker De), men fik kun til Svar H. W. B. (Hjælp signaleret Skib). Jeg hejste derpaa I. C. P. (Kan De sende Baad). Herpaa fulgte intet Svar, men vi kunde se, at de straks begyndte at gøre klar til at løfte en af Baadene op i Daviderne; dette mislykkedes imidlertid, idet den ene David brækkede ned, og straks efter hejstes Signalet I. B. T. (Send en Baad).

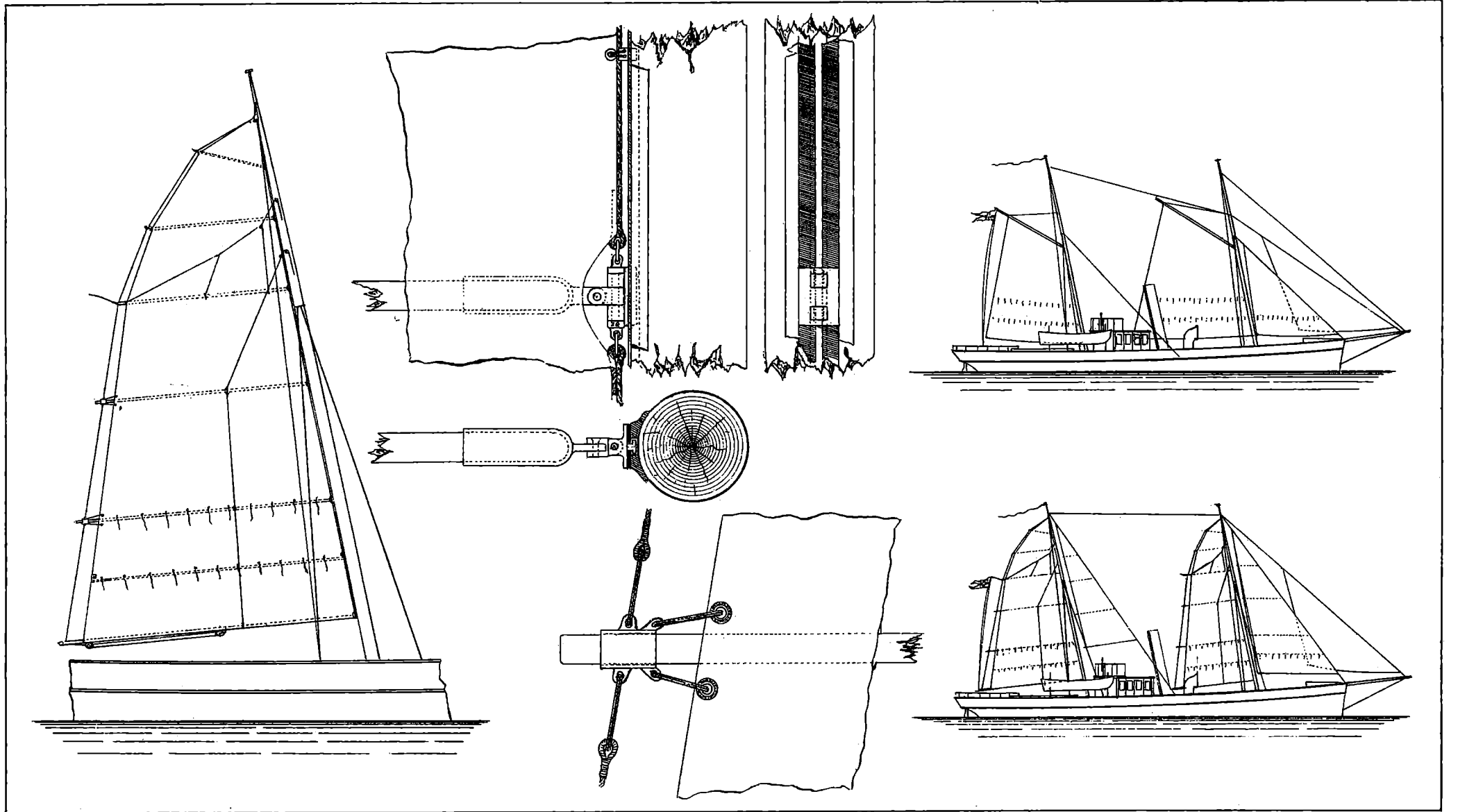
Det var ikke uden Risiko at sætte Baad ud i denne Sø, og Skibet slingrede voldsomt, men kunde der gøres Forsøg paa at redde Besætningen, maatte det ske straks, før Mørket faldt paa. B. B. Redningsbaad blev gjort klar og kom heldig og uden Malheur fra Borde, bemandet med 1ste og 2den Styrmand, Tømmermanden, 1 Matros og 1 Letmatros. I Læ af Skibet bugseredes Redningsbaaden op til Luvart af Barken og bar derefter ned i Læ af denne, hvor der tilkastedes Baaden en Ende. Besætningen paa Barken stode alle agter med Redningsbælter om Livet, klar til at forlade Skibet. Søen var saa høj og oprørt, og Barken slingrede og arbejdede saa voldsomt, at det

var absolut umuligt at lægge til Skibssiden, hvorfor Baaden holdt sig agter i Læ og saa nær til Skibet som muligt, og opfordrede Besætningen til at fire sig over Hækken i en Ende og paa denne Maade bjærges om Bord i Baaden, men ingen vovede at gøre Forsøget, forgæves opfordrede Styrmanden dem til at søge Redning før Mørket faldt paa. Efter at Baaden havde opholdt sig ved Barken i ¾ Time, begyndte Mørket at falde paa, og den maatte da returnere, desværre uden noget Resultat for dens baade farefulde og anstrængende Arbejde. »Peter Berg« var imidlertid bragt ned i Læ af Barken, og da Baaden nærmede sig, gøde vi Olie paa Søen. Besætningen reddedes ud af Baaden ved at tilkaste den Ender og Liner, medens Baaden knustes mod Skibssiden og maatte lades i Drift. Fra Barken gjordes stadig Nødsignaler, og jeg besluttede mig til at blive i dens Nærhed i Haab om at Vejret skulde bedage sig og muliggøre en Bjærgning af Besætningen, men da jeg for ikke at tabe Barken af Sigte jevnlig maatte dreje Skibet rundt i den høje Sø, hvorved det tog saa voldsomme Overhalinger og svære Søer over, at jeg frygtede for, at Lasten skulde forskyde sig, forsøgte jeg, ved at løbe for Vejret agten om Barken med en stor Lanterne over Hækken og vinkende med en Bluslampe, at faa den til at følge mig for Vejret, hvad der unægtelig vilde være mageligere for begge Skibe, men forgæves; efter at have løbet 2 à 3 qml. for Vejret uden at Barken kom med, maatte vi igen vende om.

Den 4de om Morgenen: Vejret fremdeles stormende med Byger fra N. N. O. og meget høj og oprørt Sø. Da vi nærmede os Barken vajede det engelske Flag fremdeles paa halv Mast med Unionen ned efter og Signalet B. F. T. blev hejst, og straks derefter I. B. T. (Send en Baad).

Vejret og Forholdene vare i hvert Fald ikke bedre end Dagen forud, og saa vidt jeg kunde se, var Faren ikke overhængende i Barken, der endnu laa for højt paa Vandet, til at Bjærgnings-Forsøg burde voves nu da Dagen stundede til. Jeg hejste derpaa J. D. A. (Kan ikke sende Baad) og J. D. P. (Baad er sønderlaet).

Herefter begyndte de straks i Barken at sætte Redningsbaaden ud, der stod agter i Davider, men under Forsøget syntes den ene David ved Overhalingen at have revet sig los og fulgt med Baaden, thi Baaden stillede sig paa Ende med en Trediedel af dens Længde ud af Vandet og drev saaledes bort. En anden og mindre Baad blev gjort klar, men da det næppe var gaaet den bedre, og det næsten var mig umuligt at holde Skibet liggende tværs i Søen, hejste jeg Signalet L. D. (Styr i mit Kølvand), og da denne Opfordring straks



blev efterkommet, højste jeg J. V. (Sæt mere Sejl, og hold Skibet under Kommando). Efter $\frac{1}{2}$ Times Forløb blev Fokken og Stor-Overmerssejl sat, og saaledes fulgtes Skibene ad, styrende S.V. t. S. fra Kl. 9 Fm. til Kl. 3 Eftm; da Vind og Sø var lidt i Aftagende, holdt jeg hen imod Barken for at forsøge Bjergning af Mandskabet før Mørket satte ind og højste Signalet J. C. P. (kan De sende Baad).

Jeg bemærkede nu, at Vindmøllen var rigget til med alle Sejl og i fuld Virksomhed, det engelske Flag, der hele Tiden havde vajet fra halv Mast, var halet ned, og op gik Signalet B. K. N. (Lækken er stoppet) og kort efter det engelske Flag, men denne Gang med Unionen opefter. Faren syntes saaledes at være overstaaet denne Gang.

Barkskibets Navn var »I. H. Mc. Larren«, hjemme hørende i Liverpool og bestemt for Rio de Janeiro.

Kl. 4 Eftermd. paa $48^{\circ} 5' N.$ Br. $7^{\circ} 40' V.$ Lgd. forlod jeg Barken, der styrede S.V. Naar undtages de bortblæste Sejl var Rigningen i Orden, ej heller syntes Skibet at have lidt nogen ovenbords Skade, og om Bord fandtes endnu 2 Baade.

Savona, Januar 1895.

Chr. Jensen.

Konsulatloven i Folkethinget.

Det i vort sidste Nummer omtalte, af d'Hrr. Folkethingsmænd Bluhme og Frederiksen fremsatte Forslag om en Forandring i Konsulatloven, hvorved Afgifterne for Sejlskibe nedsættes, var i Onsdags til 1ste Behandling i Folkethinget. De to Forslagsstillere fremdrog klart og udførligt de Grunde, der havde foranlediget Forslagets Fremkomst, og paaviste, paa Basis af de af »Dansk Søfartstidende« offentliggjorte Oplysninger fra en Del Sejlskibsrederier, at Konsulatloven af 1893 havde medført betydelig forøgede Udgifter for Sejlskibsflaaden. I den derefter følgende Diskussion deltog Hs. Excl. Udenrigsministeren, der stillede sig afventende overfor Forslaget og som navnlig hævdede, at de fremdragne Oplysninger fra enkelte Rederier ikke gave noget paalideligt Billede af de Virkninger, Loven af 1893 i det hele havde havt for Sejlskibsflaaden. Imidlertid syntes det dog at fremgaa af Ministerens Udtalelser, at saafremt det paavistes, at Loven virkelig havde medført økonomisk Tab for Sejlskibsflaaden, vilde han ikke stille sig uvillig overfor en Revision til Gunst for denne. Folkethingsmand Bojsen fremdrog ligeledes Nødvendigheden af at skaffe større Materiale til Bedømmelse af Konsulatlovens Virkninger for Sejlskibene, men syntes iøvrigt ikke tilbøjelig til at medvirke til en Revision af Loven.

Vi skulle komme nærmere tilbage til denne Forhandling og i Dag kun fremhæve, at den ganske vist gør det tvivlsomt, om den af Sejlskibsrederierne ønskede Revision af Konsulatloven kan gennemføres i indeværende Rigsdagssamling, medens den paa den anden Side viser, at Lovgivningsmagten ikke vil stille sig afvisende overfor dette Ønske, naar det kan paavises, at Loven virkelig har paaført Sejlskibsflaaden forøgede Udgifter. Rederiernes Bestræbelser maa derfor nu gaa ud paa at paavise dette gennem et tyldigt statistisk Materiale, der viser deres Udgifter før og efter Gennemførelsen af Konsulatloven af 1893.

Den Række Oplysninger, vi alt have modtaget fra en

Del Rederier, og som under Forhandlingerne i Folkethinget bleve fremdragne til Støtte for Rederiernes Ønske, ere selvfølgelig ganske ufuldstændige, naar det gælder om at paavise Konsulatlovens Virkninger for den samlede Sejlskibsflaade. Vi gentage derfor vor indstændige Opfordring til Sejlskibsrederierne om at sende os saa udførlige og nøjagtige Oplysninger om Sagen som muligt, saa at vi blive satte i Stand til at give et saa vidt muligt paalideligt Billede af det Tab, Loven af 1893 har paaført Sejlskibsflaaden. Vi tvivle da ikke om, at Sejlskibsrederierne Ønske om en Revision af denne Lov vil blive opfyldt.

Ugens Havarier.

Martha, Skonnert, har ved Indsejlingen til Themsen i haardt Vejr mistet Klyverbovmen.

Georg, Dpsk. af Flensborg, kom Natten til d. 24. Januar paa Rejsen fra Methil til Korsør med Kul, paa Grund lidt nord for Knudshoved. Efter at have kastet ca. 80 Td. Kul overbord kom Skibet flot og fortsatte til Korsør. Tilsyneladende har Skibet ikke taget nogen Skade.

Imbs, Dpsk. af Stavanger. Jørgensen, ankom hertil d. 23. Januar fra Island. Skibet har i en Orkan paa Eskefjord mistet Anker og Kæde og har paa Rejsen hertil havt saa haardt Vejr, at den maatte søge ind til Lerwick.

Ino, Slup af Marstal, Christensen, blev d. 26. Januar indbragt til Ebeltoft paa Rejsen fra Assens til Aalborg med Sukker. Skibet har i forrige Uges Storme maattet krydse i Kattegat og var saa overiset, at det var aldeles unavigabelt, hvorfor Assistance maatte tages.

Aurora, Skonnert af Marstal, Raahauge, er paa Rejsen fra Aberdeen til Warkworth i Ballast d. 15. Jan. strandet ved Amble. Skibet blev observeret fra Land at arbejde haardt imod den høje Sø, og Bugserbaaden Coquet gik ud for at assistere. Det lykkedes ogsaa at slæbe Skibet et Stykke, men pludselig brast Trossen, og Skibet, der nu var et Bytte for Bølgerne, blev i faa Minutter kastet op imod Klipperne ved South Prei. Ved Hjælp af Raketapparatet fra Land blev hele Besætningen, ialt 7 Mand, reddet, men det kostede store Anstrængelser, da Skibet hvert Øjeblik truede med at kænre. I Land blev der ydet de Skibbrudne al mulig Om-sorg. Selve Skibet staar neppe til at redde.

Fremad, Skonnert af Marstal, Christiansen, er i Følge Telegram fra London af 29. Jan. strandet ved Saffi. Skibet, der var paa Rejsen fra Yumiden med en Ladning Sukker, bestemt til Saffi, bliver sandsynligvis Vrag, da der blæser en haard Storm med høj Sø.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.

Indgaaede Skibe.

24. Januar. Dampskib Birdoswald, Kapt. J. Pearn, fra Odessa med 25,000 Centner Byg, 30,000 Centner Rug, 15,600 Centner Majs. 8300 Centner Klid, 2100 Centner Oliekager til Ordre.

29. Januar 1895 Dampskibet »Langhton«, Kapt. Wenford, fra Odessa med 13,500 Centner Majs, 23,500 Centner Rug, 25,800 Centner Byg.

30. Januar 1895. Dampskibet »Kullen«, Kapt. C. Andersson, fra Grimsby med 6000 Centner Klid.

Sømænds Pensionering.

Spørgsmaalet om Søfolks Pensionering er for Tiden særdeles aktuelt i Sverrig, og da dette er en Sag, som formentlig før eller senere vil blive optaget ogsaa her i Danmark, skulle vi efter »Gøtb. Sjøf. och Hand. Tidn.« give nogle Oplysninger om dens Stilling i Øjeblikket i vort Naboland.

Tanken om at oprette en Pensionsanstalt for den svenske Handelsflaade er udgaaet fra Helsingborg og er derefter blevet drøftet paa Møder af Søfarts-Interesserede rundt om i Landet, hvor der er blevet vedtaget Resolutioner, der enstemmigt have sluttet sig til det fremkomne Forslag, i Gøteborg har Skibsførerforeningen nedsat en Komite, der har formuleret Forslag om Sagens Ordning af væsentlig følgende Indhold:

1) Hyreafgifterne bortfalde. 2) Alle Sømænd, saavel paa Skibe i indenrigs som udenrigs Fart, erlægge en obligatorisk aarlig Afgift til Handelsflaadens Pensionsanstalt, hvis Størrelse er forskellig i de forskellige Klasser; 3) De til Pension berettigede inddeles i tre Klasser: Til første Klasse høre Skibsførere, til anden Styrmand og Maskinister, til tredje Matroser, Fyrbødere og deres Ligestillede. For at blive optaget i første Klasse fordres, at man skal have aflagt Skibsfører-Eksamen, til anden Klasse fordres Styrmands- eller Maskinist-Eksamen; 4) Sømænd, der før de ere fyldte 25 Aar, have været indskrevne i svensk Sømændshjem og have erlagt deres Afgifter, ere berettigede til Pension. Pensionsalderen begynder for Kaptajner, Styrmand og Maskinister ved det 55 Aar, for Matroser, Fyrbødere og Ligestillede ved det 50 Aar.

Det udtales derefter, at man bør tilstræbe:

at Pensionerne i de forskellige Klasser ansættes til henholdsvis 400, 300 og 200 Kr. og

at en mindre Pension tildeles Pensionsberettigedes Enker og mindreaarige Børn samt saadanne Sømænd, som uforskyldt ere komne til Skade i deres Virksomhed og derved ere blevne ude af Stand til at forsørge sig indtil de have erlagt de Afgifter, der betinge fuld Pension.

Paa et Møde i Roslagen har den derværende store Sømændsbefolkning gennem sin Rigsdagsmand rettet en Henvendelse til Regering og Rigsdag om at fremme Spørgsmaalet om Søfolks Pensionering. Der forestaar nu et Fællesmøde i Helsingborg, hvor man antagelig vil støtte denne Henvendelse til Lovgivningsmagten.

Fra Sø og Land.

Udenrigsministeriet meddeler os følgende Uddrag af Aarsberetning fra det kongelige Generalkonsulat i Bremen.

Efter Tilendbringelsen af Nedre-Weserens Regulering vil et Korrektionsgebyr blive afkrævet alle til Bremen kommende Søskibe, men der er endnu ikke truffet bestemt Afgørelse om Gebyrets Størrelse og Tidspunktet, da denne Foranstaltning træder i Virksomhed.

Dødsfald. Forhenværende Skibsfører N. H. Nielsen i Assens er afgaaet ved Døden.

Svensk-norsk og belgisk Vicekonsul Axelsen paa Læsø er afgaaet ved Døden.

Kapt. Chr. Waldemar Petersen, Fører af Dampskibet »Fyen«, tilhørende Dampskibsselskabet »Kjøbenhavn«, er afgaaet ved Døden.

Kingsin Linien i Hamburg har til Farten paa Japan bestilt 2 store Fragtdampere; det ene bygges i Hamburg paa Blohm & Voss's Skibsværft og det andet er bestilt i Flensborg.

Fra Esbjerg skrives til os: Efter de voldsomme Storme og de deraf følgende mange Forlis er der drevet en Masse Vraggods i Land langs Kysten, saaledes omtrent 2000 Planker.

Den 8de ds. afholdtes med den engelske Marines nye Torpedobaads-Ødelægger »Boxer«, bygget af Firmaet John J. Thornycroft and Co. i London, en foreløbig Prøve ved Maplins; med den fulde Last, 30 Tons, ombord, blev Middelhastigheden 29,314 Knob paa 6 Løb over Milen; dette er den højeste Hastighed, som hidtil er opnaaet.

»Boxer« er 201½ ft. lang, 19 ft. bred og Dybgaaendet 7¼ ft. (»Times«).

Vi gengive nedenfor den fra Sø- og Handelsretten fremkomne Udtalelse i Anledning af Dampskibet »Alexander III« Forlis, som af Pladsmangel ikke blev optaget i vort sidste Nummer:

»Det skønnes efter det oplyste ikke at kunne betvivles, at det var den orkanagtige Storm, der rasede den paagældende Nat, og som overhovedet foraarsagede ualmindelig mange Søulykker i og ved Nordsøen, i Forbindelse med den voldsomme og urolige Søgang, der medførte »Alexander III« Forlis, idet Vægtforholdene i Skibet bleve stærkt forrykkede ved, at Vandet pludselig i store Masser uafhjælpefuld strømmede ned paa Mellemdækkene gennem Aabningerne til de af Søerne og den løsgaaede Dækslast opslaaede Ventiler samt igennem den ligeledes bortslaaede Storluge og ikke atter kunde skaffes bort, og ved at Lasten havde forskudt og yderligere forskudt sig. Retten skønner derfor ikke, at der bør blive Spørgsmaal om at søge Ansvar gjort gældende mod nogen af Besætningen og saaledes ej heller 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, om end 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 burde henlede Opmærksomheden paa, om det ikke vilde være rigtigt paany at optage det Spørgsmaal, hvorvidt der ikke — i Lighed med, hvad der gælder andetsteds, f. Eks. i England — her i Landet bør fastsættes bestemte Regler for Størrelsen af Dækslast, i al Fald i Vintermaanederne.

Dampskibet »Gustaf Wasa«, bygget for Regning Angfartygs A. B. »Stockholm-Lübeck« i Stockholm, løb Tirsdag Eftermiddag Kl. 2 af Stablen fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 143'—0" langt i Hoveddækket, 24'—9" bredt og 12'—½" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade-Kondensation af 330 indicerede Hestes Kraft.

Den kgl. Konsul i Libau telegraferede 29. Januar til Udenrigsministeriet:

Fyrskibet inddraget paa Grund af Is.

Christiansen.

Bjergningsdamperne »Belos« og »Hermes«, tilhørende Neptunselskabet i Stockholm, have i Begyndelsen af Ugen provianteret og indtaget Kul i Malmø, hvorfra de vilde afgaa til deres Vinterstationer, helholdsvis i Kanalen og paa den spanske Kyst.

Bestillingen som Havnefoged i Lemvig er ledig.

Klager over Bladets Forsendelse bedes hurtigst muligt indsendt til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn. Ø.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen, Thide-
mann, afgik 26. Januar fra Tunis, bestemt til Piræus. Constan-
tinopel, Samsoun, Trebizonde, Batoum etc. — Antwerpen,
Caroc, afgik 28. Jan. fra Antwerpen, bestemt til Algier, Tunis,
Piræus, Smyrna, Saloniki, Constantinopel etc. — Castor,
Kruse, ank. 8. Jan. til Lissabon, bestemt til København. — Chr.
Broberg, Gøtsche, ank. 25. Jan. til Marseille, bestemt til
den Spanske Kyst. — Dagmar, Strubberg, ank. 29. Januar
til Alicante, bestemt til Valencia, Tarragona, Barcelona, Genua,
Livorno etc. — Douro, Brabrand, passerede Quessant Creach
24. Jan. bestemt til Nantes, Oporio, Lissabon — Georgios I,
Rohde, ank. 26. Jan. til Antwerpen 26. Jan., bestemt til Tunis, Piræus,
Constantinopel, Samsoun, Trebizonde etc. — Leopold II, Jes-
persen, afgik 29. Jan. fra Kbhvn., bestemt til Antwerpen og
Sortehavet. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik 30. Januar
fra Saloniki, bestemt til Constantinopel, Sevastopol, Odessa. —
Kursk, Staal, afgik 26. Jan. fra Dartmouth, bestemt til Kbhvn. og
Stettin — Nordjylland, Jensen, ank. 23. Jan. til
Rouen, bestemt til Havre og Kbhvn. — Omsk, Kihl, ank. 22.
Jan. til Odessa, bestemt til Piræus og Antwerpen.
Tomsk, Petersen, passerede 24. Jan. Gibraltar, bestemt til
Kbhvn. — O. B. Suhr, Koch, ank. 22. Jan. til Messina,
bestemt til Lissabon og Kbhvn. — Tejo, Fenger, ank. 28.
Jan. til Lissabon, bestemt til Bordeaux, La Pallice og Kbhvn.
— Vesuv, Gade, afgik 28. Jan. fra Newcastle, bestemt til
Valencia, Barcelona, Marseille, Genua, Livorno, Neapel og
Sicilien.

Constantin, Fenger, afgik 31. Jan. fra Kjøbenhavn,
bestemt til Newcastle — Esbern Snare, Holm, afgik 31. Jan.
fra Odense, bestemt til Aarhus via Frederikshavn. — Georg,
Nielsen, afgik 30. Januar fra Newcastle, bestemt til København.
— Knuthenborg, Hansen, afgik 29. Jan. fra Leith, bestemt
til Horsens. — Kronen, Petersen, afgik 29. Jan. fra New-
castle bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik
30. Jan. fra Newcastle, bestemt til Kbhvn. — Storebelt, A.
Güllich, afgik 29. Jan. fra Nakskov, bestemt til Newcastle via
Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik 30.
Januar fra Aarhus, bestemt til Leith via Odense og Aalborg.

Axelhuus, Harder, afgik 29. Jan. fra Stavanger, bestemt
til Vestnorge og Kbhvn. — Bergenuus, Jørgensen, ank. 26.
Jan. til Kbhvn., bestemt til Stettin. — Ceres, Svensson,
ank. 28. Jan. til London, bestemt til Kbhvn. og Libau. —
Charkov, Norden, ank. 26. Jan. til Libau, bestemt til
Hull. — Christian IX, Møllerup, ank. 29. Jan. til
Kjøbenhavn, bestemt til London. — Frederik, Harboe, ank. 29.
Jan. til Pillau, bestemt til Kjøbenhavn-Hull. — Jolantha,
Hansen, ank. 25. Jan. til Hamburg, bestemt til Kbhvn. —
Kasan, Thomsen, afgik 27. Jan. fra London, bestemt til
Kbhvn.-Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik 19. Jan. fra
Granton, bestemt til Færoerne og Island. — Libau, Andersen,
ank. 20. Jan. til Hamburg, bestemt til Kbhvn.-Danzig. —
Louise, Brabrand, afgik 29. Januar fra Kbhvn., bestemt til
Königsberg. — Minsk, Olsen, afgik 27. Januar fra Liverpool,
bestemt til Kjøbenhavn. — Moskov, Petersen, ank. 28.
Januar til Kbhvn., bestemt til Anvers. — Nishnij Nov-
gorod, Harder, ank. 30. Jan. til Kjøbenhavn, bestemt til
Libau. — Odin, Frisenette, ank. 26. Jan. til Königsberg,
bestemt til Kbhvn.-Hamburg. — Perm, Christensen, afgik 28.
Jan. fra Kbhvn., bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen,
afgik 29. Jan. fra Kbhvn., bestemt til Anvers. — Romny,
Nielsen, ank. 30. Jan. til Kjøbenhavn, bestemt til Libau.
— Thyra, Garde, afgik 25. Januar fra Libau, bestemt til Hull.
— Valdemar, Sørensen, ank. 23. Jan. til Libau, bestemt
til Kbhvn.-Anvers. — Vendsyssel, Sørensen, ank. 25.
Jan. til Esbjerg, bestemt til Hamburg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 8.
Januar, ank. om til Konstantinopel 25. Januar. — Frode,
Christensen, afgik fra Konstantinopel 29. Januar til Odessa.
— Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Boness 18. Januar, ank. om
til Libau 24. Januar. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Reval
26. Januar, til Rotterdam. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra
Grangemouth 19. Januar, ank. om til Kbhvn. 23. Januar. —
Skjold, N. O. Risø, afgik fra Libau 29. Januar til Ghent. —
Olaf, C. Holst, afgik fra Kiel 24. Januar, ank. om til Libau
27. Jan. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 24.
Januar, ank. om til Riga 27. Januar. — Harald, C. A. Jørgen-
sen, afgik fra Konstantinopel 25. Januar, ank. om til Nicolajeff
28. Jan. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Newcastle 17. Jan.
ank. om til Pillau 22. Jan. — Magnus, W. Aaris, afgik fra
Kbhvn. 29. Januar til Libau.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr.

Jensen, afgik fra Savona 24. Jan., ank. om til Tisilipaski 29. Jan.
— Alexander Shukoff, Johnsen, afgik fra Rotterdam 26.
Jan., ank. om til Newcastle 28. Jan. — Johan Siem, Rasmus-
sen, afgik fra Benisaff 18. Jan., ank. om til Rotterdam 28. Jan.
— Pawel Andrejeff, P. Mørch, afgik fra Odessa 15. Jan. til
Bergen.

Dannebrog, Amalienborg, Olsen, afgik fra Lübeck 30.
Januar til Reval. — Christiansborg, Schmidt, ank. om til
Aarhus 28. Januar. — Fredensborg, Andersen, ank. om til
Riga 29. Januar. — Frederiksborg, Hartmann, ank. om til
Burntisland 29. Januar. — Rosenborg, Schultz, afgik fra
Reval 26. Januar, ank. om til Riga 29. Jan., bestemt til London.
— Uranienborg, van Deurs, afgik fra Riga 26. Januar til
Dunkerque.

Kjøbenhavn, Carl Hecksher, Petersen, afgik fra London
27. Januar, til Libau. — Hafnia, Neergaard, ank. om til Reval
26. Jan. — Jylland, Starck, afgik fra Kiel 26. Januar, ank. om
til Libau 28. Januar. — Russia, Rasmussen, afgik fra Reval
23. Januar til London. — Sjælland, Hansen, afgik fra Ghent
23. Januar til Reval.

Thingvalla, Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York
26. Jan. til Kbhvn.

Det store nordiske Telegrafskibsselskab. H. C. Ørsted, Ør-
sted, er paa Kabelarbejde i Nordsoen. — Store Nordiske,
Svenson, er paa Kabelarbejde.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest,
Erichsen, afgik fra Aarhus 24. Januar, ank. om til Newcastle
27. Januar. — Octa, Enemark, afgik fra Newcastle 24. Jan.,
ank. om til Gøteborg 28. Jan. — Orrik, Bager, afgik fra
Gøteborg 24. Jan., ank. om til Newcastle 23. Jan.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, ank. om til Methil 26.
Januar, afgik 29. til Esbjerg. — Nordsoen, Meinertz, afgik fra
Middlesbrough 24. Januar, ank. om til Esbjerg 26., afgik 28. til
Boness.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Anna og Mathias, Madsen, ank. om til
Hamburg 24. Jan. fra Falmouth. — Cathrine, Hansen, ank.
om til Pernambuco 1. Jan. fra Mossel Bay, afgik 5., ank. om
til Parahyba 7. — Claus, Hansen, ank. om til La Guayra 5.
Jan. fra London. — Dorane, Rødgaard, afgik fra Hull 22.
Jan. til Buenos Ayres, passerede Deal 23. Jan. — Erna,
Thomsen, afgik fra Rio Grande 21. Jan. til Mona Id. — Glad-
stone, Christiansen, afgik fra Barcelona 25. Jan. til Marseille.
— Jørgiane Anne, Hansen, afgik fra Pernambuco 30. Decbr.
til Pelotas. — Lenita, Clausen, afgik fra Delagoa Bay 6. Dec.
til Beiro. — Maren Jessen, afgik fra Padang 22. Decbr. til
Cadix. — Nanna, Warrer, ank. om til Victoria (Brasil) 26.
Jan. fra Antwerpen. — Rosa, Brinck, afgik fra Hamburg 27.
Jan. til Santos. — Solid, Jørgensen, afgik fra Santos 22. Jan.
til Buenos Ayres. — Tercera, Holm, afgik fra Dieppe 20.
Jan. til New York. — Walparaiso, Lorentzen, er afgaaet
fra London, passerede Deal 21. Jan. — Wilhelmine, Oldefar,
afgik fra Santos 26. Jan. til Buenos Ayres.

Fanø, Sønderho. Henny, Ibsen, ank. om til Para 21. Jan.
fra Hamburg.

Anna, Albertsen, ank. 21. Jan. til Falmouth fra Tavira. —
Anna Breum, Willadsen, afs. 22. Jan. fra Alloa til Cher-
bourg. — Clara, Bartram, afs. 22. Jan. fra Falmouth til
Martinique. — Cathrine, Hansen, ank. 3. Jan. til Pernam-
buco fra Cap. — Carl, Andersen, klar 25. Jan. i London for
Helsingør. — Danmark, Andersen, afs. 22. Jan. fra Leith til
Morlaix. — De tvende Brødre, Boye, ank. 23. Jan. til
Dysart fra Alloa. — Doris, Hansen, afs. 22. Jan. fra Alloa til
St. Valery. — Hydra, Christensen, ank. 24. Decbr. til Guay-
mas fra Mazatlan. — Harriet, Hansen, passeret 23. Jan.
Beachy Head, østgaaende. — Hebe, Clausen, ank. 15. Jan.
til Para. — Hansine, Clausen, ank. 20. Jan. til Gran-
ton fra Aberdeen. — Hans Emil, Hansen, laa 25. Jan.
udfor Deal paa Rejsen fra Hull til Exmouth. — Johanne,
Davidsen, afs. 19. Jan. fra Blyth til Rudkjøbing. — Jupiter,
Funder, afs. 22. Jan. fra Santos til Newcastle, (N. S. W.) —
Julius Skrike, Behn, ank. 7. Jan. til Trinidad fra Names. —
Killeena, Hansen, ank. 14. Jan. til Mobile fra Ceara. —
Krise, Larsen, klar 22. Jan. i Christiania for Frankrig. —
Karen, Larsen, afs. 24. Jan. fra Dysart til Bogense. — Marstal,
Hansen, afs. 24. Jan. fra Dysart til Heiligenhafen. — Mindet,
Ettrup, afs. 23. Jan. fra Boness til Assens. — Najaden, Eri-
ksen, afs. 19. Jan. fra Shoreham til Helsingør. — Niord,
Svennevig, ank. 21. Jan. til Honfleur fra Pentewan. — Niclas,
Jensen, ank. 24. Jan. til Alloa fra Pantrieux. — Niels Juel,
Rasmussen, afs. 25. Jan. fra Ipswich til Randers. — Pomona,
Nielsen, ladede 24. Jan. i London for Trelleborg. — Sirius,
Hansen, ank. 20. Jan. til Swansea fra Halmstad. — Sophie,
Jensen, ank. 22. Jan. til Havre fra Port en Bassin. —
Sigrid, Petersen, passeret 24. Jan. Paimboeuf fra London til
Nantes. — Svalen, Christensen, afs. 25. Jan. fra Southamp-
ton til Spanien. — Thyra, Møller, ank. 17. Jan. til Methil fra
Falkenberg. — Thurø, Huusfeldt, afs. 18. Jan. fra St. Brieux

til Spanien. — Ærø, Christensen, ank. 20. Jan. til Gijon fra Nuevitas. — Ægir, Rasmussen, afs. 23. Jan. fra Plymouth til Lool.

Fragtberetninger.

Krisis i Odessa.

En meget alvorlig Tingenes Tilstand synes i denne Tid at være indtraadt i Kornafskibningen fra Odessa. I Følge Meddelelse derfra, dateret d. 18. Januar, er Markedets Tilstand næsten ubeskrivelig, idet Befragterne ere fuldstændig overfyldte med Tonnage, hvorimod Last næsten er uerholdelig. Vi have, meddeler Korrespondenten, havt usædvanligt varmt Vejr med Regn, hvilken har gjort Landevejene ufremkommelige, saa at intet Korn har kunnet komme frem i flere Uger, og Indehaverne af Korn her paa Pladsen forlange Priser, der umuliggør Forretning, selv med en Fragt af 6 $\frac{1}{2}$ eller 7.

En 1400 Netto Reg. Tons Damper har just nu faaet Komplettering med Halvdelen af sin Last til 5 $\frac{1}{2}$ til Liverpool, hvorimod den afsluttede Rate var 12 $\frac{1}{2}$, og der vil desuden blive stor Erstatning for Overliggedage, idet Baaden var fragtet til at laste ved Ankomsten.

En 1555 Tons Damper, fragtet til 11 $\frac{1}{2}$, maatte anlægges til 9 $\frac{1}{2}$ og blev kompletteret med 800 Tons til 6 $\frac{1}{2}$.

En Befragter søger Last til Kjøbenhavn til 8 $\frac{1}{2}$ for en Damper, som koster ham 13 $\frac{1}{2}$ pr. Ton, og to andre Dampere, sluttede af samme Befragter til samme Rate, ere blevne sendte paa en Mellemrejse, for hvilken Befragteren uden Tvivl maa betale, og naar de vende tilbage, kommer de til at ligge paa deres oprindelige Certeparti.

En 400 Tons Damper, som for faa Dage siden var garanteret 2500 Tons til 9/9 d, var kun i Stand til at faa 600 Tons, og hvis Restladning har været erholdelig til 8 $\frac{1}{2}$ eller selv 7 $\frac{1}{2}$, maa denne Befragter anse sig som meget heldig. For 3 andre Dampere søges Last til 7 $\frac{1}{2}$.

Den 18. Januar fandtes 16 Skibe i Havnen, ventende paa Ture, og blandt de anlagte Skibe maatte nogle, som vare fragtede til 10/6. a 11 $\frac{1}{2}$, tage Komplettering til 6 $\frac{1}{2}$ à 7 $\frac{1}{2}$, og for et enkelt, som var fragtet til 11/9, maatte akcepteres 4. Det er klart, at Rederne som Følge heraf vilde staa sig bedst ved i Øjeblikket at holde deres Baade borte fra Odessa.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 26. Januar:

Fragtmarkedet har i forløbne Uge igen været meget trykket, og Raterne er for nogle Fragters Vedkommende reduceret betydeligt.

Fra Staterne er Tendensen lavere for Dampskibe og San Francisco er nede i 25 —, Portland 30 —, Ostindien har fulgt med i samme Retning. Fra River Plate rapporteres flere Forretninger, men til lavere Rater.

Der sluttedes blandt andet som følger for Sejlskibe:

Cardiff til Santos, Kul à 18/—, Swansea til San Francisco 14/6, Garston til Rio Grande eller Pelotas, Kul à 22/6. Liverpool til Port Natal, Stykgods à 19/—. Liverpool til Wilmington, Salt à 3 —, og Retur til U. K.-Kontinentet, Harpix à 2/8, 3 pence mindre hvis direkt.

Sapelo til U. K.-Kontinentet 86/3 pr. Std., Pitch Pine for 1000 Reg. Tons. Pensacola til U. K.-Kontinentet 92/6 for 800 Reg., 90 $\frac{1}{2}$ for 1300 Reg.

Fra Canada sluttes endnu kun lidet, 1000/1100 Register Skibe acceptere 37,6 fra Bayverte & Westbay, 500 Register Fartøjer kunne opnaa 3/9 à 5/— pr. Std. mere.

For Dampskibe rapporteres følgende Afslutninger:

Odessa til U. K.-Kontinentet 8,3 for prompt Lastning, Sebastopol 8/—, Nicolaieff 9/— Azoff til Bergen eller Kjøbenhavn 14/3 for April Afskibning. Poti til Rotterdam 10/6, Februar. Bilbao til Dunkirk 5,1 $\frac{1}{2}$, Middlesbro 4/9, Elba til Cardiff 7,1 $\frac{1}{2}$, Santander til Rotterdam 5,1 $\frac{1}{2}$.

River Plate til U. K.-Kontinentet 20,— for prompte Baade, 22/6 for Marts Lastning. Tampa til Hamburg 17/—, Stettin 18/6, Galveston til Liverpool 33 —, Pensacola til Dordrecht 100 —.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co., New York**, meddele under 18. Januar:

Dampskibs-Fragtmarkedet holder sig paa samme Stand punkt, som meddelt i vor sidste Beretning; Orderne for fulde Ladninger ere meget knappe, og Partraterne ere fremdeles nedadgaende. Begæret fra Trælasthavnene har tiltrukket sig Redernes Opmærksomhed, men Befragterne vægrer sig ved at indgaa paa nogen Forhøjelse af Fragten, og Rederne ville sandsynligvis blive nødsagede til at gøre Indrømmelser. Der er kun bleven gjort meget lidt i Sukker-Forretningen fra Cubahavnene, og Begæret derfra er stadig meget begrænset.

Sejlskibs-Markedet viser fremdeles ingen Tegn til Bedring

og holder sig, i Mangel af Begær, ganske livløst og med svage Rater. Der har kun fundet faa Befragtninger Sted, og i flere Tilfælde, i Særdeleshed til Ostindien, have Rederne maattet indgaa paa yderligere Reduktion. Der er lidt mere Efterspørgsel efter Skibe for Trælast fra Golfen til La Plata Floden, men til lave Rater. Til de brasilianske Havne gøres intet, og Befragtingen for de kommende Maaneder kan kun gøres mod en Nedgang i Raterne. Trælast-Markedet i de sydlige Havne er livløst, og Petroleums-Farten til Europa indskrænker sig til en enkelt tilfældig Befragting uden yderligere Efterspørgsel.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 26 Januar:

Fragtmarkedet udover er ingen Forandring undergaaet i Ugens Løb, Middelhavet er nogenlunde fast til forrige Uges Rater, og for Østersøen er der fremdeles næsten ikke Fragter at opdrive. Returnarkedet er usselt allevegne fra, navnlig er Sortehavet demoraliseret; Middelhavet flovt med omtrent uforandrede Noteringer og Ørefragterne ligeledes uforandrede. Der er sluttet fra Tyne, Blyth eller Wear til: Liban 800 4/—, Swinemünde 3000 3/4 $\frac{1}{2}$, Lübeck 900 4/—, Moss 700 4/—, Thronb-hjem 900 4/6 Kul, 6/6 Koks, Bordeaux 2400 4/—, Lissabon 2400 4/9, 800 5/1 $\frac{1}{2}$, Sevilla 1300 7/3, Gibraltar 700 5/3, Almunecar 1600 7/9, Garrucha 1000 8/10 $\frac{1}{2}$, Barcelona 7/9, 8 $\frac{1}{2}$ + 8/1 $\frac{1}{2}$, Genua 3000 5/9, Neapel 2000 5/9 Kul, 7/9 Koks og Gods, Trapani 800 6/6, Ancona 2600 6/9, Triest 2100 7/6, Pota 6/9 Kul, 9/6 Koks, Malta 1600 4/6, Alexandria 5/3.

Fra Sortehavsdistrikterne er sluttet:

Nicolaieff til Bergen/Kjøbenhavn 10 — prompt, Nicolaieff til U. K.-Cont. 10 — n. c. prompt. Odessa til U. K.-Cont. 8/3 n. c. prompt, til Rotterdam 7/— for Byg (4000 tons) prompt, Sebastopol til U. K.-Cont. 8/0, hvis Hamburg 8/6 prompt, Poti til Rotterdam 10/— for Jan., 10/6 for Febr. Lastning, Sulina til U. K.-Cont. 9/— prompt, do. 8/— for Byg ladefærdig Damper. Varna til Dunkerque 8/— prompt, Asoff til Bergen/Kjøbenhavn 14/3, option, Nicolaieff Lastning 13/6, April, Azoff til U. K.-Cont. 13/— n. c. option Bergen, Kjøbenhavn 15/— April.

Fra Middelhavet er sluttet:

Alexandria til U. K. 9/— for Ordre, 8/— direkte. Trapani til Stavanger 2200 t. 90 Øre, Salt, Elba til Tynen 7/6, til Rotterdam 7/9, Bona til Rotterdam 7/6, Benisaf til Hartlepool eller Middlesbro 7/3, til Tynen 7/—. Archangel til Hull 36/3, til Garston 42/6, Archangel til Østkyst England, 9000 Grs., 1/9 f. o w. Time charter on «Government form» i Vestindia Farten: 541, 542 og 545 Netto Reg. Tons, £ 550 pr. Maaned for 12 Maaneder.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Nordsoen. Graadyb. Lystønden inden for Barren i Graadyb er inddragen for Is.

Sundet. Klokketønden ved Taarbæk-Rev er inddragen for Is.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Sundet. Paa Fyrskibet »Kalkgrundet« viser Fyret hver 10 Sekunder Tre-Formørkelse, hver Formørkelse af 1 s. Varighed.

Klokketønden uden for Renden til Malmö er inddragen for Is.

Rusland. Domesness, Dagerørt og Høglund. Ved følgende Fyr gives Taagesignal med Sirene saaledes:

Domesness. Hver 44 Sekunder Et-Stød af 4 s. Varighed. **Dagerørt** lave Fyr. Hver 20 Sekunder Et-Stød af 5 s. Varighed.

Høglund S-lige Fyr. Hver 37 Sekunder Et-Stød af 25 s. Varighed.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Kattegat. Fyrskibet »Fladens« er inddraget for Is. **Göteborg Havn og Göta Elf.** I Göteborg Havn og Göta Elf ere følgende Fyr tændte.

1. Et Fyr, som viser rødt Lys fra N. 86° V. gennem N. til N. 34° Ø, iøvrigt hvidt Lys, paa en Duc d'Alb ved Söfveån Udløb i Göta Elf paa Løbets S-Side. Flammen Højde: 13 Fod. 57° 43' 20" N. Br. 11° 59' 23" Ø. Lgd'

2. Et rødt Fyr paa den N.-lige Bølgebryders V.-ligste Duc d'Albe. Flammens Højde: 15 Fod. 57° 42' 23" N. Br. 11° 57' 9" Ø. Lgd.
 3. Et rødt Fyr paa den V.-lige Bølgebryders N.-ligste Duc d'Albe. Flammens Højde: 15 Fod. 57° 42' 20" N. Br. 11° 57' 5" Ø. Lgd.
 4. Et hvidt Fyr paa en Duc d'Albe paa N.-Siden af Løbet midt for *Lindholmens* Fabrik. Flammens Højde: 13 Fod. 57° 42' 15" N. Br. 11° 56' 7" Ø. Lgd.
 5. Et hvidt Fyr paa en Duc d'Albe paa N.-Siden af Løbet midt for *Eriksbergs* Fabrik. Flammens Højde: 13 Fod. 57° 42' 9" N. Br. 11° 55' 24" Ø. Lgd.
 6. Et hvidt Fyr paa en Duc d'Albe paa N.-Siden af Løbet midt for *Kustens* Værft. Flammens Højde: 13 Fod. 57° 41' 51" N. Br. 11° 54' 40" Ø. Lgd.
- Fyreens Synsvide: 3 Kml. Brændetiden er for det første: 1ste Sept.—1ste Maj, for de øvrige: 24 Juli—15de Maj.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 11te Jan. 54° N. Br. 7° 35' Ø. Lgd. Vrag med Bunden opad.

Den 16de Jan. 57° 10' N. Br. 2° Ø. Lgd. Vrag med Bunden opad.

Tydskland. Fyrskibet »*Eider-Galliot*« er inddraget for Is. **Tydskland. Elben.** Fyrskibet »*Krautsand*« er inddraget for Is.

Weser. Vraget af Fiskedamperen, som var sunket ved *Rother Sand* Fyr, er borttaget. Vragtønden er inddragen.

Lystønden ovenfor *Geeste* Munding er for Vinteren ombytet med en rød Spirtønde, mærket G.

Holland. Brouwershaven. I *Grevelingen* er et Fartøj sunket tæt ved Spidstønde Nr. 6 med Ballon. Vraget er afmærket med en Vragtønde og om Natten med en hvid Lanterne over en rød.

Zeegat van Goeree og Haringvliet. I *Zeegat van Goeree* og *Haringvliet* ere Lystønderne, som vare inddragne for Is, igen udlagte.

England. Themsen. Vraget af Bugserdamperen »*Woodcock*«, som laa sunket ved Fyrskibet »*Girdler*«, er borttaget. Afmærkningen inddragen.

Humber. Skibet »*County of Kinross*« er sunket c. $\frac{3}{4}$ Kml. N. 62° Ø. fra *Middle* Fyrskib. 53° 36' 30" N. Br. 0° 0' 15" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, og Irland.

England. Newhaven. Den 1ste Febr. 1895 forandres Havne-Signalerne ved *Newhaven* saaledes:

- Om Dagen gives Signalerne fra Flagstangen paa V.-Pieren.
1. Intet Signal — Lavvande og under 8 Fod.
 2. En Ballon under Gaffen — 8 à 9 Fod.
 3. To Balloner under Gaffen — 9 à 10 Fod.
 4. Rødt Flag paa Toppen — 10 à 12 Fod.
 5. Rødt Flag paa Toppen og en Ballon under Gaffen — 12 à 15 Fod.
 6. Rødt Flag paa Toppen og to Balloner under Gaffen — 15 Fod og derover.
- Om Natten fra Fyrhuset paa V.-Pierens S.-Ende.
1. Et grønt, fast Fyr — Lavvande og under 8 Fod.
 2. Et grønt, fast Fyr over et hvidt, fast Fyr — 8 à 10 Fod.
 3. Et rødt, fast Fyr — 10 à 12 Fod.
 4. Et rødt, fast Fyr over et hvidt, fast Fyr — 12 à 15 Fod.
 5. Et hvidt, fast Fyr — 15 Fod og derover.
- Stoppe-Signaler vises fra Semaforen ved V.-Pierens N.-Ende.

Om Dagen: Semaforens Arm stillet vandret — Løbet mellem Piererne er klart for indgaaende Skibe; intet Skib maa forlade Havnen.

- Om Natten:
1. Et hvidt Fyr, der lyser over Søen — Løbet mellem Piererne er klart.
 2. Et rødt Fyr, der lyser over Søen — Løbet mellem Piererne er spærret.
 3. Et rødt Fyr, der lyser over Havnen — Løbet mellem Piererne er spærret; intet Skib maa staa ud før dette Fyr forandres til hvidt.

England V.-Kyst. Følgende Vrag ere borttagne og Vragtønder inddragne:

Ved *Rhyl* et Vrag 2 Kml. Ø. for *North Constable* Tønde. I *Bristol Channel*, SSV. for *Cardiff*, Vraget af Damperen »*Noras*«.

I *Pendeen Bugt*, Vraget af Damperen »*Busby*«.

Liverpool. Omtrent den 22de Jan. 1895 forandres Afmærkningen i *Formby Channel* saaledes:

Rød Spidstønde F1 inddrages. De røde Spidstønder F2, F3, F4, F5 og F6 mærkes henholdsvis F1, F2, F3, F4 og F5.

En rød Spidstønde, F6, udlægges paa V.-Siden af *Formby Deep*, fra *Grosby* Baake i N. 61° V., $7\frac{1}{2}$ Kbl. og fra *Formby New Church* i S. 20° V. 53° 31' 35" N. Br. 3° 6' 5" V. Lgd.

Sort Tøndevager F3, paa Ø.-Siden af *Formby Channel*, inddrages.

Englands V.-Kyst. Skonnerten »*Frances*« er sunket paa Kanten af *Mostin Deep Bank*, 8 Kbl. N. 82° Ø. fra Flagstangen paa *Mostin* Kaj. Vraget er afmærket med en Vragtønde.

Skotlands V.-Kyst. Rinns of Galloway. *Craig Lagon* Baake, SV. for *Corsewall Point*, er ødelagt. En sort Tøndevager er midlertidig udlagt i 9 Fv. Vand, S. 47° V. $\frac{3}{4}$ Kbl. fra *Craig Lagon*. 54° 58' 30" N. Br. 5° 11' 35" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag m. m. i Atlanterhavet. I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 28de Decbr. 49° 15' N. Br. 29° 7' V. Lgd. Vraget af den nedbrændte Bark »*Amaranth*«.

Den 17de Jan. 44° 31' N. Br. 8° V. Lgd. Bark »*Crusader*« fuld af Vand. Stormasten gaaet overbord.

Portugal. Berlenga. Den 1ste Febr. 1895 forandres *Berlenga* Blinkfyr til at vise Et-Blink hver 2 Minutter.

Tejo. Den 1ste Febr. 1895 forandres *Bugio* Blinkfyr til at vise Et-Blink hver 2 Minutter.

Newfoundland S.-Kyst. Klokketønde ved Indløbet til *Port au Basque* er flyttet og ligger nu 140 Alen N. 17° Ø fra *West Baldwin Roch.* Man skal gaa klods N. om Klokketønden.

Forenede Stater i Nordamerika. Massachusetts. Omtrent den 14de Jan. 1895 tændes i *Great Harbor*, *Woods Holl*, følgende Fyr:

Et rødt, fast Fyr paa den røde Stage paa S.-Enden af *Grassy Island Ledge*. Flammens Højde: 13 Fod. 41° 31' 16" N. Br. 70° 40' 35" V. Lgd.

To røde, faste Fyr, lodret for hinanden, paa den sorte Stage paa V.-Enden af *Middle-Ledge*. Flammens Højde: 24 og 18 Fod. 41° 31' 7" N. Br. 70° 41' 3" V. Lgd.

Virginia. Vraget af Lægteren »*Ellen S. Mc. Nelly*« er sunket SØ. for *Stingray Point* Fyr ved Indløbet til *Rappahannock River*. Indtil Vraget er afmærket bør man ikke komme *Cherry Point* nærmere end 6 Kml.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italiens V.-Kyst. Den 1ste Jan 1895 er $\frac{1}{2}$ Kml S. for *Pedaso*, tæt ved *Aso* Munding, tændt et rødt og hvidt Blinkfyr, som hver 20 Sekunder viser afvekslende et rødt og et hvidt Blink. Flammens Højde: 159 Fod. Synsvidden: 19 Kml. Fyrapparat af 3die Orden. Fyret vises fra et ottekantet Taarn, som staar ved Fyrpasserboligen.

Italien. Livorno. Det røde og det grønne Fyr paa Havnehovederne til Indrehavnen i *Livorno* ere midlertidig slukkede.

Salerno. Fyrskibet »*Manfredi-Bank*« og Lystønden, der viser rødt Lys. udenfor *Salerno* ere midlertidig inddragne.

Østerrig-Ungarn. Brazza S.-Kyst. Det røde, faste Havnefyr paa det nye Havnehoved ved *Port Bol* vises nu fra et hvidt Taarn, 120 Alen fra *Molens Yderende*. Flammens Højde: 24 Fod. Synsvidden: 3 Kml.

Melada. Paa Kap *Vrana*, ved det NØ.-lige Indløb til *Zappuntello*, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 28 Fod. Synsvidden: 5 Kml, 44° 16' N. Br. 14° 48' Ø. Lgd.

Tyrkiet. Marmara Hav. Paa Grunden, som ligger S. 30° V., 6 Kbl. fra *Injeh Burnu* SØ.-Pynt, er der kun 18 $\frac{1}{2}$ Fod Vand. 40° 32' 45" N. Br. 26° 59' 30" Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt og Karaibiske Hav.

Bahama Islands. Den 1ste Febr. 1895 tændes et hvidt, fast Fyr paa S.-Siden af Indløbet til *Fresh Creek*. *Andros Island* Ø.-Kyst. Det vises fra Taget af den hvide, firkantede Bygning. Flammens Højde: 28 Fod. Synsvidden: 6 Kml. 24° 43' 45" N. Br. 77° 46' 45" V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Spanien. — Skibe fra *Saint Louis*, *Senegal* og 85 Kml. Omkreds gives fri Praktika.

Rettelse. Se Nov. 1894. Nr. 59. *Machado* Fyrs Beliggenhed: $\gt 16^{\circ} 5' 0''$, læs $\gt 16^{\circ} 50'_{10}$.

CHR. GYLSTORFF & CO.,

Antwerpen,

Kul, Cokes & Briquettes (Patent Fuel), Exportører,
anbefale specielt belgiske Briquettes, Mærke C. G. & S. H.,
egnede til Dampskibs-, Industri- & Jernbanebrug.

Agenter for de bekendte „Housser“ Steam Kul,
der afskibes i Antwerpen, Gent, Ostende & Terneuzen.

Telegram-Adresse: Gylstorff, Antwerpen.

A. J. Rosenfeldts

Skibs- og Baadebyggeri,

Patent Ophalingsbedding,

Udsalg af Aarer og Stager,

Ny Kalkbrænderi, Ø.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,

Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,

Iron & Brass Foundres and Ship Repairers.

By Vildersplads, Copenhagen, C.

Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,

anbefaler

velsmagende og holdbar Margarine,

tilkendt Guldmedalje i Antwerpen 1894.

Kontor og Lager: Raadhustræde 4.

Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til Skibsprovantering paa
Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

Patent Universal Slippeapparatet

anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af
Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,

Adelgade 14.

Viggo O. P. Hammer & Søn,

Baadsmandsstræde 20, Kjøbenhavn C. Etabl. 1856.

Tømmer- og Træløstforretning.

EXPORT af indenlandske Træsorter.

Bøg, Eg, Ask, Hvidbøg etc.

IMPORT af udenlandske Træsorter.

Mahogni, Nøddetræ, Eg, Whitewood, Teak etc.

Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejse-
værker, Kraner, Tovbaner etc.

Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede
Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug,
Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elek-
triske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og
Bomuld, Transmissions-Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og
Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.

ved Repræsentanten for Danmark

WM GOTTSCHALCH

Niels Juelsgade Nr. 1,
Kjøbenhavn K

M. B. Hansen,

mekanisk Etablissement,

Nørrevold 78.

Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tællere.

Paa SØKORT-ARCHIVET er udkommet:

Kort Nr 165:

Lille Bælt. Nordlige Del.

Maalestak: 1:50,000. Pris Kr. 3,00.

Kort Nr. 166:

Thorshavns Rhed. Færøerne.

Maalestok: 1:5000. Pris Kr. 0,50.

Tirsdag den 5. Februar 1895, Kl. II Formiddag, bliver
ved offentlig Avktion, der afholdes paa Orlogsværftet,
bortsolgt: 6,400 Pd. Brandgods, ca. 9,000 Pd. Spild af
Tov, Sejldug, 1,000 Pd. Klude, Messing, Staal, Bly,
ca. 50,000 Pd. Jern, ca. 4,000 Pd. Støbejern, 1 Ariston
med Noder, 100 Køjer, 5 Bygelhorn, 4 Waterklosetter,
800 emailerede Smørdaaser, 800 Ølkander, 400 Taller-
kener, 100 Spisebakker, 2 Blokvogne, endel Raperter
og Slæder, 56 Heltønder, 3 Sæt elektriske Ringeappa-
rater med 3 Klokker, 150 Parafinfustager m. m.

Sagerne paavises i Magasinet for kasseret Gods

Fredag den 1. Februar og følgende Søgnedage fra Kl.
10—2, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 29. Januar 1895.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr Kvartal, foruden Postpengene. Enkelt Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11—3 og Holsteinsgade 9, Ø.,

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelt Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Bredgade, og flere Støder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre

De øvrige Sider — — — — — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20% 30% 50%

Mindre end 1/2 Side 10% 20% 4%

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 6.

Kjøbenhavn, Fredag den 8. Februar 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Internationale Søvejsreglers § 13. — Om Sejlens Økonomi i Dampskibe, af Kaptajn i Flaaden C. Trolle. — Dampskibet »Alexander III.«s Undergang. — Stopning af fremmede Skibe i britiske Havne. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Ugens Havarier. — Fiskeri-Statistik. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

H. P. Sundorph, Kjøbenhavn K.,

en gros — THEHANDEL — en detail

(grundlagt 1776).

Telefon
Nr. 2339.

Telegr.-Adr.:
"The, Kjøbenhavn".

Originale Pakninger med indregistreret Varemærke og Plombe faas overalt i Danmark.

J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.
Grundet 1845 Telefon 243.

Kjøbenhavns Frihavns-Pen,
paa hvis Emballage findes et
Prospekt af Frihavnen i Farve-
tryk.

Pr. Gros Kr. 1,50.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.

John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Emil Felumbs
Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Frits Ortmann
Overretssagfører,
Niels Hemmingsgade 4,
Nl. 9—3.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager
af
Fedevarer.

Jøns Emil Juhl,
Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab
HAFNIA
Raadhjulspladsen 51. Kontortid 9—5.
Telefon 3326.

GORDON WHISKY

fra

Pattison, Elder & Co., Leith.

Generalagent for Danmark:

AXEL NYGAARD.

Telefon 3896.

Telegramadresse: Wm. R. Schou. Rigestelefon:
Willschou. Nr. 3876.

31, Havnegade, Kjøbenhavn K.

modtager Ordres som Agent for Firmaerne

Messrs. Bolling & Lowe, 2 Laurence Pountney Hill,
London, E. C.

La Société Cockerill, Seraing i Belgien og

Messrs. Priestman Brothers, Limited, Holderness
Foundry, Hull

samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybnings-
materiel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer
etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer
af alle Slags til og fra Kjøbenhavns Havn.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød. Landbrød. Hamburger-Surbød.

Flensborgs

Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler

saerdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transport-
pramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater,
Bugserdampere og Fiskerifartøjer med Petroleumsmotorer
indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902. Norrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

Prøv

Tenneriffa

en fortrinlig Dessertvin pr. Btl.
Kr. 1,50.

P. Weile & Søn.

Aalborg. Grundl. 1822. Kjøbenhavn.
Ny Østergade 7. Telef. 3530.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

C. A. Grell, Holm. Kanal 18.

Cacaopulver,

Kræks, Biscuits, Chocolate,
Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

Dækskoste.

13 Rækker halvstive Piasava
6 Kr. pr. Dusin.

13 Rækker fine Piasava 7 Kr
pr. Dusin.

Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.

Levanger 7 Kr.

Kosteskaffer 1 Kr.

Hans Prehn,

Børstenbinder,

Fabrik for Dæks- og Gadekoste,
Vesterbrogade 46.

— Telefon 2625. —

Linoleum

og

Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Den kgl. Hof-Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Galle & Jessens
oljefri, rene Poudre

Cacao uden Sukker
kan særlig anbefales
til Skibsbrug.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

H. Hvalsøe & Co.
St. Strandstræde 8.

Lager af

Skibsartikler
&
Værktøj til Skibsbrug.

Petersen & Rand,

Niels Juelsgade 7.

⇒ Telefon 3523. ⇐

Import af finsk Smør,
fineste holdbar Kvalitet,
billigste en gros Pris.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Til Proviantering
anbefales

godt holdbart Smør
til en gros Priser.

H. P. Erichsen,
8, Admiralgade 8.

S. Jacobsens
Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørages.

Holm & Collerup,
Smedie og Maskinfabrik,

Toldbodgade Nr. 15

Telefon 3872.

og

Telefon 3872.

Frihavnen i Kjøbenhavn.

Alle Skibs- og Maskinreparationer udføres hurtigt

og solidt.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

Eneste Lager

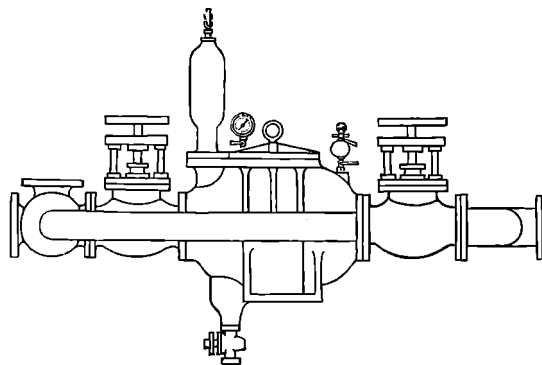
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Fritsche & Co. Dampskibs-Expedition.

Spedition — Kommission.

Amaliegade 15. Kjøbenhavn K.

Edmiston's Fødevands-Filter.



Filter for Landkjedler.

Skibs-Filter.

FRED. STIELTJES & Co.

Bredgade 43, Kjøbenhavn.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Jacob Holm & Sønner,
Copenhagen,

manufacturers of every sort of

Hemp- Manila- Coir- Iron- & Steel Rope.



ENEFORHANDLER:

V. LØWENER,
Kvæsthusgade 6,
KJØBENHAVN. K.

Kjøbenhavns nye
Skiltefabrik,

41, Frederiksborggade 41,
leverer

alle Slags Skilte
samt alt

Malerarbejde

henhørende til

Maskinfaget.

Alt leveres til Nutidens billigste
Priser.

Overslag leveres gratis.

Rugbrød

A {Frederiksberg} A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Stenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

Anti-magnetiske

Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.

Internationale Søvejsreglers § 13.

Vi have modtaget følgende:

Da jeg i Januar d. A. foretog en Rejse med »Det Forenede Dampskibsselskab«'s Skib »Moskov«, havde jeg den Ære at modtage en Indbydelse fra Kaptajnen ombord i et andet af Selskabets Skibe, som paa dette Tidspunkt laa i Havnen. Jeg var sammen her ombord med flere Kaptajner og under Samtalen rejste der sig en meget livlig Disput angaaende den i »Internationale Søvejsregler« forekommende § 13, som udsiger:

»Ethvert Skib, hvad enten det er et Dampskib eller Sejlskib, skal i Taage, Tykning eller Snevejr gaa med »moderat« Fart.

Jeg maa straks sige, at d'Hrr. Kaptajner stode Ryg mod Ryg i deres Angreb paa Udtrykket »moderat« Fart, og erklærede det for at være intetsigende eller i det mindste alt for lidt sigende, og at man maatte til en Lov kunne finde andre og mere skarpt betegnende Udtryk.

Da jeg nu saa ofte og fra saa mange Sider har hørt dette Udtryk angribe, tillader jeg mig her at fremstille, hvorfor jeg mener, at det ikke alene er et udmærket Udtryk i en Lov, som jo skal gælde for alle Skibe, men at det sikkert ogsaa er det eneste almengyldige Udtryk, som kan bruges i dette Tilfælde.

Af al Sejlads er den i Taage den, hvor Skibets Sikkerhed og Styring er lagt mest i Kaptajnens Haand paa Grund af hans personlige Nærværelse paa Broen; da nu alle Bestemmelser udgaa fra ham, er »moderat Fart« netop det passende Udtryk, idet det hjemler ham Ret eller Pligt til at forøge eller formindske Skibets Fart, eftersom de for Haanden værende Omstændigheder kunde tale derfor; ved de for Haanden værende Omstændigheder tænker jeg i dette Tilfælde navnlig paa Taagens Beskaffenhed, idet enhver maa indrømme, at i det Tilfælde, hvor Taagen er let, vil man kunne løbe mere Fart end om Taagen var grødtyk. I begge Tilfælde vil det dog være Taagevejr, og hvis man nu f. Eks. satte en Maksimumsfart for alle Skibe, som ikke maatte overskrides, vilde en Kaptajn, selv med en for let Taage forsvarlig Fart, kunne komme langt ud over, hvad Loven hjemler ham.

Jeg berørte én Aarsag, hvorfor en fælles Maksimumsfart for alle Skibe, som ikke maatte overskrides, er umulig, og af forskellige andre vægtige Grunde vil jeg her endvidere fremføre:

1). I en Mængde Farvande, f. Eks. Østersøen, Bælterne, Kattegat o. a. l., hvor Skibe med høj Fart (jeg mener

hermed 16—20 Knob) aldrig eller næsten aldrig komme, maatte Loven da tillade, at Skibene gik med fuld eller næsten fuld Kraft i selv den tykkeste Taage, idet jeg gaar ud fra, at den ovennævnte Maksimumsfart ikke kunde sættes lavere end 8 Knob.

2). Vanskelighederne, som fremkomme, naar det skal bedømmes om det er Taage eller kun diset, idet en Nedsættelse af Farten til 8 Knob for mange Skibes Vedkommede vilde være ensbetydende med en Formindskelse af den fulde Fart indtil 3die Delen og derover.

3). Den Formindskelse i Styre- og Manøvreerne, som fremkommer for Skibe med høj Fart, ved en saa stor Nedsættelse af Hastigheden, som en fælles Maksimumsfart betinger.

Blandt de Forslag, som fremkom i vor Samtale, vil jeg blot anføre et, nemlig; at den Fart, et Skib skulde bruge i Taagevejr, skulde være den, som fremkom ved at lade Maskinen gaa med $\frac{1}{3}$ af Fuldkraftsomsdrejningerne; men naturligvis umuliggøres dette paa Grund af den simple Kendsgerning, at der i to Skibes Fart vilde kunne fremkomme ligesaa stor Forskel, som der er Forskel paa et af Skibenes Fuld- og Halvkrafts Fart, hvorved man atter var lige vidt.

Dersom man nu vilde søge andre Veje at komme ud over Vanskeligheden paa, vil man altid faa at se, at det bliver nødvendigt at specificere i en Uendelighed, og da denne Specification for hvert enkelt Skib, i Tilfælde af Retssag, oven i Købet eventuelt skal bedømmes af fremmede Soretter, vil det kræve uhyre Vanskeligheder at finde en Maade at ordne den Sag paa, som blot tilnærmelsesvis kommer op paa Siden af den alt omfattende Betydning, der ligger i Udtrykket »moderat«. Som det netop skal være, paalægger det Skibets Forer at overveje alle til hans Taagesejlads hørende Momenter, som Taagens Tæthed, Skibets største Fart, Farvandet han sejler i o. a. l., og derefter sætte sin Fart, saaledes at denne i enhver Henseende kan siges at være moderat.

Som Supplement til ovennævnte har jeg stillet nogle Spørgsmaal til Sø- og Handelsrettens Formand angaaende Rettens Mening om, hvor stor en Fart et Skib maatte løbe under visse givne Forhold, naar denne skulde komme ind under Betegnelsen »moderat Fart«. Disses Besvarelse vil jeg tillade mig at fremsætte i »Dansk Søfartstidende« saa snart de foreligge.

T.

Om Sejlens Økonomi i Dampskibe.

Af Kapt. i Flaaden C. Trolle.

(Sluttet).

En anden Nyltevirksomhed af Sejlene, som ikke lader sig paavise gennem Kuløkonomien, men som er af stor Betydning i aabne Farvande, er større Sødygtighed, hvilken faktisk har givet sig tilkende ved flere Lejligheder

paa det forløbne Togt og bidraget til et større Antal Farttimer.

Den 25de Juni stod »Hauch« saaledes over Kattegat fra Anholt til Randers med VNV. Storm og høj Sø, der gjorde det umuligt at avancere uden Sejlens Hjælp, førend Fornæs var passeret. Medens de ældre Sejl i saa haard Kuling pose for meget til at kunne hjælpe synderligt paa Fremdriften, viser det nye System netop ved saadanne Lejligheder sin Overlegenhed, idet Fartøjet ligesom løftes

hen over Søerne; ved Sejlenes Hjælp holdtes 7 å 8 Miles Fart bidevind, hvilket paa Kryds svarer til c. 5 Knobs Avance i Vindøjet.

At Maskinens Heste ved slige Lejligheder tabe i Effektivitet skyldes særlig den Omstændighed, at Skruen kommer ud af Vandet, naar Fartøjet sætter i Søen.

I de efterfølgende Tabeller over Hastigheds- og Kulforbrugsprøver findes de fornødne Data til deraf at udlede Sejlenes Arbejde og Kuløkonomien under forskellige Forhold.

Denne bliver størst, naar Sejlenes Arbejde ikke udnyttes i Fartforøgelse; Maskinens Omdrejninger bør reduceres efter Omstændighederne, saaledes at Farten holdes omkring det normale.

Tab. III indeholder Resultaterne af Hastighedsprøver med »Hauch« paa den maalte Mil under Sejl alene, under Damp alene og under Damp og Sejl. Prøverne ere fortløbende; men det vil ses, at den apparente Vinds Hastighed og Indfaldsvinkel (med Diametralplanet) har varieret; under de 6 første Sæt Løb var den virkelige Vind tværs paa Kursen. Prøverne ere udførte paa følgende Maade.

Hastighed i Knob. Omdrejninger pr. Minut Skruens Slip i Procent App. Vinds Indf. vinkel i Streger App. Vinds Middelhastighed Sejlareal i □' Hele udførte Arbejde iH. Hestekraftskurven Maskinens indic. Hestekraft Sejlenes Arbejde i HK Sejlenes Arb. i % af det Hele	Middeltal af Løbene Nr.									
	1-2 Sejl alene	3-4 Damp alene	5-6 Sejl og Damp	7-8 Sejl og Damp	9-10 Damp alene	11-12 Damp alene	13-14 Sejl og Damp	15-16 Damp alene	17-18 Sejl og Damp	19-20 Sejl alene
6,8	4,6	7,9	8,9	6,7	7,1	9,0	5,7	7,4	4,6	
—	92	112,8	143,9	134,2	141	151,7	110,7	118,8	—	
—	21	÷9	3	22	21	7	20	3	—	
6	7	6	6	6	6	4 og 10	4 og 10	4 og 6	5 og 8	
27'	33',6	32'	33',8	36'	33',8	45'	32'	25'	21'	
1857	—	1480	1480	—	—	1480	—	1480	1480	
45 HK	16,8 HK	71,9 HK	119,0 HK	43,1 HK	49 HK	124,0 HK	23,6 HK	58,0 HK	16,3 HK	
—	16,8	17,5	42,4	43,1	49	50,2	23,6	23,7	—	
43	—	54,5	76,8	—	—	73,8	—	34,8	—	
100	0	75	65	0	0	60	0	60	100	

NB. Skruen kan ikke diskonnettes.

Tab. III.
Løb paa Milen med og uden Sejl.

Løb 1—2 med fulde Sejl, 1857 □', og stoppet Maskine; app. Vind 6 Streger. Fart 6,8, hvilket, i Følge Hestekraftskurven under Damp alene, svarer til 45 Hestes Arbejde.

Løb 3—4 med Maskine alene; 92 Omdrejninger.

Løb 5—6 sattes Sejl, 1,480 □'; uden at forøge Damptilgangen øgedes herved Omdrejningerne til 112,8; Farten til 7,9, der svarer til 71,9 Hestes Arbejde. Diagram viser 17,5 HK, altsaa bliver Sejlenes Arbejde = 54,5 Heste eller 75 %.

Løb 7—8. Med samme Sejlføring øges Omdrejningerne ved mere Damptilgang til 143,9, hvorved Sejlenes Arbejde vokser til c. 77 Heste; procentvis udfører dog her Sejlene mindre af det hele Arbejde (65 %), hvorfor ogsaa heraf vilde resultere en mindre Kulbesparelse. Farten blev 8,9.

Løb 9—10. Sejlene bjærgedes, Dampspjældet forblev urørt, hvorved Omdrejningerne gik ned til 134,2, Farten til 6,7.

Løb 11—12. Omdrejningerne øgedes til 141 uden Sejl; Fart 7,1.

Løb 13—14. Sejl tilsattes, 1,480 □', Dampspjældet forblev urørt, hvorved Omdrejningerne øgedes til 151,7, Farten til 9,0, hvortil svarer 124 HK. Heraf har Sejlene udført 73,8 HK Arbejde eller 60 %. Vindens mindre gunstige Indfaldsvinkel giver trods større Vindhastighed ringere

Hastighed Omdrejninger pr. Minut Maskinens indic. Hestekraft Sejlareal i □' Hele udførte Arbejde iH. Hestekraftskurven Maskinens indic. Hestekraft Sejlenes Arbejde i HK Sejlenes Arb. i % af det Hele	Middeltal af Løbene Nr.									
	1-2 Sejl alene	3-4 Damp alene	5-6 Sejl og Damp	7-8 Sejl og Damp	9-10 Damp alene	11-12 Damp alene	13-14 Sejl og Damp	15-16 Damp alene	17-18 Sejl og Damp	19-20 Sejl alene
6,9	4,6	7,9	8,9	6,7	7,1	9,0	5,7	7,4	4,6	
137	91	141	181	151	141	151,7	110,7	118,8	—	
—	21	÷9	3	22	21	7	20	3	—	
6	7	6	6	6	6	4 og 10	4 og 10	4 og 6	5 og 8	
27'	33',6	32'	33',8	36'	33',8	45'	32'	25'	21'	
1857	—	1480	1480	—	—	1480	—	1480	1480	
45 HK	16,8 HK	71,9 HK	119,0 HK	43,1 HK	49 HK	124,0 HK	23,6 HK	58,0 HK	16,3 HK	
—	16,8	17,5	42,4	43,1	49	50,2	23,6	23,7	—	
43	—	54,5	76,8	—	—	73,8	—	34,8	—	
100	0	75	65	0	0	60	0	60	100	

Tab. VI.

Hastighedsprøve under Damp alene, samme Kurs som Kulforbrugsprøve Nr.

Hastighed Omdrejninger pr. Minut Maskinens indic. Hestekraft Sejlareal i □' Hele udførte Arbejde iH. Hestekraftskurven Maskinens indic. Hestekraft Sejlenes Arbejde i HK Sejlenes Arb. i % af det Hele	Middeltal af Løbene Nr.									
	1-2 Sejl alene	3-4 Damp alene	5-6 Sejl og Damp	7-8 Sejl og Damp	9-10 Damp alene	11-12 Damp alene	13-14 Sejl og Damp	15-16 Damp alene	17-18 Sejl og Damp	19-20 Sejl alene
6,9	4,6	7,9	8,9	6,7	7,1	9,0	5,7	7,4	4,6	
137	91	141	181	151	141	151,7	110,7	118,8	—	
—	21	÷9	3	22	21	7	20	3	—	
6	7	6	6	6	6	4 og 10	4 og 10	4 og 6	5 og 8	
27'	33',6	32'	33',8	36'	33',8	45'	32'	25'	21'	
1857	—	1480	1480	—	—	1480	—	1480	1480	
45 HK	16,8 HK	71,9 HK	119,0 HK	43,1 HK	49 HK	124,0 HK	23,6 HK	58,0 HK	16,3 HK	
—	16,8	17,5	42,4	43,1	49	50,2	23,6	23,7	—	
43	—	54,5	76,8	—	—	73,8	—	34,8	—	
100	0	75	65	0	0	60	0	60	100	

Hastighedsprøve paa Nr. 8 Prøvens Kurs gav Fart: 5,4.

Kulforbrugsprøve under Damp og Sejl med i Kedel (6-13 Timer), Maskinens konstante Kulforbrug

Hastighed Omdrejninger pr. Minut Maskinens indic. Hestekraft Sejlareal i □' Hele udførte Arbejde iH. Hestekraftskurven Maskinens indic. Hestekraft Sejlenes Arbejde i HK Sejlenes Arb. i % af det Hele	Middeltal af Løbene Nr.									
	1-2 Sejl alene	3-4 Damp alene	5-6 Sejl og Damp	7-8 Sejl og Damp	9-10 Damp alene	11-12 Damp alene	13-14 Sejl og Damp	15-16 Damp alene	17-18 Sejl og Damp	19-20 Sejl alene
7,6	7,2	8,3	8,3	7,9	7,9	7,9	7,9	7,9	7,9	
112,8	122,6	144,5	144,5	115,8	115,8	115,8	115,8	115,8	115,8	
7	8	10	10	7	7	7	7	7	7	
26	28	32	32	20	20	20	20	20	20	
1766	1675	1857	1857	1857	1857	1857	1857	1857	1857	
—	—	26	26	91	91	91	91	91	91	
—	—	80	80	72	72	72	72	72	72	
69	69	69	69	69	69	69	69	69	69	
137	158	190	190	191	191	191	191	191	191	
50	39	62	62	62	62	62	62	62	62	
9,2	13,5	8,1	8,1	8,3	8,3	8,3	8,3	8,3	8,3	

pr. Time er med i Kedel = 25 lbs.

Hastighed
Omdrejninger pr. Minut
Maskinens indic. Hestekraft
Sejlareal i □'
Hele udførte Arbejde iH. Hestekraftskurven
Maskinens indic. Hestekraft
Sejlenes Arbejde i HK
Sejlenes Arb. i % af det Hele

Arbejde end under Løb 7—8; Vindstyrken er dog her vistnok maalt noget for stor.

Løb 15—16. Sejlene bjærgedes; Omdrejningerne reguleredes til 110,7. Fart 5,7.

Løb 17—18. Sejl tilsattes, 1,480 □', Dampspjældet forblev urørt, hvorved Omdrejningerne øgedes til 118,8, Farten til 7,4. Vindretning omtrent som Løb 13—14; uagtet Styrken er betydelig ringere, bliver dog Sejlenes Arbejde ved det lavere Omdrejningstal 60 % af det Hele, altsaa det samme som i Løb 13—14; i Hestekraft dog kun 34,3.

Løb 19—20. Maskinen blev stoppet; for Sejl alene, 1,480 □', blev Farten 4,6, uagtet Vinden var flauet til 21 Fod.

Tab. IV indeholder Resultatet af de paa Togtet foretagne Kulforbrugsprøver under Damp og Sejl, der alle indledes med en Hastighedsprøve under Damp alene paa Kulprøvens Kurs, for at kunne bestemme et Punkt af Hestekraftskurven, svarende til de paagældende Omstændigheder.

Sejlenes Arbejde er i Gennemsnit c. 66 % paa Prøverne, Kulekonomien c. 50 %.

Hovedresultaterne kunne opstilles i tabellarisk Form saaledes:

Tab. V.

I. Gode Omstændigheder.

Fart	Hestekraft			Kulforbrug, lbs., pr. Time		
	Damp alene	Sejl og Damp	Arbejde i % for Sejl	Damp alene	Sejl og Damp	Besparelse i %
8.....	76	19	77	165	58	65
9.....	120	46	62	275	106	61

II. Almindelige Omstændigheder.

7.....	48	18	62	108	55	49
8.....	76	40	48	165	95	42

altsaa procentvis større Arbejde og Økonomi ved de lavere Hastigheder. — Prøve Nr. 6, Tab VI, der paa Grund af Søgang giver et ringere Resultat under Damp alene, bekræfter den Erfaring, at Sejlenes Nyttvirkning kommer bedst frem i Sø, da Skruen under saadanne Omstændigheder sætter ud af Vandet og saaledes forringer Maskinens Arbejdsevne. Det vil ses, at Sejlenes Arbejdsprocent her er 76; Kulbesparelsen 62 %.

Det er en Erfaring, som ogsaa vil kunne udledes af Tabellerne, at Maskinen under Damp og Sejl indicerer 7 à 8 Heste mindre ved et givet Omdrejningstal end under Damp alene. Maskinen vinder altsaa i Effektivitet under Sejl, ligesom Sejlene udrette større Arbejde under Damp; disse to Drivkræfter supplere hinanden fortræffeligt.

De foran anførte Hastigheds- og Kulforbrugsprøver angive ingenlunde Maximum af, hvad det nye Sejlssystem har præsteret ombord i »Hauch«; for kortere Tidsrum end de normerede 6 Timers Prøver foreligger bl. A. nedsaaende Resultater (se Tab. VI.):

Nr. 2 og 3 foretoges umiddelbart efter hinanden i smult Vande og viser, at Sejlene i rebet Mærsejskuling 5 Streger fra Vinden kunne udføre 126 Hestes Arbejde, naar Skruen blot følger med rundt. Nr. 4 giver samme Resultat med endnu mindre Sejlareal, men paa den anden

Tabel VI.

	1	2	3	4	5
Hastighed i Knob.....	9,5	9,0	8,2	9,0	8,0
Omdrejninger pr Minut .	112	—	—	96	101
do. med lukk. Dampspjæld	—	75	ved Contradamp = 0	—	—
Sejlareal i □'.....	1578	1675	1675	1310	1310
Vinds Vinkel med Diametralplan i Streger.....	9	5	5	10	6
Hastighed i Fod	c. 40'	c. 40' Byger	c. 40' Byger	c. 50'	c. 50'
Det totale Arbejde ifl. progressiv Tab.....	156HK	126HK	83 HK	126HK	79 HK
Maskinens indic. Hestekr.	—	—	—	6,4	11,1
Sejlenes Arbejde i I HK do. i Procent af hele Arbejdet.....	—	—	—	119,6	67,9
	—	—	—	95%	85%

Side med rummere Vind af større Hastighed. Analyseres Prøve 2 lidt nærmere, vil man heraf kunne angive Sejlenes effektive Arbejde med frakoblet Skrue, medens Prøve 3 angiver, hvor meget der tabes i Fart ved at Skruen ikke følger med rundt; i ovennævnte Tilfælde 9 %.

Det vil være af Interesse at undersøge, hvorvidt det ved Prøve 2 konstaterede effektive Arbejde stemmer med, hvad det givne Sejlareal skal præstere ifølge de kendte Formler, der af Professor Langley og Driftsbestyrer Irminger ere udfundne efter Forsøg med smaa Planer.

Kaldes Vindens Tryk pr. □' ved en Indfaldsvinkel a i Sejlet for t_a og ved 90° Indfaldsvinkel for T., Langleys Koefficient for k, har man $t_a = k \cdot T$.

Kaldes endvidere Sejlets Vinkel med Diametralplanet for x, Fremdrivningskomponenten f, haves $f = t_a \sin x = k \sin x \cdot T$.

Kaldes Sejlarealet A, Skibets Hastighed i Fod pr. Sekund = h, udtrykkes Sejlenes Arbejde ved:

$A \times h \times k \sin x \cdot T$. hvor $k \sin x$ kan beregnes og opstilles i tabellarisk Form for forskellige Værdier af k (a) og x.

Da Normaltryk ved en Vindhastighed af 43' er 4,3 Pund pr. □' og Vindens Vinkel med Diametralplanet $(x + a) = 5$ Streger, hvortil svarer $k \sin x = 0,29$, faaes Sejlenes effektive Arbejde = $1675 \times 0,29 \times 4,3 \text{ Pd.} \times 14',4 = 30,083 \text{ Fodpund}$.

Maskinens indic. Hestekraft ved 9,0 er = 126, hvortil svarer et effektivt Arbejde = $126 \times 480 \times 0,5 = 30,240 \text{ Fodpund}$. (ifølge Mr. Whites Manual of naval architecture), hvilket viser god Overensstemmelse mellem de beregnede og opnaaede Resultater, som vel ogsaa tør tilskrives Sejlfladernes korrekte Form.

Paa dette Grundlag vil man kunne beregne det samme Sejlsystems Effektivitet i et andet Skib.

Tab VII indeholder de til slige Beregninger fornødne Data for et Antal Handelsdampere, byggede paa et dansk Skibsværft. Heraf vil ses, at Sejlarealerne i Forhold til Mastehøiderne ere smaa, og kun 0,38—0,72 af Vandliniearealerne samt at de $\frac{2}{5}$ have Raasejlsrig.

Af de vedføjede beregnede Sejlarealer efter Vogts System anbragt paa samme Antal Master og paa Basis af samme Mastehøjde (10 Fod fraregnet til Opbygninger) vil det fremgaa, at Sejlarealerne i Gennemsnit forøges fra 0,52 til 0,66; denne Forandring vil for

Raasejlsdamperne medføre en væsentlig Besparelse baade i Vægt og Anlægskapital.

Gross-Tonnage	Paa Prøveturen			Kulbeholdning	Masters		Areal af Øverste Vandlinje	Sejlernes		Beregnet Vogt's System	
	Indic. HK.	Kulforbrug i Pund pr. Time	Fart i Knob		Antal	Højde over Dæk i Fod		Art	Areal i □	Areal Ø.V.L.A.	Areal	Areal Ø.V.L.A.
2,292	1,160	1,650	10	530	92	R	6,531	0,72	8,000	0,88	
2,061	794	968	10	310	84	R	4,141	0,44	4,440	0,47	
1,618	784	1,125	9	326	90	R	5,455	0,70	5,060	0,66	
1,055	427	720	10	197	70	R	2,604	0,48	2,850	0,47	
945	570	925	11	153	68	R	3,405	0,70	2,646	0,54	
1,153	1,027	1,657	12 1/4	116	75	R	5,274	0,38	3,330	0,63	
672	454	617	10 1/2	130	70	R	1,844	0,41	2,850	0,63	
827	392	640	9 1/4	135	70	R	1,915	0,44	2,850	0,65	
457	530	900	11 1/4	80	69	R	1,673	0,66	2,744	0,92	
357	520	880	11 1/4	80	64	R	1,260	0,44	2,300	0,80	
							Middeltal	0,52		0,68	

* R = Raasejl, F a a = For and aft.

Tab. VII.

hvad et saa forholdsvis ringe Sejlareal som det anførte, der er $0,88 \times$ Vandlinearealet, kan udrette i rebet Mærsejlskuling, t. Ex. 5 Streger fra Vinden, under hvilke Forhold Maskinens 1,160 Heste antages at give Skibet en Fart af $8,5$ ($13,6'$ pr. Sec)

Sejlernes effektive Arbejde blev da:

$$8,000 \times 0,29 \times 4,3 \times 13,6 = 135,680 \text{ Fodpund} = 565 \text{ Heste}$$

eller omtrent Halvdelen af hele Maskinkraften, og da Farten ved denne Arbejdsforøgelse kan antages at blive forøget til 10 Knob, vil samtidig Sejlernes Arbejde forøges til 690 HK.

Ingeniør Vogt har taget alle Fordringer til en ideel Nyttvirkning i Betragtning ved Konstruktionen af det nye Sejlssystem; det maa erkendes og anerkendes, at han tillige har løst sin Opfindelse paa en Maade, der netop gør den anvendelig i de største Skibe, og mulig at betjene med meget ringe Mandskab, naar Dampen benyttes til Hejsekraft.

En detailleret Beskrivelse af det Vogt'ske System anses ikke fornøden her, da Tegningerne give tilstrækkelig Oplysning.

Forsøgene med Spilerne kunne ikke endnu betragtes som helt afsluttede; det maa blive en Erfaringssag, hvilket Materiale der egner sig bedst hertil, og hvilke Dimensioner der kræves. Ask er for bøjeligt, Gran upaalideligt paa Grund af gennemgaaende Knaster, hvorimod Bambus forventelig vil vise sig tjenligt til dette Brug.

Forholdet mellem Vægten af de ny Sejl med Granspilere, men uden Bomme, og de gamle Sejl med Gafler, er følgende:

	Vogt's System		Ældre System	
	Areal i □'	Vægt i Pd.	Areal i □'	Vægt i Pd.
Klyver	183	56	250	54
Stagfok	314	119	221	62
Fore Gaffelsejl	513	172	587	116 Gf. 253
Store Gaffelsejl	665	206	452	95 Gf. 214
Mellem Stagejl	182	63	—	—
Tilsammen ..	1,857	616	1,510	794

hvilket viser mindre Totalvægt og navnlig mindre Bovenvægt for de Vogt'ske Sejl trods større Sejlareal. Det ny System kræver til Gengæld noget stærkere Topper, hvorved maaske nævnte Fordel ikke bliver saa betydelig.

»Hauch's Manøvre dygtighed under Sejl bør endnu fremhæves som et Bevis for Systemets større Effektivitet. Der er i 1894 med kolde Kedler foretaget nogle længere Prøveture, der have godtgjort, at Fartøjet, trods det ringe Sejlareal og en firebladet Skrue, der ikke kan diskonnekteres, dog kan følge mindre Fragtsejlskibe; ved enkelte Lejligheder har man ogsaa med kolde Kedler manøvreret ud af Havn under Sejl, ligesom talrige Stagvendinger ere udførte selv med flau Luft og i Sø.

Spørgsmaalet om Nyttens af Sejl i Dampskibe, og da særlig med det Vogt'ske System, er formentlig ved de her offentliggjorte Resultater besvaret fuldt bekræftende, ligesom man nu har faaet Data til Bedømmelse af deres Værdi som Hjælpekraft.

Antages nu Sejlføringsprocenten at være $0,5$ (»Hauch« $0,67$), Vindens gennemsnitlige Vinkel med Diametralplanet 5 Streger (i Sejlføringsstunden), dens Middelhastighed = 23 Fod, hvortil svarer et Normaltryk af $1,3$ Pd. pr. □', vil følgende Sandsynlighedsberegning kunne opstilles for den første Handelsdampers Sejldrivkraft med det nye System.

$8,000 \times 0,29 \times 1,3 \times 16,6 \times 0,5 = 25,000$ Fodpund, hvortil svarer et indiceret Arbejde af Maskinen =

$$\frac{50,000}{480} = c. 104 \text{ Heste.}$$

I Konsekvens hermed vilde Maskinens Hestekraft kunne formindskes med et saadant Beløb.

Den samme Dampers Kuløkonomi vilde under Forudsætning af en aarlig Fartid af 180 Dage og med fuld Kraftudvikling af Maskinen blive:

$$0,09 \times 180 \times 24 \times 1,650 \text{ Pd.} = 641,520 \text{ Pd.} = 320 \text{ Tons Kul Besparelse pr. Aar.}$$

Da Kulbeholdningen er 530 Tons, vil der heraf rigeligt kunne undværes 30 Tons til Lasterum, hvorved indvindes i Fragt c. 3,000 Kr. aarlig, idet man i England regner 6 à 7 £ pr. Ton aarlig i Fragt.

Det kan endvidere have sin Interesse at undersøge,

Økonomien, baade den direkte Kulbesparelse, Fragtgevinst og Tidsbesparelse, vil fremgaa af de anførte Data, ligesom Sejlenes Betydning for Skibets Sødygtighed er fremhævet.

Gevinst- og Tabskonto vil formentlig efter det Foreliggende stille sig saaledes, at der ved Nybygninger intet er at tabe, men meget at vinde ved at installere det Vogt'ske Sejlssystem i Dampskibe, selv om man vil nøjes med de nu almindelige Mastehøjder. Den forøgede Udgift til Vedligeholdelsen af Sejl, der maa blive Følgen af disses hyppigere Brug, vil sikkert opvejes af Fordelene ved mindre Slitage paa Maskindele og mindre forceret Brug af Kedler. Slitagen er forøvrigt efter mit Skøn mindre ved de Vogt'ske Sejl, en Følge af at de ere udspringte fra Top til Dæk ved Agtergården, saa at de ikke i Søgang ere saa »levende« som almindelige Sejl.

Forandringer af ældre Rejsninger er altid mere bekostelig, da det gamle i Reglen maa kasseres; det Vogt'ske System kræver helst lodretstaaende Pælmaster.

Besætningen vil efter min Erfaring hurtig forsone sig med det ubetydelige Ekstraarbejde paa Vagten, som Brugen af Sejl fører med sig; Rebning er jo overflødiggjort, da man kan bjerge af Sejlet for oven. Sejlenes oplivende Moment i Modsætning til den øvrige Dampskibstjeneste maa ej heller overses.

Sømandsunionen i England har for ikke lang Tid siden bragt den Tanke frem, at det ved Lov skulde paabydes Dampskibe at have en vis Sejlkraft for at kunne imødegaa eventuelle Kalamiteter, som et Skib med udelukkende mekanisk Drivkraft er udsat for, især paa længere Ruter; det vilde sikkert ikke være saa urimeligt, om denne Tanke vandt Anklang.

Men selv om man blev staaende ved de nu brugelige Mastehøjder, vil sikkert en Systemforandring som den paaegede i Sejlkonstruktionen medføre lignende økonomiske Fordele som Overgangen fra compound til triple expansion.

Dampskibet „Alexander III.“s Undergang.

Fra Chefen for det kendte Firma P. Bornholdt & Co. i Riga, St. Petersburg, Libau og Reval, Konsul Bornholdt, har Berl. Tid. modtaget Følgende:

»Vi have med Interesse fulgt de forskellige Udtalelser i de danske Aviser angaaende »Alexander III.«s Forlis, men da det i Affattelsen af Rettens Dom i danske Blade af 18de Januar, hvilken tillige er optagen i »Hamburger Börsen Halle« og endogsaa i »Rigaer Börsen Zeitung«, forekommer os, som om det med Hensyn til Dækslastens Vedkommende udtales, at Mandskabet har begaaet en Forseelse, foranlediger dette os til at fremkomme med Nærværende.

Naar det udtales af Sø- og Handelsretten, at det kunde være ønskeligt, ifald der for Dækslastens Vedkommende, ligesom i England, blev fastsat bestemte Regler for Størrelsen heraf i Vintermaanederne, kunne vi kun samstemme heri, idet mange Baade gaa herfra med uforsvarlige Dæksladninger; men naar Retten udtaler, at »Alexander III.« havde en »betænkelig høj og stor Dækslast« forekommer dette os ikke at være overensstemmende med de virkelige Forhold.

Som Dem bekendt havde denne Baad 50½ Standard paa Dækket; og ifald Skibet var gaaet til England, havde det alligevel ikke haft mere paa Dækket, end hvad den engelske Ret, hvortil Dommen refererer, tillader, nemlig indtil 3 Fod høj Dækslast, og dens virkelige Dækslast bestod af lidt under 3 Fod.

Vi henstille til Dem, om det ikke vilde være rigtigt at redressere de omtalte Udtalelser, saavel i »Det Forenede Dampskibsselskab«, Førernes som Skibsforretningens Interesse, da Publikum ellers let vilde faa en forvrænget Opfattelse af de virkelige Forhold, som have været tilstede ved Ulykken.

For at bevise, at »Alexander III.« ikke har haft en højere Dækslast end 3 Fod, have vi ladet Dækket paa et andet af Selskabets Skibe, der nylig har ladet her, nemlig »Leopold II.« — som ganske vist er en Del mindre end »Alexander III.« — opmaale og fundet, at dette Skib havde en klar Flade af

3690 Kvadrattod Dæk, og at der altsaa med en Højde af 3 Fod over dette blev Plads for 11,200 Kubikfod Trælast, hvori Lugerne dog ikke ere iberegnet. En Standard Planker af 165 Kubikfod optager i Rummet 220 Kubikfod og paa Dækket ca. 200, indtil højst 210 Kubikfod. Naar man saaledes beregner Gennemsnitstallet 205 Kubikfod, vil De kunne se, at Leopold II.« med 3 Fod høj Dækslast, tager 55 Standard, og da »Alexander III.«s Dæk var noget større, vilde Damperen uden at overskride de 3 Fod bekvemt kunne have medtaget 65—70 Standard paa Dækket, og saa alligevel være i Overensstemmelse med de engelske Regler, som Dommen i Handelsretten jo netop har refereret til.«

Stopning af fremmede Skibe i britiske Havne.

Udenrigsministeriet har under 2. Februar tilskrevet os saaledes:

Da Udenrigsministeriets Bekendtgørelse af 10de December ifjor, indeholdende en Advarsel til danske Skippere mod at udsætte sig for Stopning i britisk Havn paa Grund af Overladning, ikke eller i hvert Fald ikke helt har haft den ønskede Virkning, skulde man henstille til den ærede Redaktion at optage en Notits i »Dansk Søfartstidende« om nedennævnte, i det sidste Fjerdingaar forefaldne Stopninger af danske Skibe formedelst Overladning i Henhold til Merchant Shipping Act, Artikel 462.

Midt i November f. A. stoppedes i Methil Dampskibet »Rita«, 364 R. T., af Kjøbenhavn, og maatte losse saa meget, at det blev lettet 4½ inches.

Den 28de s. M. stoppedes i Hull Dampskibet »Tyskland«, drægtig 474 R. T., af Kjøbenhavn, og maatte losse 23 Tons Kul for at blive lettet 2½ inches.

Den 27de s. M. stoppedes i Burnt-island Dampskibet »Gorm«, drægtig 1330 R. T., af Kjøbenhavn. Det skulde lattes 6½ inches og maatte derfor losse c. 100 Tons Kul.

Den 15de Januar d. A. stoppedes i Grangemouth Dampskibene »Rolf«, drægtig 761 R. T., og »Saturn«, drægtig 864 R. T., begge af Kjøbenhavn. Det først nævnte maatte losse c. 88 Tons og det sidst nævnte c. 223 Tons Kul for at lattes henholdsvis 6½ inches og 14 inches.

Fra Kjøbenhavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Kjøbenhavns Frihavn.

Indgaaede Skibe.

3. Februar: Dampskib »Lissabon«, Kapt. P. C. Holm, fra Brasilien via Hamburg med 3654 Sække Kaffe fra Rio og 758 Sække Kaffe fra Santos til Ordre.

6. Februar: Dampskib »Camellia«, Kapt. Morton, fra New Orleans med 16,200 Sække Bomuldsfrøkager til Ordre.

Udgaaede Skibe.

5. Februar: Dampskib »Lissabon«, Kapt. P. C. Holm, til Brasilien via Hamburg og Lissabon med 237 Kasser Smør, 5 Kasser Ost, 37 Kasser Flæsk, 34 Kasser Pølse, 160 Kolli Malt og 10 Fade Kridt.

Ugens Havarier.

Rosa, Brig af Fanø, er paa Rejsen fra Hamburg til Santos indløben læk til Grimsby.

Metha, Skonnert af Assens, er grundstødt ved Kappelsbjerg. Skibet har Assistance.

Storebelt, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Isen i Horsens Fjord faaet Skade paa Skruen. Skibet er ankommet til Frederikshavn.

Caroline, Skonnert af Karrebæksminde, Nielsen, der medio December f. A. afsejlede fra England med en Ladning Kul, er endnu ikke fremkommen, og det maa desværre befyrgtes, at Skibet er gaaet under med Mand og Mus.

Fremad, Skonnert af Marstal, Christiansen, er paa Rejsen fra Ymuiden til Saffi med en Ladning Sukker strandet ved Saffi, og bliver rimeligvis Vrag. Mandskabet er reddet.

Octa, Dpsk. af Kjøbenhavn, blev d. 29. Januar i Gøteborg paasejlet af den svenske Dampers »Isbrytaren« og fik en Plade i Stykker.

Olaf, Dpsk. af Kjøbenhavn, stødte d. 4de ds. mod Bolværket i Frederikshavn og fik 2 Plader bulede.

Jylland, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 2den ds. paa Rejsen fra Reval til London, da den skulde anløbe Kjøbenhavns Red for Kul, paa Grund paa Svanegrunden. Med Assistance af Svitzers Bjergningsdampskib »Kattegat« kom Skibet atter flot d. 3. ds. om Formiddagen, og fortsatte Rejsen til London, da det ved Dykkerundersøgelse viste sig, at Skibet ingen Skade havde lidt.

Envoy, Dpsk. af Hull, er d. 3. ds. paa Rejsen fra Reval til Hull indkommet her paa Reden med Skade paa Maskineriet, som maa repareres her forinden Skibet kan fortsætte sin Rejse.

Vesta, Dpsk. af Bremen, Jansen, blev d. 5. ds. paa Rejsen fra Bremen via Malmø hertil med en Ladning Stykgods, af Isen sat paa Grund udfor Lynetten. Assistance af Svitzer.

Medina, Dpsk. af Korsør, kom d. 30. f. M. for Indgaaende i Lübeck Havn fra Sverrig med Sild i Kollision med det ved Kajen liggende Dpsk. »Augusta« af Thisted, som fik en Del ovenbords Skade.

Kronborg, Dpsk. af Helsingør, er indløbet til Liston med Kedlerne i Uorden.

Niord, Dpsk. af Randers, der som tidligere meddelt her i Bladet strandede udfor Cullercoats og indbragtes til Shields, svært beskadiget, har nu fuldendt sin Reparation og ankom til Frederikshavn d. 1. ds. En lille Læk, som Skibet viste paa Rejsen over Nordsøen, blev tættet paa Stedet, og er Skibet nu atter sødygtigt, saaledes at det kan gjenoptage sin Fart mellem Newcastle og Kontinentet.

Swarland, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 4. ds. ved Udsejlingen fra Kjøge, hvor Skibet har losset sin Ladning, til at sidde fast i Isen. Bjergningsdampskibet Kattegat afgik strax til Assistance, og »Swarland« slap fri gennem den af »Kattegat« brudte Rende.

Elbe, Dpsk. af Bremen, von Gössel, tilhørende »Norddeutscher Lloyd«, bygget af J. Elder & Co. i Glasgow i Aaret 1881, maalende 4510 Reg. Tons, er d. 30. Januar om Morgenen sunket i Nordsøen ca. 47 Mile S V. for Hooks Fyrskib efter Kollision med det engelske Dampskib »Crathie« af Gordon, der traf »Elbe« umiddelbart bag ved Maskinrummet. Skibet havde en Besætning paa 160 Mand og ca. 240 Passagerer om Bord. En Baad med 20 Mennesker blev set af Fiskefartøjet »Wildflower«, der landsatte de Skibbrudne i Lowestoft, Resten af Passagererne og Besætningen maa antages at være omkomne. Kaptajn Gordon, Føreren af »Crathie«, er arresteret. 2 Lig og nogle af Elbes Postsække ere opfiskede af Fiskersmakker og bragte i Land i Lowestoft.

Briggen Rosa, Kaptajn N. H. Brinck af Nordby indkom den 2. ds. til Grimsby paa Rejsen fra Hamburg til Santos med Læk Skib og Rummet foran Kollisionsskottet fuld af Vand. Skibet, der afgik d. 27/1 fra Hamburg, blev af Isen flere Gange sat paa Grund paa Elben og mistede 1 Anker og Kætting samt brækkede Spilbeddingen.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 27. Januar til 2. Februar 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Pigvar. Pd.	Tunger. Pd.	Skrupper og Sletter Pd.	Torsk. Pd.	Kuller. Pd.	Sild. Pd.	Aal. Pd.	Lax og Gedder ¹ Pd.	Skaldyr. Pd.	Allo Sorter. Pd.	Ialt. Pd.
2 danske Kvaser fra Bornholm.....					15,300							15,300
pr. Vogn fra nærliggende Fiskerlejer.....	1,368			72	90							1,530
pr. Jernbane og Dampskib.....	19,529				24,138	805	109,400	3,256	10,964	16,360 ¹	9,831	201,595
									4,812 ¹	2,500 ²		
Ialt =	20,897			72	39,528	805	109,400	3,256	15,776	18,860	9,831	218,425

Betalt Gennemsnitspris af Opkøbere	Kassefisk 3 Kr. 10 Øre pr. Lpd. ingen Tilførsel af levende.	af ældre Tilførsel svenske og fynske 3 à 3,50, bornholmske 2,25 pr. Lpd. Kassefisk 1,90 pr. Lpd.	svenske 85 Øre pr. Ol	blanke 65 Øre, gule 33 Øre pr. Pd.	¹ Østers. ² Musling.
------------------------------------	---	--	-----------------------	------------------------------------	--

Paa Grund af Is og Storm har der ikke været synderlig Tilførsel af levende Fisk; Beholdningen i Havnen led megen Skade den 27de Januar ved Frost og sønden Vande.

Fra Sø og Land.

Fra Holmens Kirke begravedes i Tirsdags Kaptajn Chr. Wald. Petersen, Fører af Dampskibet »Fyen«. Der havde indfundet sig et talrigt Følge og paa den afdødes Kiste var henlagt et stort Antal Krands, blandt andre fra »Den alm. danske Skibsførerforening«, fra Dampskibsselskabet Kjøbenhavn, fra Kjøbenhavns Lodser, fra Kaptajn og Officerer paa Dampskibet Maja m. fl. Skibsførerforeningen, af hvis

Bestyrelse den afdøde har været Medlem, var modt med sine Faner. Talen holdtes af Pastor Steinthal.

Skibsrederes, Kaptajners og Mægleres Opmærksomhed henledes paa, at Sejladsen til Ghent og Terneuzen vil blive standset i 42 Dage, nemlig fra 1. April til 13. Maj, paa Grund af Istandsættelsesarbejder ved Kanalen og Slusen m. v. I de 10 første og 7 sidste Dage af dette Tidsrum kunne Skibe med et Dybgaende af 13 Fod og 25 Fod Bredde passere den østlige Sluse ved Terneuzen og sejle op til Ghent uden Hindring.

Rettelse. I sidste Nr., S. 48 Lin. 29 f. o., under Overskrift »Krisis i Odessa«, staar »En 400 Tons Damper«, skal være »En 4000 Tons Damper«.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen, Thidemann, ankom 5. Februar til Samsoun, bestemt til Trebizonde, Batoum, Novorossisk, Odessa. — Antwerpen, Caroc, afgik 28. Jan. fra Antwerpen, bestemt til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniki, Constantinopel, Sebastopol, Odessa. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik 2. Februar fra Kjøbenhavn, bestemt til Newcastle og Marseille. — Castor, Kruse, afgik 2. Febr. fra Lissabon, bestemt til Dartmouth for Ordre. — Chr. Broberg, Gotsche, ankom 25. Jan. til Marseille, bestemt til den Spanske Kyst og Rouen. — Dagmar, Strubberg, ankom til Barcelona 4. Febr., bestemt til Genua, Livorno, Neapel, Sicilien. — Douro, Brabrand, afgik fra Nantes 2. Febr., bestemt til Oporto og Lissabon. — Georgios I. Rohde, ankom til Antwerpen 26. Jan., bestemt til Tunis, Piræus, Constantinopel, Samsoun, Trebizonde, Batoum, Novorossisk, Odessa. — Kursk, Staal, ankom til Stettin, bestemt til Pillau. — Leopold II, Jespersen, ankom til Antwerpen 1. Febr., bestemt til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna etc. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom til Odessa 3. Febr., bestemt til Christiania. — Nordjylland, Jensen, afgik fra Havre 4. Febr., bestemt til Hamburg og Kbhvn. — O. B. Suhr, Koch, afgik fra Catania 3. Febr., bestemt til Termini, Lissabon og Kbhvn. — Omsk, Kihl, afgik fra Odessa 3. Febr., bestemt til Smyrna, Piræus og Antwerpen. — Tomsk, Petersen, afgik fra Dartmouth 1. Febr., bestemt til Kbhvn. — Tejo, Fenger, ankom til Bordeaux 4. Febr., bestemt til La Rochelle og Kbhvn. — Vesuv, Gade, afgik 28. Jan. fra Newcastle, bestemt til Valencia, Barcelona, Marseille, Livorno, Neapel og Sicilien.

Constantin, Fenger, afgik 6. Febr. fra Newcastle, bestemt til Kjøbenhavn via Helsingør. — Esbern Snare, Holm, afgik 4. Febr. fra Newcastle, bestemt til Korsør. — Georg, Nielsen, i Kjøbenhavn, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, i Horsens, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Kronen, Petersen, i Svendborg, bestemt til Newcastle via Odense. — Lolland, Ankensen, afgik 6. Februar til Kbhvn., bestemt til Leith via Nyborg, Aarhus, Frhvn. — Olga, Andersen, i Helsingør. — Storebelt, Güllich, afgik 6. Februar til Newcastle, bestemt til Aarhus. — Union, Bloch, afgik 6. Febr. fra Leith, bestemt til Korsør.

Axelhuus, Harder, afgik 5. Febr. fra Stavanger, bestemt til Kbhvn. og Stettin. — Bergenhuus, Jørgensen, afgik 6. Febr. fra Stettin, bestemt til Kbhvn. og Vestnorge. — Ceres, Svensson, ankom 28. Jan. til London, bestemt til Libau. — Charkow, Norden, afgik 3. Febr. fra Libau, bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, pas. 4. Febr. Gravesend, bestemt til London. — Christiansund, Jensen, afgik 6. Febr. fra Stettin, bestemt til Xania. — Frederik, Harboe, afgik 3. Februar fra Hull, bestemt til København og Königsberg. — Jolantha, Hansen, afgik 3. Febr. fra Hamburg, bestemt til Neufahrwasser. — Kasan, Thomsen, ankom 3. Febr. til Pillau, bestemt til Kbhvn.-London. — Laura, Christiansen, afgik 23. Jan. fra Trangisvaag, bestemt til Island. — Libau, Andesen, ankom 3. Febr. til Kbhvn., bestemt til Danzig. — Louise, Brabrand, ankom 2. Februar til Pillau, bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom 2. Febr. til Kbhvn., bestemt til Manchester. — Moskow, Petersen, ankom 5. Febr. til Anvers, bestemt til Kjøbenhavn-Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom 6. Febr. til Libau, bestemt til Kjøbenhavn-Anvers. — Odin, Frisenette, ankom 3. Febr. til Kbhvn., bestemt til Hamburg. — Perm, Christensen, ankom 5. Febr. til Kbhvn., bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, ankom 1. Febr. til Anvers, bestemt til Kbhvn.-Libau. — Romny, Nielsen, afgik 4. Febr. fra København, bestemt til Libau. — Thyra, Garde, ankom 30. Jan. til Hull, bestemt til Libau. — Tula, Paaske, afgik 3. Febr. til Frederikshavn, bestemt til Hamburg. — Valdemar, Sørensen, afgik 4. Febr. fra Libau, bestemt til Kbhvn.-Anvers. — Vendsyssel, Sørensen, ankom 31. Januar til Hamburg, bestemt til København.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Konstantinopel, ankom til Nicolaieff 3. Febr. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Boness 18. Januar, ankom til Libau 24. Januar. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Reval 26. Januar, ankom til Rotterdam 1. Febr. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Kbhvn. 3. Januar, ankom til Libau 2. Febr. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Libau 29. Januar, ankom til Ghent 4. Febr. — Olaf, C. Holst, afgik fra Libau 1. Febr. til Rouen. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Riga 29. Januar, ankom til Ghent 4. Febr. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Pillau 29. Jan. til Antwerpen. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Kbhvn. 29. Januar, ankom til Libau 2. Febr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr.

Jensen, afgik fra Savona 24. Jan., ankom til Tisilipaski 29. Jan. — Alexander Shukoff, Johnsen, afgik fra Newcastle 2. Febr. til Neapel. — Johan Siem, Rasmussen, afgik fra Newcastle 6. Febr. til Patras. — Pawel Andrejef, P. Mørch, afgik fra Odessa 15. Jan. til Bergen.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Baltishport 4. Febr. — Christiansborg, Schmidt, ankom til Aarhus 27. Januar. — Fredensborg, Andersen, ankom til Ghent 4. Febr. — Frederiksberg, Hartmann, ankom til Aarhus 5. Febr. — Rosenberg, Schultz, ankom til London 2. Febr. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Dunkerque 1. Febr.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, ankom til Libau 2. Febr. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Reval 1. Febr. til London. — Jylland, Starck, afgik fra Libau 1. Febr. til London. — Russia, Rasmussen, ankom til London 31. Januar, afgik 6. Febr. til Boness. — Sjælland, Hansen, ankom til Reval 1. Febr.

Nordse. England, Petersen, afgik fra London 4. Febr. til Grangemouth. — Holland, Hansen, ankom til Kbhvn. 2. Febr. — Rusland, Schmidt, afgik fra Methil 31. Jan. til Kbhvn. — Skotland, Albrechtsen, ankom til London 4. Febr. — Tydskland, Jørgensen, ankom til Libau 2. Febr.

The Anglo Dane Steam Ship Company Limited. Swarland, Pii, afgik fra Kjøge 4. Febr. til Libau.

Thingvall. Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 5. Febr. til New-York. — Thingvall, Berentzen, afgik fra New-York 26. Jan. til Kbhvn.

Urania. Saturn, Svendsen, afgik fra Libau 3. Febr. til Rotterdam. — Sirius, Jensen, ankom til Tyne Dock 3. Febr. — Urania, Callesen, ankom til Buenos Aires 2. Febr.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, ankom til Esbjerg 31. Januar, afgik 3. Febr., ankom til Methil 5. Febr. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Boness 30. Jan., afgik 31., ankom Esbjerg 3. Febr., afgik 6. til Newcastle.

Sejlskibe.

Fane, Nordby. Afma, Ankensen, afgik fra Cadix 23. Jan. til Rio Grande. — Anna Emmy, Svarrer, afgik fra Cadix 24. Jan. til Rio Grande. — Cito, Lassen, afgik fra Macassar 12. Decbr. til Menado. — Dorane, Rødgaard, passerede Lizard 28. Jan. fra Hull til Buenos Ayres. — Elisabeth, Harrebye, ankom til Guayaquil 2. Febr. fra Newcastle o. Tyne. — Gladstone, Christiansen, ankom til Marseille 3. Febr. fra Barcelona. — H. Grohmann, Nielsen, ankom til Guaymas 11. Jan. fra Manzanilla. — Halnaker, Nielsen, ankom til Madagascar 28. Novbr., beordret til Sidney. — Havila, Mortensen, afgik fra Cuxhaven 3. Febr. til Cardiff. — Ines Røhl, Jessen, ankom til Buenos Ayres 20. Dec. fra Santos. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, afgik fra Risør 30. Jan. til Newport. — Puck, Pedersen, ankom til Mioka 30. Novbr. fra Apia. — Rosa, Brinck, afgik fra Cuxhaven 29. Jan. til Santos. — Thor, Duysen, afgik fra Para 12. Jan. til Pensacola. — Union, Svarrer, ankom til Apia 26. Decbr. fra Rio Janeiro.

Fane, Senderho. Venerne, Aarre, afgik fra Antwerpen 29. Jan. til Porto Nova, passerede Dungeness 30. Jan.

Alf, Rasmussen, afs. 27. Jan. fra Swansea til Færøerne. — Anna Kirstine, Frandsen, klar 26. Jan. i London for Helsingør. — Andreas, Ericksen, ank. 29. Jan. til Cardiff fra Bristol. — Anna Marie, Ericksen, ank. 30. Jan. til Camaret fra Nantes. — Astræa, Svane, afs. 1. Febr. fra Marseille til Point à Pitre. — Belona, Pedersen, afs. 26. Jan. fra St. Ubes til Sverig. — Caroline, Pcdersen, paa Slæb 30. Jan. fra Cork udefter. — Dorthea, Christensen, afs. 29. Jan. fra Rams-gate til Blyth. — De atten Søkende, Weber, ank. 28. Jan. til Shields fra Laurvig. — Danmark, Clausen, ank. 31. Jan. til Morlaise fra Leith. — Eden, Schmidt, afs. 28. Jan. fra Boness til Skien. — Elise Høy, Høy, ank. 31. Jan. til Pernambuco, alt vel. — Gorm, Svane, afs. 31. Jan. fra Newport til Tavira. — Hansine, Kastrup, afs. 29. Jan. fra Granton til Gøteborg. — Jane Marie, Kastrup, klar 28. Jan. i Newcastle for Odense. — Kruse, Larsen, ank. 30. Jan. til Trouville fra Christiania. — Latona, Petersen, afs. 28. Jan. fra Jersey til Helsingør. — Ludvig, Larsen, afs. 30. Jan. fra Limerich til Cardiff. — Mine, Møller, afs. 25. Jan. fra Wemyss til Bogense. — Martha, Andresen, ladede 31. Jan. i London for Helsingør. — Marie, Andersen, afs. 29. Jan. fra Dysart til Eontrisu. — Malvina, Gundersen, afs. 1. Febr. fra Grangemouth til Korsør. — Marie, Jørgensen, indløb for Modvind 2. Febr. til Gibraltar paa Rejsen til England. Alt vel. — Olga, Jørgensen, ankom 2. Febr. til St. Ubes fra Waterford. — Peter, Jørgensen, afsejlede 29. Jan. fra Dysart til Svendborg. — Sigrid, Petersen, pass. 28. Jan. Deal fra London til Nantes. — Thetis, Petersen, klar 29. Jan. i Newcastle for Mariager. — Thurø, Huusfeldt, ankom 29. Jan. til Cadiz fra St. Brieux, alt vel. — Thea, Jensen, ankom 11. Jan. til Montevideo fra Kjøbenhavn. — Wedle, Henningsen, ankom 27. Jan. til Macau fra Rio Grande. — Ægir, Rasmussen, ankom 28. Jan. til Looe fra St. Ubes.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 7. Februar:

For Dampere noteres fra Libau og Riga:

London eller Rotterdam 1/1½ à 13 d., Antwerpen 1:3 à 1¼½ d., Rouen 1/6 à 1 7/12 d., 1000 Tons Havre til St. Nazaire, Rochefort eller Bordeaux 1,6 à 1 7/12 d., 3/4000 Quarter Havre Storbritanniens Østkyst 13 d., Option af Engelsk Kanal 16 d., Option, Bristolkanalen 1/7½ à 19 d., ca. 800 Tons dw. Glasgow 16 d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis, til Danmark 19 20 M. pr. 2000 Kilos Klid.

Danzig noterer for Dampere:

London 6/6 à 6/9 d., Amsterdam 6,3 à 6,6 d., Liverpool 7/6 à 8/—, Boston 8 6 à 9.— alt pr. Ton Sukker, til Danmark 45 Pfennig pr. 50 Kilos Klid.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 2. Februar:

Fragtmarkedet vedbliver miserabelt saa godt som i alle Retninger, og Raterne er for nogle Fragters Vedkommende gaede endnu lavere i forløbne Uge.

Dampskibe employerede i Farten paa Sorte- & Middelhavet eller Staterne føle især de daarlige Konjunkturer, thi med 4 9 à 5/3 for Kul ud til Middelhavet kombineret med Returlast fra Odessa og Sulina à 6,9 til 7/3, hvortil der rapporteres flere Befragtninger; eller à 25/— pr. Reg. Ton fra New-Orleans og 31/— fra Galveston kan Resultatet kun blive ruinerende.

Der findes ikke Mangel paa Last i de forskellige Afskibningssteder, men de daarlige Salgskonjunkturer i England og paa Kontinentet holde Købmændene tilbage med Afskibning eller Optagning af Tonnage.

River Plate har fulgt de andre nedadgaende Markeder. For prompte Dampskibe er der accepteret 18 — fra Paranafloden minus 8/— for Komplettering i La Plata; for Marts April Afskibning rapporteres Befragtninger à 22/— minus 8/—. For Sejlskibe findes der slet intet Begær for nærværende. Handige Jernskibe paa omkring 1000 Tons Dødvægt for Lastning mellem April og Juli udbydes forgæves til 26 — og 25 —, uden endog at opnaa Kontrabud. En Bedring i Kornmarkedet i Europa vil dog antagelig snart igen bringe mere Aktivitet blandt Befragterne, især da Tiden for Tilførslen af Korn til Floden kommer nærmere, og maa Skibsrum efterhaanden tiltrænges.

Træfragterne fra Pitch Pine Havnene holde sig i 90/— for store og forholdsvis mere for mindre Skibe.

Fra Canada sluttet der endnu kun lidt. Der ventes igen rigelige Tilbud af Damptonnage fra St. Lawrencefloden og andre større Udskibningssteder for Vaarløstning. For faa Aar siden var den Fart næsten udelukkende i Sejlskibredernes Hænder, men det viser sig, at Damptonnagen ogsaa faar mere og mere Indpas i den Trade.

Skibskøb: Til Norge er indkøbt Jernbarkskibene »Antares«, 824 Reg Tons, bygget i Sunderland 1875. Dimensioner 196,6 × 31,7 × 18,4, 1230 Tons Dødvægt paa 17½ Fod, for £ 2500. Skal have Nr. 3 Besigtelse; »Mataura«, 853 Reg. Tons, bygget i Glasgow 1868. Dimensioner 199,4 × 33,7 × 20,3, 1300 Tons Dødvægt paa 18½ Fod. Havde Nr. 3 Besigtelse 1892, for £ 2800.

D'Hrr. **Chr. Gylstorff & Co.**, Antwerpen, tilskrive os den 4 Februar:

Fragtmarkedet vedbliver at være stille under nogen væsentlig Forandring, dog er der stadig Efterspørgsel om Tonnage til Rio de Janeiro og Santos.

I sidste Uge blev den engelske Bark Penrhyn Castle, 1349 Tons netto, sluttet herfra til Rio à 16/— pr. ton ffa.

Man noterer fremdeles:

Antwerpen/Paranagua 13/— ffa for Patent Kul,

— /Ceara 13,6 til 14/— ffa. —

Kul Trods den strænge Frost, der hersker i hele Landet, er Kulpriserne nogenlunde de samme som sidst, derimod synes Briguetterne snarere at gaa lidt op i Pris.

Yorkshire Kul sælges til en Pris af 13/6 til 13/9 pr. ton fob.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Den 29de Januar 1895 er Fyrskibet »Kobbergrund« inddraget for Is. En rød Spirbøje er udlagt paa dets Plads.

Den 1ste Febr. 1895 er Lystønden ved *Ostindiefarer-Grund* inddragen for Is og igen udlagt den 2den Febr.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Finland. Bottniske Bugt. Ved *Janssons-Grund* er Sømærket ombyttet med en rød Stage med rødt Flag, der staar i 9 Fv. Vand ½ Kbl. V. for det gamle. 60° 59' 33" N. Br. 21° 1' 26" Ø. Lgd.

Ved *Karlssons-Grund* er den hvide Stage med hvidt Flag flyttet 1 Kbl. SV. hen i 6½ Fv. Vand. 61° 0' 9" N. Br. 20° 59' 48" Ø. Lgd.

V. t. S. for en nu funden 24 Fods Grund, *Karlsgrund*, som ligger 5,7 Kml. N. 51½° V. fra *Lökö* Baake, er i 9 Fv. Vand udsat en Stage, rød foroven, hvid forneden, med rødt Flag, hvori hvid Spunds. 60° 59' 36" N. Br. 20° 59' 22" Ø. Lgd.

Ved *Karlssons-Grund* er Stagen med Flag og ved *Ludovigs-Grund* Sømærket inddraget.

I Farvandet mellem *Storhåsten* og *Bergö* ere følgende Forandringer i Afmærkning foretaget:

Ø. for Øen *Yltre Torngrund*:

NØ. for *Torngrunds Norra* er i 24 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden. 63° 5' 36" N. Br. 21° 21' 50" Ø. Lgd.

ØNØ. for *Torngrunds Mellersta* er i 24 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden. 63° 5' 30" N. Br. 21° 21' 42" Ø. Lgd.

S. t. Ø. for *Torngrunds Södra* er i 22 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden. 63° 5' 21" N. Br. 21° 21' 33" Ø. Lgd.

De røde og hvide Stager med Kost ved *Torngrunds Östra* og *Torngrunds Södra* samt de hvide og røde Stager ved *Torngrunds Norra* og *Sidvgrund* ere inddragne.

Ø. for Øen *Stora Elisgrund*:

V. for Klippen *Nya Krokskär* er i 20 Fod Vand udsat en Stage, rød foroven, hvid forneden, med Kost. 63° 2' 23" N. Br. 21° 18' 27" Ø. Lgd.

Grunden *Krokgrund*, som er angivet i nogle Kaart, er ikke fundet, hvorfor Sømærket ved den er inddraget.

Ø. for Øen *Malskåret*:

Ø. for 4 Fods Grunden *Malskärsgrund* er i 15 Fod Vand udsat to Stager, hvide foroven, røde forneden. 63° 0' 16" N. Br. 21° 18' 57" Ø. Lgd.

V. for *Sillgrunds Rev* er i 15 Fod Vand udsat en Stage, rød foroven, hvid forneden, med en nedadbunden Kost. 63° 0' 7" N. Br. 21° 19' 8" Ø. Lgd.

Sømærkerne ved *Malskärs Förste*, *Malskärs Andra* og *Malskåret* ere inddragne.

Rusland. Libau. Den 29de Jan. 1895 er Fyrskibet ved *Libau*, ifølge Telegram fra det kgl. danske Konsulat, inddraget for Is og igen udlagt den 1ste Febr.

Tydskland. Kurisches Haff. Ved *Atmath Munding* er den gamle Baake ombyttet med en ny, 42 Fod høj Baake med Ballon paa Toppen. Den staar paa Molchovedst tæt V. for den gamle.

Gellen. Fyrene paa *Vierendehl* Baake og ved *Barhöft* ere midlertidig slukkede for Is.

Ekernefjorde Fjord. Ved *Mittelgrund* ere Spirtønderne A og B røde; A har et hvidt A paa Toppen.

Fyrskibet »*Stollergrund*« inddraget. Ifølge Telegram af 29de Jan. 1855 fra »Marineamt« i *Berlin* er Fyrskibet »*Stollergrund*« inddraget for Is.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordseen. 55° N. Br. 3° Ø. Lgd., paa *Doggersbanke*. Et sunket Vrag; en Mast er 8 Fod over Vandet.

Den 14de Jan. 52° 2' N. Br. 1° 45' Ø. Lgd. En brun malet Skonnert med Bunden opad.

Tydskland. Fyrskibe inddragne. Ifølge Telegram af 29de Jan. 1895 fra »Marineamt« i *Berlin* ere Fyrskibene »*Bremen*«, »*Ausenjads*« og »*Minsener Sand*« inddragne for Is.

Jade. Fyrskibet »*Genius Bank*« er inddraget for Is.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, og Irland.

Englands V.-Kyst. Den hvide Lanterne, som vistes fra *Morecambe Harbour* Fyrskib, naar der i Løbet til *Morecambe* var 8 Fod, vises ikke mere. Fyrskibet viser nu rødt Fyr og fører almindelig Ankerlanterne. 54° 1' 25" N. Br. 2° 59' 15" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Quiberon. Den 27 Jan. 1895 ere to nye Ledefyr for *Port-Maria* SV.-lige Løb tændte.

Forfyret staar paa SV.-Molens Yderende. Det er et hvidt, fast Fyr, der lyser over c. 16° paa hver Side af S. 13° V.

Flammens Højde: 19 Fod. Synsvidden: 15 Kml. 47° 28' 32" N. Br. 3° 7' 32" V. Lgd.

Bagfyret staaer 850 Alen N. 13° Ø. fra Forfyret. Det er et fast Fyr, som viser hvidt Lys fra N. 37° V. til N. 82° V., grønt Lys fra N. 82° V. til S. 88° V. over *Plateau de Birvideaux*, hvidt Lys fra S. 88° V. til S. 51° V., rødt Lys fra S. 51° V. til S. 17° V. over *Beg-el-Lan* og *Basse des Poulain*, hvidt fra S. 17° V. til S. 20° Ø. over det SV.-lige Løb til *Port-Maria*, grønt fra S. 20° Ø. til S. 79° Ø. over *Basse-Cariou*, *Gou-Vas* og Grundene ved *Quiberon*. Flammens Højde: 90 Fod. Synsvidden 13 Kml. for det hvide, 9 Kml. for det røde og 7 Kml. for det grønne Lys. Fyret vises fra et hvidt Taarn. 47° 28' 48" N. Br. 3° 7' 28" V. Lgd.

De to midlertidige Ledefyr ved *Port-Maria* ere slukkede. *Port-Haliquen* hvide, faste Fyr lyser fra S. 21° Ø. til S. 43° Ø. og fra S. 58° Ø. gennem Ø. og N. til N. 32° V.

Frankrig. Loire. Mellem *St. Nazaire* og den øvre Ende af *Fosse de Sécé* ere følgende Lystønder udlagte; Sort Lystønde *Banc Meyner*, 1/2 Kbl. S. for *Banc Meyner*. Den viser rødt, fast Lys. 47° 16' 58" N. Br. 2° 8' 20" V. Lgd. Rødmalet Lystønde *La Grognaiz*, ved Kanten af *Plateau de l'Imperley*. Den viser grønt, fast Lys. 47° 16' 54" N. Br. 2° 8' 32" V. Lgd.

Rødmalet Lystønde *NO de Saint Nicolas*, 1/2 Kml. VNV. fra Taarnet *Sécé*. Den viser hvidt, fast Lys. 47° 17' 3" N. Br. 2° 7' 26" V. Lgd.

Rødmalet Lystønde *NE de Saint Nicolas*, 1/2 Kml. NØ. fra Taarnet *Sécé*. Den viser grønt, fast Lys. 47° 17' 12" N. Br. 2° 6' 14" V. Lgd.

Girõnde. Mellem *Paullac* og *Bec d'Ambès* er udlagt tre sortmalede Lystønder, som vise rødt, fast Lys.

Den første, *Château-Latour*, ligger paa Kanten af *Banc de Paullac*. 45° 10' 62" N. Br. 0° 43' 40" V. Lgd.

Den anden, *Pâté de Blaye*, NV. for Grunden. 45° 7' 25" N. Br. 0° 41' 30" V. Lgd.

Den tredje, *Passe d'Ambès* nedre Bagbords Tønde. 45° 2' 0" N. Br. 0° 36' 15" V. Lgd.

Canada. St. Lawrence Flod. I *St. Lawrence Flod* iudrages alle Tøndevagere neden for *Quebec* efter den 14de Novbr., og alle Lystønder efter den 10de Novbr. og udlægges fra den 11te Maj.

Vintermærker, bestaaende af Spirtønder af Træ med Grene af stedsegrønne Træer paa Toppen, udlægges istedet for: *Barrét Ledge* Lystønde, *Pilgrim Shoal* Lystønde, *St. Roch* Tøndevager, *Middle Ground* Lystønde og *Channel Patch* Lystønde *Crane Island Patch* Tøndevager, *Crane Island Flats* Lystønde og *Beaujeu Bank West End* Lystønde.

Ovenfor *Quebec* ombyttes Lystønderne ved *Trembles Shoal* og ud for *St. Croix* ogsaa med Spirtønder.

Man maa ikke stole paa, at Spirtønderne om Foraaret ere paa Plads.

Fyrskibet ved NV.-Enden af *White Island Reef* inddrages den 15de Novbr. og udlægges, saasnart Isen tillader det.

I de Distrikter af *Canada*, hvor Fyrene brænde Aaret rundt, holdes Sømærkerne ude Aaret rundt; i de Distrikter, hvor Navigationen standser, holdes Sømærkerne ude, saalænge Isen tillader det, og de udlægges om Foraaret, saasnart Isen tillader det.

Newfoundlands V.-Kyst. Port au Port. Grunden med 2 3/4 Fv. Vand, som var rapporteret at ligge midt i Indløbet til *Port au Port*, findes ikke. 48° 47' 30" N. Br. 58° 44' 30" V. Lgd.

Forenede Stater i Nordamerika. Moosabec reach. Maiue. *Long Ledge* Spirtønde er flyttet og ligger nu i 26 Fod Vand tæt NØ. for Grunden. Den er nu rød og sort og har Nr. 3.

Da den gravede Rende gennem *Moosabec Reach* nu er afmærket, ere *Gangway* røde Spirtønde Nr. 2, *Drisco Ledge* røde Spirtønde Nr. 4 og *Sawyer Rock* sorte Spirtønde Nr. 3 inddragne.

Vineyard Sound. Massachusetts. Rød Spirtønde Nr. 20 ved *Davis Neck Shoal* er flyttet 3/8 Kml. SØ. hen. Den ligger nu i 18 Fod Vand, fra *West Chop* Fyr i N. 18° Ø. og *East Chop* Fyr i N. 7° V.

Woods Holl. Massachusetts. Fyrene paa *Grassy Island Ledge* og *Middle Ledge* baaker tændes ikke før den 31te Marts 1895.

Rhode Island. En Mast, 5 Fod over Vandet, fast i Vrag, ligger fra *Sakonnet Point* Fyr i S. 23° Ø. og fra Fyrskibet *Hen and Chicken* i S. 43° V.

Connecticut. Omtrent den 16de Jan. 1895 ombyttes Reservefyrskipet Nr. 20 ved *Cornfield Point* med det permanente Fyrskib Nr. 48. Det viser to Fyr. Fyret paa Fortoppen er et hvidt Blinkfyrt, som hver 1/2 Minut viser Et-Blink. Fyret paa Stortoppen er rødt, fast. Flammens Højde: 36 Fod Synsvidden: 11 Kml.

Skroget er rødt, mærket *Cornfield Point* og Nr. 48, med hvidt. Paa Toppen af hver Mast føres en sort Ballon. Taagesignal gives med en 10 Tomme Dampfløjte, der hver 37 Sekunder giver To-Stød, hvert Stød af 3 s. Varighed.

Stamford Harbor. Connecticut. Et rødt fast Fyr er tændt paa S.-Enden af *Pine Island*, ved *Stamford Harbor*. Flammens Højde: 28 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Fyret vises fra en rød Pæl. 41° 1' 55" N. Br. 73° 32' 17" V. Lgd.

Long Island Sound. New York. Det hvide, faste Fyr paa *Sands Point* er igen tændt.

Delaware Bay. Delaware. Vragtønden, 3 Kml. N. 11° Ø. fra *Brandywine Shoal* Fyr, er inddragen.

Omtrent den 5te Februar 1895 forandres *Port Peen* forreste hvide, faste Ledefyr til et hvidt Fyr med Formærkelse, der viser Lys i 2 s., Mørke i 1 s.

Virginia. Omtrent den 20de Jan. 1895 ombyttes »*Winter Quarter Shoal*« Fyrskib Nr. 45 midlertidig med Reservefyrskip Nr. 9. Det viser et rødt, fast Fyr. Taagesignal gives med Klokke.

Vraget af »*Ellen S. Mc. Nelly*«, SØ. for *Stingray Point*, er afmærket med en sort og rød Spirtønde, som ligger i 30 Fod Vand, fra *Windmill Point* Fyr i S. 14° Ø. og fra *Cherry Point* i S. 76° Ø. Der er kun 18 Fod Vand over Vraget, som er lastet med Jern.

North Carolina. I *Cape Fear River* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Inner Starbor Bar røde Spidstønde Nr. 4 er udlagt i 15 Fod Vand, fra *Cape Fear* Fyr i S. 67° V. og fra *Oak Island* Redningsstation i S. 8° V.

North Breaker røde Spidstønde har nu Nr. 4 1/2. Den ligger i 17 Fod Vand.

Snow March Channel Lower sorte Spirtønde Nr. 9 er flyttet c. 700 Alen N. 21° Ø. hen i 16 Fod Vand.

Snow March Channel Middle sorte Spirtønde Nr. 11 er flyttet 550 Alen S. 45° V. hen i 16 Fod Vand.

Keg Island Cut Lower røde Spidstønde Nr. 16 1/4, ligger nu 1,500 Alen N. 19° V. fra *Keg Island*.

Keg Island Cut Upper røde Spidstønde Nr. 16 1/2 ligger nu fra *Keg Island* i N. 6° V. og fra *Chambell Island* S.-Pynt i S. 82° Ø.

Florida. Omtrent den 31te Jan. 1895 flyttes *Ohio Shoal* Fløjteønde og den der ved liggende røde Spidstønde 2 1/2 Kml. NV. hen i 10 Fv. Vand, NØ. for *Hetsel Shoal* og 13 1/2 Kml. N. 34° Ø. fra *Cape Canaveral* Fyr. Den hedder fremtidig *Hetsel Shoal* Fløjteønde. 28° 38' 50" N. Br. 80° 23' 46" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Saint Raphaël. Under voldsom S.-lig Storm maa man ikke stole ubetinget paa, at det hvide, faste Fyr paa Ydermøllens Hoved ved *Saint Raphaël* brænder.

Sardinien. Cagliari. Den 16de Jan. 1895 er det midlertidige røde, faste Fyr paa Yderenden af den ny S.-Mole ved *Cagliari* forandret til et hvidt Fyr med En-Formærkelse hver 5 s., Lys 3 1/2 s., Mørke 1 1/2 s. Flammens Højde: 27 Fod. Synsvidden: 10 Kml.

Siciliens N.-Kyst. Kap Peloro. Det midlertidige Fyr paa *Kap Peloro* er forandret. Det viser nu hver 2 Minutter hvidt, fast Lys i 1 1/2 Minut og et Blus af 5 s. Varighed.

Siciliens Ø.-Kyst. Augusta. Ved *Augusta* Havn er ved Baaken *Dromo* tændt et Fyr, som viser hvidt, fast Lys fra S. 79° Ø. til S. 76° Ø., hvidt Lys med En-Formærkelse hver 5 s., fra S. 79° Ø. til S. 87 1/2° Ø. og rødt, fast Lys fra S. 76° V. til S. 57 1/2° V. Flammens Højde: 154 Fod. Synsvidden: 14 Kml. Holdt overet i S. 77 1/2° Ø. med Fyret paa Pynt *Cantara* leder det i Løbet mellem Grundene *Ibla* og *Avulus*.

Vestindien, Mexikanske Bugt og Karaibiske Hav.

San Domingo. Ifølge nye Meddelelser er den indbyrdes Beliggenhed, saaledes som den i »Efterretninger for Søfarende« Nr. 33⁶⁵⁵ Kjøbenhavn 1889 er angivet, af *Alta Vela*, *Øen Beate* og *Kap Beate* fejlagtig.

Trinidad V.-Kyst. San Fernando. Paa Yderenden af Pieren ved *Point Boyer* er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 48 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Fyrapparat af 6te Orden. Fyret vises fra en 20 Fod høj, rød Pæl. 10° 14' 45" N. Br. 61° 38' 30" V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Rio de la Plata. Maldonado Bay. De to Vrag, som laa i *Maldonado Bay* S. 1/2 Ø., 1,9 Kml. og S. t. Ø. 1/2 Ø., 2,2 Kml. fra *Maldonado* Taarn, ere bortspærget.

En ny Pier er bygget 1 Kbl. Ø. for Jernpien SV. for *Maldonado*. Skibsførere advares mod at forveksle de to Piere, da den nye Pier overet med *Maldonado* Taar (der overet med den gamle Pier benyttes som Ledemærke) fører over *Monarch Rock*.

Den nye Piers Beliggenhed: 34° 55' 20" S. Br. 54° 58' V. Lgd.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,
Adelgade 14.

CHR. GYLSTORFF & CO., Antwerpen,

Kul, Cokes & Briquettes (Patent Fuel), Exportører,
anbefale specielt belgiske Briquettes, Mærke C. G. & S. H.,
egnede til Dampskibs-, Industri- & Jernbanebrug.
Agenter for de bekendte „Houssu“ Steam Kul,
der afskibes i Antwerpen, Gent, Ostende & Terneuzen.
Telegram-Adresse: Gylstorff, Antwerpen.

A. J. Rosenfeldts

Skibs- og Baadebyggeri,
Patent Ophalingsbedding,
Udsalg af Aarer og Stager,
Ny Kalkbrænderi, &.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Foundres and Ship Repairers.
By Vildersplads, Copenhagen, C.

Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,
anbefaler
velsmagende og holdbar Margarine,
tilkendt Guldmedalje i Antwerpen 1894.
Kontor og Lager: Raadhustræde 4.



Ny Honning

45 Øre pr. 10 Pd.

Kraftig og god Smag.

Kjøbenhavns Honninghus,
P. A. E. Müller, Graabrødretorv 4.

Benyt Honningkuren, Præservativ mod Influenza.
Brugsanvisning frit.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre.
Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-
plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større
Havne-Providsbyer.

Viggo O. P. Hammer & Søn,

Baadsmændsstræde 20, Kjøbenhavn C. Etabl. 1856.

Tømmer- og Trælastforretning.
EXPORT af indenlandske Træsorter.

Bøg, Eg, Ask, Hvidbøg etc.

IMPORT af udenlandske Træsorter.
Mahogni, Nøddetræ, Eg, Whitewood, Teak etc.

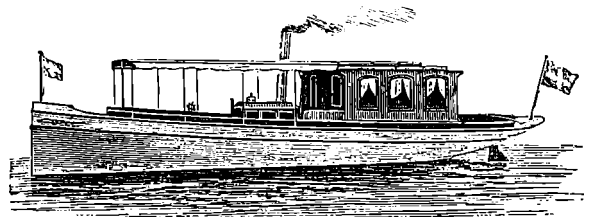
M. B. Hansen,

mekanisk Etablissement,
Nørrevold 78.

Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tællere.

N. M. Preus,

Skibssmedie- & Maskinetablissement,
Nyhavn Nr. 57.



Paatager sig Bygning og Levering af smaa Dampbaade
med kraftige Maskiner.

Patent

Universal Slippeapparatet

anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af
Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.
Kjøbenhavn C.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

Metalspejlapparater,
Havnefyrr & Lanterner.

Fabrik:
Læderstræde Nr. 9.
Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

St. Kongensgades
Brødfabrik
& Melforretning 63

anbefaler
1^{ma} veltørrede Skonnerogger.
Telefon 197.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvarter, foruden Postpengene. Enkelt Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11—3 og Holsteinegade 9, Ø.,

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelt Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

KJØBENHAVN. — TRIERS BOGTRYKKERI (H. J. SCHOU).

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Pettillinie à 46 mm Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —	do. 25 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover	20 % 30 % 50 %
Mindre end 1/2 Side	10 % 20 % 4 %

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 7.

Kjøbenhavn, Fredag den 15. Februar 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Om Sejlenes Økonomi i Dampskibe — De ny Skibsjournaler. — Fragtafslutninger. — Fiskeri-Statistik. — Fiskeri-Literatur — Fra Københavns Frihavn. — Spørgsmaal og Svar. — Eksporten pr. Skib fra Aalborg i 1894. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

Telegr.-Adr.: „The, Kjøbenhavn“.

H. P. Sundorph, Kjøbenhavn K.,
en gros — THEHANDEL — en detail
(grundlagt 1776).

Originalte Pakninger med indregistreret Varemærke og Plombe faas overalt i Danmark.

Telefon Nr. 239.

A. A. W. Petersen, 13 St. Anna Plads, Kjøbenhavn K. — A. B. C. Code.
Steamship Agency, Forwarding, Banking, Commission Affrètements, Rechargements, Transit, Expeditions, Befrachtung, Spedition, Verzollung. Transport til og fra alle Pladser i Verden af Ladninger, Stykgods, Pakker, Møbler, Dyr, Kunstværker etc. Ind- og Udpakning samt Lagring. Telegr.-Adr.: Petersens Spedition.

AXEL E. AAMODT.

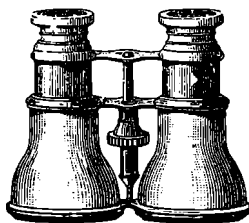
18, Kongens Nytorv 18.
Grundlagt 1857. Telefon 106.
Udfører Matrikulkort.
Lager af samme.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.

John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Frits Ortmann

Oversættelsagsfører,
Niels Hemmingsensgade 4,
Hl. 9—3.



H. E. Holst,

Efterfølger,

Hans Lissberg,

Uhr- og 840

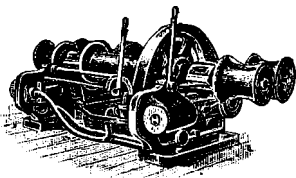
Instrumentmager.

Telefon
1269

M. CLAUSEN,

KJØBENHAVN, K.
leverer

Damp-
Kraner,
Højse-
og
Ankerspil,



fra

Clarke Chapman & Co. lim., Gateshead.

Temperleys Vare-Transporters. Staal-Skibsbaade, presset af kun 2 Plader. Ogdens selvregulerende Reduktions-Ventil. Selvtættende Metalpakninger. Danby's Cement til Skibscementering. Mollerups Smøreapparater.

Telegr.-Adr.:
„Baltic“.

Donkey-
Kjedler.
Donkey- og
Ballast-
Pumper

Dækskoste.

13 Rækker halvstive Piasava
6 Kr. pr. Dusin.
13 Rækker fine Piasava 7 Kr
pr. Dusin.
Tjærekooste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.
Levanger 7 Kr.
Kosteskafter 1 Kr.

Hans Prehn,
Børstenbinder,

Fabrik for Dæks- og Gadekooste,
Vesterbrogade 46.

◇ Telefon 2625. ◇

Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkendt Medaille i Chicago 1893.



Kiselsjühr, Filt m. m.

Luftbælteisolation.
Patent for Rør og Kjedler.

Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,
Konfekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab
HAFNIA
Raadhuspladsen 51. Kontortid 9—5.
Telefon 3326.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigstelefon: Nr. 3876.
Willschou.

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

modtager Ordres som Agent for Firmaerne
Messrs. **Bolling & Lowe, 2 Laurence Pountney Hill,**
London. E. C.

La Société **Cockerill, Seraing i Belgien** og
Messrs. **Priestman Brothers, Limited, Holkerness**
Foundry, Hull

samt overlager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybnings-
materiel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer
etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer
af alle Slags til og fra Københavns Havn.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbrød.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Den kgl. Hof-Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.
Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Galle & Jessens
oljefri, rene Poudre

Cacao uden Sukker
kan særlig anbefales
til Skibsbrug.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)
Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opreholdelse af
Patenter
i Ind- og Udlandet.
Indregistrering af Varemærker etc. etc.
Oversættelser
til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.
Specialitet: Tekniske Oversættelser
5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

H. Hvalsøe & Co.
St. Strandstræde 8.

Lager af
Skibsartikler
&
Værktøj til Skibsbrug.

N. Chr. Rønnes Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.
St. Annægade 3.
Kjøbenhavn C.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.
Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Til Proviantering
anbefales

godt holdbart Smør
til en gros Priser.
H. P. Erichsen,
8, Admiralgade 8.

S. Jacobsens
Sønner,
48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler
ferske, saltede og røgede Varer.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Holm & Collerup,
Smedie og Maskinfabrik,

Toldbodgade Nr. 15
Telefon 3872. og Telefon 3872.
Frihavnen i Kjøbenhavn.

Alle Skibs- og Maskinreparationer udføres hurtigt
og solidt.

J. C. TEILMANN & Co.
Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

Eneste Lager
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Ove Haugsted,
Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:
Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser

Andersons Præserveringsfarve
for Metaller

forhindrer ubetinget Rustdannelse,
anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway
Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:
Evers & Co.,
12. Nybrogade.

Carl Krarup,
Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:
»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,
»Falken« og »Svanen« i Farten
Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg
og Mellemstationer samt
»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Svea«
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Jacob Holm & Sønner,
Kjøbenhavn.

Fabrikanter af alle Sorter
Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Th. Meier,
Vognmandsforretning.

Al Slags Kørsel

besørges.

Kontor: Frihavnsselskabets
Kontorbygning.

Telefon 2068.

Kjøbenhavns nye
Skiltefabrik,
41, Frederiksborggade 41,
leverer

alle Slags Skilte
samt alt

Malerarbejde
henhørende til
Maskinfaget.

Alt leveres til Nutidens billigste
Priser.

Overslag leveres gratis

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,
Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

Rugbrød

A {Frederiksberg} A
er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Orgel-Harmoniums
og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

Anti-magnetiske
Ankergangs-Uhre
fra 20 Kr.

Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.
PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.

Om Sejlenes Økonomi i Dampskibe.

Vi antage at vore Læsere med Interesse have fulgt de Artikler med ovenstaaende Overskrift, som ere fremkomne i vore sidste to Numre, og i hvilke Hr. Kaptajn i Flaaden C. Trolle fremstiller Resultaterne af de Forsøg, som ere foretagne med den Vogt'ske Rigning ombord i Kanonbaaden »Hauch«. Af de foretagne Forsøg fremgaar det utvivlsomt, at Hastigheden er blevet forøget, medens samtidig Kulforbruget er blevet reduceret, men naar Forfatteren heraf vil uddrage den Slutning, at det vilde være økonomisk forsvarligt at forsyne Nybygninger med Rigninger efter det Vogt'ske System, saa tro vi dog, at dette er noget forhastet. Uden at kende »Hauch's Tegning, tro vi dog nok man tør gaa ud fra, at den har meget fine Linier i Bunden og et ganske andet Middelspant end den moderne Fragtdamper, hvis Middelspant nærmest kan lignedes med en Cigarkasse, der er lidt afrundet paa de underste Hjørner. Samtidig tør man vel ogsaa nok antage, at den Amning, »Hauch« ligger paa, naar den er udrustet, er den heldigste for Sejlads. Vi tro derfor ikke, at man er berettiget til at vente et blot nogenlunde tilsvarende Resultat ved at anbringe den Vogt'ske Rigning i en Fragtdamper som det, der er vundet i Hauch.

Betragter man endelig den »Dansk Søfartstidende« Nr. 5 medfølgende Tegning, saa fremgaar deraf, at Højden af »Hauch's Rigning er mere end Halvdelen af Skibets

Længde i Vandlinien. Naar man altsaa i en Damper af f. Eks. 250 Fods Længde vilde indsætte en forholdsvis ligesaa stor Rigning, saa vilde det ikke blive Smaating, det kom til at dreje sig om. Vi skulle endnu bemærke, at da de Vogt'ske Sejl ikke kan gøres fast op og ned af Masterne, men maa fires ned og gøres fast paa Bommen, saa vilde dette medføre, at Sejlene maatte slaas fra og staves af Vejen hver Gang Skibet kom i Havn, for at losse eller lade, da Bommene jo i saa Tilfælde skulle benyttes. Naar endelig Forfatteren i Sluningen bemærker, »at Rebning jo er overflødiggjort, da man kan bjerge af Sejlet foroven«, saa forstaa vi ikke dette rigtigt, idet vi ikke kunne se, hvorledes den saaledes bjergede Del af Sejlet kan gøres fast, og vi tro næppe, at nogen Skibsfører, naar det blæser til Reb for en Damper, vilde finde sig i at have et saa stort Sejlareal, som dette bliver i en Damper af den før omtalte Størrelse, hængende los, selv om det kan fires ned i Læ af den staaende Del af Sejlet.

Saa vel i de moderne Dampskibe som i Fragtdamperne stryger man nu Rejsningerne, hvad der er ensbetydende med en sikker Gevinst, saavel ved den første Anskaffelse, som ved den aarlige Vedligeholdelse, og vi betvivle foreløbig, at Rederne ved Nybygninger ikke alene ville opgive denne Gevinst, men endogsaa paadrage sig forøgede Udgifter for at opnaa en tvivlsom Fordel.

De ny Skibsjournaler.

Vi have modtaget følgende:

Blandt de forskellige ny Love og Forordninger, der i de senere Aar ere fremkomne vedrørende Søvæsenet, har som bekendt adskillige, det være nu med Rette eller Urette, vakt en Del Uvillie og Misfornøjelse blandt de Søfarende. Til disse høre Bestemmelserne om Indførelsen og Indretningen af det ny Journalskema, og der har, saavidt mig bekendt, fra flere Steder været indgivet Andragender om at erholde Lettelser i de nødvendige Vidtløstigheder, Udgifter og Afgifter fra det tilvante, som man bebyrdes med ved Indførelsen af det ny Skema, men disse ere nok blevne afslaaede. At det gamle Journalskema langt fra var tidsvarende, og at der trængtes til noget mere fuldstændigt, maa vist enhver indrømme; men det er vist kun faa, der kan indse, hvorfor den ny Journal er indrettet saaledes, at Kurserne foruden at rettes for Deviation og Afdrift ogsaa skal rettes for Misvisning og den retvisende sejlede Kurs indføres. Det ny Skema skulde jo være fuldstændigere, men jeg savner netop deri en Rubrik til det, som jeg ved Navigering i snævre Farvande næsten har mest Brug for, nemlig den misvisende sejlede Kurs. Sejler man i større Farvande, hvor man ved Navigeringen ikke har andet at gøre end hver Vagt at indføre Kurser, Distancer o.s.v. og hver Middag udregne sin paaværende Bredde og Længde, da ser jeg ingen videre Vanskeligheder ved at benytte det ny Skema; men anderledes stiller det sig ved Navigering i mindre Farvande, hvor man kun sjældent eller aldrig udregner Bestikket, men derimod til Stadighed følger med i Kortet, hvor man færdes, ved at udsætte Pejlinger, Kurser og Distancer, saa man altid kender sin omtrentlige Plads.

I alle Kort er jo aflagt misv. Kompasser, men hvorfor skal da de misv. Kurser, som man har Brug for, ikke

indføres? Hvorfor skal man have Ulejlighed med at gøre Kurserne retv. og indføre disse, hvilke man ingen Brug har for? Er det da Meningen, at man ved Navigeringen skal trække de retv. Kurser og Pejlinger i Kortet ved Hjælp af Chordeskale eller Transportør? Saaledes maa det vel være, thi det i Journalen indførte skal jo tjene til at finde Skibets paaværende Plads til enhver Tid. Denne Maade at indføre i Journalen og udsætte i Kortet paa, kan maaske være god ved et Skolebord, eller om Bord i Orlogsskibe, hvor der er Folk nok til at udføre det, som ikke have andet at gøre; men i Praksis, hvor samme Mand maa udføre det ved Siden af at varetage, hvad der er at gøre paa Dækket, der duer det virkelig ikke. Lad os tænke os, hvor mange Smaaskibe der fare udenfor den saakaldte »indskrænkede Fart«, hvor der kun er et Par Mand paa hver Vagt. Skipper eller Styrmand i saadanne Skibe maa jo altsaa baade styre, hvide Lod o. l., hvorved der med koldt Vejr følger forfrosne og valne Fingre, og det maa være indlysende for enhver, hvor uskikket en Mand under saadanne Forhold er til at udføre slige Kortkonstruktioner. Dertil kommer, at man paa den Maade er langt mere udsat for at begaa Fejl og at det tager betydelig længere Tid end efter den gamle og tilvante Metode. Hvor ofte stiller Forholdene sig ikke saaledes for os i vanskelige Farvande med usigtbart Vejr, mange Sejlere o. desl., at man dog nødsages til at forlade Dækket et Øjeblik for at raadføre sig med Kortet, men hvilken Fordel vil det da ikke være, hvis man i Journalen kan udtage misv. Kurser og Pejlinger, hvilke i en Hurtighed kan udsættes i Kortet ved Hjælp af en Paralelskale og de i Kortet værende misv. Kompasser, fremfor hvis Journalen kun indeholder alt retv.? Sidst nævnte Maade at udsætte i Kortet paa, har det Fortrin, at man saa at sige kan udføre den med et Par islandske Vanter paa.

Man kunde jo i sin Kladde have en Rubrik til den misv. sejlede Kurs til at anvende ved Udsætning i Kortet, uden at man behøvede at indføre denne i Journalen, men kun udfyldte Skemaet, som der fordres, men i saa Fald ser jeg ikke rettere, end at Journalføringen kun bliver en pro forma Sag, og det skal det vel ikke være.

Det er mig ubegribeligt, at det kan paalægges os at føre Journal paa den Maade, som det ny Skema fordrer, og som de Eksempler, der følge med de ny Journaler, anviser, selv i Farvande som Kattegat, Beltet og Østersøen, medens vor Lovgivning tillader Skibe af hvilkensomhelst Størrelse at befære de samme Farvande uden nogensomhelst Journalføring, naar de blot ikke gaa udenfor Grændserne af den »indskrænkede Fart.«

Hr. Navigationsdirektør J. A. D. Jensen har i en Artikel i »Dansk Søfartst.« Nr. 1 f. A. fremhævet, hvor naturligt og simpelt det er at foretage Bestikregningen ved at sammenkoble de retv. Kurser, hvilket man alt længe skal have gjort andet Steds, bl. a. i England. Hvorvidt dette er Brug i engelske Skibe i oversøisk Fart, kender jeg ikke, men, som jeg tidligere har bemærket, er det ikke ved den Slags Navigering, jeg ser Vanskelighederne. Derimod tør jeg garantere for, at i den saakaldte »Coasting & Home Trade«, der jo indbefatter Kysterne af Storbritanien og Irland samt Kontinentet mellem Hamburg og Brest, skal man vanskelig træffe nogen, der bryder deres Hoved med retv. Kurser eller Pejlinger, thi som bekendt er det kun sjældent, at man der, idet mindste i Sejlskibene, træffer eksaminerede Navigatorer, og dog farer i nævnte Fart en Flaade, hvis Tonnage er mange Gange større end den danske Handelsflaades tilsammen. Det er rimeligvis af Hensyn til disse ueksaminerede, at alle Retninger i engelske Fyrlistre og Bekendtgørelser angives misv. Det kunde have været interessant at høre, om Hr. Navigationsdirektøren ikke mener, at al denne Retten Kurser og Pejlinger for Misv. og dermed forøgede Vanskeligheder ved at udsætte disse retvisende i Kortet, hvilket bliver Følgerne, naar det ny Journalskema skal følges, er et unødvendigt og betydeligt Arbejde ved Navigering i snævre Farvande i Sammenligning med, hvis man havde en Rubrik til den misv. sejlede Kurs som i de gamle Journaler. (Overskriften »Beholdne Kurs« i de gamle Journaler betragter jeg kun som et forældet Udtryk). Naar man tænker paa, hvilke Pligter og hvilket Ansvar Sølovens bekendte § 59 paalægger os, da er det ikke videre glædeligt for os Skibsførere, naar disse Pligter gøres os endnu vanskeligere at opfylde, hvilket unægtelig bliver Tilfældet ved Indførelsen af de ny Journaler. Man skulde synes, at naar der paalægges os saadant Ansvar, da maatte man ogsaa, ikke alene være berettiget, men endogsaa forpligtet til at navigere, som man fandt sikrest, som f. Eks. at indføre misv. Kurser og anvende disse ved Navigeringen i Stedet for retv., men jeg ved ikke om det er Tilfældet. Flere Skibsførere, som jeg har talt med om Sagen, har udtalt, at de hverken kan eller vil navigere ved Hjælp af retv. Kurser, men at de indføre de misv. og anvende disse saavel til Bestikregning som ved Udsætning i Kortet, som da de brugte de gamle Journaler.

At Udgifterne, i disse for Søfarten saa trange Tider, forøges ved Indførelsen af de ny Journaler, maa ogsaa beklages. De ny Journaler, der ere en Del mindre end de gamle, koste Kr. 7,50 + Avtisation Kr. 4,00 = Kr. 11,50, og da der nu skal bruges 2 Sider til Etmaalet, vil de ny ikke være nær halvt saa længe som de gamle, saa det bliver en Udgift af Kr. 11,50 med temmelig korte Mellemlum. Kommer hertil de sædvanlige Gebyrer for Øvrighedens Paategning, vil det ses, at de samlede Udgifter ved Journalføringen i vore Skibe beløber sig til en ikke ringe Udgiftspost.

I Henhold til det foran staaende vil det være mig, og sikkert mange andre, kært, om den ærede Redaktion vil besvare følgende Spørgsmaal:

1. Har man ikke Lov til, i de ny Journaler i Rubriken »retvisende sejlet Kurs«, at overstrege Ordet

»retvisende« og skrive »misvisende« i Stedet, og saa indføre de misv. Kurser i denne Rubrik og regne sit Bestik dermed paa samme Maade, som da man brugte de gamle Journaler, naar man finder dette heldigere ved Navigeringen? eller, i benægtende Fald:

2. Naar man sejler i mindre Farvande, f. Eks. indenfor den indskrænkede Farts Grændser, hvor man mest navigerer ved Hjælp af Udsætninger i Kortet, har man da ikke Lov til at indføre Kurser og Pejlinger misv., naar man foretrækker og anser det for sikrere og bekvemmere at udsætte disse i Kortet fremfor de retv.

3. Vil nogen Soret, i Tilfælde at Havari eller lignende indtræffer, kunne frakende mig min Ret, eller vil nogen Assurandør i lignende Tilfælde kunne nægte at betale Skadeserstatning, hvis man gør ovennævnte Afgivelser fra det ny Journalskema, naar iøvrigt ingen Fejl kan tillægges mig, og alt er tydeligt og fuldstændigt indført i Journalen?

4. Er man tvungen til at benytte de ny trykte Journaler? Før disse bleve indførte kunde man lade en anden Protokol med hvide Blade avtorisere og benytte til Journal i Stedet for at bruge de trykte. Er man ikke berettiget til samme Fremgangsmaade endnu, naar man afstreger Skemaet som nu forordnet, i Henhold til Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 2. Avg. 1893, hvori det hedder: »med Hensyn til Avtisationen og Benyttelsen af Logbøgerne har det iøvrigt sit Forblivende ved de nu gældende Regler«?

X.

Forinden vi besvare de af den ærede Indsender stillede Spørgsmaal, skulle vi, uden i Øjeblikket at komme ind paa en nærmere Omtale eller Kritik af de ny Skibsjournaler, bemærke, at vi ansé ovenstaaende Artikel om dem som særdeles betimelig, for saa vidt som der uden Tvivl blandt Skibsførerne er en Del Misfornøjelse med den ny Journalføring. Vi anse det derfor for gavnligt, at dette Spørgsmaal bliver draget frem til en Diskussion, der enten kan godtgøre det berettigede i den Kritik, der fra Skibsførernes Side bliver rettet mod den ny Ordning, eller gennem hvilken dennes Fortrin fremfor den gamle eller en anden Ordning kunne blive paaviste. Iøvrigt er der det uheldige ved denne som ved saa mange andre Diskussioner om Søfarts-Spørgsmaal, at den finder Sted efter at det paagældende Spørgsmaal er afgjort, og vi kunne ikke undlade atter ved denne Lejlighed at fremhæve Nødvendigheden af, at Skibsfarten skaffer sig en Organisation, der i rette Tid og paa rette Sted kan fremføre dens Anskuelser om de Spørgsmaal, der berøre den og paa hvis Afgørelse den bør have Indflydelse.

Idet vi forbeholde os eventuelt at komme nærmere ind paa den ovenfor fremdragne Sag, skulle vi, til Besvarelse af de fremsatte Spørgsmaal, bemærke følgende:

ad 1 og 2. Det kan ikke være tilladt vilkaarligt at forandre Overskriften for en eller flere af Rubrikkerne i de af Ministeriet autoriserede Journaler, selv om det, der indføres, svarer til den forandrede Overskrift. Kurser og Pejlinger maa derfor angives retvisende, saa længe Ministeriet ikke af en eller anden Grund, (f. Eks. et Andragende fra et stort Antal Skibsførere), har fundet sig foranlediget til at ændre Bekendtgørelsen af 2den August 1893.

ad 3. Nej. Derimod kan de omtalte Afgivelser — hvad enten Havari indtræffer eller ej — naar de opdages, paadrage Skipperen Bøder af mellem 10 og 500 Kr. (Sølovens § 287).

ad 4. Nej. Man kan godt selv lade lave sine Journaler og lade det trykte erstatte af Skrift, men Journalerne maa indrettes og føres i Overensstemmelse med Forskrifterne i Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 2den August 1893. *Red.*

Fragtafslutninger.

Nord. Skibsrederforen. Cirkulære skriver: Aarets første Maaned har desværre ikke bragt lysere Udsigter for Fragtmarkedet, idet de Afslutninger, der er gjort, gennemgaaende har haft samme lave Tendens som ved Udgangen af 1894. Der er imidlertid i samme Maaned sket ikke faa Befragtninger, men saa godt som alle til saa lave Noteringer, at de næppe vil kunne give noget som helst Overskud. Under disse Omstændigheder fremkommer der naturligvis ogsaa i de forskellige Blade og Tidsskrifter mange forskellige Formeninge om Aarsagen til det Tryk, der gennemgaaende hviler paa Skibsfarten, idet nogle bestemt paastaar, at den færdig byggede Tonnage af tidsmæssige Skibe allerede for lang Tid siden har overskredet Behovet, medens andre mener, at der vilde være lønnende Employ nok for den nuværende Tonnage, naar der kun var mere Enighed mellem Rederne indbyrdes om ikke at tage Fragter saa lave som de, der nu frembydes, ja enkelte endog kaster Skylden for Depressionen i Fragtmarkedet over paa de mange Mæglere og Befragtningsagenter. Sandheden er vel nærmest den, at baade disse Faktorer og mange andre ved Siden af tilsammen bære Skylden for Depressionen.

Det ligger i den menneskelige Natur, at enhver, der har et Arbejde, han ønsker udført af andre, ogsaa altid søger at faa det udført saa billigt som vel muligt. Man kan derfor ikke undres over, at den Købmand, der har Varer at sende over Søen, ogsaa ønsker at faa sendt disse saa billigt som muligt, men man maa undres over, at der findes Redere, som vil føre Varerne for en Fragt, som ikke kan betale sig. Den, der har Varerne, vil naturligt nok prøve sig frem, hvor han kan finde de billigste Skibe, og derfor henvender han sig med sit Begær, ikke til en, men til flere Mæglere. I Modsætning hertil burde den, der har ledig Tonnage, kun udbyde denne til én Mægler. Dette sker desværre ikke i de fleste Tilfælde, men ogsaa Tonnagen udbydes paa flere Hænder. Heraf opstaar saa et Forhold, der ofte har en ødelæggende Indflydelse paa Fragtmarkedet. De, der har noget at sende over Søen, og som altsaa faar Tilbud fra saa mange forskellige Kanter om ledig Tonnage, kommer i den Tro, at der er Overflod paa Tonnage og byder derfor kun Minimumsrate, medens det i Virkeligheden er saa, at samme Tonnage frembydes fra flere Hænder, hvorfor Rederne tilsidst, trættet af de lave Tilbud, bortfragter sin Tonnage, til hvad de kan faa og haaber paa bedre Tider næste Gang.

Mæglerne er ogsaa i en vanskelig Situation, idet de paa den ene Side nok gerne vil skaffe Rederne højere Fragter, men paa den anden Side ikke gerne tør støde Afskiberne for Hovedet, og Fristelsen ligger meget nær at forsøge at faa Forretning i Stand for, hvad Afskiberne byder, især da deres Løn for at faa Forretning i Stand kun er en liden Procentandel af Fragtens Beløb, som altfor ofte igen skal udstykkes i Procenter til Deling med andre, og det selvfølgelig har mindre at sige for dem, om Fragten bliver lidt mindre eller lidt større, naar kun en Forretning kan bringes i Stand. Hvad her er sagt om den enkelte Afskiber og Reder, gælder desværre næsten over det hele, hvorfor Skibsrederne ikke kan være forsigtige nok, først for ved ikke at frembyde sin Tonnage til flere Mæglere paa en Gang at skaffe det Udseende af, at der er mere Tonnage paa Markedet, end der virkelig er, dernæst ved ikke at slutte til saa lave Rater, at der intet Overskud kan paaregnes. Man maa stadig erindre, at en afsluttet daarlig Fragt, især om Foraaret, rapporteres

til Handelsverdenen og ofte kommer til at danne Normen for Befragtningen paa samme Farvand i lang Tid, til ubodelig Skade for dem, der senere hen skal bortfragte sin ledige Tonnage.

Af samme Grund kan det ikke noksom fraraades at bortfragte Skibene for en længere Fremtid, selv om der bydes en Ubetydelighed mere end Dagens Noteringer for saadanne Fremtidsbefragtninger. Derved spærrer man faktisk enhver Udsigt til Forbedring i Fragtmarkedet ude baade for sig selv og andre. At denne Forudbefragtnings nutildags drives i stor Stil, vil enhver Søfartstidende kunne oplyse, og vi nære ingen Tvivl om, at dette er en af de vægtigste Grunde til de lave Fragtrater. Heller ikke kan vi rigtig begribe Grunden til denne febrilske Jagen efter at faa Skibene bundne for en længere Fremtid, naar Markedet er saa elendig som nu. Det ser næsten ud, som man var bange for, at Fremtiden slet ingen Fragter vil have at byde paa, men deri tager man visselig Fejl. Til de Fragtsatser, der nu bydes, vil der vistnok altid være Fragter at faa, hvis ikke, maa Skibene hellere lægges op, til der dog i det mindste kan beregnes at kunne blive noget Udbytte.

At bringe fuld Enighed i Stand om en, med Haab om bedre Fremtid, fornuftig Fragtafslutning, vil vistnok være en Umulighed, dertil er Interesserne ved Employeringen af Skibsrummet altfor forskellige, men om et burde dog alle, der har med Skibe at gøre, kunne blive enige, nemlig det nødvendige i, at Fragterne forbedres, hvis ikke de mange Millioner, der staar i Skibe, skal blive en død Kapital, ja værre end en død Kapital. Det er derfor nyttigt, at Bladenes Spalter aabnes for en Diskussion om et Emne af saa uhyre Rækkeevne for Skibsrederne og vi har troet ogsaa at burde tage Ordet i en Sag, hvortil samtlige Medlemmers Velvære er saa nøje bundet. Vi tror ganske vist, at den Depression, der hersker i Fragtmarkedet, hovedsagelig er en Følge af den Depression, der hersker nær sagt i alle Forretninger hele Verden over, men vi tror samtidigt, at der gennem Enighed, saa vidt saadan er mulig, kan gøres meget til at rejse Fragterne til et nogenlunde rimeligt Maal og har vi til den Ende fremhævet først og fremmest det skadelige ved den nu brugelige Maade at frembyde sin ledige Tonnage til mere end en Mægler, dernæst det endnu skadeligere ved Forudbefragtninger i daarlige Tider. Det har været paastaet af flere, at der gaar for meget tabt af Fragterne gennem høj Mæglerkurtag, Adressekommissioner, tvungen Losning ved Modtagernes Folk etc. og Meningen herom kan næppe være delte, men paa den anden Side, hvorfor skal Skibet alene betale Befragtningskurtag, medens Købmanden er fri? Og hvad er Adressekommission, og hvorfor skal Skibet betale den? Naar i det daglige Liv to Parter benytte en Mellemand eller Mægler til Afslutning af en Handel, Kontrakt eller lignende, er det jo sædvanligt, at Mellemanden bliver betalt af begge Parter, naar der ikke paa Forhaand er truffet andet Arrangement, derfor synes det ogsaa naturligt, at baade den, der trænger Tonnagen, og den, der har Tonnage at byde, hver for sig betaler Mæglerne med en Halvdel af den vanlige Kurtag. Skal Mæglerne kunne staa uafhængige og med Iver tage sig af Rederiernes Sag, bør den hidtil havte Betaling for Fragtafslutninger ikke beskæres, men al Rimelighed taler for, at Halvdelen betales dem af hver Part. Den saakaldte Adressekommission er intet andet end lige saa mange Procent mindre Fragt og burde fjernes af ethvert Certeparti, saa meget mere, som man aldrig hører, at Skibene har nogen Nytte af at betale samme.

Skal der i Fremtiden kunne ventes bedre Udsigter for Skibsfarten, saa maa der af al Magt arbejdes hen til, at der kan blive større Enighed mellem Rederne indbyrdes, og at de især vil støtte hinanden i Udryddelsen af alt Misbrug og alle Tvetydigheder i Certepartier, Konnossementer etc., en Opgave, hvorfor ogsaa netop Nordisk Skibsrederforening er stiftet.

Fiskeri-Statistik. Frederikshavn.

September 1894.

	Pd.		Pd Pigvar. Pd. Tunga. Pd. Sletvar Pd. Issing.	Kuller. Snese à 1 Kr.	Pd. Torsk à 8 Ø.	Pd. Hummer à 90 øre.	Pd. Sild à 5 Ø.	Værdi anslaaet.
	Rødspætter à 15 Ø. Indlandet.	Udlandet.						
A. Fra danske Fiskekuttere er indbragt og atter afsædt:								
pr. Jernbane til Indlandet.....	128,600							} 72,048 Kr. » Ø.
pr. Kvæse til Kbhvn.	59,800							
pr. Kutter til Kbhvn. (egen Fangst)	35,000							
pr. Dampskib til Kjøbenhavn	2,200							
pr. Jernbane til Udlandet.....		30,300	P. 8,000 à 50 Ø.					
pr. Dampskib til Norge.....		14,000	T. 600 à 80 Ø					
pr. Dampskib til Gøteborg.....		76,000	S. 4,500 à 15 Ø.					
pr. Kvæse til Norge.....		49,200	I. 40,000 à 8 Ø.					
pr. Dæksbaad til Sverrig.....		2,000						
Af Baade til stedligt Forbrug....				900	6,000			
Tilført landværts fra Vestkysten..						3,060		
B. Fra fremmede Fangstpladser er indbragt og atter afsendt:								
pr. Dampskib fra Gøteborg, for- brugt i Indlandet.....						43,000	2150 Kr. » Ø.	
pr. Dampskib fra Gøteborg og om- losset i Jernbanevogn til Tyskland						18,400	920 Kr. » Ø.	
Forhandlet pr. Dpsk. og Kvæse fra Norge herfra Byen / pr. Dampskib og Kvæse fra Sverrig.....						13,300	11,970 Kr. » Ø.	
Til Udlandet pr. Dampskib fra Vest- norge, her omlosset i Jernbanevogn.						4,400	3960 Kr. » Ø.	
						2,000	1800 Kr. » Ø.	
Rekapitulation: Tilført af egen Fangst og forbrugt i Indlandet for ca.							46,323 Kr. » Ø.	
— fremmed — — — — —							18,080 Kr. » Ø.	
							<u>Ialt 64,403 Kr. » Ø.</u>	
Tilført af egen Fangst og udført til Udlandet for ca.							25,725 Kr. » Ø.	
— fremmed — — — — —							2,720 Kr. » Ø.	
							<u>Ialt 28,445 Kr. » Ø.</u>	

Fiskeriet har herfra Byen i ovennævnte Maaned været jævnt tilfredsstillende, Maanedens første Halvdel gav ganske vist kun tarveligt Udbytte paa Grund af de uheldige Væjrforhold, men saa var til Gengæld sidste Halvdel saa meget desto bedre Dog er Udbyttet i sin Helhed sunken, man mærker Efteraarets Indtrædelse. I de sidste Dage af Maanedens op- hørte Fredningstiden i Norge og Sverrig for Hummer og der indførtes i dette korte Tidsrum betydelige Kvantiteter. I Be- gyndelsen af Maanedens viste Silden sig i den svenske Skærgaard, dog kun i saa smaa Mængder, at den maa fiskes med Garn; her er tilført Sild hele Maaned igennem, dog kun i smaa Kvant, den er endnu for dyr, 10—12 Kr. pr Ks, det er først, naar den kommer i en Pris af fra 4—5 Kr. pr. Ks, at der bliver stor Omsætning. Fiskeriet herfra er drevet af et Antal af c 90 Kuttere med en Drægtighed i Reg.-Tonnage af c. 2600.

	Pd.	
	Rødspætter à 15 Øre. Indlandet.	Udlandet.
Fra Sæby er der via Frederikshavn pr. Jærnbane afgaaet til.....	700	1640
Fra Skagen er der via Frederikshavn pr. Jærnbane afgaaet til.....	10,200	700

Fiskeri-Literatur.

»Markeder for islandske Produkter i forskel- lige Lande« er i 1894 udgivet paa Foranledning af Ministeriet for Island, og indeholder Beretning fra Køb- mand Ditlev Thomsen om en Stipendiarejse til Stor- britannien, Spanien, Portugal, Frankrig og Italien med det Formaal at undersøge Handelsforholdene for islandske Produkter.

Klipfisk optager som den vigtigste Udførselsartikel omtrent $\frac{2}{3}$ af Pladsen i denne vel skrevne og særdeles instruktive Beretning, hvis Forfatter bl. a. uddrager følgende Konklusioner af sine paa Rejsen indhentede Erfaringer.

Paalidelige Underretninger om Islandsfiskeriernes Gang savnes meget paa de udenlandske Markeder, hvilket svækker Købelysten.

Klipfisken ankommer paa en uheldig Aarstid og i for store Partier; Dampskibe foretrakkes til Transporten, og regelmæssig Tilførsel hele Aaret rundt vil hæve Priserne; men hertil vilde fordres Depot i heldigt beliggende Havn med gode klimatiske Forhold.

Islands aarlige Eksport af Klipfisk angives til 15 Mil- lioner Pund i Gennemsnit for Aarene 1886—90 efter den officielle Statistik, derimod ca. 18 Mill. Pd. for samme

Tidsrum efter københavnske Varemægleres Aarsberet- ninger.

Heraf fik Spanien ca. 6 Mill. Pd.

—	England	- $\frac{5^3}{4}$	—
—	Danmark	- $\frac{5^3}{4}$	—
—	Italien	- 1	—

Den spanske Handelstraktats Betydning for de islandske Fiskerier fremhæves med Rette; men dette Forhold er jo nu ordnet tilfredsstillende. Af fersk Fisk er der ingen regelmæssig Udførsel fra Island, oplyser Forfatteren om; derimod bringe de udenlandske Dampskibe store Partier fersk Fisk til England fra deres Togter til Fiskepladserne udenfor Islands Kyster, idet 45 saadanne Fartøjer opgives at fiske der fra Hull og Grimsby i April—Oktober.

De 30 Fartøjer fra Grimsby havde i dette Tidsrum opfisket Helleflynder til en Værdi af 720,000 à 900,000 Kroner.

Den eneste Maade, siger Forf., hvorpaa disse Fiskerier kan blive til Fordel for Island, er, hvis Damperne vilde anløbe de islandske Havne, og der købe fersk Fisk af de lokale Fiskere. Forsøg paa en saadan Ordning vilde imidlertid efter indhentede Oplysninger strande paa de engelske Fiskeres egne Interesser, da Markedet let blev overfyldt, ligesom Fiskedamperne da vilde blive behandlet som Handelsdamper, altsaa kræve eksamineret Styrmand m.

m. Forf. antager imidlertid ikke, at der er Udsigt til at faa andre eller bedre Forsendelsesmaader for fersk Fisk fra Island for det første, og synes ssaledes at være ukendt med det danske Aktieselskab »Dan«, der ogsaa fisker ved Island og har anskaffet sig Transportdamperen »Cimbria«; imidlertid forslaaer jo dette langtfra til at skaffe Afløb for større Partier, og det skal indrømmes, at Forsendelsen af fersk Fisk fra Island til de store Fiskemarkeder er et Spørgsmaal af indgribende Betydning for Islandsfiskeriernes Udvikling, hvorfor Sagen fortjener at tages under grundig Overvejelse.

Vor Anskuelse er, at Frysningemetoden vilde passe bedst for et saa fjærrnt liggende Sted som Island; man var da mere uafhængig af Transportforholdene. End videre vilde her være Plads for en Del Konserverfabriker.

Forfatteren har jo imidlertid rejst for at skaffe Oplysninger om Markeder for Klipfisk og andre islandske Produkter, og herom indeholder den foreliggende Bog saa mange fortræffelige Vink, at vi tør anbefale enhver, der er interesseret i Islandsfiskeri, at anskaffe sig den.

Aar bog for den danske Fiskerflaade. 2den Aargang af denne lille nyttige Haandbog, der kun koster en Bagatel, er udkommen paa Dalsgaard-Olsens Forlag i Esbjerg.

Den har forøget sin Indholdsliste med en Wisbechs

Almanak, der sikkert vil forøge Købelysten, Vejledning for Kedelpassere i Sejlfiskefartøjer, som er udstedt af Marine ministeriet, efter at det er overdraget Fiskeri-Inspektionerne at føre Kedeltilsyn for Fabrikinspektoraterne; en Fortegnelse over disses Assistenters Bopæl og de dem underlagte Havnebyer i Kredsen er vedføjet.

Savnet af en Anvisning til Druknedes Genoplivelse og Oplysninger om Fare-Signalstationer for Fiskere, som vi paatalte sidste Aar, er hævet; derimod har det forundret os, at der vedblivende mangler Uddrag af den danske Fiskerilov, medens flere islandske Love og Forordninger ere optagne.

Af andet nyt skulle vi fremhæve:

Liste over Fiskefartøjer, hjemmehørende paa Færøerne og Island (den sidste dog ufuldstændig) Tabeller og Højvandsklokkesletter ved Esbjerg i 1895 og Strømmens Fart i Farvandet dertil, samt en Reduktionstabel til de Lodskud, der findes i Kortet derover.

Der er i Følge Aarbogen i 1895 indregistreret 495 danske Fartøjer til Fiskeri i Nordsøen; af de forskellige Byer, hvor disse Fartøjer ere indregistrerede, møder Thisted med det største Antal, nemlig 146, hvoraf dog den overvejende Del ere Baade, medens Frederikshaavn har 105, udelukkende Kuttere, hvis samlede Tonnage er 2833 Register Tons.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 3. Februar til 9. Februar 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-flynder Pd.	Tunger. Pd.	Skrupper og Sletter Pd.	Torsk. Pd.	Kuller. Pd.	Sild. Pd.	Aal. Pd.	Lax Pd.	Gedder Sandart Pd.	Skaldyr. Pd.	Ialt. Pd.
pr. Jernbane og Dampskib	3,330	800		120	lev. 3,240 41,850	1,500	91,600	4,286	1,655	8,820	16,078 ¹ 872 ² 200 ³	174,351
Ialt =	3,330	800	.....	120	45,090	1,500	91,600	4,286	1,655	8,820	17,150	174,351

Betalt Gennemsnitspris af Opkøbere	Kasse-fisk 4 Kr. pr. Lpd.	levende. 3,65 Kasse-fisk 2,50 pr. Lpd.	svenske 1 Kr. pr. Ol	blanke 65 Øre, gule 36 Øre pr. Pd.
------------------------------------	---------------------------	--	----------------------	------------------------------------

Paa Grund af Vinteren ingen direkte Tilførsel.

Levende Torsk er tilført i Kar pr. Dampskib fra Sverrig.

¹Østers. ²Hummer. ³Krebs.

Fra Kjøbenhavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Kjøbenhavns Frihavn.

Indgaaede Skibe.

7. Februar indkom Dampskibet »Aina«, Kapt. Enestrøm, fra Libau, efter forgæves at have forsøgt at naa ind til Kjøge. Damperen medførte ca. 260 Tons Klid til Ordre.

Paa Grund af Isforholdene indkom ligeledes den 7de ds. Dampskibet »Ariel« af Amsterdam, Kapt. J. Bakema, med Stykgods bestemt til Reval. Skibet opgav at gaa længere end ud paa Reden og afventer nu bedre Afgangsløjighed.

Spørgsmaal og Svar.

Jeg befinder mig i Udlandet. En af Mandskabet har paa draget sig venerisk Sygdom; Doktoren her erklærer, at Manden ikke er saaledes, at han kan udføre sit Arbejde ombord, og Sygdommen saaledes, at den kan smitte den øvrige Besætning,

ved at den drikker eller spiser af samme Dele som den Syge; han raader mig til at mønstre ham af, da Sygdommen vil blive langvarig. Paa Stedet er intet Hospital, hvor Manden kan komme; han er endnu Penge skyldig til Skibet. Paa Stedet findes en dansk Konsul. Nu spørges der: skal jeg sørge for den syge Mand og betale hans Hjemrejse? eller skal Konsulen sørge for ham og sende ham hjem.

En dansk Skibsfører.

Svaret herpaa indeholdes i Sølovens § 90, hvor det hedder: »Bliver nogen af Mandskabet syg eller beskadiget, er det Skipperens Pligt at skaffe ham fornøden Pleje om Bord eller i Land; men er han i den Tilstand, at han for længere Tid er uskikket til at gøre sin Tjeneste eller lider han af venerisk Sygdom, kan han straks afskediges. Sker dette i Udlandet, skal Skipperen overgive ham til Konsulen . . . Afskediges en Sømand paa Grund af . . . venerisk Sygdom, faar han kun Hyre for den Tid, han har gjort Tjeneste og deri kan afkortes Omkostningerne ved hans Pleje.«

Det fremgaar heraf saavel som af Konsular-Instruktion § 39 (med Kommentar), at Skipperen kan afskedige den omtalte Sømand, overgive ham til Konsulen og overlade til denne paa Statens Regning at sørge for Resten.

Ugens Havarier.

Medina, Dampskib af Korsør, der, som meddelt, i Lübeck Havn kolliderede med Dampskibet Augusta af Thisted, indløb den 8. ds. til Kallundborg for at reparere en mindre Maskinskade inden Rejsen fortsattes til Lysekil.

Fremad, Skonnert af Marstal, Christiansen, der, som meddelt, paa Rejsen fra Yumiden med Sukker, strandede ud for sit Bestemmelsessted Saffi under haard Storm, er nu solgt ved Auktion for 300 Doll, Sukkerladningen for 1205 Doll. Da Skibet hurtigt brækkede op, har Køberen kun bjerget en ringe Del af Ladningen.

Cathrine, Brig af Fredericia, Hansen, sprang, da den laa i Parahyba med Ladning inde, klar til at afsejle, pludselig læk.

Else, Dampskib af Flensborg, blev ud for Taarbæk presset saa svært af Isen, at der var Fare for at det vilde blive sat paa Grund. Skibet tog Assistance af Dampskibet Dragør for 2000 Kr. og blev bragt til Helsingør.

Stettin, Dampskib, norsk, fra Pillau til Arendal, blev trængt saa svært af Isen i Sundet, at det maatte tage Assistance ind hertil.

Skjalm Hvide, Dampskib af Kjøbenhavn, Hagedorn, sidder fast i Isen og driver med denne i Storebelt den 10de ds.

Frederiksborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom den 4. ds. til Aarhus efter at have været paa Grund paa Moselgrunden. Vandtankerne 1—2 og 3 vare fyldte med Vand, Skruen havde kun et Blad og Skibet havde anden Skade, som vil blive repareret i Helsingør, naar Isforholdene tilade det.

Botnia, Dpsk. af Kjøbenhavn, er returneret til Hangø med alle 4 Skrueblade afslaaede og Skade paa Roret af Isen.

Hamlet, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa sin Rejse fra Reval til London havt en hesværlig Rejse for Is og har faaet et Par Plader bulede.

Pan, Dpsk. af Kjøbenhavn, Cahuhley, laa d. 8. ds. udfor Gravesend med Skade paa Cirkulationspumpen. Skibet er paa Rejsen fra Firth of Forth.

La Gascogne, Paketdampskib af Håvre. Allerede d. 5. Februar ængstedes man i Frankrig og Amerika for dette Skibs Skæbne; med sin store Last af Passagerer forlod det Håvre d. 26. Januar. Glæden var derfor stor, da Telegrafens d. 11. ds. meldte Skibets Ankomst udfor New-York. Aarsagen til Forsinkelsen var den, at en Cylinderkolbe var gaaet i Stykker.

Fra Sø og Land.

Letmatros F. T. Bengtsen, som var forhyret med Skonnert »De 18 Sødskende«, er paa Rejse fra Kragerø til Newcastle skyllet overbord og druknet.

Skruedampskibet Hector er af Skibsbygmester Troensegaard i Svendborg solgt til Dampskibsselskabet Inga i Kjøbenhavn og har faaet Navnet Inga.

Kjøbenhavns Havnevæsen har solgt Skruedampskibet Dagmar til Udlandet.

Østersø-Certeparti. The Timber Trades Journal hævder den absolute Nødvendighed af at der opstilles en bestemt Form for Østersø-Certepartierne med Konditioner, som

kan være tilfredsstillende for baade Skibsredere og Købmænd. Saaledes som det nu er, gaar det umulig an, da omtrent ethvert Mæglerfirma har sit eget Certeparti, medens forskellige Huse har forskellige Firmaer til Benyttelse efter som Omstændighederne kræver det.

Købmænd, der slutter, maa altsaa nu passe vel paa ikke at blive narret ved en eller anden Klausul, og ofte kan det vistnok hænde, at man trods den største Forsigtighed kan komme til at begaa en Fejl.

Dampskibet Union Kapt. Bloch, passerede den 6. ds. et Vrag (formentlig Skonnert) med Bunden i Vejret, brunt malet, og 5 à 6 Fod over Vandet, paa 56° 21' N. Br. og 1° 6' V. Lgd. Den 7de ds. passeredes Briggen »Johannes« af Rudkjøbing paa 56° 55' N. Br. og 3° 30' Ø. Lgd., med alt vel ombord.

Skibsmæglerne J. Baastrup og O. Wulff have, efter Generalkonsul Holms Død, overtaget Skibsmæglerfirmaet Petersen, Møller og Hoppe.

Helsingør Havn har paa Grund af de vanskelige Isforhold i de sidste Dage været besøgt af en Mængde Skibe; i Onsdags var Pladsen i Havnen endog saa optagen, at der ikke kunde rummes flere Skibe; der henlaa da 49 Dampskibe, 3 Fyrskibe, 1 Isbryder, 2 Færger og talrige Sejlskibe.

Det afrikanske Dampskibs Aktieselskab, (Woermann Linien), i Hamburg giver 4 pCt. i Udbytte for sidste Aar.

Ny Dampskibsroute. Trelleborgs Dampskibsselskab aabner i næste Maaned en ny Rute mellem Hamburg og Byerne paa Sverrigs Østkyst. Foreløbig bestrides Ruten af Dampskibet Trelleborg, men vil mulig blive udvidet, naar Nord- og Østersøkanalen bliver aabnet.

Den norske Regering agter for Stortinget at fremsætte Forslag om Bevilling af Lønning til en Fiskerikonsulent, der skal være Chef for et selvstændigt Fiskeri-Kontor under Indre-Departementet. Konsulentens foreslaas lønnet med 4,500 Kr. aarlig.

Den kgl. General-Konsul i Rio de Janeiro har indberettet til Udenrigsministeriet, at de Forholdsregler, der aarligt træffes for at forhindre, at den gule Feber angriber ankommende, fremmede Skibes Besætninger, ere blevne satte i Kraft fra Slutningen af forrige Aar. Indtil videre vil saaledes intet fremmed Skib kunne lægge til ved Land, ved Kaier, Dock'er eller Pakhuse for at aflade eller indlade. Skibene maa holde sig udenfor en vis Afstand fra Land, og saavel Indladning som Udladning skal ske ved Hjælp af Pramme. Betalingen herfor vil være at erlægge af Skibene medmindre der findes andre Bestemmelser desangaaende i Certepartierne.

Dampskibsfarten mellem Frederikshavn og Gøteborg, som var opsagt af Det Forenede Dampskibs Selskab til Ophør i April d. A., vil blive vedligeholdt af Selskabet ialfald et Aar endnu, efter derom afsluttet Kontrakt med vedkommende Autoriteter.

Kaptain P. Svendsen, Fører af Briggen Nancy af Nordby, Fanø, er ifølge Telegram død i Santos. Kaptain Svendsen, der kun var 28 Aar, blev gift i Novbr. f. A.; hans unge Enke har tidligere mistet sin Fader, 1 Broder og 3 Onkler, der alle forulykkede paa Søen.

Arendal Handelsforening har indgivet Andragende til det norske Ministerium om at faa Arendal optaget som Anløbsstation i Postruten Frederikshavn—Christianssand.

Vraget af Dampskibet British Queen af West-Hartlepool, som efter Brand er indbjerget til Frederikshavn, bortsælges Onsdag den 20de ds.

Dødsfald. Forhenværende Skibsfører Niels Holbek er afgaaet ved Døden i Nord-Amerika (La Crosse) d. 21. f. M. Letmatros M. O. M. Herhold, er 28. f. M. faldet overbord ved London fra Dampskibet Rosenborg og druknet.

Officer i den chilenske Marine F. S. Gulmann af Maribo er afgaaet ved Døden i Valparaiso.

Eksperten pr. Skib fra Aalborg i 1894.

Vor Korrespondent i Aalborg tilskriver os den 26de Januar:

Da det maa formenes at have Interesse for Søfartskredse, skal jeg herved give en Oversigt over Udførslen pr. Skib her fra Byen i Aaret 1894 samt til hvilke Fragter denne er foregaaet. Eksperten er Cement og Kridt, af hvilken sidste der fra Nørre Flødals Fabrikker som Regel altid vil kunne faas Last fra Foraarets Begyndelse til hen paa Efteraaret. Lastning sker i en regular tur med c. 250 Tons pr. Arbejdsdag af 10—11 Timer, men kan under gunstige Forhold for Dampere forhøjes til c. 300 Tons. pr. Dag.

1. Cement: Udførsel pr. Dampskib 6,000 Tons.
— — Sejskib 20,700 —

Totaludførsel pr. Skib 26,700 Tons.

Deraf til Indland 15,800 Tons til Fragt 30 à 40 Øre pr. Tønde,
— - Udland 3,900 - - ; Fragt Hamburg 4½ M. pr. Ton,
— - oversøisk 7,000 - - ; Fragt til Savannah 8 sh. 6 d.
Philadelphia 7 sh. 6 d. New York 5 sh. 6 d.

2. Kridt: Udførsel pr. Dampskib 5,830 Tons.
— — Sejskib 5,876 —

Totaludførsel pr. Skib 11,707 Tons.

Deraf til Riga 7273 Tons à Ton 3 à 3¼ M.
— - St. Petersburg 2999 — — 4 à 4½ —
— - andre Østersøhavne 1214 — — 3 à 3½ —

Endvidere er udskibet c. 1000 Tons af mindre Firmaer, men kun pr. Sejskib og med længere Lastetid.

Cementfabrikkens Indførsel har i 1894 været af Kul 12,500 Tons, 800 Stdr. Staver og 25,000 Bdt. Baand.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Odessa 13. Februar, bestemt til Smyrna, Antwerpen. — Antwerpen. Caroc, ankom til Patras 12. Febr., bestemt til Piræus, Smyrna, Constantinopel, Sevastopol og Odessa. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Blyth 10. Febr., bestemt til Marseilles. — Castor, Kruse, afgik fra Dartmouth 12. Febr., bestemt til Hull. Kbhvn. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Denia 9. Febr., bestemt til Malaga, Cadiz, Rouen, Kbhvn. — Dagmar, Strubberg, ankom til Neapel 11. Febr., bestemt til Sicilien, Bordeaux, Kbhvn. — Douro, Brabrand, ankom til Lissabon 11. Febr., bestemt til Cadiz, Bordeaux, Kbhvn. — Georgios I, Rohde, ankom til Antwerpen 26. Jan., bestemt

til Sortehavet. — Leopold II. Jespersen, ankom til Antwerpen 1. Febr., bestemt til Sortehavet. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik fra Odessa 11. Febr., bestemt til Christiania. — Kursk, Staal, ankom til Swinemünde 4. Febr., bestemt til Pillau. — O. B. Suhr, Koch, afgik fra Termini 6. Febr., bestemt til Lissabon, Kbhvn. Omsk, Kihl, afgik fra Smyrna 9. Febr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Jensen, ankom til Hamburg 9. Febr., bestemt til Kbhvn. — Tejo, Fenger, ankom til Bordeaux 4. Febr., bestemt til La Rochelle, Kbhvn. — Tomsk, Petersen, ankom til Kbhvn 9. Febr.

Axelhuus, Harder, ankom til Arendal 9. Febr., bestemt til Kbhvn. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom til Swinemünde 8. Febr., bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Ceres, Svensson, ankom til London 28. Jan., bestemt til Kbhvn, Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 4. Febr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssand, Jensen, ankom til Swinemünde 8. Febr., bestemt til Xania. — Frederik, Harboe, ankom til Helsingør 9. Febr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Hansen, ankom til Helsingør 9. Febr., bestemt til Neufahrwasser. — Kasan, Thomsen, ankom til Pillau 3. Febr., bestemt til Kbhvn., London — Laura, Christiansen, ankom til Granton 11. Febr., bestemt til Christianssand. — Libau, Andersen, ankom til Kbhvn. 3. Febr. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 1. Febr., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 2. Febr., bestemt til Manchester. Moskov, Petersen, ankom til Anvers 5. Febr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau. 6. Febr., bestemt til Kbhvn, Anvers. — Odin, Frisenette, ankom til Kbhvn. 3. Febr., bestemt til Hamburg. — Perm, Christensen, ankom til London 11. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egdiussen, ankom til Anvers, 1. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau — Romny, Nielsen, ankom til Libau 8. Febr., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Hull 30. Jan., bestemt til Libau. — Tula, Paaske, afgik fra Hamburg 11. Febr., bestemt til Christianssand — Valdemar, Sørensen, ankom til Wlissingen 11. Febr. bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Helsingør 11. Febr.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Libau 7. Febr. til London. — Fyen, Andersen, afgik fra Methil 9. Febr., ankom til Helsingør 12. Febr. — Hafnia, Neergaard, ankom til London 7. Febr. — Jylland, Starck, ankom til London 8. Febr. — Russia, Rasmussen, ankom til Boness 8. Febr., afgik 10. til Kbhvn.

Nordsøen. England, Petersen, ankom til Helsingør 12. Febr. — Rusland, Schmidt, ankom til Kbhvn. 9. Febr. — Skotland, Albrechtsen, ankom til Tyne 10. Febr. — Tydskland, Jørgensen, indkom til Ystad 10. Febr.

The Anglo Dane Steam Ship Company Limited. Swarland, Pii, indkom til Ystad 12. Febr.

Thingvalla. Island, Thomsen, afgik fra Christianssand 8. Febr. til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 12. Febr. til Kbhvn.

Det danske Petroleum-Aktieselskab. Christine, Larsen, ankom til Frederikshavn 11. Febr., hvor foreløbig andre Isforhold afventes.

Urania. Saturn, Svendsen, ankom til Rotterdam 9. Febr. J. Lauritzen, Esbjerg. Nerna, Degn, afgik fra Methil 6. Febr., ankom til Esbjerg 9. Febr., afgik 12. til Methil. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Newcastle 8. Febr., afgik 10., ankom til Esbjerg 12.

Sejskibe.

Fanø. Nordby. Anita, Lybecker, afgik fra Håvre 4. Febr. til Cadiz. — Anna, Clausen, afgik fra Barbados 21. Jan., ankom til New-Orleans 11. Febr., Cito, Lassen, afgik fra Macassar 27. Decbr. til Lissabon. — Doris Brodersen, Beck, ankom til Mauritius 7. Febr. fra Iquique. — Esperance, Toff, afgik fra Newcastle 8. Febr. til Santos. — Havila, Mortensen, ankom til Cardiff 7. Febr. fra Hamburg. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, ankom til Newport 8. Febr. fra Risør. — Lenite, Clausen, ankom til Beira 24. Decbr. fra Delagoa Bay. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Maracaibo 4. Decbr. fra Hamburg. Medor, Svarrer, afgik fra Pernambuco 5. Febr. til Para. — Nancy, Svendsen, ankom til Santos 5. Jan. fra Hamburg. — Thor, Duysen, ankom til Pensacola 10. Febr. fra Para. Fanø, Senderho. Ane Jenssine, Øhle, ankom til Buenos Aires 7. Febr. fra Paranagua. — Fortuna, Jensen, afgik fra Cardiff 7. Febr. til Pelotas. — Hans, Brinch, ankom til Maracaibo 3. Febr. fra Hamburg.

Andreas, Erichsen, afgik 2. Febr. fra Cardiff til Lissabon. — Anna, Albertsen, ankom 2. Febr. til Lynn fra Tavira. — Alexandra, Nielsen, afgik 1. Jan. fra Santa Te til Hamburg. Bertha, Hansen, afgik 31. Decbr. fra Rosario til Pelotas. — C. C. Hornung, klar 5. Jan. i Santos for Paranagua. — Clara, Hansen, ankom 12. Jan. til Pernambuco fra Pelotas. — Confidence, Mouritzen, afgik 3. Febr. fra Lissabon til Wingå. — Elice Høy, Høy, ankom 31. Jan. til Pernambuco fra Wingå. — Fredensborg, Kisky, afgik 16. Jan. fra Pernambuco til

Barbados. — Hydra, Christensen, afgik 2. Jan. fra Guaymas til Salina Cruz. — Helene, Sørensen, afgik 30 Jan. fra Punta Arenas til Talmouth. — Immanuel, Bager, ankom 1. Febr. til St. Ubes fra Faro. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 23. Jan. til Madeira fra Llanelly. — Marie, Nielsen, ankom 1 Febr. til Portland fra Paimpol. — Niels, Christensen, ankom 21. Jan. til St Witts fra Greenoch. — Niels, Jensen, afgik 30. Jan. fra Alloa til Frankrig. — Newsky, Nielsen, afgik 2. Febr. fra Alloa til Frankrig. — Niels, Hansen, klar 8. Febr. i Morrisonshaven for Bergen. — Olga, Jørgensen, afgik 31. Jan. fra St. Ubes til Trelleborg. — Thyra, Møller, afgik 26. Jan. fra Methil til Rudkjøbing. — Union, Clausen, afgik 26. Jan. fra Alloa til Danmark. — Vidar, Jepsen, ankom 1. Febr. til Rosario fra Santos. — Vega, Rasmussen, ankom 5. Febr. til Morlaix fra Gent.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 14. Februar:

Paa Grund af de vanskelige Isforhold er omtrent al Af-skibning standset paa Østersøen, kun Libau meldes aaben og noterer for Dampere:

London 1/3 d., Hull 1/3 d., Leith 1/3 d., Rotterdam 1/3 d., Antwerpen 1/4 1/2 d., Ghent, Dünkirken 1 4 1/2 d., (25 frs. pr. Ton Hør) Rouen 1/6 d. à 1 7 1/2 d., specielt noteres 3,5000 Quarter Bremenstadt 1/3 d., 3/4000 Quarter Shoveham 1 4 1/2 à 1 6 d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis, til Danmark 20 22 M. pr. 2000 Kilos Klid.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 10 Februar:

Vort Fragtmarked vedbliver flovt med uforandrede Noteringer. Fra London berettes igaar om en lidt fastere Tone i Sortehavs Markedet, hvorimod Efterspørgslen for Tonnage fra Alexandria og de spanske Ertshavne er ringe og Noteringerne daledede yderligere. Der er sluttet fra Tyne, Blyth og Wear til Kjøbenhavn 1600 3/6, Lissabon 2150 5/—, 1400 5 3, Cadiz 1400 5/—, Adra 7/— Kul, 9/6 Cokes. Ergasteria 1500 7/6 Kul, 10/— Inel. Barcelona 2500 8/, 1400 8/1 1/2. Marseilles 2500 5/10 1/2, 2000 6/—, Nizza 1400 6/—, Genua 2900 5/6, 2400 5/10 1/2. Spezzia 5/3 frs. steredore, Neapel 1400 5 6. Catania 1700 5/6. Malta 2900 4/9, Alexandria 2900 5/6.

Fra Sortehavet er sluttet:

Odessa til U. K.-Cont. 7/6 n. c. prompt, Odessa til London eller Rotterdam 7/—, prompt (3600 Tons). Odessa & Sulina til Hamburg 8/ prompt, Sebastopol til U. K.-Cont. 8/— n. c. option Eupatoria 8/6, Bourgas & Salonica til U. K.-Cont. 8/— n. c. prompt, Novorossisk til Rotterdam 3400, 7/— prompt, Azoff til Kjøbenhavn, Bergen eller Aarhus, 13,000 Quarters Byg, 13/6, April, Azoff til U. K.-Cont. 12/6 n. c. April.

Fra Middelhavet er sluttet:

Fiume til Antwerp, Rotterdam eller Østkyst England 8/3 en, 8/9 to Havne, Byg og Mel. Fiume til Manchester 2000 t. 9.6. Elba til Ardrossan 6 3, rent Certeparti. Elba til Rotterdam 2600 7/—, til Tyne 6/9, til Middlesbro 7/—. Spanien til U. K. 941 netto Tons £ 650 en, £ 700 to Havne. Bona til Glasgow 2000 t. 7/—, til Barrow 6 6. Bona eller Benisaf til Rotterdam 6/6, Tyne 6 3. Huelva til Rotterdam 7/9. free dispatch, Rejser over 1895. Garrucha til Dunkerque 7/1, prompt.

Fra Østersøen er sluttet:

Kotka til Zaandam, 750 stds., 20/— D. B. b. f. ow. Rafso til Rotterdam, 600 stds., 21/6 D. B. b. Umeå til St. Nazaire, 800 stds., 37 1/2 frs. D. B. b. Søderhamn til West-Hartlepool 300 stds., 24/—, tre Rejser.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske. Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Fyrskibe inddragne. Samtlige danske Fyrskibe i Farvandene Ø. for Skagen og Fyrskibet »Vyl«, Nordsøen, ere

inddragne for Is. Paa Fyrskibet »Læsø-Rende« Station er en rød Spirtønde.

Skagen. Samtlige Lystønder i Farvandene Ø. for Skagen ere inddragne, med Undtagelse af »Lille-Grund, N.« og »Tangen«, der drive i Isen.

Smaalands-Farvandet. Den 7. Febr. 1895 ere *Masnede* Ledefyr slukkede, da Farvandet er spærret af Is.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

1. **Finland. Bottniske Bugt.** 12 Fods Grunden *Mellangrund*, som ligger 13 1/4 Kml. S. 81° V. fra *Laitakari* Baake, er paa VNV.-Siden i 7 1/2 Fv. afmærket med en Stage, rød foroven, hvid fornedet med rødt Flag, hvori hvid Spunds over en sort Ballon, og paa Ø-Siden i 6 1/2 Fv. med en Stage, hvid foroven, rød fornedet, med hvidt Flag, hvori rød Spunds. 61° 2' 59" N. Br. 21° 9' 1" Ø. Lgd.
2. 13 Fods Grunden *Albertsgrund*, som ligger 2 1/4 Kml. S. 80° V. fra *Laitakari* Baake, er paa SØ-Siden i 7 Fv. afmærket med en Stage, hvid foroven, rød fornedet. 61° 2' 52" N. Br. 21° 7' 56" Ø. Lgd.
3. 26 Fods Grunden *Rudolfsgrund*, som ligger 1,7 Kml. S. 73° V. fra *Laitakari* Baake, er paa Ø-Siden i 7 Fv. afmærket med en Stage, hvid foroven, rød fornedet. 61° 2' 44" N. Br. 21° 9' 12" Ø. Lgd.
4. 24 Fods Grunden *Justusgrund*, som ligger 1,0 Kml. S. 71° V. fra *Laitakari* Baake, er paa SV-Siden i 8 Fv. afmærket med en Stage, rød foroven, hvid fornedet, med en nedadbunden Kost. 61° 2' 37" N. Br. 21° 8' 48" Ø. Lgd.
5. 15 Fods Grunden *Georgsgrund*, som ligger 1,6 Kml. S. 53° V. fra *Laitakari* Baake, er paa V-Siden i 7 Fv. afmærket med en Stage, rød foroven, hvid fornedet, med en nedadbunden Kost. 61° 2' 18" N. Br. 21° 9' 57" Ø. Lgd.
6. *Alfredsklack*, der er 1 Fod over Vandet, 1,6 Kml. N. 61° V. fra *Laitakari*, er paa VSV-Siden i 7 1/2 Fv. afmærket med en Stage, rød foroven, hvid fornedet, med en nedadbunden Kost. 61° 2' 4" N. Br. 21° 9' 55" Ø. Lgd.
7. Ved den tidligere *Mellangrund* er Stagen med Flag og Ballon inddragen.
Ved *Lökö* Lodsstation ere følgende Grunde afmærkede saaledes:
 1. *Viktorsgrund* med 17 Fod, paa Ø-Siden med en Stage, hvid foroven, rød fornedet. 61° 0' 5" N. Br. 21° 7' 51" Ø. Lgd.
 2. *Mariaklacken* med 22 Fod, paa SØ-Siden med en Stage, hvid foroven, rød fornedet, og paa V-Siden med en Stage, rød foroven, hvid fornedet, med en nedadbunden Kost. 61° 0' 6" N. Br. 21° 8' 27" Ø. Lgd.
 3. *Mellersgrund* med 14 Fod, paa V-Siden med en Stage, rød foroven, hvid fornedet, med en nedadbunden Kost. 61° 0' 1" N. Br. 21° 9' 14" Ø. Lgd.
 4. *Kartersgrund* med 17 Fod, paa V-Siden med en Stage, rød foroven, hvid fornedet, med en nedadbunden Kost. 60° 59' 54" N. Br. 21° 8' 57" Ø. Lgd.
 5. *Jonssonskallan Norra-Grund* med 19 Fod, paa Ø-Siden med en Stage, hvid foroven, rød fornedet. 60° 59' 38" N. Br. 21° 7' 40" Ø. Lgd.
 6. En 17 Fods Grund, S for *Jonssonskallan*, paa Ø-Siden med en Stage, hvid foroven, rød fornedet. 60° 58' 58" N. Br. 21° 8' 16" Ø. Lgd.
 7. *Förtretgrund* med 22 Fod, paa V-Siden med en Stage, rød foroven, hvid fornedet, med en nedadbunden Kost, og paa SØ-Siden med en Stage, hvid foroven, rød fornedet. 60° 59' 0" N. Br. 21° 8' 50" Ø. Lgd.
 8. *Walepusgrund* med 6 Fod, paa SV-Siden med en Stage, rød foroven, hvid fornedet, med en nedadbunden Kost. 60° 59' 1" N. Br. 21° 10' 3" Ø. Lgd.
 9. Et Stenrev med 5 Fod, som strækker sig mod NV. fra Øen *Lehdenkari*, er paa V. Siden afmærket med to Stager, røde foroven, hvide fornedet, hver med en nedadbunden Kost. 60° 57' 5" N. Br. 21° 8' 48" Ø. Lgd. og 60° 58' 4" N. Br. 21° 8' 46" Ø. Lgd.
 10. Et Stenrev, som strækker sig mod NV. fra Øen *Hylkikari*, ved Yderenden, med en Stage, rød foroven, hvid fornedet, med en nedadbunden Kost. 60° 57' 33" N. Br. 21° 9' 12" Ø. Lgd.
 11. *Kaltonkari Nya-Grund* med 9 Fod, paa Ø-Siden med en Stage, hvid foroven, rød fornedet. 60° 57' 28" N. Br. 21° 8' 41" Ø. Lgd.
 12. Et Stenrev, som strækker sig mod NØ. fra Øen *Santakari*, er i 6 Fv. afmærket med en Stage, hvid foroven, rød fornedet. 60° 56' 32" N. Br. 21° 8' 54" Ø. Lgd.
 13. Sømærkerne ved Grundene *Kellonsaari*, *Henriksonsgrund*,

Albin-Matala, Lehdenkari Sydgrund, Lehdenkari og Karolinagrund ere inddragne.

Rusland. Libau. Fyrskibet ved *Libau* er, i Følge Telegram fra det danske Konsulat i *Libau*, igen inddraget.

Ved det V.-lige og det N.-lige Indløb til Krigshavnen *Alexander III.* ved *Libau* ere følgende Fyr tændte:

1. Paa N.-Enden af den S.-lige Bølgebryder en hvidt Fyr over et rødt. Flammens Højde: 33 og 28 Fod. De vises fra en 17 Fod høj Pæl, hvid foroven, rød forneden.
2. Paa S-Enden af den N.-lige Bølgebryder et rødt Fyr over et hvidt. Flammens Højde: 33 og 28 Fod. De vises fra en 17 Fod høj Pæl, rød foroven, hvid forneden.
3. Paa N.-Enden af den N.-lige Bølgebryder, et hvidt og grønt vekslende Fyr. Flammens Højde: 28 Fod. Det vises fra en 12 Fod høj, grøn Pæl.
4. Paa V.-Siden af N-Molen et hvidt og rødt vekslende Fyr. Flammens Højde: 28 Fod. Det vises fra en 12 Fod høj, rød Pæl.

Den 27de Jan. 1895 er det røde Fyr paa den gamle S. Mole ved Indløbet til Kanalen til Koffardihavnen slukket.

Tydskland. Fyr-Stationerne *Brüster, Ort, Hela, Rixhoeft, Jershoeft, Gross Horst, Greifswalder Oie, Arkona, Darsserort, og Marienleuchte* modtage daglig Melding om Isen i de *tydske* Farvande.

Ved Signalering mellem disse Fyr-Stationer kunne Skibe erholde Oplysning om Isen i de nærmeste *tydske* Farvande.

Kurisches Haff. Pynten *Strahls-Ecke* ved *Deime* Munding, V. for *Rinderort*, hedder *Langort, Schmiedehner* Mølle, 54° 55' N. Br. 20° 38' Ø. Lgd., er nedbrændt og opføres ikke igen.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Sundet. Fyrskibene »*Svinbådan*«, »*Oscarsgrundet*«, »*Kalkgrundet*« og »*Falsterbo-Rev*« ere inddragne for Is.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Nordsøen. Sunket Vrag. Den 21. Jan. 57° 38' N. Br. 9° 35' Ø. Lgd., fra *Hirshals* Fyr i N. 78° V., et sunket Vrag. Toppen af en Mast og af en Gaffel vare over Vandet.

Norge. Grønholmen. *Troldholmen* Fyrlampe er bortskyllet af Søen og tændes ikke mere.

Paa *Grønholmen* er tændt en Fyrlampe, som viser Lys med Formærkelser. Lyset er hvidt fra N. 24° V., fri V. om *Hjortefua*, til N. 40° V., fri Ø. om *Jeitmaren*, rødt fra N. 40° V. til N. 52° V., fri N. om *Golda* og fri S. om *Jeitmaren*. Flammens Højde: 38 Fod. Fyret vises fra et 10 Fod højt, hvidt Fyrhus. Brændetid: 25de Jan. - 8de April. 62° 21' 30" N. Br. 5° 37' 25" Ø. Lgd.

Tydskland. Signaler for Is. Fyr-Stationerne *Røde-Klif* og *Borkum* modtage daglig Melding om Isen i de *tydske* Farvande.

Ved Signalering med disse Fyr-Stationer kunne Skibe erholde Oplysning om Isen i de nærmeste *tydske* Farvande.

Tydskland. Den 1ste Febr. 1895 er Fyrskibet »*Eider*« inddraget for Is.

Elben. Den 26de Jan. 1895 er Fyrskibet »*Oste-Riff*« inddraget for Is

Holland. Vlie Rhed. Paa Grund af Is udføres Lodstjenesten paa *Vlie* Rhed med Isjoller fra *Vlieland NØ*-Pynt. Lods-fartøjet paa Rheden er midlertidig inddraget.

Zeegat van Goeree og Haringvliet. I *Zeegat van Goeree* og *Haringvliet* ere Lystønderne i *Rak van Schelthoek, Aardappelengat* og paa *Vlakte van Bienenen* midlertidig inddragne for Is.

Vlissingen. Naar paa *Vlissingen* Rhed ingen Lod paa Grund af Vejret kan komme ud, hejses paa Fyrpælen paa Bastionen paa V.-Kant af Koffardihavnen, *Boulevarde*:

Om Dagen, en rød Vimpel.

Om Natten, et rødt Fyr under det faste Fyr, lysende fra S. 49° V. gennem S. til S. 70° Ø.

England. Medway. Søminepladsen Ø. for *Grain Spit* er nedlagt, og en ny Plads SØ. for *Grain Spit* afmærkes med Tønder. Pladsen begrænses: Mod S., ved en Linie fra et Punkt 3,1 Kbl. N. 31° V. fra *Garrison Point* Fyr til et Punkt 4,9 Kbl. N. 13° Ø. fra samme Fyr. Mod Ø., ved en Linie fra det sidste Punkt til et Punkt 6,8 Kbl. N. 12° Ø. fra samme Fyr. Mod N. ved en Linie fra det sidste Punkt til et Punkt 3,8 Kbl. N. 30° V. fra *Garrison Point* Fyr og mod V. ved en Linie fra det sidste Punkt til det først angivne Punkt.

Pladsen er, naar den er afmærket, spærret for al Sejlads.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, og Irland.

Englands V.-Kyst. Barrow. Det røde, faste Fyr paa Enden af *Piel Pier, Roe Island*, er slukket. En rødmalet Lystønde, som viser rødt, fast Lys. er udlagt 200 Alen N. 3° Ø. fra Yderenden af *Piel Pier*. 54° 4' 25" N. Br. 3° 10' 45" V. Lgd.

Irlands Ø.-Kyst. Rosslare Harbour. Det midlertidige, hvide, faste Fyr paa Yderenden af *Rosslare Pier* slukkes den 1ste Febr., og et fast Fyr tændes. Det viser grønt Lys fra S. 75° Ø. gennem Ø. til N. 22° Ø. og rødt Lys fra N. 22° Ø. gennem N og V. til S. 22° V. Flammens Højde: 26 Fod. Synsviddens: 6 Kml. 52° 15' 30" N. Br. 6° 20' 15" V. Lgd.

Et grønt, fast Fyr tændes paa *Klinten N. 78° V.*, 1,5 Kml. fra Fyret paa *Pieren*. Det lyser fra S. 43° Ø. gennem Ø. til N. 28° Ø. Flammens Højde: 53 Fod, Synsviddens: 8 Kml.

Holdte overet i N. 78° V. lede Fyrene ind i *South Shear* til tværs af den røde Tønde N. for *Cawme ns Reef*, hvorefter man skal tage N-Skjel i Fyrene.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag m. m. i Atlanterhavet. I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 17de Jan. 44° 31' N. Br. 8° 0' V. Lgd. Vraget af Bark »*Crusader*« af *Liverpool*.

Frankrig. Garonne. I *Garonne*, mellem *Bec d'Ambès* og *Bordeaux* ere følgende Lystønder udlagte:

Ved den øvre, Styrbords Side af *Passe d'Ambès*. 45° 1' 27" N. Br. 0° 36' 12" V. Lgd.

Ved den øvre Ende af *Macau*. 45° 0' 15" N. Br. 0° 34' 20" V. Lgd.

Ved *Pachan*. 44° 59' 18" N. Br. 0° 33' 13" V. Lgd.

Ved den nedre Ende af *Bassens*. 44° 54' 52" N. Br. 0° 33' 2" V. Lgd.

Disse fire Tønder ere rødmaledede og vise grønt, fast Lys. Ved den nedre Ende af *Passe du Caillou*. 44° 58' 33" N. Br. 0° 32' 40" V. Lgd.

Ved den øvre Ende af *Passe du Caillou*. 44° 57' 43" N. Br. 0° 32' 35" V. Lgd.

Ved *Montferrant*. 44° 56' 51" N. Br. 0° 33' 2" V. Lgd.

Disse tre Tønder ere sortmalede og vise rødt, fast Lys.

Bermuda Island. Den røde Spidstønde ved Ø.-Siden af 19 Fods Pullen ved Indløbet til *The Narrows*, 9³/₄ Kbl. N. 6° Ø. fra *St. David's Head* Fyr, er ombyttet med en sort og hvid tærnet Tøndevager, mærket 19 med hvidt.

I *The Narrows* har man nu om Styrbord sorte Spidstønder, om Bagbord sort og hvid tærnedede Tøndevagere.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italiens V.-Kyst. Elba. Ved Indløbet til *Porto Ferrajo* Inderhavn foretages Uddybning. Uddybningsmaskinen viser et hvidt, fast Fyr og ligger $\frac{1}{2}$ Kbl. S. for Pynten *della Torre*.

Fiumicino. S.-Molen ved Indløbet til *Fiumicino* er ødelagt. Ruinerne gøre Indsejlingen farlig.

Østerrig-Ungarn. Pola-Zara. Mellem *Pola* og *Zara* er udlagt et Telegraf-Kabel. Det udgaaer fra den lille Havn *Salline* mellem Kap *Branconso* og Havnen *Veruda* og er betegnet med et lille, hvidt Taarn. Derfra ligger Kablet uden om Øerne *Poror* og *Sansego*, mellem Øerne *Selce* og *Pettini* og derpaa i *Zara Kanal*, hvor det ligger fra Fastlandet i $\frac{2}{3}$ af Kanalens Bredde. Ved *Oltre* paa *Ugliano* danner det en ret Vinkel og gaaer til *Frantz-Joseph* ved *Zara*. Dette sidste Stykke betegnes ved to hvide Tavler med et sort, opadvendt Anker paa Muren af *Zara Kastel* og paa *Oltre Kirke*.

Skibsførere advares mod at ankre i Kablet.

Vestindien, Mexikanske Bugt og Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Florida. Der 5te Febr. 1895 er *Key West Island* Fyr igen tændt paa SV.-Pynten af Øen. S. for Byen Fyrets Art er uforandret. Flammens Højde: 88 Fod. Synsviddens: 15 Kml.

Det midlertidige, hvide, faste Fyr er slukket.

Karantænebestemmelser m. m.

Italien. — Sundhedsforskrifterne ere satte i Kraft overfor Skibe, kommende fra Havne i *Uruguay* og *Argentiniën*.

Brasilien. — I *Rio de Janeiro* ere Forholdsreglerne til at forhindre, at den gule Feber angriber ankomende fremmede Skibes Besætninger, satte i Kraft. Intet fremmed Skib maa lægge til ved Land, Kaj, Dok eller Pakhus, men holde sig udenfor en bestemt Afstand fra Land og losse og lade ved Pramme. Betalingen herfor paaligger Skibet, medmindre det i Certepartiet er bestemt anderledes.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Bygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe. Dampmaskiner, Kjedler samt Maskinarbejde af enhver Art. — Tørdok, 340 engelske Fods Længde i Bunden, samt Patentslip for Skibe af indtil 750 tons Egenvægt.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,
Adelgade 14.

CHR. GYLSTORFF & CO., Antwerpen,

Kul, Cokes & Briquettes (Patent Fuel), Exportører,
anbefale specielt belgiske Briquettes, Mærke C. G. & S. H.,
egnede til Dampskibs-, Industri- & Jernbanebrug.

Agenter for de bekendte „Houssu“ Steam Kul,
der afskibes i Antwerpen, Gent, Ostende & Terneuzen.

Telegram-Adresse: Gylstorff, Antwerpen.

A. J. Rosenfeldts

Skibs- og Baadebyggeri,
Patent Ophalingsbedding,
Udsalg af Aarer og Stager,
Ny Kalkbrænderi, &

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Foundres and Ship Repairers.
By Vildersplads, Copenhagen, C.

Patent

Universal Slippeapparatet

anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af
Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

Vesterbros billigste Beklædningsmagasin,

Gl. Kongevej 49. Stort Udvalg Gl. Kongevej 49.

af alle engelske, tyske og franske Stoffer.

Færdige Klædninger leveres fra 20 Kr.

Overfrakker fra 20 Kr. og Benklæder fra 5 Kr.

Alle Uniformsøgenstande leveres paa Bestilling
hurtigt og billigt.

Reparationer udføres prompte.

K. Andersen.

Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,

anbefaler

velsmagende og holdbar Margarine,
tilkendt Guldmedalje i Antwerpen 1894.

Kontor og Lager: Raadhusstræde 4.

Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa
Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige General-
forsamling Lørdagen den 23. Februar d. A., Kl. 6 Eftermiddag,
paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal Nr. 18, hvor foruden
de sædvanlige Sager vil blive foretaget:

- 1) Valg af 4 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens
Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1894
ville ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag
fra Kl. 10—12 og 2—4 fra den 6te Februar d. A., fra hvilken
Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status
vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 5te Februar 1895.

P. B. V.:

F. Harboe.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.
Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11—3 og Holsteinsgade 9, Ø.,
hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	20 —	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	4 %

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 8.

Kjøbenhavn, Fredag den 22. Februar 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Et Apparat til Reparation af beskadigede Skibsskruer. — Malaga, af Skibsfører H. J. Poulsen. — Ensartede Certepartier. — Beskatning af Fiskerieringen. — Generalforsamling. — Fiskeri-Statistik. — Fragtafslutninger, af O. H. M. — Konsulatafgifterne, af flv. Skibsfører M. N. Fischer. — Om Sejlenes Økonomi i Dampskibe, af Kaptajn i Flaaden C. Trolle. — Ugens Havarier. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

**J. Chr. Petersens
Papirhandel,**
Store Kirkestræde 1.
Grundet 1845 Telefon 248.

Skibsdagbøger,
trykt paa klassificeret Papir.
Obs. Trykt Brugsanvisning i
hvert Expl.

Linoleum
og
Voxdug
til
Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.
E. Meyer,
St. Kjøbmagergade 26.

**Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier**
anbefales fra Lager.
John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.
Største Lager
af
Fedevarer.

Dækskoste.
13 Rækker halvstive Piasava
6 Kr. pr. Dusin.
13 Rækker fine Piasava 7 Kr
pr. Dusin.
Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr
50 Øre.
Levanger 7 Kr.
Kosteskafter 1 Kr.
Hans Prehn,
Børstenbinder,
Fabrik for Dæks- og Gadekoste,
Vesterbrogade 46.
—◇ Telefon 2625. ◇—

H. C. Petersen & Co.,
Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.
Ludwigsbergs Donkey Pumper,
Pulsometre, Centrifugalpumper,
samt alle Sorter Pumper og Sprøjter
i bedste Konstruktioner
til billige Priser.

Engelberts originale Olie,
bedste Cylinder-Olie,
leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigestelefon: 3876.
Willschou. Nr. 3876.
31, Havnegade. Kjøbenhavn K.
modtager Ordres som Agent for Firmaerne
Messrs. **Bolling & Lowe, 2 Laurence Pountney Hill,**
London, E. C.
La Société Cockerill, Seraing i Belgien og
Messrs. Priestman Brothers, Limited, Holderness
Foundry, Hull
samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybnings-
materiel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer
etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer
af alle Slags til og fra Kjøbenhavns Havn.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.
Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbød.

**Flensborgs
Skibsbygning Selskab**
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjødler
serdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Lobet af 50 Minutter.

Kjøb, Salg og Nybygning
af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transport-
pramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater,
Bugserdampere og Fiskerifartøjer med Petroleumsmotorer
indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved
Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,
Telefon 3902. Norrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

Frits Ortmann
Overretssagfører,
Niels Hemmingsensgade 4,
Hl. 9—3.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Toldbodgade 2.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
C. A. Grell, Holm. Kanal 18.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers,
Newcastle on Tyne.
Telegrams: Husted.

Emil Felumbs
Pianofabrik,
Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Jens Emil Juhl,
Hovedagent for
Dansk Livsforsikringsselskab
HAFNIA
Raadhhuspladsen 51. Kontortid 9—5.
Telefon 3326.

Cacaopulver,
Kræks, Biscuits, Chocolate,
Konfekt.
Brødr. Tychsens Fabrikslager,
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

Prøv
Tenneriffa
en fortrinlig Dessertvin pr. Btl.
Kr. 1,50.
P. Weile & Søn.
Aalborg. Grundl. 1822. Kjøbenhavn.
Ny Østergade 7. Telef. 3530.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Galle & Jessens
oljefri, rene Poudre

Cacao uden Sukker
kan særlig anbefales
til Skibsbrug.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)
Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.
Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

H. Hvalsøe & Co.

St. Strandstræde 8.

Lager af

Skibsartikler

&

Værktøj til Skibsbrug.

Petersen & Rand,

Niels Juelsgade 7.

→ Telefon 3523. ←

Import af finsk Smør,

fineste holdbar Kvalitet,
billigste en gros Pris.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Til Proviantering
anbefales

godt holdbart Smør
til en gros Priser.

H. P. Erichsen,
8, Admiralgade 8.

S. Jacobsens
Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørjes.

Holm & Collerup,
Smedie og Maskinfabrik,

Toldbodgade Nr. 15

Telefon 3872.

og

Telefon 3872.

Frihavnen i Kjøbenhavn.

Alle Skibs- og Maskinreparationer udføres hurtigt
og solidt.

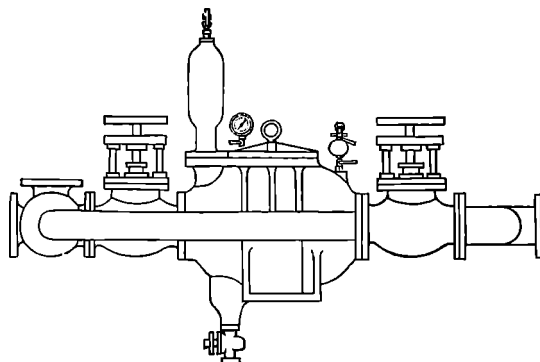
J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

Eneste Lager

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Edmiston's Fødevands-Filter.



Filter for Landkødder.

Skibs-Filter.

FRED. STIELTJES & Co.

Bredgade 43, Kjøbenhavn.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksborggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Viggo O. P. Hammer & Søn,

Baandsmandsstræde 20, Kjøbenhavn C. Etabl. 1856.

Tømmer- og Trælastforretning.

EXPORT af indenlandske Træsorter.

Bøg, Eg, Ask, Hvidbøg etc.

IMPORT af udenlandske Træsorter.

Mahogni, Nøddetræ, Eg, Whitewood, Teak etc.

M. B. Hansen,

mekanisk Etablissement,

Nørrevold 78.

Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tællere.



ENEFORHANDLER:

V. LØWENER,

Kvæsthusgade 6,

KJØBENHAVN. K.

Kjøbenhavns nye
Skiltefabrik,

41, Frederiksborggade 41,
leverer

alle Slags Skilte
samt alt

Malerarbejde

henhørende til

Maskinfaget.

Alt leveres til Nutidens billigste
Priser.

Overslag leveres gratis.

Rugbrød

A Frederiksberg A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

Anti-magnetiske

Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.

Et Apparat til Reparation af beskadigede Skibsskrue.

Der er, som bekendt, i de senere Aar af forskellige Værksteder bygget et større Antal fortrinlige Isbrydningsfartøjer, hvis Soliditet og Maskinkraft gør det muligt at gennembryde Isen, selv om den ligger sammenpakket saaledes, at den synes at skulle kunne trodse ethvert Angreb.

Imidlertid er der en Omstændighed, der foreskriver en vis Varsomhed ved Isforcingen, nemlig at Fremdrivningsskruen jo er meget udsat for at sønderlaas ved at støde mod Isen.

At havarere Skruen i Isen, noget der passerer ret ofte, kan for en Isbryder blive ensbetydende med flere Dages, undertiden endog Ugers, Ophold, og kan, naar Fartøjet er i Drift med Isen mod Skær eller Land, medføre Fartøjets totale Forlis. Thi ombord paa en større Isbryder er det meget vanskeligt ved Dykkerhjælp alene at udføre Skruens Reparation; Bryderen maa nemlig først omtrimmes ved Hjælp af Vægte og Vand i Tanke, og ofte behøves der Assistance af et andet Skib, som kan løfte Bryderens Agterende.

Et for nylig opfundet Apparat, den saakaldte Tørbrønd, paa hvilken Ingeniør A. L. Olsen af Helsingør søger Patent i flere Lande, synes nu at skulle kunne sætte Mandskabet ombord i en Bryder i Stand til, uden fremmed Hjælp, i ganske kort Tid at foretage Reparationen af den beskadigede Skruer.

Medfølgende Tegning viser Agterpartiet af en Isbryder, som er forsynet med Tørbrønden. Fig. 1 viser en Langskibssektion, Fig. 2 en Tværskibssektion. I Fig. 1 og 2 er Brønden i Brug, i Fig. 3 og 4 er den ikke i Brug.

Der er, i Skibets Yderklædning, over Fremdrivningsskruen, skaar et Aabning A, som er omsluttet af Støbestaalsagterstævnen, der her er dannet som en Ring D. Aabningen A er, naar Brønden ikke benyttes, udfyldt af en fast skrue, grydeformet Staalhætte B.

Skal nu f. Eks. et brækket Skrueblad erstattes af et nyt Blad, saa løftes Gryden B op; Tørbrønden C, som er en i begge Ender aaben Cylinder af tynde Plader, sænkes gennem Aabningen A ned over Skruebladet, og derpaa fastskrues den vandrette Flange af et, til Brøndens Overende fastnittede Vinkeljern paa Flangen af Ringen D, der omgiver Aabningen A. Man lukker saa Lugen E i Dækket og pumper Luft ind i Rummet F mellem Skodderne G og H, ved Hjælp af en i Maskinrummet opstillet Pumpe, hvis Ledningsrør udmunde ved I.

Følgen af Luftsammentrykningen i Kamret F og i Brøndens Overende bliver, at Vandet, der før indvendig i Brønden stod i Højde med det udenfor, efterhaanden bliver trængt tilbage ned til Underenden af Brønden, saa at Skruebladet kommer over Vandet. Man kan altsaa nu, uhindret af Vandet, komme ned til Skruenavet.

2 Mænd stige nu fra Kamret F ned i Brønden og løse ved Hjælp af Stangskruenøgler, der drejes oppe fra Kamret, Smaaskruerne K, som fæste Skruebladet til Navet. Det beskadigede Blad løftes derefter op i Kamret F, ved Hjælp af en (paa Tegningen ikke vist) Løbekran, og et nyt Blad nedsænkes fra F og fastskrues til Navet. Derpaa optages atter Brønden C, og Gryden B fastskrues atter paa sin Plads, hvis ikke der er flere Blade at skifte.

Man kan ogsaa indefra Brønden aftage Møtrikken paa Skrueakslens Ende og skrue en Tætningsplade for Akselhullet i Agterstævnen, naar Akslen skal trækkes ind i Skibet.

Endnu langt værre end at brække Skruen, er det jo, naar, ved et Stød mod Isen, Fremdrivningsskruen holder, medens Maskinen beskadiges, begrundet i at Skruen er for stærk bygget. Er et Skib i Besiddelse af en Tørbrønd vil nævnte Fare ikke være at befrygte, thi, da saa Skruen let kan repareres, vil man ikke behøve at gøre dens Styrke saa stor, at den skal kunne udholde et Stød, som Maskinen ikke kan staa for.

Ved at indbygge Tørbrønden bliver Skibets Styrke ikke formindsket, da jo Støbestaalsstævnen er fortsat omkring Aabningen A, og Formen af Skibet er aldeles den samme som ellers. Brøndens Diameter er, for et middelstort Skib, ca. 4 Fod. Lufttrykket i Kamret F og i Brønden er kun ca. $\frac{1}{4}$ Atmosfære større end udenfor.

Reparationsarbejdet ved Dykkerhjælp har ellers, saa at sige, ikke kunnet udføres uden ved Dagslys, medens man i den oplyste Tørbrønd ogsaa kan arbejde om Natten. Naar man erindrer dette, samt at der i Brønden kan arbejde flere Folk samtidig, beskyttede mod Vind, Vand og Is, i et ved Damp opvarmet Rum, samt at der ikke behøves tilbragt Vægte til Skibets Omtrimning, at det ej heller behøves at afvente Ankomsten af et Hjælpesfartøj, maa man antage, at en Propellerreparation ved Hjælp af Tørbrønden vil kunne udføres i højst en Tiendedel af den Tid, der ellers behøvedes under de heldigste Omstændigheder, d. e. naar Hjælpen var lige ved Haanden. Ligger den hjælpeløse Bryder derimod langt ude i Havet, saa kan den, uden Tørbrønden, være afskaaren fra alt videre Arbejdet i flere Døgn, medens den, forsynet med Tørbrønden, efter nogle Timers Forløb kan fortsætte Brydningen.

Man ved jo, at en Isbryders Stansning kan betyde Trafikens Stansning, og saadanne Stansninger have enkelte Steder varet i flere Uger.

Dersom man endelig erindrer, at Tørbrønden kan blive Midlet til Skibets Frelse, naar dette er i Drift mod Land, medens det uden Apparatet maatte opgives, saa tør man forvente, at Ejerne af Isbrydere ikke ville undlade at anvende Apparatet, der i Forhold til en Bryders Værdi kun koster lidt at indrette.

Især naar der kun havdes en Isbryder til Disposition, bliver der ved Isbrydning i Reglen gaaet frem med en vis Varsomhed for ikke at beskadige Skruen, thi man bruger hellere en Time mere til en Rute, end man risikerer ved Propellerbrud at stanse Trafiken for en eller flere Dage. Forsynes derimod Bryderen med en Tørbrønd, saa vil Forcingen kunne udføres haardere, thi i værste Tilfælde risikeres dog kun nogle Timers Stansning. Paa Steder, hvor det ellers var nødvendigt at have to Brydere stationeret for at undgaa længere Stansninger, foraarsaget ved Havari, vil en Bryder, forsynet med Tørbrønd, være tilstrækkelig.

Ogsaa for Ishavsfarere, med hvilke der er eksperimenteret meget for at finde et Middel til at reparere Skruen, maa Tørbrønden være et ypperligt Apparat.

Redaktionen er af den Anskuelse, at under de nuværende, vanskelige Isforhold, hvor vort eneste Samkvem med Omverdenen sker ved Isbrydere, frembyde Apparater, sigtende til at sikre Brydernes Virksomhed, mere end almindelig Interesse, og da særligt naar Opfindelsen er dansk. Den ovenfor beskrevne Tørbrønd kan vel ikke uden store Bekostninger indrettes i færdig byggede Skibe, men vi tro, at der ved Nybygninger ikke alene af Isbrydere, men ogsaa af andre Enkeltkruedampere, som befare afsides liggende, isopfyldte Farvande, er al Anledning til at tage Indretningen af Agterstævnen til Tørbrønd under Overvejelse; Opfindelsen synes praktisk og Bekostningen kan næppe blive betydelig.

Malaga.

Hr. Redaktør! Maa det være mig tilladt gennem »Dansk Søfartstidende« at gøre mine Kolleger lidt bekendte med Forholdene her i Malaga.

Farvandet op til Malaga frembyder ingen særlige Vanskeligheder, selv med N.V. Vind kan man krydse sig helt op til Havnen, ja endog ind. Lodser findes her, men de komme ikke ombord, før man naar Indløbet til Havnen, selv om man har krydset et Par Timer med Lodssignal oppe. For at anføre et Eksempel, tager jeg min egen Ankomst hertil, og forudskikker følgende Oplysninger:

Jeg har ikke tidligere været i Malaga, kendte altsaa kun Havnen efter Specielen i Middelhavskortet og Directions, begge fra 1894. Ved at nærme mig Havnen saa jeg, at hverken Kort eller Directions stemmede. Vinden var N.V. t. N. med jævn Kuling og klar Luft. Udenfor Havnen kom en Slæbedamper, som tilbød sin Assistance for den »billige« Pris 10 Lstr. Jeg ventede imidlertid, at Lodsens skulde komme og haabede at kunne spare Damperpengene. Heri blev jeg dog skuffet. Omtrent ved Indløbet til Havnen kom Lodsens ombord og skyndte sig med at fortælle, at det var umuligt at komme ind uden Damper, ja optraadte saa bestemt for Damperen, at han udtalte: »Enten tag Damperen eller gaa i Læ af Havnemolen og vent der, til vi faa en anden Vind.« Jeg fik imidlertid Akkord med Damperen, som saa løb forud for at tage vort Tov, det mislykkedes første Gang, og da Skibet skød god Fart og Damperen ikke manøvrerede hurtig nok, blev Lodsens, (der ikke vidste, at min Styrmand forstod spansk), ilde til Mode, og raabte til Damperen: »Hurtig! hurtig; ellers gaar Skibet jo ind alene«. Det viste sig ogsaa, at Skibet kunde have naaet sin Plads uden Damperens Hjælp, og Lodsens altsaa i dette Tilfælde ikke burde kaldes Lods, men noget helt andet. Inde i Havnen er det næsten endnu værre. Skibet maa ikke ligge til Ankers, det skal straks hales til Side. Der kommer en Masse Folk ombord, som de sige, for at fortoje Skibet, de forlange en temmelig høj Betaling, og Formanden paastaar, at man skal antage Folkene, og Lodsens bekræfter dette. Det er imidlertid slet ikke Tilfældet. Der eksisterer ingen som helst Tvang eller Lov for, at man skal antage Hjælp. Havnen er meget let at fortoje i, og enhver Skibsfører gør rigtig i at jage hele Fortøjningsmandskabet i Land. Ikke alene skal man betale dem; men saa stjæle de alt, hvad de kunne faa Fingre i, ikke en Gang de løbende Ender gaa rigtig fri. Nogle engelske Skibsførere have henvendt sig til Havnekaptajnen med Anmodning om at faa oprettet en fast Takst for Fortøjningsmandskabet, men Havnekaptajnen erklærer, at han ikke har Magt til at gøre noget i den Sag, altsaa maa Skibsførerne selv tage Affære. Og det rigtigste er, som ovenfor anført: »Jag hele Fortøjningsmandskabet i Land«, for de behøves ikke

Tiggere af alle Sorter sværme stadig omkring Skibene,

særlig udmærker Toldvæsenet sig. Lige fra den tresnøiede til den nederste tiggere og det med utænkkelig Frækhed, de lade sig paa ingen Maade affærdige med Høflighed, der skal Grovheder til.

Havnen er endnu ikke færdig, der bygges nye Kajer inden for Bølgebryderne. Der kan staa nogen Dønning inde i Havnen, saa man gør rigtigst i at have et godt Varp tværs ud fra Agterenden af Skibet, for at kunne hale ud fra Kajen. Denne er nemlig ikke lodret nedefter, allerede 2 Fod under Vandfladen springe raa, utilhugne Sten 1 til 2 Fod frem, og med 14 Fod under Vandfladen springe Stenene indtil 3 Fod frem. Bærer Vinden ind paa Kajen, er det meget vanskeligt at fendra Skibet af, da Kajen ingen Fenderpæle har, særlig med SO.-lig Vind er man sikker paa at faa knust den ene Fender efter den anden.

Alt her er dyrt, Vand c. 7 Frcs. pr. Ton. Udgifterne blive naturligvis for store her i Malaga; men naar man i Forvejen ved, at der ikke eksisterer nogen som helst Tvang, hverken for Damper eller Fortøjningsmandskabet, kan der spares en Del.

Maatte dette bidrage til at nogen kan spare unødige Udgifter, er min Hensigt naet.

Malaga, d. 7 Februar 1895.

J. H. Poulsen,
Fører af Bark »Franz Schwalbe«.

Ensartede Certepartier.

Nord. Skibsrederforen. Cirkulære skriver: Hvad Foreningen allerede længe har arbejdet for, og hvad der spiller en stor Rolle, naar der skal tænkes paa nogen reel Fortjeneste for Skibsrederne, er Certepartiernes og Konnossementernes rene Affattelse, helst under en ensartet Form for de forskellige Fragter og Farvande. Der er fra Tid til anden herom skrevet en Del i Foreningens Cirkulærer, ligesom der fra engelske og tyske Foreninger med lignende Formaal ogsaa er lagt meget Arbejde paa denne Sag. Foreningen, der paa Grund af sin Stilling saa godt som daglig ser, hvilke Fortrædeligheder og store Tab Rederne udsættes for gennem paa Skruer opsatte Certepartier og Konnossementer, finder det at være sin Pligt at gøre alt for, at Certepartierne saa vidt muligt faar en klar, ensartet Form; thi først da vil alle de Disputer ophøre med Aflastere og Modtagere, som nu høre til Dagens Orden og som Aar om andet koster Rederne enorme Summer. Naar man ellers i Forretningsverdenen afslutter en Kontrakt eller en Handel, søger man gerne at faa de dermed forbundne Papirer saa klart og leiforstaaeligt affattede som vel muligt, medens det næsten ser ud, naar et Certeparti, der dog ogsaa er en Kontrakt, skal udskrives, som om der var lagt alt muligt Arbejde ind paa at faa dette saa uforstaaeligt og tvetydigt som vel muligt

Der er flere, som vil paastaa, at Tiden til at faa en Forandring ikke er inde nu, da Fragterne er saa daarlige, men at der bør ventes med dette Arbejde til lysere Tider for Skibsfarten viser sig. Vi kan ikke dele denne Anskuelse og støttes deri ogsaa af de engelske *Protecting and Indemnity Associations*, hvilket vil lette Arbejdet betydeligt. Det kan nemlig ikke nægtes, at der selv i daarlige Tider er Brug for og Trang til Tonnage, hvilket de mange Afslutninger af Fragter i denne Tid bedst beviser; Handel og Omsætning finder ligefuldt Sted, om end i mindre Maalestok, og om end baade Producenter og Køberes Profit nu er mindre, end den før har været. Saavel Producenter som Købere vil derfor ved Afslutning af enhver Handel, hvormed Søtransport er forbunden, først og fremmest tage Fragtens Størrelse med i Beregningen, og vil derfor, naar kun denne kan erholdes til billig Pris, være langt mindre nøje regnende med Ordlyden af de øvrige Betingelser

i Certepartierne end i de gode, blomstrende Tider, naar Omsætningerne er store og Vanskelighederne med at skaffe Plads og Tid til Lastning og Losning saa meget større end i daarlige Tider. Det er derfor vor Formening, at de daarlige Tider netop indeholder Opfordring til at arbejde for at faa ud af Certepartierne alle de, imod Rederne indførte, tvetydige og ofte rent ud ødelæggende Klausuler. Ved det tredje nordiske Søfartsmøde i Juli 1893 blev der paapeget flere saadanne Tvetydigheder, og der blev samtidigt fremhævet, at det baade vil tage Tid og Arbejde, inden rene Certepartiformer kan blive almindeligt indførte, men at der fra hver enkelt Reders Side kan gøres et stort Forarbejde til Reformens Gennemførelse, naar der kun er Villighed og Enighed til Stede.

I England foregaar der for Øjeblikket fra *The Protecting and Indemnity Associations* Side et endog langt større Arbejde for samme Tankes Gennemførelse, end vi havde tænkt os Nødvendigheden af.

Det er nemlig der Mening, at valgte Repræsentanter fra de forskellige *Protecting and Indemnity Associations* skal, med Fuldmagt fra Rederierne, træde sammen, for at vedtage bestemte Former for Certepartier og Konnossementer, og haaber man ved at sætte sig i Forbindelse med andre Landes Rederiforeninger, at kunne gennemføre en saadan ensartet Form, der vil frigøre Rederne for det Tryk, der hidtil har hvilet paa dem i Form af slette, tvetydige Certepartiformer etc. Det er Mening, saa vidt muligt ved venlige Underhandlinger med Producenter og Afskibere at bringe Sagen i Orden, men, hvis det ogsaa nu mislykkes, da ved Fuldmagt fra Rederierne at forcere den igennem.

Købmanden har selv vist Vejen ved gennem Associationer at have faaet opstillet ensartede Kontraktformer for Salg af en hel Del Artikler, og det er Redernes Pligt at følge efter, især naar dette kan ske uden Bekostning for dem, kun med en Smule Opgiven af den individuelle Frihed, uden hvilken intet fælles Gode kan komme i Stand.

Det er derfor Mening i England at faa saavel den enkelte Reder som Rederiforeninger skriftlig til at binde sig til ikke at slutte noget Certeparti efter andre Certepartiformer end dem, der af den fælles valgte Kommission udfærdiges, og at fremtidig Støtte fra Klubberne vil undrages den Reder, der ved at slutte med andre Certepartiformer overtræder Forpligtelsen.

Paa denne Maade nærer Associationerne det visse Haab om at kunne rette paa Skævhederne, hvorfor de ogsaa vil søge Støtte og Hjælp hos de andre Nationer. Foruden den pekuniære og moralske Nytte, Rederierne vil høste af saadanne ensartede Certepartiformer, maa ogsaa lages i Betragtning Letvindtheden ved Befragtningerne; medens man altsaa nu omtrent maa disputere om hver eneste Klausul i Certepartiet, vil man, hvis Ensartethed kommer i Stand, kun have Fragtens Størrelse at akkordere om. Om hvorvidt ogsaa de skandinaviske Rederier til denne Hensigts Opnaaelse vil blive nødt til at binde sig paa en lignende Maade, som Hensigten er i England, vil Fremtiden vise, men det er neppe sandsynligt, at selv saa mægtig en søfarende Nation som den engelske vil opnaa det forønskede Resultat, med mindre den ogsaa støttes af Skandinaver og Tyskere.

Beskatning af Fiskerinæringen.

Er Havet Udland? spørger man uvilkaarlig sig selv, naar man erfarer, at danske Fiskekuttere afkræves Told af Østers, der ere skrabede i Nordsøen paa internationalt Søterritorium.

Enhver Sømand betragter dog ellers sit Skib som et Stykke Fædreland, og mener at Flaget dækker hans Ejendom. Hvad der fiskes ombord under dansk Flag, er da ogsaa utvivlsomt dansk Ejendom, og kan følgelig ikke lovligt

paalægges Toldafgifter, saa længe den ikke har været paa udenlandsk Territorium.

Hvorvidt Toldloven tillader en saa uheldig Fortolkning, at Havet kan kaldes Udland, er os ubekendt, men under alle Omstændigheder er der sikkert ogsaa Plads for en humanere Fortolkning, der i alt Fald vilde stemme bedre med almindelige Retsbegreber

Vel er Østers nærmest en Luksusartikel og kan derfor taale høj Beskatning, men her er der Tale om en Næringsskat, der føleligt rammer en Stand, hvis Livsvilkaar ikke retfærdiggør, at Statskassen beriges paa dens Bekostning. Da Besætningen har Part i Udbyttet af Fiskeriet, og da Tolden af denne Part er beregnet at beløbe sig til ca. 90 Kr. pr. Mand om Aaret, vil det forstaas, at Rederen har funden Anledning til at fremstille denne Toldsag for højere Vedkommende.

Ved Journalføring kan Skipperen jo dokumentere, hvad der er fisket ombord, og at Skibet ikke har været i Berøring med Udlandet, saa at al Tanke om Toldsvig er udelukket; det er os bekendt, at et Fiskerifartøj fra Island, der vendte hjem med saltet Fisk af egen Fangst direkte fra Fiskepladsen, i sin Tid blev fritagen for Toldafgift her, i Betragtning af, at Skipperen ved Journalen kunde bevisliggøre sin Erklæring om, at Lasten var fisket paa internationalt Territorium under dansk Flag. Og en Østers har Krav paa samme Hensyn som en Torsk, saa meget mere, som der ikke til dens Konservering er anvendt ufortoldede Varer, hvilket i Reglen er Tilfældet med den saltede Fisk.

Kjøbenhavns Tilførsel af Østers fra Udlandet var i 1894 ca. 231,000 Pd. eller ca. $\frac{1}{3}$ af hele Tilførslen.

Generalforsamling.

Den almindelige danske Skibsførerforening afholdt Lørdag Aften den 16de ds. sin aarlige Generalforsamling, der dirigeredes af Overretsprørogator Steinthal.

Formanden, Kaptajn Jacob Holm, afgav Aarsberetningen. Bestyrelsen havde tilstillet Kronprindsparret en Adresse i Anledning af Sølvbryllupet, og havde derfor modtaget Allerhøjstsammes Tak. Der var endvidere foretaget Indsamlinger til Vesterhavsfiskernes Efterladte og til Sømands Efterladte i Marstal, hvortil der var indkommet resp. 1060 og 616 Kr. Ligeledes var der af Bestyrelsen foretaget en Indsamling i en Krones Bidrag til et Mindesmærke for den forulykkede Fører af Skagens Redningsbaad Lars Kruse; den indbragte 1675 Kr. Bestyrelsen var til Stede ved Mindesmærkets Afsløring, og den havde senere den Glæde at kunne tilstille Lars Kruses Enke et Restbeløb af 150 Kr. Det forenede Dampskibs Selskab havde velvilligt besørget Monumentet fragtfrit til Frederikshavn, medens Switzers Entreprise havdt stillet »Kattegat« til Bestyrelsens Disposition under dens Rejse til Skagen. I Aarets Løb vare 8 Medlemmer afgaaede ved Døden, ligesom Formanden beklagede at maatte meddele, at Foreningens Æresmedlem, Kaptajn George Cook, der i sin Tid dannede største Delen af Mandskabet fra Dampskibet »Kjøbenhavn«, var afgaaet ved Døden.

Derefter oplæstes Regnskabet, for hvilket gaves Decharge.

I Følge Forslag af Formanden vedtoges det at give en Understøttelse af £ 25 til Fru Cook, da hun i Følge Oplysninger fra Pastor Holck, Hull, hensad med to Børn i meget smaa Kaar.

Til Medlemmer af Bestyrelsen valgtes Kaptajnerne R. Rasmussen og Chr. O. Ipsen, i Stedet for A. J. Mathiesen og C. V. Møller, der efter Tur fratraadte, og i Følge Lovene først kunne genvælges efter et Aars Forløb.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 10. Februar til 16. Februar 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-flynder Pd.	Tunger. Pd.	Skrupper og Sletter Pd.	Torsk. Pd.	Kuller. Pd.	Sild. Pd.	Aal. Pd.	Lax Pd.	Gedder Pd.	Skaldyr. Pd.	Ialt. Pd.
pr. Jernbane og Dampskib	7,312	2,000	.....	lev. 216	225	90,000	8,543	232	3,900	} 24,710 ¹		178,576
				Kassefisk 37,024							} 314 ²	
											} 1,300 ³	
											} 2,800 ⁴	
Ialt =	7,312	2,000	.....	37,240	225	90,000	8,543	232	3,900	29,124	178,576	

Betalt Gennemsnitspris af Opkøbere	Kassefisk 2,25 pr. Lpd. 12 Dage undervejs fra Skagen.	Kassefisk 2,50 pr. Lpd. lev. Torsk pr. Bane fra Helsingør.	svenske 1,50 pr. Ol	gule 30 Øre pr. Pd.
------------------------------------	---	--	---------------------	---------------------

Markedet flaut paa Grund af vedvarende Frost.

¹Østers. ²Hummer. ³Krebs. ⁴Musling.

Fragtafslutninger.

Vi have modtaget følgende:

Angaaende dette Æmne har Nordisk Skibsrederforening udtalt sig i sit sidste Cirkulære, og har her udviklet hvilke Faktorer, der ere Aarsag til den nuværende Depression af Fragtmarkedet, og har som Grund hertil nævnt, at Tonnagen for Øjeblikket er for stor, at der er Mangel paa Enighed mellem Rederne, og navnlig at de mange Mæglere og Befragtningsagenter have store Fejl paa deres Samvittighed.

Det forekommer mig nu, at der heri er overset en ikke uvæsentlig Faktor, maaske den væsentligste.

Naar man nemlig ser hen til vore Dampskibsrederier, da viser det sig, at Størstedelen af de ældre Dampskibsselskaber siden Begyndelsen af 90-erne intet Udbytte har givet, hvorimod de yngre Rederier have givet, om just ikke et overdaadigt, saa dog et pænt Udbytte under Hensigt paa den synkende Rentefod. Dette er ret paafaldende, men Grunden hertil er ikke vanskelig at finde. De unge Rederier have moderne Materiel, udstyret med økonomiske Maskiner; det er gennemgaaende (efter vore Forhold) forholdsvis store Skibe, som disse Rederier ere i Besiddelse af, hvilket jo ogsaa medfører en forholdsvis billigere Drift. Disse Forhold synes mig at forklare Sagen. Det maa aabenbart forholde sig saaledes, at det nu er mulig at bygge Skibe, som til de nuværende lave Fragter kunne give et nogenlunde ordentligt Udbytte, medens det for de ældre Skibe næppe nok er muligt at dække Udgiften ved Driften. Det er her gaet ligesom saa mange andre Steder, hvor Maskiner anvendes, f. Eks. i Fabrikker, hvor de ældre Fabrikker, som ikke have fulgt helt med Tiden og fornyet deres Maskiner, ikke have kunnet staa sig i Kampen med de yngre. Man behøver blot at kaste et Blik paa den danske Mølleindustri.

Det nævnte Forhold forklarer tillige den stadige store Bygning af ny Tonnage.

Er Forholdet nu virkelig det nævnte, da maa det indrømmes, at der næppe er Udsigt til nogen større Forbedring af Fragtmarkedet, og saa kan det kun være med blandede Følelser, at de Rederier, som sidde inde med mange ældre Baade, kunne se Fremtiden i Møde. Det eneste Haab, der synes mulig for dem, er Haabet om et pludseligt Opsving i Handelen, der vil kunne bringe en Bedring i Fragterne, men Bedringen kan da kun være ret kortvarig, idet de højere Rater ville fremkalde en stor Tilgang af ny bygget Tonnage, som kan give et passende Udbytte, selv til lavere Rater end de da gældende, og da vil det aabenbart kun vare kort, inden den ubarmhertige Konkurrence atter har trykket Fragterne saa langt ned, at de ældre Baade igen snarere repræsenterer Passiver end Aktiver.

Hermed være det ikke sagt, at der ikke kan opnaas

noget ad de i Cirkulæret nævnte Veje, men Hensigten med disse Linier har været at pointere, at det rimeligvis er den hurtig fremadskridende Teknik, som har fremkaldt det nuværende Uføre.

O. H. M.

Konsulatafgifterne.

Ved Konsulat-Lovforslagets 1ste Behandling i Folkethinget d. 30. Januar udtalte Hr. Folkethingsmand Bojsen, at han var tilbøjelig til at tro, at Forholdene trængte til at ændres til Gunst for Sejlskibene, og han vilde gerne være med til, hvis det var nødvendigt, at lette Sejlskibene i Konkurrencen med Dampskibene. Men paa den anden Side maatte det indrømmes, at Skibsfarten ikke var særlig bebyrdet med Afgifter, thi Konsulatafgiften var jo den eneste, der var tilbage.

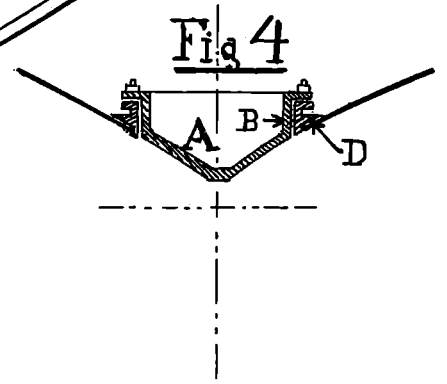
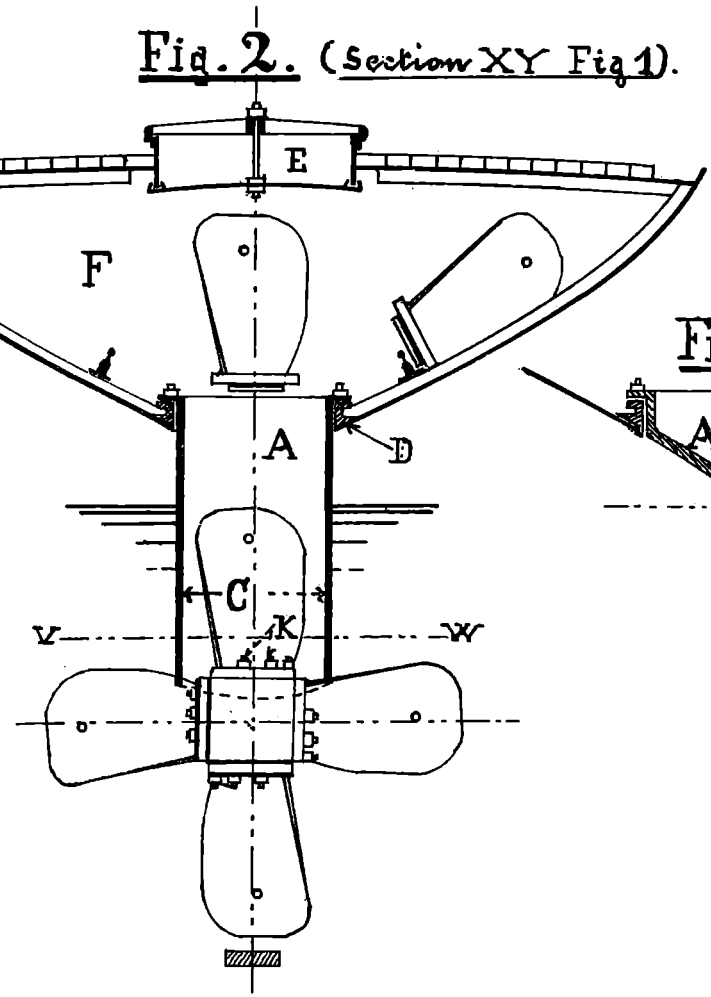
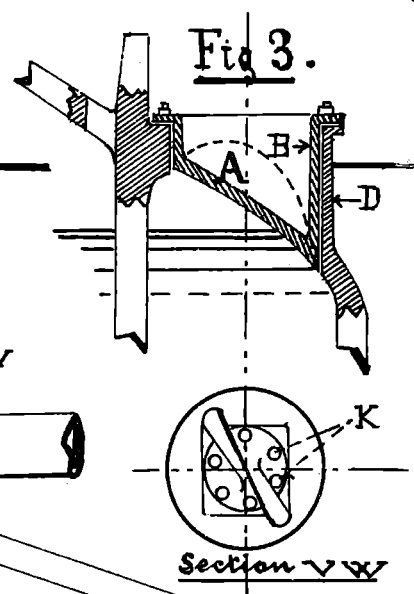
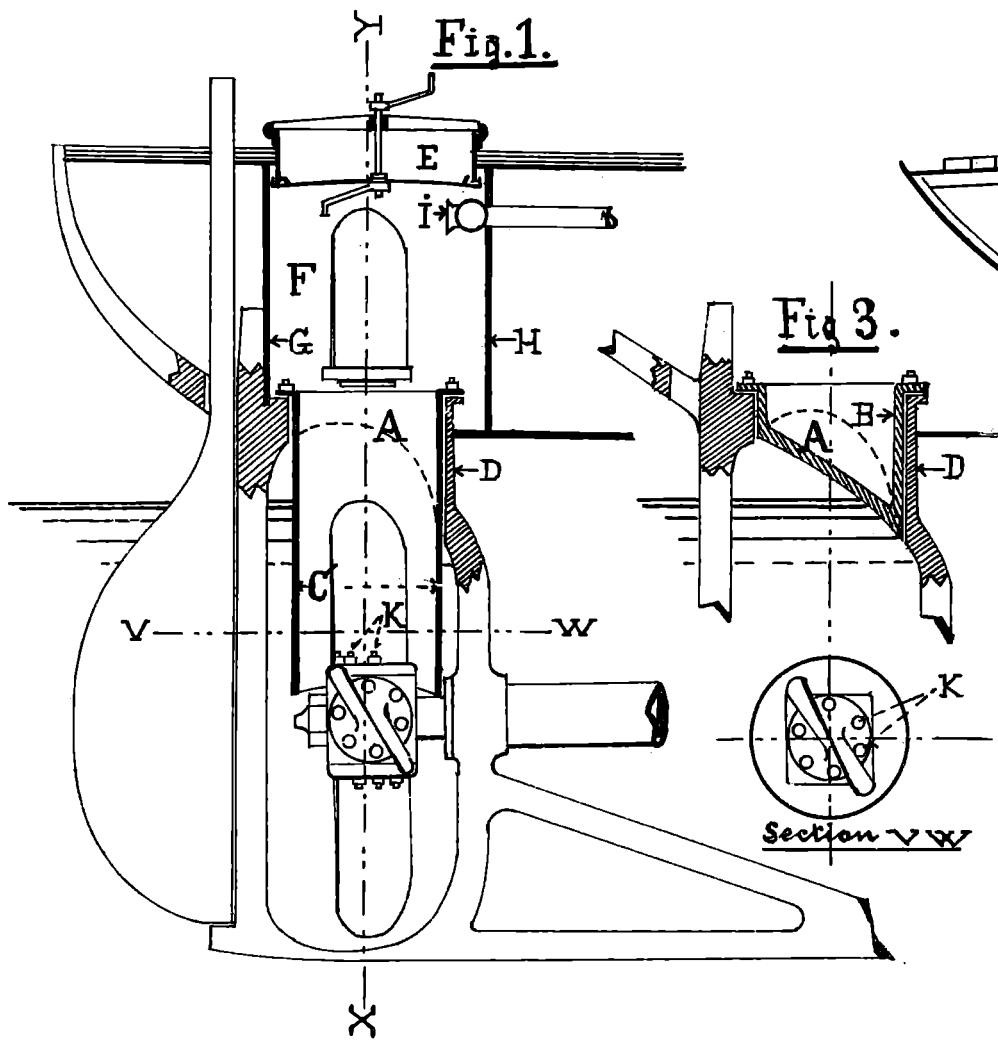
Denne Hr. Bojsens Udtalelse er meget rigtig, og Skibsejere maa selvfølgelig være Lovgivningsmagten taknemmelig for at Tonsafgiften helt bortfaldt, da Frihavnen i Efteraaret aabnedes, men det maa dog erindres, at vore Sejlskibe mest sejle paa fremmede Lande, ja der er endog Skibe, der ikke i en længere Aarrække komme til dansk Havn, og saaledes ikke have nogen nævneværdig Fordel af at Tonsafgiften er strøget; dette er jo ret beset ogsaa til Fordel for Handel, Industri og Landbrug, thi det er jo let at forstaa, at en Skibsfører hellere sejler til en Havn, hvor der er smaa Udgifter, end hvor de ere store, og dette foraarsager igen, at vore Importører som Regel kan faa deres Varer til en mindre Fragt.

Det samme kan siges om Konsulatafgiften, thi hvem kan benægte, at Handel, Industri og Landbrug ikke ogsaa benytte Konsulaterne? de burde derfor helt lønnes af Staten; saa vidt jeg erindrer, ere engelske Skibe ogsaa helt fritagne for denne Afgift.

Vi kunne vistnok passende stryge Konsulatafgiften, men derimod etablere en mindre Fyrafgift, thi Fyr og Fyrskibe ere jo alene oprettede for at vejlede Skibene, og saa vidt mig bekendt er der heller ikke et Land, hvor Skibene ikke betale denne Afgift, som jo saa ogsaa skulde betales af alle fremmede Skibe, der besøge vore Havne. Denne Afgift kunde være en passende Kompensation til Statskassen; den har tilmed den Fordel at være retfærdig.

Vejle, den 11. Februar 1895.

M. N. Fischer,
flv. Skibsfører.



Om Sejlenes Økonomi i Dampskibe

indeholder »Dansk Søfartstidende« Nr. 7 en Redegørelse for de Slutninger, man i en Fart har uddraget af mine Erfaringer desangaaende, hvilke ere offentliggjorte i Nr. 5 og 6. Man har dog øjensynlig ikke gjort sig fortrolig med Detaillerne i min Afhandling.

Intetsteds i mine Artikler er »Hauch«s Linier, Mastehøjde eller Sejlareal benyttet til Grundlag for Beregninger over Sejlssystemets Nyttevirkning i en Fragtdamper, ej heller er der udtalt Forventning om her at opnaa et blot nogenlunde tilsvarende Resultat som i »Hauch« i Retning af **Økonomi**.

Derimod er der udtalt, at et givet Sejlareal vil udføre det samme **Arbejde** i Hestekraft i Skibe af samme Hastighed; det skal her blot tilføjes, at Arbejde ikke er ensbetydende med Arbejdsprocent eller Kuløkonomi, der bl. a. er afhængig af Skibsformen.

Maaske man paa Grund af manglende Tegning har havt vanskeligt ved at følge Udviklingen af de Formler, der ligge til Grund for Beregningerne; men da Resultatet stemmer saa godt med de afholdte Prøver, turde Rigtigheden være uomtvistelig.

Intetsteds i mine Artikler er der foreslaaet at opstille en Rigning i Fragtdampere, forholdsvis ligesaa stor som »Hauch«s, naaget dette efter mine Anskuelser vilde betyde god Økonomi. Min Forudsætning har været at benytte de nu brugelige Mastehøjder og Sejlarealer i Fragtdampere, kun paa en mere effektiv Maade.

I den opstillede Beregning over en Handelsdampers Sejldrivkraft og Kuløkonomi er valgt et Sejlareal, der er knapt Halvdelen af »Hauch«s (ca. $\frac{2}{5}$) i Forhold, ligesom Sejlføringsprocenten er reduceret fra 0,67 til 0,5. Arbejdsprocenten bliver dog 9 ved Fuldkraftshastighed og vilde blive større ved reduceret Fart, ligesaa Kuløkonomien, der i fuldkomne Maskiner vil blive omtrent ligesaa stor som Arbejdsprocenten.

Ved at overgaa fra compound til triple expansion udtaler Direktør White, at der i Almindelighed er sparet 15 pCt. i Kulforbruget; i Henhold til det her udviklede vilde det næppe være uberettiget at vente sig lignende Fordele ved at forbedre Sejldrivkraften. Naar man erindrer, at der i mine Artikler stadig tales om Fragtdampere, hvis Sejlarealer ere ca. $\frac{1}{3}$ af ligesaa store Sejlskibes, vil det forstaas, at der kun sjældent kan blive Tale om Rebning, da fuldt Sejlareal svarer omtrent til klosrebet. Vil man imidlertid bjærge Topsejlene, viser Erfaring, at disse efter Nedfringen ligge aldeles støt mellem de tregrenede Hanefodder af Pikfald (der er dobbelt) og dæmpes dels ved Vægten af Spilerne, dels ved Nedhalere paa Topslæden og øverste Spiler. Det er næppe nødvendigt at tilføje, at Sejlene ikke af Hensyn til Losning behøve at fraslaas, hver Gang Skibet kommer i Havn; man kan hejse det beslaaede Sejl med Bom op til den Højde man ønsker, og tilmed benytte denne til Losning og Ladning, naar den gives de hertil fornødne Dimensioner. Det vilde have været interessant at faa oplyst:

Hvor store ere Anlægsomkostningerne for Rejsninger og Sejl i en Fragtdamper efter det gamle System med Raasejl og efter det i »Hauch« sidst prøvede System, alt under Forudsætning af de nu brugelige Mastehøjder? Kun med saadanne Tal for Øje kan man diskutere Spørgsmaalet Tab eller Fordel ved en Forandring, hvorom man i »Dansk Søfartstidende« Nr. 7 udtaler sig med stor Sikkerhed.

Antagelig vil Opfinderen af det ny System, for hvem Sagen tillige har materiel Interesse, bringe Oplysning herom.

Min Opgave har været at tilvejebringe Data til Bedømmelse af Sejls Nyttevirkning som Hjælpkraft i Dampskibe, hvis Redere nu ere i Stand til selv at kunne veje Indtægter og Udgifter mod hinanden samt træffe det rette Valg, naar de eventuelt ville anstille selvstændige Forsøg.

Carl Trolle.

Ovenstaaende Udtalelser hvile øjensynligt paa en fejl-agtig Opfattelse af de i vort sidste Nummer fremsatte Bemærkninger. Hensigten med disse var selvfølgelig ikke at give en indgaaende Kritik af de ombord i »Hauch« indvundne Resultater, men kun at reservere os overfor de i Slutningen af Hr. Kaptajn Trolles Afhandling fremsatte Konklusioner, der forekom os at være forhastede. Det vilde selvfølgelig glæde os, om de med »Hauch« paa-begyndte Forsøg kunne blive fortsatte under andre Forhold, der kunne siges at give et bestemt Svar paa Spørgsmaalet om, hvor vidt det kan anses økonomisk forsvarligt at anbringe den Vogt'ske Rejsning i Fragtdampere. Vi erkende fuldt ud, at Spørgsmaalet ved de af Hr. Kaptajn Trolle foretagne Forsøg er kommet sin Løsning nærmere, og vi ønske oprigtigt, at Arbejdet for at paavise den ny Rignings Betydning for Fragtdampere maa blive fortsat paa Basis af de indvundne Resultater. Men vi tør ikke, som Sagen i Øjeblikket foreligger, paatage os Ansvaret for at det gennem Bladet tilraades Rederne at indføre et System, der maa erkendes at være et Brud med Udviklingen paa dette Omraade, som med stedse større Styrke fordrer, at man stryger Rigningerne i Fragtdampere. *Red.*

Ugens Havarier.

Adolphine, Skonnert af Thurø, Nordentoft, er, i Følge Telegram fra London af 20. ds., bleven beskadiget ved Kollision udfor Savannah den 7de Februar. Nærmere Efterretninger savnes.

Laura, Dpsk. af Kjøbenhavn, kolliderede den 19de ds. ved at lægge til ved Gl. Dok med det der liggende engelske Dpsk. »Edward«, der fik nogen Skade. Laura fik Brud paa Stevnen.

Endelave, Skonnertbrig af Horsens, Olesen, der afsejlede fra Halmstad den 9de December til Cardiff med en Ladning Havre, er endnu ikke fremkommen, og maa desværre antages at være gaaet under med Mand og Mus.

Anton, Dpsk., der, som bekendt, strandede ved Rubjerg, er ved Auktion bleven solgt for 1430 Kr.

Ardle, Dpsk. af Dundee, blev den 10de ds. indbragt hertil efter, paa Rejsen fra Libau til London med Stykgods, at have været i Besæt i Isen. Skibet, der har taget en Del Skade i Bunden, vil, efter endt Udlosning, reparere paa Burmeister & Wains Værft.

Ansgar, Barkskib af Svaneke, har, i Følge Meddelelse fra Christianssand af 8de ds., fuldendt sin Reparation, Besigtelsen har erklæret Skibet for sødygtigt, og naar Ladningen (Træ) er indtaget vil Skibet afsejle til Sunderland.

Hausine, Skonnert af Svendborg, afsejlede den 27de f. M. fra Granton til Gøteborg med en Ladning Kul, Skibet har to Gange været sit Bestemmelsessted nær paa faa Mil, men er begge Gange kastet tilbage af Modvind og Storm og er den 14de ds. atter returneret til sit Udgangssted, Granton. Tovværk og Sejl var fuldstændig overiset, saa at Skibet næsten var unavigabelt.

Karen, 3m Skonnert af Svendborg, Michelsen, der afsejlede den 24de f. M. fra Dysart til Bogense med en Ladning Kul, er den 14de ds. om Aftenen indløben til Granton paa Grund af Modvind; Skibet har den 28de Januar udstaaet en haard Storm af N. O. med meget høj Sø, der bortslag alt Opstaaende paa Dækket og tilføjede Skibet anden Skade.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. $5\frac{3}{3}$, afsagt den 28de Decbr. 1894, er et nyt Led i Rækken af de Domme, der indeholde en Advarsel til Redere og Skippere mod uforsigtig at opgive deres Skibs Ladeevne større, end den i Virkeligheden er. Certepartiet lod i herværende Tilfælde paa, at Skibet, der opgaves at være c. 90 Standards drægtigt skulde afgaa til Kotka og der indtage en fuld og bekvem Ladning firskaarne Planker og/eller Brædder med passende Dækslast. Ved Udlosningen her viste det sig imidlertid, at Skibet kun havde taget c. 74 Standards. Befragteren hævdede, at »circa« efter Opfattelsen her betød »højst 5 % mere eller mindre«, og at han derfor var berettiget til Erstatning for det Tab, han led ved, at Skibet havde bragt ham henved 11 Standards mindre, end det skulde. Retten gav ham Medhold heri og erklærede ham berettiget til en ved udmeldte Skønmænd fastsat Erstatning af 157 Kr. 50 Øre (∴ han antoges at have kunnet tjene 15 Kr. paa hver af de manglende Standards), hvilket Beløb derfor fradroges i Fragten for den leverede Ladning.

Herved er imidlertid yderligere at bemærke, at naar Befragteren kun sik Erstatning for Differencen mellem 85 Standards og c. 74 Standards, var dette alene, fordi han fra først af ikke havde forlangt mere. Havde han kendt Rettens Opfattelse af Begrebet »circa« i denne Forbindelse, vilde han formentlig have faaet Erstatningen beregnet efter Forskellen mellem 90 og c. 74. I en under Sagen afæsket Bevisekendelse udtalte Retten nemlig følgende: »Angivelse i et Certeparti om Indtagelse af en fuld Ladning Trævarer — hvad det ansaas for uomtvistet, at Skibet i herværende Tilfælde havde indtaget i Kotka — at Skibet var »circa« 90 Standards drægtigt (∴ at Skibet havde en Ladeevne af c. 90 Standards) fandtes at maatte forstaas saaledes, at Skibet vel i det hele skulde være pligtigt til at kunne indtage 90 Standards, men at der ved Gennemførelsen deraf dog blev at tage fornødent Hensyn til Indflydelsen af Trævarernes Art, Form og Dimensioner og til den deraf mulig følgende Afvigelse fra det nøjagtige Kvantum«. »Circa« giver herefter i Tilfælde, som dette, ikke Skibet Ret til uden videre Bevis at trække 5 % fra (eller lægge 5 % til).

Et andet Punkt i Bevisekendelsen, som det ogsaa har Interesse at notere, er dette, at Befragteren ikke fandtes at have forsømt noget ved ikke tidligere, navnlig paa Indladningsstedet, at have optaget Protest eller dog taget Forbehold med Hensyn til Skibets paastaaede ringere Ladningsevne. Indsigelse ved Udlosningen var, med andre Ord, betids nok.

Endelig kan endnu nævnes, at det udtrykkelig i Dommen hedder, at det ikke kunde undskylde Skibets Ejere, at han, da Certepartiet afsluttedes, kun havde ejet det vedkommende Skib i kortere Tid og derfor ikke kendte det nøjere, og navnlig ikke tidligere havde ført Trælast i samme, idet han selvfølgelig maatte indestaa for Rigtigheden af den Opgivelse om Skibets Lasteevne, som han ved dets Bortfragtning lod indføre i Certepartiet. Sagens Omkostninger hævdedes.

Dom i S. S. $2\frac{0}{3}$, afsagt den 2. Januar 1895, angik en Sag af samme Art og anlagt af samme Sagsøger som Dom af 8. August 1894 (»Dansk Søfartstidende« Nr. 48 f. A.) Naar den Indstævnte i nærværende Tilfælde blev dømt til at betale sin Del af Lægteromkostningerne (56 Kr.), beroede dette paa specielle Omstændigheder og den særlige Procedure i denne Sag og da navnlig derpaa, at Ladningsmodtagerne ifølge Konnossementet havde at henvende sig om Varerne inden 24 Timer efter Skibets Ankomst og Toldklarering, idet Skipperen ellers var berettiget til at anbringe Varerne i Lægtene paa Modtagerens Regning og Risiko, men at den Indstævnte i nærværende Sag havde forsømt saadan Henvendelse i rette Tid.

E. T.

Frå Sø og Land.

De nye Søvejsregler træde ikke, som det var Bestemmelsen, i Kraft den 1. Marts i Sverrig, men først senere efter den svenske Regerings nærmere Bestemmelse, idet man vil afvente Resultatet af den Kamp, der føres i England mellem Board of Trade og Skibsrederne.

Tysk Nordsøfiskeri. D. F. Z. meddeler i en Oversigt over Fisketrafikken paa Geestemünde i 1894, at i denne Havn er Antallet af anløbende Fiskedampere steget fra 1091 i 1893 til 1403 i 1894, Sejlfiskefartøjer med 167; i det Hele repræsenterede denne Flaade en Tonnage af 110,000 Reg. Tons med 16,200 Mands Besætning.

Ca. 25 Millioner Pund Fisk bragtes til Markedet fra Nordsøen, uden at de rigeligere Tilførsler trykkede Omsætningen. Nordsøfiskeriet var gennemgaaende ret lønrende, hvorfor ej heller nogen Fiskedamper havde forsøgt Islandsfiskeriet, der Aaret i Forvejen havde bragt Skuffelser. Medens Fiskerflaaden i 1894 ved Nybygninger og Køb forøgedes med 8 Dampere, led den et smerteligt Tab i Decemberstormene, da 6 Dampere forsvandt sporløst.

Handelen med fersk Fisk viser i 1894 en Fremgang af 6 Millioner Pund.

I Følge Indberetning fra den kgl. Generalkonsul i London er en dansk Sømand, Viggo Uhdean (?), 23 Aar gammel og født i Kjøbenhavn, druknet med det engelske Skib »Zadne«, Kaptajn Tarrell af London, der paa Grund af manglende Efterretninger maa antages at være gaaet under i den engelske Kanal.

I North Shields er der bleven gjort en Indsamling for de Forulykkedes Efterladte, hvoraf en Part muligvis vil kunne tilfalde V. Uhdean's Slægtninge, men da hverken disse eller hans Hjemsted ere Ministeriet bekendte, opfordres herved enhver der maatte kunne give Oplysning desangaaende, til derom at henvende sig til undertegnede Ministerium.

I Følge Indberetning fra den kgl. Konsul i Gibraltar er en dansk Sømand ved Navn Ch. Meyer, der blev forhyret i London med det amerikanske Skib »Southern Cross« af New-York den 23de Oktober f. A., falden overbord den 11te November og druknet uden at efterlade sig hverken Hyre eller Effekter.

Da den Afdødes Familie og Hjemsted ere ubekendte, opfordres herved enhver, der maatte kunne give Oplysning desangaaende, til derom at henvende sig til undertegnede Ministerium.

Udenrigsministeriet, den 16de Februar 1895.

Angaaende den tyske Dampers Fannies Forlis den 9de Januar mellem Walfish Bay og Angra Pequena foreligger der nu fra Plymouth, hvor de Skibbrudne ere landede, nærmere Efterretninger, der maaske ogsaa vil have Interesse for vore Læsere. Dampskibet Fannie afsejlede den 10 December f. A. fra Cardiff med en Ladning Dynamit og andet Sprængstof, bestemt til Brug i Kobberminerne i Namaqua-Land. Om Bord befandt sig en Besætning paa 22 Mand og Kaptajns Fru. Under en tyk Taage stødte Skibet med saa voldsom Kraft mod Klipperne ved Kysten af Namaqua-Land, at Skibet straks begyndte at synke, og de Ombordværende reddede sig i en Baad i Land. Her begyndte deres Kvaler, idet Stedet, de landede paa, var ubeboet. Da deres Baad var sønderslaaet, maatte de Skibbrudne til Fods begive sig langs Kysten til Angra Pequena. Efter en fire Dages March naaede de en Lejr, beboet af Hottentotter, der imidlertid straks flygtede ved Synet af de fremmede. De faa Levnedsmidler, de efterlod sig, forsvog kun daarligt til de mange Munde, og navnlig led de frygtelige Kvaler af Tørst. Vejen fortsattes dog til Ichahoe, og her fik de Skibbrudne Førere, der fulgte dem til Angra

Pequena, hvorfra de befordredes til Kapstaden og senere med Dampner til Plymouth.

I Onsdags indkom i Frihavnen Dampskib »Ardle«, Kapt. Batchelor, fra Libau til London, for at reparere, efter at have udlosset sin Last i Silopakhuset. Ladningen bestaar af 16,000 Td. Havre, 2000 Td. Ærter og 500 Td. Vikker.

Som meddelt i vort sidste Nummer er Føreren af Briggen Nancy af Fanø, Kapt. P. Svendsen, død under Skibets Ophold i Santos. Skibet afejlede derefter fra Santos, for at laste nede paa Kysten, men er nu, ifølge Telegram til Fanø Skibsrederforening, vendt tilbage til Santos med Mandskabet sygt og Kaptajnen død. Kaptajnen, der tidligere var 1ste Styrmand, overtog Kommandoen efter den forrige Kaptajns Død.

I Kommission hos Jacob Lund er udkommet Samling af Anmeldelser til Rederiregistret for Oktober-December Maaned 1894 samt Navnefortegnelse over Rederierne for 1894. Denne sidste er delt i 2 Afdelinger, den ene indeholdende Partrederier, anførte med vedkommende Skibs Navn, den anden andre Rederier, anførte med vedkommende Reders eller Rederis Navn.

Tillæg til Lov om Sønæringen m. m. af 25de Marts 1892. Bluhme og C. Hage m. Fl. have i Folkeetinget indbragt et Lovforslag herom, der gaar ud paa følgende: Uanset vedkommende Bestemmelse i Lov af 25de November 1892 om Sønæringen m. m. skal enhver have Ret til at faa Bevis, overensstemmende med Lovens § 16, som Skibsfører for Sejlskibe, naar han før 1ste Maj 1893, da Lov om Styrmandseksamen m. m. af 30te Marts 1892 traadte i Kraft, havde bestaaet Styrmandseksamen efter de tidligere gældende Regler, og naar han iøvrigt opfylder de i førstnævnte Lovs § 9 givne Bestemmelser.

Matros N. P. Johansen af Horsens, som var forhyret med Skonnertbrig Marie, er paa Rejse fra Gibraltar til England faldet over Bord og druknet.

Aktieudbytte for 1894. Det tyske Dampskibsrederi i Hamburg giver 3 pCt.

Birgithes Rederi i Odense giver 2 pCt.

Dampskibsselskabet Hansa i Bremen giver 6 pCt.

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 giver 12 Kr. pr. Aktie.

Dampskibsselskabet Ærø giver 4 pCt.

Dødsfald. Fhv. Havnefoged i Skjelskør, Lars Peter Walberg, er afgaaet ved Døden i den høje Alder af 90 Aar.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen, Thide-mann, ankom til Odessa 13. Februar, bestemt til Smyrna, Antwerpen. — Antwerpen, Caroc, ankom til Clarenza 12. Febr., bestemt til Calamata, Piræus, Smyrna, Constantinopel, Sevastopol og Odessa. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Blyth 15. Febr., bestemt til Marseilles. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Cadiz 16. Febr., bestemt til Rouen, Kbhvn. — Castor, Kruse, ankom til Hull 14. Febr., bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Hansen, ankom til Marsala 15. Febr., bestemt til Messina, Bordeaux, Kbhvn. — Douro, Brabrand, ankom til Lissabon 11. Febr. — Georgios I, Rohde, ankom til Antwerpen 26. Jan., bestemt til Sortehavet. — Kursk, Staal, ankom til Swinemünde

4 Febr., bestemt til Pillau. — Kiew, Rasmussen, ankom til Blyth 18. Febr., bestemt til Nizza. — Leopold II, Jepsen, ankom til Antwerpen 1. Febr., bestemt til Sortehavet. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik fra Constantinopel 13. Febr., bestemt til Christiania. — Nordjylland, Jensen, ankom til Hamburg 9. Febr., bestemt til Kbhvn. — Omsk, Kihl, afgik fra Algier 18. Febr., bestemt til Antwerpen. — O. B. Suhr, Koch, ankom til Lissabon 15. Febr., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Petersen, ankom til Kbhvn 9. Febr. — Tejo, Fenger, afgik fra Bordeaux 20. Febr., bestemt til La Rochelle. — Vesuv, Gade, afgik fra Marseille 19. Februar, bestemt til Livorno, Neapel, Sicilien.

Axelhuus, Harder, ankom til Arendal 9. Febr., bestemt til Kbhvn. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom til Swinemünde 8. Febr., bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Ceres, Svensson, ankom til London 28. Jan., bestemt til Kbhvn, Libau. — Charkow, Norden, ankom 8. Febr. til Hull, best. til Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 4. Febr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Jensen, ankom til Swinemünde 8. Febr., bestemt til Christiania. — Frederik, Harboe, ankom til Helsingør 9. Febr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Hansen, ankom til Helsingør 9. Febr., bestemt til Neufahrwasser. — Kasan, Thomsen, ankom til Pillau 3. Febr., bestemt til Kbhvn., London — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 19. Febr., bestemt til Island. — Libau, Andersen, ankom til Kbhvn. 3. Febr. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 1. Febr., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 2. Febr., bestemt til Manchester. — Moskov, Petersen, ankom til Anvers 5. Febr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 6. Febr., bestemt til Kbhvn, Anvers. — Odin, Frisenette, ankom til Kbhvn. 3. Febr., bestemt til Hamburg. — Perm, Christensen, ankom til London 11. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Anvers, 1. Febr., bestemt til Kbhvn. Libau — Romny, Nielsen, ankom til Libau 8. Febr., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Hull 30. Jan., bestemt til Libau. — Tula, Paaske, ankom til Vinga 14. Febr., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Sørensen, ankom til Anvers 11. Febr. bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Helsingør 11. Febr., bestemt til Kbhvn.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Nicolaieff 8. Febr. til Flensborg. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Odessa 1. Febr., ankom til Djarilgazky 2. Febr. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 7. Februar til Hull. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Blyth 13. Febr. til Libau — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Libau 7. Febr. til London. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Ghent 19. Februar til Sunderland. — Danmark, T. Heintzelman, afgik fra Gibraltar 6. Febr., ankom til Bremen 15. Februar — Olaf, C. Holst, afgik fra Rouen 18. Febr. til Grangemouth. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Burntisland 13. Februar til Kbhvn. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Nicolaieff 2. Febr. til Aarhus. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Antwerpen 18. Febr. til Burntisland. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Libau 7. Febr. til London.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Seriphos 9. Febr. til Rotterdam. — Alexander Shukoff, Johnsen, afgik fra Rotterdam 26. Jan., ankom til Neapel 18. Febr. — Johan Siem, Rasmussen, afgik fra Newcastle 6. Febr. til Patras. — Pawel Andrejef, P. Mørch, afgik fra Bergen 13. Febr., ankom til Moss 18. Febr.

Kjøbenhavn. Fyen, Andersen, ankom til Kbhvn. 19. Febr. — Hafnia, Neergaard, afgik fra London 17. Febr., ankom til Blyth 18. Febr., afgik 19. til Christiania. — Jylland, Starck, afgik fra London 17. Febr., ankom til Grimsby 18. Febr.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Orrik, Bager, afgik fra Newcastle 6. Febr., ankom til Gøteborg 10. Febr., afgik 14., ankom til Newcastle 16.

Det danske Petroleums-Aktieselskab. Christine, Larsen, afgik fra Frederikshavn 19. Febr., ankom til Christianssand 20. Febr., afgik 20. til Christiania, skal losse sin Last i Christiania og afgaa derfra til New-York.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, ankom til Methil 14. Febr., afgik 15., ankom til Esbjerg 17., afgik 19. til Methil. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Esbjerg 13. Febr., ankom til Methil 15., afgik 16., ankom til Esbjerg 18.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Anita, Lybecker, ankom til Cadiz 16. Febr. fra Havre. — Clara, Nielsen, afgik fra St. Rosalie 9. Febr. til Kanalen f. O. — Franz Schwalbe, Poulsen, afgik fra Malaga 8. Febr. til Guayaquil. — H. Grohmann, Nielsen, afgik fra Guaymas 20. Jan. til Esmeraldas. — Ines Røhl, Jesson, afgik fra Parana 24. Jan. til Gloucester. — Prindsesse Marie, Winther, ankom til Astoria 15. Febr. fra Iquique. — Solid, Jørgensen, ankom til Buenos Aires 14. Febr. fra Santos. — Verdande, Nielsen, ankom til Port Natal 6. Jan. fra Adelaide, afgik 18. Jan. til Apio.

Caroline Elisabeth, Jensen, ankom 6. Febr. til Messina fra Genua. — De tvende Brødre, Boye, afgik 12. Febr. fra Dysait til Dahouet. — Elna, Carlsen, afgik 12. Febr. fra Dysait til Paimpol. — Heimdal, Clausen, klar 15. Februar i Morrisons-haven for Bergen. — Johanne, Nissen, ankom 6. Febr. til St. Ybes fra Barcelona. — Kruse, Larsen, afgik 9. Febr. fra Trouville til Swansea — Latona, Petersen, ankom 14. Febr. til Plymouth fra Charlestown paa Rejsen til Stettin. — Marie, Jørgensen, ankom 13. Febr. til Quenstown fra Marathnisi. — Niclas, Jensen, afgik 12. Febr. fra Dysait til Portree. — Olga, Jørgensen, ankom 14. til Plymouth fra St. Ybes paa Rejsen til Trelleborg. Svalen, Christensen, ankom 4. Febr. til Gijon fra Southamplon. — S. Lovisa, Andersen, ankom 5. Febr. til St. Ybes fra Genua. — Ærø, Christensen, afgik 9. Febr. fra Gijon til St. Ybes.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 21. Februar:

Siden vor sidste Beretning er ingen væsentlig Forandring sket i Isforholdene paa Østersøen og som Følge deraf ej heller nogen nævneværdig Forandring i Fragtmarkedet. Libau noterer 3 d. højere Fragt for prompt Damp-Tonnage, hvorimod der noteres paa anbn Vande:

13 d. London, Hull eller Leith, 1/3 d. Rotterdam, 1/4 1/2 d. Antwerpen, Ghent eller Dünkirkue, 1/6 å 1/7 1/2 d. Rouen, alt pr. 320 lbs. Havrebasis, til Danmark noteres 21,22 M. pr. 2000 Kilos Klid.

Danzig noterer (Afladning fra Neufahrwasser) London 6/7 sh., Liverpool 7 8 sh., Newcastle 6/6 å 7/—, Amsterdam 7/ å 7 6 d., New-York 9/10 sh., alt pr. Ton Sukker i Sække.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 16. Februar:

Uagtet vi ej kunne rapportere synderlig Bedring i Fragtmarkedet, lader det dog til at Bunden for de lave Rater er naaet og at der tør ventes en fastere og opadgaaende Tendens i Skibenes Favør. Lidt mere Liv spores i forskellige Markeder, saa at Efterspørgsel efter Skibsrum igen fremkommer fra Købmændenes Side, og fastere Rater kunne derfor antagelig ventes, i hvert Fald for nogle Fragters Vedkommende.

Vi kunne i Dag blandt afsluttede Fragter nævne følgende: For Sejlskibe:

Fra Liverpool til Calcutta, Salt å 10 6 pr. Ton. Birkenhead til Havana 9/— for Koks, Garston til Pernambuco, Kul og Stykgods 12/9. Cardiff til Rio Janeiro 14/3, Panama 18/9, Swansea til San Francisco 14/6, et andet Skib ud og hjem 43/— for Rundrejsen. Middlesbro til Calcutta, Salt å 10/—.

Yucatan til Muhlgraben eller Libau 27/6 å 29/6 for Logwood. Vestkysten af Syd-Amerika til Kanalen for Ordre, Maj Lastning. 25/— for Salpeter, 26/— for Byg.

San Francisco 23/9, Portland O. 28/9, Port Pirie eller Melbourne til Kanalen 23/9 å 25 . .

For Dampskibe:

Kul fra Glasgow til Bordeaux 5 frcs., Brest 4/10 1/2, Leghorn 6/9, Alexandria 6/9, Cardiff til Rio Janeiro 11 6, Genoa 7/3. Bilbao til Middlesbro 4 10 1/2, Newport 3 9. Carthagera til Middlesbro 6 6, Benisaf til Newport 5 4 1/2, Ergasteria til Maryport 7 3.

Alexandria til Antwerp 10,000 Quarters å 1 9, Varna til U. K.-Kontinentet, 13,200 Quarters, 8/— å 8/6. Eupatoria til U. K. 8/9 for 12,000 Quarters. Salt til Reval 12/—. Odessa til U. K. 7/6, Option Bergen 8/—.

River Parana til U. K. 21/6 å 22/—, 8/— mindre fra La Plata, Marts/April Afskibning. Sugar fra Cuba til Staterne 9 til 11 cents.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 16. Februar:

Fragtmarkedet er vedblivende i høj Grad utilfredsstillende. Der har i forløbne Uge været noget stærkere Efterspørgsel for Tonnage fra Kullhavne til Middelhavet, hvilket har bevirket en Stigning i disse Fragter, og sidste Befragninger ere paa Basis af 6/—, Tyne til Genua fri Stevedore, eller ca. 6 3 paa alm. Certeparti, hvilket fremdeles kan opnaas. Sortehavs-Markedet er derimod fremdeles ruinerende, om end Tønen er lidt fastere end i forrige Uge, og fra Alexandria og øvrige Middelhav lyde Beretningerne fremdeles ugunstige. Der er sluttet fra Tyne, Blyth eller Wear til Kjøbenhavn 1300 4/—, 1500 4/3, 2 Ladepladser, Bordeaux 1700 4/—, Bayonne 4/9, Cadiz 2400 5/—, Malaga 1300 6/6, Marseilles 2600 6/—, Toulon 1450 7/6, Nizza 1200 6/3, Genua 2500 & 3500 6/—, free stevedore, Livorno 2000 6/3. Ca

Vecchia 2900 6/7 1/2, 2400 6/9, Venedig 2400 7/3, Triest 2400 7/6, Smyrna 2200 5/6, Malta 2200 5/9, Alexandria 3000 5 7 1/2

Fra Sortehavet er sluttet:

Odessa til U. K.-Cont. 3000 7/6 n. c. prompt, Odessa til Moss og Christiania 2900 9/— prompt, Eupatoria til U. K.-Cont. 8/9 n. c., prompt, Eupatoria til Reval 2600 12/—, Salt, ult. Marts, Sulina til Antwerpen 4200 7/6, prompt, til U. K.-Cont. 2800, 7/9 n. c., 2000 8/6 n. c. prompt, Varna til any direct 8/—, Hamburg 8/6, prompt, Poti til U. K.-Cont. 10/— n. c., 2200 t, ult. Febr., Novorossisk til U. K.-Cont. 8/3, n. c. 2700 t., prompt.

Fra Middelhavet er sluttet:

Alexandria til London, 4000 t. 7/— Seed, 1/4 1/2 Grain, Smyrna til Bristol 2400 Tons £ 955, prompt, Garrucha til Tyne 1700 Tons 6/7 1/2, Carthagera til Middlesbro, 2600 6/6, 2400 6/9, Ergasteria til Maryport, 2300 7/3.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Nordøen. Den 17de Febr. 1895 er Fyrskibet »Horns-Reo« inddraget for Is.

Samtlige danske Fyrskibe, saavel V. som Ø. for Skagen, ere nu inddragne.

Kattegat. Tangen. Naar Lystønderne igen udlægges, vil der ved Tangen blive udlagt en Lys- og Fløjtetønde, i Stedet for som tidligere en Lys- og Klokketønde; iøvrigt bliver Tønden uforandret.

Store-Bælt. Naar Lystønderne igen udlægges, vil der ved Halskov-Reo blive udlagt en Lys- og Klokketønde i Stedet for som tidligere en Lystønde; iøvrigt bliver Tønden uforandret.

Den 18de Febr. 1895 er Korsør Fyrskib igen udlagt paa Station.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverrig. Malmö. Fyret paa den ydre, V-lige Mole i Malmö lyser fra den 11te til den 23de Febr. 1895 kun i Sektoren, hvori det viser fast Lys, men er formørket i Sektorerne med Hurtigblink.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Kungsbackafjorden. De to Stager og Tønden, som afmærkede Grundene i Gottskärs Havn ere inddragne.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 5te Febr. 55° 4' N. Br. 2° 0' Ø. Lgd. Et Vrag, en afbrudt Mast var 14 Fod over Vandet.

Holland. Thorton Bank. Den 11te Febr. var Fyret paa Lystønden paa Thorton Bank slukket. Det vil snarest mulig blive tændt igen.

England. Themsen. Den 11te Febr. er Fyrskibet »Tongue« drevet fra Station og den 13de Febr. lagt paa Plads igen.

Yarmouth. Eccles Kirketaarn, som var et godt Sømærke paa Kysten SØ. for Haisborough, er styrtet ned. 52° 48' 10" N. Br. 1° 34' 50" Ø. Lgd.

Humber. Lystønden »Hull Middle Sand« viser hvidt Lys med Formørkelsler, og ikke hvidt, fast Lys.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Seine. I Seine ere Lystønderne af Isen drevne fra Station. De ere derfor slukkede. Spirtønder udlægges for at afmærke Løbet.

Bréhat. I Chenal de Bréhat er udlagt: En rød Spids-tønde med Kegle paa Toppen ved Roc'h Guarine. 48° 51' 41" N. Br. 2° 57' 37" V. Lgd., og en rød og hvid vandret sribet Spidstønde med 2 Kegler med Spidsen mod hinanden paa Toppen ved Cain-ar-Monse. 48° 50' 18" N. Br. 2° 56' 48" V. Lgd.

England. Wales S.-Kyst. Den 1ste Marts 1895 tændes et Tidevands Fyr paa Tenby Pier, c. 50 Alen inden for dens Yderende. Det viser grønt, fast Lys, naar der er 8 Fod

Vand og derover i Havnen, ellers hvidt, fast Lys. 51° 40' 25" N. Br. 4° 41' 45" V. Lgd.

Englands V.-Kyst. St. Tudwalls-Roads. Fartøjet »Peter Varhøvisser« er sunket i 23 Fod Vand 1,2 Kml. N. 9° V. fra *St. Tudwall Kirke*. Over Vraget er der 15 Fod Vand. Vraget er afmærket med en Vragtønde.

Liverpool Bay. Vandstandsmaaleren paa S.-Kant af *Taylor Bank* er ødelagt og vil ikke blive opført igen.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag m. m. i Atlanterhavet. I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 28de Jan. 39° 52' N. Br. 2° 52' Ø. Lgd. *Norsk Bark »Aukuthor«*, uden Master.

Den ? Jan. 31° 35' N. Br. 60° 35' V. Lgd. Vrag af en Bark, Bougspryd og Mesanmast staaende.

Frankrig. Port Navolo. Den 17de Febr. 1895 tændes det nye Fyrtaarn paa Pynt *Port Navolo* to hvide, faste Fyr. Det øverste Fyr lyser Horizonten rundt. Flammens Højde: 101 Fod. Det lave Fyr lyser over 4°; Midtlinien af Lysvinklen gaar gennem *Teignouse Fyr*. Flammens Højde: 89 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Lysevnen: 28 Kml. Fyrene vises fra et hvidt, rundt Taarn, Ø. for det gamle. 47° 32' 53" N. Br. 2° 55' 8" V. Lgd.

Samtidig ere de gamle *Port Navolo* Fyr slukkede.

Gironde. Lartøjet »*Haydié*«, er sunket i 27 Fod Vand i *Gironde Munding* i Linien *Coubre Fyr* overet med *Coubre Lystønde*. Vraget er afmærket med en grøn Vragtønde. 45° 41' 53" N. Br. 1° 16' 49" V. Lgd.

Forenede Stater i Nordamerika. Massachusetts. *Pollock Rip Shoal* røde Tøndevager Nr. 4 er flyttet NØ. hen og ligger nu fra *Chatam Fyr* i S. 11° Ø. og frt *Monomoy Fyr* i S. 75° Ø. *Twelve Foot Shoal* sorte Tønde Nr. 3 er flyttet 1/4 Kml. S. 25° Ø. hen.

Vraget, som læa i den S.-lige Del af *Nantucket Harbor*, 5/8 Kml. S. 56° Ø. fra *Brant Point Fyr* er borttaget.

Long Island. New York. Den vandret sribede Tønde ved *Dangerous Rock*, 1 1/2 Kml. N. 68° Ø. fra *Cedar Island Fyr*, er flyttet 1 1/2 Kbl. N. hen.

Chesapeake Bay. Virginia. Vragtønden, som læa 5 1/4 Kml. S. 59° Ø. fra *Stingray Point*, er inddragen. Vraget er forsvundet

Charleston Harbor. South Carolina. I *Hog Island Channel* ere følgende Tønder inddragne:

Sullivans Island Cove røde Spidstønde Nr. 2, *Crab Bank* røde Spidstønde Nr. 4. *Shem Creek* sorte Tøndevager Nr. 1 og *Shutes Folly Island Spit* sorte Tøndevager Nr. 3.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italiens V.-Kyst. Oneglia. Ved *Oneglia* ligge de tre Tønder saaledes: Den første i Kbl. S. 52° V., den anden 200 Alen N. 83° Ø. og den tredje 250 Alen N. 14° Ø. fra Fyret paa Ø.-Molen.

Østerrig-Ungarn. Kuljar, Tavcica og Duinka. *Kuljar Fyr* er et rødt, fast Fyr, som er anbragt paa den Ø.-ligste af *Kukuljari* eller *Kuljar* Klipperne, SV. for Øen *Morter*. Det vises fra et lille Jerntaarn.

Tavcica Fyr er et fast Fyr, som viser hvidt Lys. undtagen over Grunden midt i *Z'larin Kanal*, mellem Øerne *Z'larin* og *Sorella Grande*. Det er anbragt paa Pynten *Tiascica* eller *Tavcica*, S.-Pynten af Øen *Tint* (Bice eller *Zmajan Piccola*) uden for *Sebenico*. Det vises fra et lille Jerntaarn.

Duinka eller *Doinka Fyr* viser rødt, fast Lys. Det er anbragt paa Øen *Duinka* ved SØ.-Enden af *Z'larin Kanal*. Det vises fra et Vindue i Fyrpasserboligen.

Tyrkiet. Marmarahavet. Der er kun 18 1/2 Fod Vand 6 Kbl. S. 32° V. fra SØ. Pynten af *Injeh Burnu*, hvor Kortene angive 22 Fod.

Vestindien, Mexikanske Bugt og Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Florida. Ved *Tampa Bay* ere følgende Baaker opførte:

Southwest Channel, en rød Baake med en Kegel paa Toppen, i 6 Fod Vand paa *Southwest Channel* SØ.-Side, 2 3/8 Kml. S. 20° Ø. fra *Egmont Kay Fyr*. Man skal gaa 3/8 Kml. NV. om den.

North Channel S.-Side, en rød Baake med en Kegel paa Toppen, i 6 Fod Vand paa Grunden, som strækker sig mod V. fra *Egmont Kay*, fra *Egmont Kay Fyr* i N. 82° V., 3/4 Kml. Man skal gaa 3/8 Kml. N. om den.

Vraget af Damper »*Cool*«, en sort og rød vandret sribet Baake med Kegel paa Toppen, i 6 Fod Vand ved Vraget, ved

hvilket ogsaa findes et Klipperev. Den ligger fra *Gadsden Point* i S. 50° V. og fra *Little Mangrove Point* i S. 40° Ø. Med ringe Dybgaende kan man gaa paa begge Sider af Baaken i indtil 1 1/2 Kbl. Afstand, men Skibe med mere end 12 Fods Dybgaende maa ikke gaa N. om Baaken.

Catfish Point Shoal sorte Baake med en Cylinder paa Toppen, i 8 1/2 Fod Vand, paa en Grund i *Hillsboro Bay* c. 7/8 Kml. S. 76° Ø. fra *Catfish Point*. Man skal gaa Ø. om den.

I *Tampa Bay* ere følgende Fyr tændte:

Et hvidt, fast Fyr, der vises fra en sort Baake, som staar i 6 Fod Vand, paa en Grund Ø. for *Mullet Key*, fra *Egmont Key Fyr* i N. 68° Ø. og fra *Mullet Key* Ø.-Ende i S. 69° Ø. 1 1/8 Kml. Flammens Højde: 37 Fod. Man skal gaa c. 3/4 Kml. S. om Fyret.

Et rødt, fast Fyr, der vises fra en rød Baake, som staar i 10 Fod Vand, paa Kanten af Grunden, der strækker sig ud fra *Indian Hill*, fra *Gadsden Point* i S. 25° V. og fra *Point Pinelos* i S. 87° Ø. Flammens Højde: 37 Fod. Man skal gaa c. 3/4 Kml. NV. om Fyret.

Et rødt, fast Fyr, der vises fra en rød Baake, som staar i 15 Fod Vand, c. 375 Alen Ø. for Baaken ved Ø.-Siden af det nedre Indløb til *South Cut*, fra *Gadsden Point* i S. 73° V. og fra Yderenden af Kysten N. for *Papys Point* i S. 23° Ø. Flammens Højde: 37 Fod.

Et rødt, fast Fyr, der vises fra en rød Baake, som staar i 15 Fod Vand, c. 150 Alen Ø. for Baaken ved Ø.-Siden af det nedre Indløb til *North Cut*, fra *Port Tampa* Værf i S. 16° V. og fra Yderenden af Kysten V. for *Gadsden Point* i N. 81° V. Flammens Højde: 37 Fod.

Et hvidt, fast Fyr, der vises fra en sort Baake, som staar i 12 Fod Vand, paa NØ.-Pynten af et langt Rev paa V.-Siden af *Hillsboro Bay*, fra *Gadsden Point* i N. 14° Ø. og fra *Ballast Point* i S. 64° Ø. Flammens Højde: 37 Fod. Det afmærker Stedet, hvor man for Indgaaende til *Tampa* skal forandre Kurs henimod *Ballast Point*.

Et rødt, fast Fyr, der vises fra en rød Baake, som staar i 6 Fod Vand paa den øvre Ende af *Middle Ground* mellem *Depot Key* og *Ballast Point*, fra *Depot Key* venstre Side i S. 30° V. og fra *Depot Key* højre Side i S. 49° V. Flammens Højde: 37 Fod.

Et hvidt, fast Fyr, der vises fra en sort Baake, som staar i 6 Fod Vand, paa Bagbords Side af Indløbet til Renden som fører til *Tampa*, fra *Depot Key* venstre Side i S. 65° V. og fra *Depot Key* højre Side i N. 89° V. Flammens Højde: 37 Fod.

Naar dette Fyr er passeret, er Renden afmærket med Pæle.

Mississippi Sound. Mississippi. *Inside Bar* sort og hvid lodret sribet Spidstønde er i 22 Fod Vand udlagt tæt inden for Barren, S. for *South Spit*, fra *Cat Island* Ø.-Side i S. 28° V. og fra *Cat Island Fyr* i S. 40° Ø.

Second Channel sort og hvid lodret sribet Spidstønde ligger nu i 11 Fod Vand fra *Merrill Shell Bank Fyr* i S. 14° Ø. og fra *Cat Island Fyr* i S. 59° V.

West Tønde røde Spidstønde Nr. 2 ligger nu i 11 Fod Vand, fra *Merrill Shell Bank Fyr* i S. 15° Ø. og fra *Cat Island Fyr* i S. 60° V.

Fra denne Tønde leder Kursen N. 17° V. gennem blød Bund fri af *Merrill Coquille Banks*

Breton Island Sound. Louisiana. I Løbet mellem *Breton Island* og *Errol Island* ere følgende tre sort og hvid lodret sribede Spidstønder udlagte:

South Tønde i 18 Fod Vand, fra *Breton Island* SV. Pynt i S. 49° Ø. og fra *Breton Island* Ø.-Ende i S. 5° V.

Middle Tønde i 18 Fod Vand, fra *Breton Island* S.-Ende i N. 81° Ø. og fra *Breton Island* N.-Pynt i S. 20° Ø.

Northern Tønde i 22 Fod Vand, fra *Breton Island* N.-Pynt i S. 84° Ø. og fra *Breton Island* SØ.-Kant i N. 48° Ø.

Mississippi River. Louisiana. I Løbet til *Southwest Pass* er følgende fire, sort og hvid lodret sribede Spidstønder udlagte:

Outer Bar Tønde i 32 Fod Vand, tæt uden for Barren, fra *Southwest Pass Fyr* i S. 23° V. og fra *South Pass Fyr* i S. 69° V.

Bar Tønde i 13 Fod Vand, paa Barrens Lægeste, fra *Southwest Pass Fyr* i S. 23° V. og fra *South Pass Fyr* i S. 70° V.

Inner Bar Tønde i 13 1/2 Fod Vand, paa Barrens Inderkant, fra *Southwest Pass Fyr* i S. 23° V. og fra *South Pass Fyr* i S. 71° V.

Inside Channel Tønde i 21 Fod Vand, i det indre Løb, fra *Southwest Pass Fyr* i S. 17° V. og fra *South Pass Fyr* i S. 72° V.

Haiti. Cape Haiti. Paa *Piccolo Point* V.-Siden af Indløbet til *Cape Haiti Harbor*, er tændt et hvidt Blinkfy, der hver 1/2 Minut viser Et-Blink. Flammens Højde: 127 Fod. Synsvidden: 23 Kml. Fyrapparat af 3die Orden.

Karantænebestemmelser m. m.

Spanien. — Skibe fra *Pera* og 85 Kml. Omkreds tilstaa fri Praktika.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,
Adelgade 14.

CHR. GYLSTORFF & CO.,

Antwerpen,

Kul, Cokes & Briquettes (Patent Fuel), Exportører,
anbefale specielt belgiske Briquettes, Mærke C. G. & S. H.,
egnedede til Dampskibs-, Industri- & Jernbanebrug.

Agenter for de bekendte „Houssu“ Steam Kul,
der afskibes i Antwerpen, Gent, Ostende & Terneuzen.

Telegram-Adresse: Gylstorff, Antwerpen.

A. J. Rosenfeldts

Skibs- og Baadebyggeri,

Patent Ophalingsbedding,

Udsalg af Aarer og Stager,

Ny Kalkbrænderi, &c.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,

Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,

Iron & Brass Foundries and Ship Repairers.

By Vildersplads, Copenhagen, C.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige General-
forsamling Lørdagen den 23. Februar d. A., Kl. 6 Eftermiddag,
paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal Nr. 18, hvor foruden
de sædvanlige Sager vil blive foretaget:

- 1) Valg af 4 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens
Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1894
ville ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag
fra Kl. 10—12 og 2—4 fra den 6te Februar d. A., fra hvilken
Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status
vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 5te Februar 1895.

P. B. V.:

F. Harboe.

Fritsche & Co. Dampskibs-Expedition.

Spedition — Kommission.

Amaliegade 15. Kjøbenhavn K.

Cornelius Knudsens Etabl.,

37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

Patent Multiplicator, Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptein Rungs

Universal-Bathometre.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre

med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellinealer.

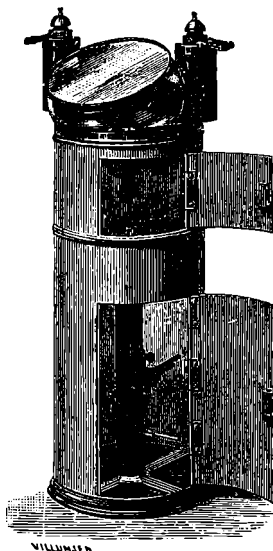
Marinekikkerter.

Complette Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.



VILKOR

Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,

anbefaler

velsmagende og holdbar Margarine,

tilkendt Gulddmedalje i Antwerpen 1894.

Kontor og Lager: Raadhusstræde 4.



Ny Honning

45 Øre pr. 10 Pd.

Kraftig og god Smag.

Kjøbenhavns Honninghus,

P. A. E. Müller, Graabrødretorv 4.

Benyt Honningkuren, Præservativ mod Influenza.

Brugsanvisning frit.

Metalspejlapparater,
Havnefyrr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

St. Kongensgades
Brødfabrik
& Melforretning 63

anbefaler

1^{ma} veltørrede Skonnerogger.

Telefon 197.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11—3 og Holsteinsgade 9, Ø.,

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet cmdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petillinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre

De øvrige Sider — — — — — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20% 90% 50% 0

Mindre end 1/2 Side 10% 20% 4% 0

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 9.

Kjøbenhavn, Fredag den 1. Marts 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: De ny Søvejsregler. — De ny Skibsjournaler, af Navigationsdirektør J. A. D. Jensen. — Den almindelige danske Skibsførerforenings Diskussionsmøde. — Danske Fiskeriinteressers Varetølgelse i England. — Fiskehandelen i Frederikshavn. — Fiskeri-Statistik. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

A. A. W. Petersen, 13 St. Anna Plads, Kjøbenhavn K. — A. B. C. Code.
Steamship Agency, Forwarding, Banking, Commission Affrètements, Rechargements, Transit, Expeditions, Befrachtung, Spedition, Verzollung. Transport til og fra alle Pladser i Verden af Ladninger, Stykgods, Pakker, Møbler, Dyr, Kunstværker etc. Ind- og Udpakning samt Lagring. Telegr.-Adr.: Petersens Spedition.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.
Grundlagt 1857. Telefon 106.
*Grafiske Arbejder
af enhver Art.*

**Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier**
anbefales fra Lager.

John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Frits Ortmann

*Overretssagfører,
Niels Hemmingsensgade 4,
Hl. 9—3.*

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.
Etableret 1857.
En gros Lager af Maskin- og
Cylinderoller.
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Pæder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

støbt Staal, saasom:

Skibstævne,
Skibskruer,
Roerrammer,

Stempler,
Krumtappe,
Ambolte,

Tandhjul,
Ankere,
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke
og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal
af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterflgr.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigstelefon: Nr. 3876.
Willschou.

31, Havnegade, Kjøbenhavn K.

modtager Ordres som Agent for Firmaerne
Messrs. Bolling & Lowe, 2 Laurence Pountney Hill,
London. E. C.

La Société Cockerill, Seraing i Belgien og
Messrs. Priestman Brothers, Limited, Holderness
Foundry, Hull

samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybnings-
materiel, Pramme, Lade- og Løseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer
etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer
af alle Slags til og fra Kjøbenhavns Havn.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Emil Felumbs Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.



Kiselsøjner, Flit m. m.

Luftbælteisolation.
Patent for Rør og Kjæder.

Dækskoste.

13 Rækker halvstve Piasava
6 Kr. pr. Dusin.

13 Rækker fine Piasava 7 Kr
pr. Dusin.

Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.

Levanger 7 Kr.

Kosteskafter 1 Kr.

Hans Pohn,
Børstenbinder,

Fabrik for Dæks- og Gadekoste,
Vesterbrogade 46.

— Telefon 2625. —

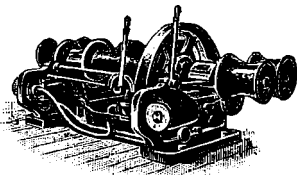
Telefon
1269

M. CLAUSEN,

KJØBENHAVN, K,

leverer

Damp-
Kraner,
Hejse-
og
Ankerspil,



fra

Clarke Chapman & Co. lim., Gateshead.

Temperleys Vare-Transporters. Staal-Skibsbaade, presset
af kun 2 Plader. Ogdens selvregulerende Reduktions-
Ventil. Selvtættende Metalpakninger. Danby's Cement
til Skibscementering. Mollerups Smøreapparater.

Telegr.-Adr.:
„Baltic“.

Donkey-
Kjæder.
Donkey- og
Ballast-
Pumper

J.W. Jessens Bagerier, Gammel mønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbrodi.

GORDON WHISKY

fra

Pattison, Elder & Co., Leith.

Generalagent for Danmark:

AXEL NYGAARD.

Telefon 3896.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Galle & Jessens
oljefri, rene Poudre

Cacao uden Sukker
kan særlig anbefales
til Skibsbrug.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)
Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opre holdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Eugelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

H. Hvalsøe & Co.
St. Strandstræde 8.

Lager af
Skibsartikler
&
Værktøj til Skibsbrug.

S. Jacobsens
Sønner,

48, Gothersgade 48,
Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler
ferske, saltede og røgede Varer.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Holm & Collerup,
Smedie og Maskinfabrik,

Toldbodgade Nr. 15

Telefon 3872. og Telefon 3872.
Frihavnen i Kjøbenhavn.

Alle Skibs- og Maskinreparationer udføres hurtigt
og solidt.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

Eneste Lager

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Jacob Holm & Sønner,
Kjøbenhavn.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Nær Frihavnen. Classensgade 3.

Største Lager

af Uldvarer, Skjorter, Bluser, Trøjer, Sokker, Kraver,
Flipper og Manchetter.

Kjøbenhavns nye
Skiltefabrik,
41, Frederiksborggade 41,
leverer

alle Slags Skilte
samt alt

Malerarbejde

henhørende til

Maskinfaget.

Alt leveres til Nutidens billigste
Priser.

Overslag leveres gratis

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,
Lille Kongenægade 40 og Axelhus 2 D.

Rugbrød

A Frederiksberg A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Holland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,
»Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Svea«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Manometre, Vacummetre og Tællemaskiner

Fabrik og Lager. Reparationsværksted.

P. Otzen & Thorstenson,

Rymsgade Nr. 105. Kjøbenhavn Ø.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliégade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Andersons Præserveringsfarve for Metaller

forhindrer ubetinget Rustdannelse,
anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway
Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:

Evers & Co.,

12. Nybrogade.

De ny Søvejsregler. Den 1ste Marts 1895.

Vi have i dette Blads Nr. 63 for 7. December f. A. givet en Fremstilling af de ny Søvejsregler, der ved en kongelig Forordning af 25de Maj 1894 indførtes i vort Naboland, Sverrig. Disse Regler ere udarbejdede i Overensstemmelse med de Forslag, der resulterede af den internationale Søfartskongres i Washington i 1889, og som senere ere tiltraadte af Frankrig, Tyskland, Holland, Portugal, Spanien, Rusland, Japan og Nordamerika. I afvigte Juli Maaned fastsatte Præsidenten for de nordamerikanske Fristater, at de ny Regler skulde træde i Kraft i Dag, d. 1. Marts 1895, og dette Tidspunkt var ligeledes valgt af Sverrig i den ovenfor nævnte Resolution. Med en vis Ret kunde man derfor gaa ud fra, at samtlige, eller de vigtigste, søfarende Stater vilde sætte de ny Regler i Kraft fra d. 1. Marts 1895, og uden Tvivl har ogsaa baade den svenske og den nordamerikanske Regering forudsat dette. Imidlertid rejste der sig i Begyndelsen af Aaret en overordentlig stærk Opposition mod de ny Regler i Storbritanien, og de engelske Redere vedtog paa stærkt besøgte Møder Resolutioner, der i skarpe Udtryk udtalte sig imod dem og imod den af Board of Trade paatænkte, nær forestaaende Indførelse af dem. For et Par Uger siden overrasktes derefter Præsidenten for Board of Trade, Mr. Bryce, en Adresse fra et overordentligt stort Antal engelske Redere, hvori man energisk protesterede mod de ny Reglers Indførelse og forlangte, at England som den mægtigste Søstat skulde gøre sin Indflydelse gældende for Gennemførelsen af andre Regler, der harmonerede bedre med den engelske Skibsfarts Interesser. Mr. Bryce stillede sig imidlertid afvisende og forekastede særlig — som det synes ikke uden Føje — Rederne, at de først nu, i den ellefte Time, vare fremkomne med deres Indvendinger. I den engelske Presse drager man nu stærkt til Felts mod Board of Trade og truer med, saafremt dette, paa Trods af Rederiernes Ønsker, fører Sagen igennem, da at bringe den frem for Parlamentet.

Den svenske og den nordamerikanske Regering har

under disse Omstændigheder været i en vanskelig Stilling og have sikkert angret, at de have fastsat et Tidspunkt for Reglernes Ikrafttræden, uden forud at have sikket sig, at i hvert Fald de vigtigste af de øvrige søfarende Nationer valgte det samme Tidspunkt. Som man kunde vente, have de to Regeringer imidlertid ikke turdet paatage sig Ansvar for at lade de ny Regler træde i Kraft, forinden Englands Standpunkt var givet, og de have derfor resolut tiltraadt Tilbageaget, idet Sverrig, som vi meddelte i vort sidste Nummer, har udsat Reformens Gennemførelse indtil videre, og Nordamerikas lovgivende Forsamling har bemyndiget Præsidenten til at udsætte den til et Tidspunkt, som han selv nærmere bestemmer.

Vi finde under disse Forhold ingen Anledning til at give de ny Søvejsregler en nærmere Omtale, end vi alt have gjort det i vort Nummer for 7. Decbr. f. A. Det er i Øjeblikket særdeles vanskeligt at profetere om deres Fremtid, saa meget mere som den i England rejste Opposition nu har forplantet sig til Nordamerika og der optræder med en Styrke, der mulig kan berede Regeringen Vanskeligheder. Foreløbig afhænger dog alt af Englands Holdning, og Mr. Bryces Udtalelser synes ganske vist ikke at levne Plads for nogen Tvivl om, at den engelske Regering vil gennemføre Reformen. Men da paa den anden Side Opinionen i England Dag for Dag med voksende Styrke udtaler sig mod Reformen, kan man vanskelig tænke sig, at Regeringen ganske skulde tilsidesætte Hensynene til denne — selv om den først har meldt sig lovlig sent; det vilde i hvert Fald være et i England ret usædvanligt Fænomen.

Den 1ste Marts 1895 er da ikke blevet den Mærkedag i Søfartens Historie, som den en Tid syntes bestemt til. For Danmarks Vedkommende er der kun Grund til at glæde sig over, at det ikke i Tillid til de større Magters Enighed forhastede sig med at indføre de ny Regler. Dets Holdning kan — selv om det maa beklages, at Bevægelsen i England mulig vil forspilde et aarelangt internationalt Arbejde i denne Sag — indtil videre kun blive som hidtil: afventende.

De ny Skibsjournaler.

I Anledning af nogle i en Artikel mærket X i »Dansk Søfartstidende« af 15de Februar fremførte Anker imod det ved Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 2den August 1893 paabudte Skibsdagbogschema maa det være Undertegnede tilladt at fremkomme med følgende Bemærkninger.

Det kan vel næppe have været overset ved Udarbejdelsen af Formularerne til Dagbøgerne, at disse ikke kunde ventes i enhver Henseende at ville tilfredsstille alle, særligt ældre Medlemmer af Skibsførerstanden, for hvem en vis Konservatisme og Vedhængen ved det tilvante er et velbekendt Særpræg. Da det imidlertid tør forudsættes, at sagkyndige Autoriteter ere blevne raadspurgte, forinden Bøgerne Indretning er bleven fastslaaet, kan man gaa ud fra, at de forventede Anker, hvis Art var let at forudse, have været underkastede en samvittighedsfuld Drøftelse, og at de herved ere befundne at være enten helt ubegrundede eller af saa ringe Betydning, at Hensynet til dem har maattet vige for Hensyn til de ved Reformen tilsigtede Fordele.

Saaledes ogsaa med den eneste af X fremførte Anke imod Skibsdagbogschemaets Indretning, nemlig »at Kurserne foruden at rettes for Deviation og Afdrift ogsaa skal rettes for Misvisning og den retvisende sejlede Kurs indføres«. (At indføre Pejlinger retvisende er ikke paabudt). I det følgende skal jeg søge at paavise det ubegrundede i denne Anke, som Forf. motiverer derved, at den nævnte Bestemmelse skulde forbyde at benytte den almindeligste Navigeringsmetode med misvisende Kurser i snevre Farvande. Dette beror imidlertid paa en Misforstaelse.

X foretrækker, som vel de fleste, i al Fald ældre Skibsførere, at opmaale eller udsætte Kursen misvisende, det vil sige henføre den i Kortet dragne Linie til et misvisende Kompas, og der er da intetsomhelst til Hinder for, at man fremdeles kan anvende denne Methode, forudsat at Kortet indeholder misvisende Kompasser. For at forklare dette saa udførligt som muligt, kan man skelne imellem de to Tilfælde, nemlig »at sætte Kursen« og »at afsætte en styret Kurs«. I første Tilfælde, hvor man altsaa skal finde Kursen, saaledes som den skal styres paa Kompasset, maa man først kende enten den retvisende eller den misvisende Kurs, og hvad skulde forhindre, at

de, der foretrække dette sidste, opmaale den i Kortet? I det andet Tilfælde haves Kursen, saaledes som den er aflæst paa Kompasset; er dette behæftet med Deviation, maa denne i hvert Tilfælde anvendes; er der ingen Deviation, er den styrede Kurs lig med den misvisende, og hvorfor skulde denne Linie ikke kunne drages i Kortet efter et misvisende Kompas? Afdriften kan man her bortse fra, da man dog ikke kan undgaa at tage Hensyn til den, om der er nogen. At rette Kurser er nu en Gang uundgaaeligt i Navigationen og maa kunne udføres med Sikkerhed af den, hvem Skib er betroet, selv under kritiske Omstændigheder. Skulde en eller anden endda ikke føle sig tilfredsstillet, da kan han, som X selv antyder, indføre foruden den retvisende ogsaa den misvisende Kurs i Kladden. Journalføringen taber derved intet i Paalidelighed og bliver ikke kun en »pro forma Sag«, thi de to Angivelser ere jo i Virkeligheden ikke andet end to forskellige Udtryk for den samme Retning og maa stemme overens. Det ses saaledes, at det ny Skema i Dagbogen i intet Tilfælde forbyder Navigatøren at anvende den Afsætnings- eller Opmaalingsmethode, som behager ham mest, og X anfører da heller ingen Forklaring, hvorfor det ikke skulde være muligt. En anden Sag er, at adskillige Navigatører ofte foretrække at afsætte eller opmaale Kursen retvisende, det vil sige henføre den i Kortet dragne Linie til den retvisende Nord-Sydlinie eller til et retvisende Kompas. I Reglen er det ganske ligegyldigt hvad der gøres. At afsætte dem retvisende har imidlertid sine Fordele, navnlig naar Kompasset er behæftet med Deviation, ja den kan endog være særdeles ønskelig; denne Maade vinder derfor ogsaa mere og mere Indpas. For at kunne afsætte Kurserne misvisende kræves, at Kortet indeholder misvisende Kompasser, og at disse ere rigtige, men dette er langt fra altid Tilfældet.

Som bekendt forandrer Misvisningen sig i Tidens Løb, og de Kompasser, som er paatrykt Kortet ved dets Udgivelse, blive derfor snart behæftede med en Fejl, som ved ældre Kort kan løbe op til en ikke ringe Størrelse. Nu er det ganske vist en saare let Sag at tage Hensyn til denne Fejl, men Erfaringen viser, at dette ikke altid gøres, og det tør vel ikke betvivles, at den fra saa mange Strandinger velbekendte »uformodede Strøm-rætning« i ikke faa Tilfælde maatte kunne være henført til den her anførte Omstændighed. For saa vidt muligt at modarbejde denne Ulempe og for at undgaa de idelige Rettelser og Udslibninger paa Kobberpladerne, naar ny Oplag af Kortet skal trykkes, indlægges i den senere Tid retvisende Kompasser i Kortene, hyppigt endnu i Forbindelse med misvisende (det ene inden i det andet), men mangfoldige af de nyere Kort indeholde aldeles ikke misvisende Kompasser, ja endog de retvisende savnes ofte, da Meridianerne jo angive Nord-Sydlinien, og da desuden enhver selv kan indtegne Kompasser, (de misvisende helst med Blyant), om det ønskes. Naar X derfor udtaler, at »i alle Kort er jo aflagt misvisende Kompasser«, saa er dette en Fejltagelse, for saa vidt man ikke selv har indtegnet dem. Ved de i nedenævnte Lande udgivne nyere Kort er dette Forhold saaledes:

Danmark: dobbelte Kompasser (altsaa baade retvisende og misvisende).

Sverrig: misvisende.

Norge: misvisende.

Rusland: retvisende; enkelte med dobbelte.

Tyskland: dobbelte.

Holland: retvisende.

England: dobbelte; enkelte retvisende, andre ogsaa misvisende.

Frankrig: uden Kompas; enkelte retvisende.

Spanien: uden Kompas eller retvisende; enkelte misvisende.

Italien: retvisende eller uden Kompas.

Østrig: retvisende.

Amerika: dobbelte.

Denne Fortegnelse gælder nærmest kun Specialkort; Generalkort pleje som Regel at være retvisende. Endvidere

gælder den kun Kort udgivne ad officiel Vej, da disse jo ere de eneste, som kunne anbefales.

Denne Tendens til at forlade de misvisende Angivelser og gaa over til de retvisende gør sig ikke alene gældende ved Søkort, men ogsaa ved Farvandsbeskrivelser o. l.; saaledes ere i »Danske Lods«, »Efterretninger for Søfarende« og i alle andre danske og mangfoldige fremmede Farvandsbeskrivelser alle Retninger angivne retvisende, og dette er ogsaa det eneste rationelle og det mest praktiske, thi den misvisende Angivelse er ubestemt, rettende sig efter Tid og Sted og giver derfor let Anledning til Fejltagelser, medens den retvisende er ens over hele Jorden og til alle Tider. At afsætte retvisende Kurser i Kortet kræver da heller ingen andre Hjælpemidler end at afsætte misvisende og er ligesaa simpelt. Paa adskillige Steder, f. Eks. i Farvandene omkring vore nordlige Bilande, er det højt usikkert at angive en Retning efter det misvisende Kompas, da Misvisningen her er mindre godt bestemt og meget variabel. Om Bord er det derfor kun muligt at bestemme det samlede Resultat af Deviation og Misvisning (den devierende Misvisning), men ikke disse Størrelser enkeltvis. I saadanne Farvande er da den eneste paalidelige Navigeringsmetode at navigere retvisende, som man her med Føje kunde kalde det, det vil sige, man omgaaes kun devierende og retvisende Kurser og lader de misvisende som upaalidelige ganske ude af Betragtning.

Da nogle andre af de væsentligste Grunde for, at de retvisende Kurser have faaet en Rubrik i Skibsdagbogen alt er omtalt andet Steds (Dansk Søfartstidende 1893 Nr. 1 og Nautisk Almanak 1894), skal jeg af Hensyn til Pladsen indskrænke mig til disse Bemærkninger, der nærmest referere sig til den omhandlede Artikel. For øvrigt maa det kunne indses, at Formularen til en saa vigtig Bog som Skibsdagbogen først og fremmest maa være afpasset efter de Krav, der ligge i Tiden, og som senere ville gøre sig endnu stærkere gældende; desuagtet er der ved Indretningen af Dagbogen taget alt rimeligt Hensyn til afvigende Anskuelser eller Sædvaner. Det er saaledes vist i det foregaaende, at det ny Skema ikke forbyder Navigatøren at benytte den Afsætningsmaade, som anstaar ham bedst; det kræver kun, at han skal kunne udregne og indføre den retvisende Kurs, men dette er ikke noget nyt. Skulde nogen desuagtet være i Tvivl om et eller andet, vil han, om Lejlighed dertil gives, kunne faa denne opklaret ved enhver af Landets Navigationsskoler, hvor man sikkert med største Beredvillighed vil imødekomme enhver (ogsaa personlig) Henvendelse desangaaende.

Forf. anden Anke, den ved den ny Dagbog forvaldte Merudgift, skal jeg her ikke gaa nærmere ind paa, da den ikke direkte har noget med Bogens Indretning at gøre. Jeg skal blot anbefale at anstille en samvittighedsfuld Beregning, hvor der bl. a. tages Hensyn til den ikke ringe Pladsbesparelse, der vindes ved Skibets Ophold i Havn eller paa Red, og det vil da vise sig, at Merudgiften er saare ubetydelig i Sammenligning med Skibets øvrige Udgifter og i Betragtning af Skibsdagbogens store Betydning.

J. A. D. Jensen,
Navigationsdirektør.

Den almindelige danske Skibsførerforenings Diskussionsmøde den 22. Februar 1895.

Formanden blev enstemmig valgt til Dirigent og udtalte, at Bestyrelsen havde opfordret ham til at indlede Diskussionen; han vilde derfor i al Korthed udtale sig om det første Spørgsmaal:

Ønskeligheden af en tidssvarende Havn ved Nexø.

Man havde i Nexø udarbejdet Planer til Anlæget af en

tidssvarende Havn, det vilde sige en Nødhavn med en Dybde af 18 Fod. Hertil havde Bestyrelsen ment, at det var heldigere, om Havnen kunde bringes op til 20 Fods Dybde, og det kunde gøres med temmelig ringe Omkostning. Der var indløbet et Telegram fra Formanden i Nexø Byraad (Telegrammet oplæstes). Som Medlemmerne vilde lægge Mærke til, var der i Telegrammet sagt »Havn«, medens man her havde sagt Nødhavn. Formanden vilde bede Medlemmerne om ikke at hænge sig altfor meget i dette Udtryk, thi naar der var Tale om at diskutere denne Sag i Skibsførerforeningen, var det særlig som Nødhavn, at Nexø Havn vilde have Interesse. Dermed var det ikke udelukket, at den kunde gøre Gavn i anden Retning for den Befolkning, der boede paa Østkysten af Bornholm, der var saa stedmoderligt behandlet med Hensyn til Havneanlæg, at der ikke fandtes nogen Havn med over 10½ Fods Dybde.

Formanden henledte ogsaa Opmærksomheden paa, at med Hensyn til Bekostningen af et saadant Havneanlæg var det noget, der ikke laa for at diskutere her, da det blev Nexø Sag at skaffe Pengene tilveje. Endelig burde saa meget som muligt alle lokale Interesser holdes udenfor Spillet.

Formanden opfordrede Medlemmerne til at udtale sig om Ønskeligheden af, at der anlagdes en tidssvarende Havn eller Nødhavn ved Bornholms Østkyst og i dette Tilfælde specielt ved Nexø.

Ingeniør Zahrtmann: Den Havn, der nu er i Nexø, er kun en lille Havn til c. 12 Fod dybgaende Skibe, den kan altsaa kun gøre lidt Gavn som Havn, idet den kun kan benyttes af smaa Fartøjer, men saadanne bruger den stadig som Nødhavn. Det er Havnens Beliggenhed, der gør den særlig brugbar, idet der paa den ene Side er c. 60 Mil til den russiske Kyst og paa den anden Side kun en Snes Mil til Sundet og Belterne. Det er især ved vestlige Vinde, at denne Havn bliver benyttet, og de vestlige Vinde ere de fremherskende her, idet de 70 pCt er vestlige Vinde mod 30 pCt. østlige om Aaret. Ethvert Skib altsaa, som lider noget Havari mellem Møen og Bornholm under vestlige Vinde, vil naturligvis søge til Østkysten af Bornholm, hvor det ligger i Læ og har smult Vande. Vi har flere Eksempler paa, at Skibe ikke har kunnet søge nogen anden Havn, fordi de i havareret Tilstand ikke har kunnet klare sig paa Søen, men har maattet søge en Stoppeplads; kan de ikke klare sig ind i Læ af Bornholms Østkyst, bliver de ved at drive af under Stormvej i havareret Stand og har ikke noget Sted at ty ind; de driver længere ud i Søen og maa se, hvorledes de kan klare sig der. Under Isforhold ligger ogsaa Nexø Havn specielt gunstigt, idet den ligger ud til dybt Vand. Naar Isen danner sig i Østersøen, danner den sig ligesom i enhver Dam paa Land først i det grundede Vand inde ved Kysten, hvorimod det dybere Vand længere ude sjælden bliver saa gennemkoldt, at Isen kan holde sig der. Dette er vel nok Grunden, hvorfor Libau holder sig saa godt isfri, at der er den dybeste Del af Østersøen lige nord for Staden.

Undersøger vi Bornholms Østkyst, ses det, at det dybe Vand er saa nær, at der ikke danner sig nogen Is der, undtagen Vandet er ganske stille. Saa snart der kommer lidt Krusning paa Vandet, gaar den bort. Den eneste Maade, hvorpaa der kommer Is til Nexø, er, naar den er dannet her i Belterne og Sundet rundt omkring i det grundede Farvand i den vestlige Del af Østersøen, den driver saa forbi Bornholm østefter, holder sig der, saa længe til der kommer en anden Vindretning, som kan drive den tilbage igen, men det skal der ganske specielle Storm- og Vejrforhold til, thi bliver Vinden for stærk, saaledes at det varmere Vand paa den dybe Del af Østersøen kommer i Bevægelse, angriber det Isen, saaledes at den svinder bort og tær. Dette har de forskellige lange Isvintre, vi har havt, vist. Vi havde en lang Isperiode i 1881; da var Kjøbenhavns Havn lukket fra den 17. Januar til den 21. Marts, altsaa i 64 Dage. Posten gik da over Nexø til Cimbrishavn. Nexø Havn var kun en ganske kort Tid lukket, den 15. Marts var den aaben igen. Vil man nu sige, at der er Rønne Havn at ty ind i, saa er det naturligvis en

meget god Havn og den gør udmærket Gavn under mange Forhold, men med Hensyn til Isforholdene, saa ligger den ikke saa heldigt, idet den ligger paa Vestkysten, altsaa ud til det grundede Vand. Naar Isen bryder op her i Belterne og Sundet, saa sker det altid med nordvestlige Storme og med nordvestlig Sø, der fører Isen lige ind paa Rønne Havn. Til Eks. i 1881, da brød Isen op her i Sundet den 21. Marts og lukkede fuldstændigt Rønne Havn. Hidtil havde Havnen holdt sig aaben, og da laa Det Forenede Dampskibsselskabs Skib »Louise« derinde og skulde ud, men der laa en 10–12 Fods tyk Is udenfor Havnen, sammenskruet saaledes, at Skibet aldeles ikke kunde komme ud. Postdampskibet »Hejmdal« assisterede, der blev sprængt med Dynamit og Farvandet udenfor var saa aabent, at der den 26. Marts passerede Sejlskibe forbi, men før den 1. April kunde de ikke komme ud af Havnen Saadanne Kalamiteter er Havne paa Østkysten af Bornholm ikke udsatte for. Selv om en saadan er lukket, hvad sjældent sker, vil den med nordvestlig Vind altid aabnes. Dette har sin store Betydning nu til Dags, da Dampskibsfarten er saa stærk om Vinteren, og Libau Havn som oftest er aaben. Dampskibene kommer ned til den vestlige Del af Østersøen, men kan ikke komme igennem Belterne, saa sejler de der frem og tilbage og kan ikke komme ind noget Sted. I 1889 havde vi igen en Isvinter, og da var akkurat det samme Tilfældet. Kjøbenhavns Havn var spærret fra den 24. Februar til 17. Marts ligesom Belterne og Øresund, og da var der i hele den Periode ikke en eneste Dag, hvor ikke Dampskibe kunde passere ud og ind i Nexø Havn, og de allerfleste Dage gik i Læksbaade ud paa Fiskeri og ind igen, der var altsaa knapt spærret for Sejlskibe nogen Dag. I Vinteren 1893 var det igen Isvinter; Sundet var spærret i meget lang Tid, og Posten blev dirigeret over Nexø. Rønne Havn var spærret fra den 19. Jan. til 14. Februar, og i hele den Periode holdt Nexø Havn sig aaben, endogsaa for Sejlskibe. Den første Dag, Sejlskibe ikke kunde komme ind i Nexø Havn, var den 13. Februar, og Spærringen her i Sundet begyndte, saa vidt jeg ved, de allerførste Dage i Januar Maa-ned. Den 22. Februar var Nexø Havn spærret ogsaa for Dampskibe, men da var al Trafik med Dampskibe baade til Cimbrishavn og hvilketsomhelst andet Sted ophørt, hele Østersøen var tilfrossen. Nexø Havn var dog kun spærret i 10 Dage, saa aabnede den sig igen, før Sundet og Belterne blev aabne. Den projekterede Havn vil derfor, mener jeg, i Istilfælde være af overordentlig stor Betydning. Netop i Vinteren 1893 var der flere Skibe, som maatte holde det meget længe gaaende i Østersøen, da de ikke kunde komme ind noget Sted. Et Dampskib blev skruet til Bunds af Isen ved Møen, og et af Dampskibsselskabet Carlø Skibe sejlede meget længe rundt og holdt sig i det aabne Vand; tilsidst gik det til Memel og søgte Havn der, men det er naturligvis ikke heldigt.

Alt dette har til Dels været Nødhavnskommissionen bekendt, og den har havt Øje derfor, men Kommissionen har ikke rigtig havt Øje for, at man kan hjælpe sig paa en helt anden Maade ved Opførelsen af en Nødhavn paa en Ø som Bornholm, end naar det gælder en Nødhavn ved en Fastlandskyst. Der maa en Nødhavn være saaledes indrettet, at Skibene kan søge derind i Tilfælde af Paalands Storm. Det er ikke saa med en lille Ø som Bornholm. Der vil ikke nogen Skibsfører søge i Havn med Paalands Storm. Han vil ganske simpelt gaa omkring Øen og lægge sig i Læ paa den anden Side og vente, til der bliver bedre Lejlighed til at søge Havn. Dette gør, at en Nødhavn ved Nexø ikke vil komme til at koste de fabelagtig store Summer, Kommissionen har regnet med. Den kan bygges for en langt ringere Sum. En saadan Havn er projekteret for Nexø Vedkommende. Den skulde efter Projektet have en Dybde af 20 Fod i Farvandet udenfor og af Billighedshensyn kun blive 18 Fod inde. Men der er intet i Vejen for, at den faar en 20 Fods Dybde inde ogsaa. Den skal være indrettet til at Dampskibe paa 270 danske Fods Længde kan svaje derinde, og være saaledes, at der er Plads til en halv Snes Dampskibe af den Størrelse. Det indre

Havnebassin bliver lukket med Porte, saaledes at Skibene ligge komplet roligt og sikkert derinde. Denne Havn vil komme til at koste 700,000 Kr.

Kapt. Møller ønskede nogen Forklaring med Hensyn til Tørdokken og andre Bekvemmeligheder.

Zahrtmann: Der skulde ogsaa bygges en Tørdok i Nexø; den skulde være 170 Fod lang eng. Maal og have 12 Fods Dybde og 30 Fods Bredde, og den vilde koste 30,000 Kr. Det er naturligvis en Bekvemmelighed at have en saadan Tørdok over hele Havnen, men at forlænge den vilde være en forholdsvis billig Ting, og Forholdene er særlig gunstige for at bygge Dok dernede. Den er udhulet i Sandstens Klippen, saaledes at Skibene kan gaa ind med Last og alt.

Kapt. Hein mente at Kommissionen havde udtalt Betænelighed med Hensyn til denne Havns Bundforhold. Der blev sagt, at Bunden bestod af haard Sandstensklippe, altsaa en umulig Ankerbund. Det var en vigtig Betingelse, at der var god Ankerplads.

Zahrtmann: Det er ganske rigtigt; Nødhavns-Kommissionen har baseret sin Betænkning derpaa og anført, at Nødhavnen ved Nexø ikke havde Ankerbund, men set fra et Skibsførerstandpunkt forekommer det mig, at det ikke er af Betydning. Det forekommer mig at være mindre vel overvejet af Kommissionen at anføre dette. Det viser sig, at Kommissionen har tænkt sig en stor Nødhavn, Mage til, hvad der ses paa Hollands Kyster, ved Indsejlingen til Amsterdam og lignende, hvor det gælder om at bringe de værdifulde Ladninger: Kaffe, Sukker o. s. v., hurtigt og sikkert i Havn. Noget ganske andet er det ved Nexø. Der behøver Havnen ikke at være indrettet til at søges i Paalands Storm; da kan ethvert Skib lægge sig til Ankers paa den anden Side af Øen, og med vestlige Vinde behøver et Skib ikke at kaste Anker for at søge ind i Havnen, hverken Sejlskibe, endnu mindre Dampskibe behøver det. Der skulde imidlertid foretages en Sprængning af denne Klippe; den ligger i flade Lag, omtrent som man ser Iastykker skruede det ene ovenpaa det andet. Der er derfor i teknisk Henseende ikke det mindste i Vejen for at sprænge Klippen saaledes, at der kommer til at staa Kanter frem, som giver Holdepunkt for Ankeret. Saa er der endelig ved denne Havn projekteret, at den inderst inde skal ende med en Skraaning i Klippen som ved et almindeligt Slæbested, og denne Skraaning skal beklædes med Tømmer, saaledes at hvis et Skib tilfældig skulde komme med for stærk Fart derind, vil det løbe med sin Stevn imod Skraaning, beklædt med Tømmer. Skibet hæves derved lidt og taber sin Fart, men bliver ikke staaende, da Skraaning er saa stejl, at det vil glide ned igen.

Kapt. Hein var ikke enig med Zahrtmann i, at det var ligeegyldigt, om der fandtes en god Ankerbund eller ej, og hvad angik, at Skibe ved østlig Storm ikke behøvede at søge Nexø Havn, men kunde gaa over paa den anden Side, saa var dette kun i Tilfælde af, at der ikke var Isspærring. thi da blev Skibene nødt til at søge Havnen og maatte benytte deres Anker, og selv om der var sprængt ud i Klippen, var det farligt at ankre, naar Ankeret kunde faa forkert fat; saa drev Skibet paa Land.

Zahrtmann: Ja, under Isforhold er det kun Dampskibe, der kan være Tale om, og er Søen saa fuld af Is, at de med østlig Vind ikke kan søge i Læ paa den anden Side af Øen, saa er der ikke mere Søgang i Søen, selv om det stormer stærkt, Isen har da lagt sig saa langt ud, at den fuldstændig dæmper Søgangen. Med Hensyn til det at faa Ankeret fast, har Nødhavnskommissionen anført, at der skulde være Klipperevner. De eksistere ikke ved Nexø. Det bliver en Bund, hvor der ikke er Tale om andet end at faa Ankeret tilbage igen.

Kapt. Rasmussen spurgte, om det galdt Ankerplads udenfor Nexø eller ved Indløbet til Havnen. Udenfor kunde Sejlskibe ankre, saa kunde Dampskibe vel ogsaa, men i Indløbet til Havnen kunde der ikke være Tale om at ankre, ingen, som laa en 17—18 Fod dybt, vilde vove at lade sit

Anker falde der, saa det kunde være ligeegyldigt, om der var Klipperevner eller ikke.

Zahrtmann: Udenfor Nexø er der saa god Ankerplads, som det kan forlanges. Der er god Ankerbund, og Nexø ligger i en Bugt, saa der er Dækning mod Nord. Nødhavnskommissionens Bemærkning galdt at kaste Anker inde i Havnen.

Formanden sluttede sig til Zahrtmanns Udtalelse om, at der var god Ankerbund; han var i sin Tid blevet forbavset over Nødhavnskommissionens Betænkning om at Ankerbunden ikke var god, og han sluttede sig til Kapt. Rasmussens Bemærkning om, at ingen kunde lade sit Anker falde ved Indløbet, al den Stund der var en Mole ved Siden, hvortil man kunde gøre en Trosse fast.

Kapt. Mathiesen sluttede sig hertil og bemærkede, at der var saa god Plads i Havnen mellem Pierre, at der ingen Fare kunde være for at løbe derind.

Zahrtmann: Som den forelagte Tegning udviser er der c. 1000 Fod fra det yderste af Yderhavnen til Indløbet af Inderhavnen, og der er 120 Fods Bredde. Dertil kommer endnu en Omstændighed: Havnen er indrettet saaledes, at Kyststrømmen opfanger og fører den Tang ud igennem Indløbet, der ved vestlige Vinde, Paalands Vinde, kommer ind i Havnen; denne Kyststrøm gaar, naar den er knebet sammen i Indløbet til Yderhavnen, med en ganske god Fart, saaledes at dette ogsaa vil hjælpe til at standse Skibenes Fart. Ankerbunden udenfor Nexø og Ankringen der var blevet omtalt. Om Efteraaret ser man ofte, at der kommer en Masse Sejlskibe, som skal vest efter. De krydser sig frem gennem Østersøen, men naar de kommer mellem Hammerne, Sandhammeren og Bornholms Hammer, saa kniber det for dem, de kan ikke godt krydse videre, men er nødt til at gaa til Ankers paa Østsiden af Bornholm. Om Efteraaret kan Vinden ofte staa stormende og springende fra Sydvest til Nordvest og til Sydvest igen. Saa snart Vinden er Sydvest maa Skibet forlade Ankerpladsen ved Nexø og lægge sig ved den nordlige Kyst af Bornholm, men springer Vinden om, maa de skifte Ankerplads igen og saaledes blive ved. Sker dette om Natten, saa kan de ofte ikke finde ind til deres rette Ankerplads igen og driver af. For disse Skibes Vedkommende vilde det være en særlig god Ting, naar de, efter at være blevne udmattede efter en langvarig Krydsning med en ringe Besætning, kunde komme ind i en Havn og lappe Sejl og udhvile sig og faa ordentlig Proviant igen o. s. v.

Kapt. Schwartzs vilde ikke opponere mod Forslaget, han mente, det var en Velsignelse at faa saa mange Havne som muligt, men det kostede mange Penge, og det var tydeligt nok, at Staten skulde gøre Tilskud her. Der var sikkert endnu mere Trang til Stede paa Jyllands Vestkyst, og dette Foretagende burde ikke forhale noget i den Henseende.

Dirigenten mindede om, at han havde gjort opmærksom paa, at man ikke her havde noget med Pengespørgsmaalet at gøre, da man ikke skulde skaffe Pengene. Det kunde ikke nytte at fordybe sig i Betragtninger over, hvor en Havn mest tiltrængtes, thi man havde dog ikke noget at bestemme i den Retning nu.

Kapt. Mathiesen bemærkede, at det ikke var Tvivl underkastet, at alle Skibsførere vilde være glade ved at faa en Havn paa Østkysten af Bornholm; om der var Trang andre Steder, vilde han ikke tale om. Her vilde den gøre megen Nytte. Med Hensyn til Pengespørgsmaalet vilde han sige, at der havde været Tale om at gennembyrde en Havn ved Hammeren, men det vilde koste Millioner. Det var bedst at blive ved den foreslaaede Havn, som der var Rimelighed for, at man kunde faa.

Kapt. Knudsen vilde i Henhold til Ingeniør Zahrtmanns Bemærkning om de svage Besætninger minde om, at det var saaledes, at Sejlskibe i vore Dage sejlede med mindre Mandskab end før, og han turde nok sige, med mindre dygtige Folk ogsaa. Det vilde være til uvurderlig Gavn at faa en Nødhavn at lægge til Ankers i, i Stedet for paa den aabne Red.

Dirigenten udtalte, at efter den Diskussion, der var ført, saa det ud til, at der var, om ikke fuldkommen Enighed,

saa dog i Almindelighed et Ønske om at faa en Havn eller Nødhavn, hvad man vilde kalde den, ved Nexø. For mulig at træffe Forsamlingens Tanker vilde han oplæse en Resolution, gaaende i den Retning: Forsamlingen resolverer, at den maa anse Anlægget af en tidssvarende Havn ved Nexø som meget ønskeligt i Skibsfartens Interesse. Resolutionen blev enstemmig vedtagen.

Dirigenten bemærkede dernæst, at der var indtruffet et Telegram fra Nexø Skibsførerforening (Telegrammet oplæstes), og gik derefter over til det næste Spørgsmaal:

Ønskeligheden eller Nødvendigheden af Slingrekøle for Dampskibe af forskellige Typer.

Han udtalte, at det var noget vanskeligt for ham at indlede denne Sag, da hverken han eller de øvrige Medlemmer af Bestyrelsen havde nogen Erfaring i den Retning. Han vilde gøre opmærksom paa, at naar der var Tale om Ønskeligheden af Slingrekøle for Skibe af forskellige Typer, kunde der træffes det Tilfælde, at Skibets Bund havde en saadan Form, at Anbringelsen af Slingrekøle blev overmaade vanskelig, ja, at det ikke engang var ønskeligt at anbringe saadanne, idet de kunde foraarsage megen Ulempe, saaledes naar Skibet skulde i Dok.

Skibhygmester S. Andersen tog derpaa Ordet og paaviste i et indgaaende Foredrag Slingrekølenes Beskaffenhed, Virkninger og Nytte og angav Bekostningerne derved. Han oplyste sit Foredrag nærmere ved en medbragt Tegning.

Kapt. Langberg vilde i det væsentlige slutte sig til Andersens Udtalelser om Nyttens af Slingrekøle. Nødvendigheden af disse var blevet fremsat i flere Tidsskrifter, baade her hjemme og i England og i Frankrig. Der havde staaet i et engelsk Tidsskrift, at ethvert Barn maatte kunne indse Nyttens af Slingrekøle, og et andet bragte det Spørgsmaal frem, hvem der turde bære Ansvar for de kostbare Skibe, der blev bygget uden Slingrekøle. Det var blevet vist, hvorledes 3 Skibe, hvoraf det ene var forsynet med Slingrekøl, de andre ikke, havde bevæget sig i Søen. De, der ingen Slingrekøle havde, slingrede 3 Gange saa meget som det, der var forsynet dermed. I England er man nu kommet til det Resultat, at alle Marinens Skibe skulle være forsynede med Slingrekøle. Han havde i England talt med en Kaptajn fra Rostock, der havde ført et Dampskib, der ikke var forsynet med Slingrekøle. Det var et meget vanskeligt Skib, og da han kom hjem fra sin første Tur, fordrede han af Rederiet, at det skulde lade Skibet forsyne med saadanne. Det blev gjort, (i Rostock er der saa meget Sammenhold mellem Skibsførerne, at ingen tilbød at føre Skibet, naar den ene undtog sig derfor), og derefter var Skibet blevet saa godt, at han aldrig havde været ombord i bedre Damper. Man havde sagt, at Slingrekøle ikke havde noget med Skibets Stabilitet at gøre, men det var ikke Tilfældet.

Kapt. Torm troede, at Kapt. Langberg overdrev Nyttens af Slingrekøle. Han troede ikke de var saa heldige paa Koffardiskibe. Der havde staaet anført, at en Slingrekøl skulde være 2 Fod 10 Tom. dyb, men en Slingrekøl paa en Fragtdamper maatte nødvendig være mere end 8—9 Tom. dyb. Det var sagt, at ethvert Barn kunde indse Nyttens af Slingrekøle; han mente, at ethvert Barn maatte kunne indse Ulemperne derved. Havde man Skibe, der var slemme til at slingre, var det rimeligt at forsyne dem med Slingrekøle, ellers ikke. Det fornuftigste vilde være, at Rederierne byggede Skibe af en saadan Konstruktion, at de ikke behøvede at slingre. Det var forøvrigt ikke alene Dampskibe, der slingrede, Sejlskibe kunde ogsaa slingre. Han havde haft et Skib, der var bygget i Holland, med skarp Køl; det slingrede, og et andet var fladbundet og slingrede ikke.

Kapt. Laub vilde slutte sig til Kapt. Langberg. Efter hans Erfaring gjorde Slingrekøle megen Gavn. I et Fragtskib kunde man ikke altid lempe Lasten saaledes, at Skibet ikke akom til slingre, og det tabte meget i Farten ved at slingre. Det var ikke kostbart at sætte Slingrekøle paa et

Skib, det vilde kun blive 1 pCt. af Anskaffelsessummen, og det var vel værd at ofre, hvor det baade gjaldt Menneskeliv og Kapital. Han kunde ikke indse det besværlige ved Slingrekølene, naar Skibet skulde paa Beddingen. Skibet stod paa Kølene, enten det havde en eller flere, og de Folk, der havde Beddinger, vilde nok sørge for at indrette disse derefter.

Kapt. Hein forstod at Stemningen var for Slingrekøle, men Differencen laa i, hvilke Skibe der skulde forsynes dermed, og hvilke ikke. Det var ikke nødvendigt, at alle Skibe havde saadanne.

Kapt. Torm bemærkede, at Slingringen standsede Farten, ja, men det gjorde Slingrekølene ogsaa. Et Skib tabte 10 pCt. af sin Fart, naar det havde Slingrekøle. Uden disse tabte det kun i Farten, naar det slingrede. Konstruktøren maatte vide, hvilke Skibe, der nødvendig maatte have Slingrekøle. Han vilde bemærke, at ved Lækager var det farligt, naar Skibene var forsynet med Slingrekøle.

Kapt. Langberg: Med Hensyn til at Skibene taber i Fart ved Slingrekøle, da skete dette kun, naar Farten var meget stærk. Han vilde sige, at der var ikke en eneste Kreaturbaad, der sejlede over Nordsøen, der ikke var forsynet dermed, heller intet Fyrskib. Dette viste, at den Mening var fremherskende, at Slingrekøle var gavnlige.

Skibhygm. Andersen bemærkede, at da Kølene gik parallelt med Skibet, kunde den Friktion, der frembragtes i Vandet, ikke tiltage med Hastigheden. Han kunde ikke indse andet, end at Anvendelsen af Slingrekøle var det mest praktiske for ethvert Skib, især for de fladbundede, man nu brugte.

Dirigenten havde ikke villet tage Ordet før, da saa mange ønskede at udtale sig. Han vilde bemærke, at han havde talt med en af vore første Teknikere, som udtalte, at han troede ikke, at man i Koffardi-Marinen havde noget klart Begreb om, hvilken Dybde Slingrekøle skulde have for at gøre rigtig Gavn. Der var Skibe i Marinen, der havde Slingrekøle til en Dybde af 6 Fod. Det var heller ikke alle Skibe, hvis Form tillod at forsyne dem med saadanne Køle, og manges Form gjorde det ogsaa aldeles unødvendigt. Han udtalte ogsaa, hvad der kan stemme med de Bemærkninger, der er fremkomne i Aften, at Skibene tabte forholdsvis betydeligt i Fart, jo større Slingrekølen var. Der var saaledes kommet Udtalelser fra en Torpedobaad, der havde angivet Farttabet som meget betydeligt. Anvendelsen af Slingrekøle ahang selvfølgelig ganske af Skibets Form i Bunden. Dirigenten vilde nu oplæse en Resolution, som han troede vilde stemme overens med Medlemmernes Anskuelse. Denne blev enstemmig vedtaget i en noget forkortet Form: Forsamlingen resolverer: At der ikke kan gives bestemte Regler i denne Retning, da det for hvert enkelt Skib afhænger af Middelspanternes og Bundens Form.

Formanden indledede derpaa det tredje Spørgsmaal:

Ønskeligheden af at faa indført bestemte Regler for Dækslastens Højde om Vinteren,

og vilde ganske korteligt bemærke, at man ikke saa sjældent hørte sige, at for engelske Skibe gaves der saadanne bestemte Regler, men det var en fuldstændig Fejltagelse. Men den Regel fandtes, at Skibe, der indgaar i engelske Havne om Vinteren med en Dækslast paa over 3 Fod, bliver idømte en Bøde, og hvad der er over Maalet kan konfiskeres. Den Regel gælder for alle Skibe, der indkomme i engelske Havne, af hvilken Nation de end ere, derimod kunde den engelske Konsul intet gøre overfor de engelske Skibe, der indkom i fremmede Havne uden at rette sig efter denne Regel. Formanden mindede dernæst om, at dersom nogen ønskede at udtale sig om det ønskelige i at have en bestemt Højde paa Skibenes Dækslast, da maatte dette forstaaes paa den Maade, at det skulde gælde ikke alene danske Skibe, der gik med Dækslast til Danmark, men i det hele taget, at alle Skibe skulde idømmes Mulkt, der havde Dækslasten over en bestemt Højde.

Kapt. Torm: Om det foreliggende Spørgsmaal var der utvivlsomt forskellige Meninger blandt Medlemmerne. Hans Mening var, at det ikke alene var ønskeligt, men nødvendigt, at vi fik lovbestede Regler for, hvor megen Dækslast Dampere maatte føre, eller det var maaske heldigere at udtrykke det saaledes, at der blev ført Tilsyn med, hvad Dækslast Dampere førte. Men det var naturligvis en Forudsætning, at saadant blev internationalt, thi at vi her hjemme vilde begynde paa egen Haand at lovgive paa det Omraade uden at være i Overensstemmelse med andre Nationer, kunde der ikke være Tale om. Vi kunde ikke for Konkurrencens Skyld føre mindre Last end andre, det vilde ødelægge vor Dampskibsflaade; man vilde for at undgaa dette sejle under fremmed Flag. Det kunde siges, at vi kunde gøre ligesom Englænderne, men til hvad Nytte? Denne Bestemmelse gjorde næppe Nytte i England og vilde heller ikke her gøre det. I England maatte man fra 31. Oktbr. til 16. April ikke føre Dækslast, der var over 3 Fod høj. Men hvor mange Skibe kom her med Dækslast, kun ganske faa Skibe med Trælast, og saa vilde Købmændene indrette sig paa at føre deres Træ hjem inden den Tid; dette var saaledes i England. Saadanne Regler vilde kun gøre Skade her hjemme, vilde sætte en Præmie paa at bruge Skibe, som ikke passede til den Last, de førte. Vi havde i den seneste Tid haft 2 uhyggelige Katastrofer i Nordsøen; efter saadanne strømmede det altid ind med Raad for at forebygge slikt i Fremtiden, men enhver ved, at saadanne Ulykker ikke kan forebygges, saa længe der er Skibe i Søen. Det var meget vanskeligt at angive Regler for Dækslast. Ingen Ingen kunde angive nogen bestemt Norm, det ahang af Skibets Konstruktion. Tilsyn kunde der føres, dog vilde ogsaa det være vanskeligt at gennemføre uden at krænke berettigede Interesser. Man maatte dog ikke opgive at arbejde der henimod. Han vilde ansé det for en stor Velgerning, om der blev ført Kontrol med Dækslasten; det vilde bevirke, at Skibene blev anvendt paa en fornuftigere Maade. Saa var der et andet Spørgsmaal, som indirekte stod i Forbindelse med dette. Enhver Skibsfører ved, at Ballasten gennemgaende ikke er tilstrækkelig. Uden at træde Sandheden for nær kunde man sige, at 90 af 100 Skibe havde ikke Ballast nok. Der kunde ikke ændres noget derved for Konkurrencens Skyld, men det var ønskeligt, om der kom Love paa det Omraade.

Kapt. Hein maatte bifalde Kapt. Torms Udtalelser, men fandt, at det vilde blive vanskeligt at ansætte Inspektører til at undersøge Skibets Last. Skibets Fører maatte bestemme, hvor meget Skibet kunde bære, han kendte det. Sagen var, at der var Kappelstrid mellem Skibsførerne, den ene vilde føre større Dækslast end den anden. Der var dog ikke gaaet en eneste dansk Dampere rundt paa Grund af Dækslasten. Den øvrige Ladning var en vigtig Faktor, som ogsaa maatte tages i Betragtning; det kom an paa, hvorledes den var placeret.

Kapt. Rasmussen troede ikke, at det blev overladt til Skibsføreren at bestemme Lastens Størrelse.

Kapt. Mathiesen ønskede, at alle søfarende Nationer vilde vedtage slet ikke at føre Dækslast om Vinteren. Han vilde bemærke, at den tungeste Del af Lasten altid burde lægges nederst, den lettere ovenpaa. Sørgede Skibsføreren derfor, vilde det hjælpe meget paa Skibets Stabilitet.

Kapt. Torm vilde af Hjertet ønske, at Skibsførerne kunde afgøre, hvorledes Lasten skulde være, men Skibsrederne kunde heller ikke afgøre dette. Der var for stærkt Pres fra anden Side. For visse Ting behøvedes Lovbestemmelser for Konkurrencens Skyld.

Kapt. Langberg vilde støtte Forslag om at vedtage en Celletank for Dampskibe, der kunde fyldes paa den ene eller anden Side. Med Hensyn til Dækslasten om Vinteren, skulde vi helst være fri for den, i alt Fald maatte den ligge i Linie med Dækkets Lønning. Det var særlig forkasteligt at have Dækslast paa Overbygningerne; det burde forbydes; ligeledes at surre den fast med Kættinger, man burde surre

den med Reb, saa man ved et Øxehug kunde blive af med den.

Kapt. Torm mente, at Dækslast var lige saa farlig om Sommeren som om Vinteren.

Dirigenten oplæste følgende Resolution: Forsamlingen resolverer, at den kan anse Indførelsen af bestemte Regler for Dækslastens Højde om Vinteren for ønskelig, for saa vidt de blev internationalt vedtagne, men at den maatte fraraade, at Danmark alene vedtog saadanne Regler, da det vilde være imod den danske Skibsfarts Interesser, som enstemmigt vedtoges.

Danske Fiskeriinteressers Varetagelse i England.

Paa Foranstaltning af Indenrigsministeriet vil forhenværende Skibskaptajn A. Sølling i Dagene omkring den 1ste Marts d. A., for saa vidt Vej- og Isforholdene til den Tid ikke lægge Hindringer i Vejen for Fiskeriet, afrejse til England for forsogsvis i et Tidsrum af 3 Maaneder at varetagelse danske Fiskeeksportørers og Fiskerirederes Interesser paa de forskellige Handelspladser derstedes.

Ifølge den ham af Indenrigsministeriet medgivne Instruks vil hans Opgave være:

- 1) at undersøge:
 - a) hvorvidt der ved Fiskens Transport og Opbevaring i de Dampskibe, der gaa fra Esbjerg til England, dens Udskibning i Parkeston og Forsendelse derfra til Londons Fiskemarkeder, maatte klæbe Mangler, hvis Fjernelse kunde være af reel Betydning for Opnaaelsen af højere Priser for Fisken, og hvorledes og paa hvilken Maade saadanne Mangler kunne hæves.
 - b) hvorvidt det Fiskemarked, der søges i London, betinger de bedste Priser for dansk Fisk, eller om der kan vindes bedre Priser ved at søge andet Marked i London, eller om der muligt kan være Anledning til at søge Fiskemarkederne udenfor London mere udnyttede end hidtil, og hvorvidt disse da kunne udnyttes med Benyttelse af de Dampskibsruiter, der forefindes.
 - c) hvorvidt der kan gøres noget for at kontrollere Salget af Fisken paa de engelske Fiskeauktioner, og hvorvidt der kan være Anledning til Forandring i Valget af de Kommissionærer, som almindeligt benyttes fra dansk Side.
 - d) om Fiskearter, der fanges i Danmark, men som ikke hidtil ere eksporterede, kunne sælges med Fordel paa de engelske Markeder og da paa hvilke;
 - 2) at være danske Fiskeriredere behjælpelig med Kontrol af de danske Fiskeriforetagender, som drives med engelske Havne som Udgangspunkt og paa Forlangende meddele Oplysninger;
 - 3) i saa stor Udstrækning som muligt at besvare Forespørgsler fra danske Eksportører paa Betingelse af, at disse selv afholde Udgifterne ved Telegrammer, der i den Anledning udveksles, samt saa vidt muligt at være behjælpelig med Kontrol med Salg af enkelte større Sendinger af Fisk, naar dette forlanges, og de fornødne Oplysninger om Afsendelsestiden, Sendings Størrelse og Mærke gives.

Fiskehandelen i Frederikshavn

har allerede i flere Aar maattet kæmpe med forskellige Vanskeligheder, som Autoriteterne nu, efter Andragende fra derboende Fiskeeksportører, foreslaar at raade Bod paa og søger Bevilling hertil paa Finansloven, da der bl.

a. kræves Midler til Indretning af et særligt Bassin med fornødne Slæbesteder for Hyttefade i Havnen.

Frederikshavns Fiskekutterflaade er jo vokset til en ret anelig Størrelse, og har i 1894 indbragt Fisk af ca. $\frac{3}{4}$ Mill. Kr. Værdi, for Størstedelen Rødspætter, der lagres i Havnen til Videreførselse (i 1894 ca. 5 Mill. Pd.). Men desforuden modtage Eksportørerne fra Sverrig-Norge store Partier Hummer, Sild, Makrel m. m., som herfra spredes pr. Jernbane over Ind- og Udland; det er derfor en anelig Trafik, Fiskeriet skaber paa denne Plads; den giver Fortjeneste til mange Hænder og bringer ogsaa Statskassen Indtægt ved Afgifter til Havnen og Jernbanefragter.

Men Trafikken med levende Fisk betinger roligt Bassin med frisk Vand og Slæbesteder til Hyttefade og rummelige Pakboder med Isrum for Eksporten.

Ingen af disse Fordringer ere tilstrækkelig fyldstgjorte paa den Plads, der nu er anvist hertil, som imidlertid ogsaa af Havnebestyrelsen er betegnet som interimistisk.

En Flytning, som den foreslaede, er ønskelig baade af praktiske og sanitære Grunde; i den inderste gamle Havn udmunde flere Kloaker, hvorved Fisken kunde inficeres og under epidemiske Sygdomme gøre ubodelig Skade, da Frederikshavn som bekendt forsyner saa at sige hele Landet med levende Rødspætter.

Jo mindre Dødelighedsprocent i Havnen, des mindre Risiko ved Lagringen og deraf følgende større Stabilitet i Fiskepriserne.

Det maa da utvivlsomt være det Offentliges Sag at tilvejebringe ordnede og tilfredsstillende Forhold for Fiske- trafikken i denne Statshavn, naar man ikke vil lade Eksportørerne indrette sig efter eget Tykke; de højst primitive Pakboder, der nu benyttes, ere hverken til Pryd for Havnen eller til Gavn for Fiskehandelen, og det er dog til syvende og sidst af dennes Trivsel, at vor Fisker- befolkningens økonomiske Velfærd er beroende.

Vi haabe derfor, at Bevillingen ikke maa blive nægtet; de udlagte Penge vilde sikkert forrente sig.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 17. Februar til 23. Februar 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød- spætter. Pd.	Helle- flynder Pd.	Tunger. Pd.	Skrupper og Sletter Pd.	Torsk Pd.	Kuller. Pd.	Sild. Pd.	Aal. Pd.	Lax og Gedder ¹ Pd.	Skaldyr Pd.	Alle Sorter. Pd.	Ialt. Pd.
pr. Jernbane og Damp- skib	17,600	2,200		960	26,176	500	81,000	16,088 ²	12,028 18,220 ¹	14,780 ¹ 34 ² 1,000 ³ 16,000 ⁴	3,506	190,092
Ialt =	17,600	2,200	960	26,176	500	81,000	16,088	10,248	31,814	3,506	190,092	

Betalt
Gennemsnitspris af
Opkøbere

Kasse-
fisk 4 Kr.
pr. Lpd.

Kasse-
fisk 3 Kr.
pr. Lpd.

svenske blanke
1,20 65 Øre,
pr. Ol gule
30 Øre
pr. Pd.
*)deraf 1200
Pd. blanke.

Markedet flaut paa Grund af Isforholdene.
¹Østers. ²Hummer. ³Krebs. ⁴Musling.

Ugens Havarier.

Adolphine, Skonnert af Thurø, Nordentoft, har, som meddelt i vort forrige Nr., i Savannah faaet en Del Skade ved at blive paasejlet af det norske Barkskib »Løvfald«. Barkskibet Løvfald laa i Revieret efter fornylig at være bleven kondemneret og ved Auktion solgt for 150 Doll., og der var ingen ombord, da Skibet pludselig rev sig løs fra sine Fortøjninger og anrettede megen Skade blandt Skibene, der laa paa dens Vej ned ad Floden. Først løb den paa det tyske Barkskib »Marie v. Wurthmann« og tilføjede det et Hul i Siden, derpaa drev det tværs over Floden og beskadigede Dampskibene »Vatie« og »Bellevue«, for derefter at kolliderede med »Adolphine«, hvis Skade endnu ikke er oplyst. Løvfald drev videre ned mod de italienske Barkskibe »Navigatore« og »Giuseppi«, kom paa Grund paa den anden Side af Floden, kom flot igen, og strandede endelig 5 Mil fra Savannah. Den anrettede Skade paa samtlige Skibe anslaaes til 2,000 Doll.

Botnia, Dpsk., ankom d. 26. ds. hertil fra Hangø, hvor Skibet har repareret.

British Queen, Dpsk. af Hartlepool, der, som bekendt, indbragtes til Frederikshavn efter at have været i Brand, er nu solgt ved Auktion til Gøteborg sammen med Inventariet etc. for Kr. 9500 + 10 % Omkostninger.

Cathrine, Brig af Fredericia, der, som tidligere meddelt, sprang læk i Parahyba, bliver ikke kondemneret, som straks antaget. Besigtelsen anbefaler at Skibet repareres, og dette vil derfor ske. Ladningen, der tilsyneladende er i god Tilstand, bliver lossat.

Fiona, Barkskib af Svendborg, Petersen, er den 20. ds. indslæbt til Granton med Takelagen og Sejl fuldstændig overisede. Skibet, der den 28. December f. A. afsejlede fra Kennetpans til Kastrup, har udstaaet frygtelige Storme i Nordsøen. Fem Gange har Skibet været den norske Kyst nær paa faa Mil, og er hver Gang bleven slaaet tilbage. Paa Grund af den stærke Overisning lod Skibet sig kun vanskelig navigere.

Niord, Dpsk. af Randers, kolliderede den 18de Februar paa Tynen med Dpsk. »Conchai« af London, der fik en Del Skade. Niord fik kun nogen ovenbords Skade og ankom den 27de ds. til Esbjerg.

Nordsøen, Dpsk. af Esbjerg, Meinertz, ankom til Methil i Ballast fra Esbjerg efter at have været paa Grund ved Dunbare. Skibet er tilsyneladende ubeskadiget, men er dog gaet i Tørdok i Leith for at undersøges.

Svanen, Brig af Randers, der afsejlede den 23de Oktbr. f. A. fra Tynen til Randers, er ikke fremkommen og maa desværre antages at være gaet under med Mand og Mus.

Fra Sø og Land.

I Anledning af en Bemærkning i en indsendt Artikel om »Konsutatafgifterne«, der var optaget i vort sidste Nummer, har man henledt vor Opmærksomhed paa, at, foruden Danmark, opkræve følgende Lande ingen Fyrafgift af Skibene: Frankrig, Holland, Spanien, Forenede Stater, British Guiana og Guatemala.

Aktie-Udbytte for 1894. Dampskibsselskabet Norden giver 8 $\frac{1}{2}$ pCt.

Dampskibsselskabet Carl giver 1 pCt.

Dampskibsselskabet Skjold giver 2 pCt.

Dampskibsselskabet Gorm giver 1 pCt.

Det dansk-russiske Dampskibs-Selskab giver 4 pCt. Postdampskibet Thyra, der gaar paa Island og Færøerne, vil i Foraaret 1896 skifte Fører, idet Premierløjtnant A. Garde fratræder Posten, som derefter overtages af Kaptajn C. Trolle.

Dødsfald. Chefen for Det Forenede Dampskibsselskabs indenlandske Afdeling P. Sørensen er afgaaet ved Døden. Sørensen var i sin Tid ansat hos H. P. Prior og gik derfra over i »Det Forenede«s Tjeneste, hvor han i den lange Aar-række med stor Dygtighed har udfyldt sin Stilling. Han var meget afholdt af alle, der kendte ham. I de senere Aar var hans Helbred væklende og i sidste Efteraar maatte han trække sig tilbage fra sine Forretninger.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen, Thide-
mann, ankom til Syra 25. Februar, bestemt til Smyrna og
Antwerpen. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Blyth
15. Febr., bestemt til Marseilles. — Castor, Kruse, ankom til
Hull 14. Febr., bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Gøtsche,
ankom til Rouen 25. Febr., bestemt til Kbhvn. — Dagmar,
Strubberg, afgik fra Messina 27. Febr., bestemt til Bordeaux,
La Rochelle, Kbhvn. — Douro, Brabrand, ankom til Lis-
sabon. — Georgios I, Rohde, afgik fra Antwerpen 21.
Febr., bestemt til Tunis, Piræus, Constantinopel etc. — J. C.
Jacobsen. Bech, ankom til Pillau 4. Febr., bestemt til
Kbhvn. — Kiew, Rasmussen, afgik fra Dartmouth 23. Febr.,
bestemt til Nizza. — Kursk, Staal, ankom til Pillau 25. Febr.,
bestemt til Kbhvn., Nantes og Bordeaux. — Leopold II.
Jespersen, afgik fra Antwerpen 24. Febr., bestemt til Algier,
Smyrna etc. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik fra Algier
23. Febr., bestemt til Christiania — Nordjylland, Jensen,
ankom til Christianssand 25. Febr., bestemt til Kbhvn. — O. B.
Suhr, Koch, afgik fra Lissabon 24. Febr., bestemt til Hull. —
Omsk, Kihl, afgik fra Gibraltar 20. Febr., bestemt til Ant-
werpen. Tejo, Fenger, afgik fra Dartmouth 24. Febr., be-
stemt til Kbhvn. — Vesuv, Gade, afgik fra Messina 24. Febr.,
bestemt til Bari.

Axelhuus, Harder, ankom til Arendal 9. Febr., bestemt
til Kbhvn., Stettin. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom til
Swinemünde 8. Febr., bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Ceres.
Svensson, ankom til London 28. Jan., bestemt til Kbhvn.,
Libau. — Charkow, Norden, ankom til Hull 8. Febr., best.
til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til
London 5. Febr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Chri-
stianssund, Jensen, ankom til Swinemünde 8. Febr., bestemt
til Christiania. — Frederik, Harboe, ankom til Kbhvn. 22.
Febr., bestemt til Königsberg. — Jolantha, Hansen, ankom
til Helsingør 9. Febr., bestemt til Danzig. — Kasan, Thomsen,
ankom til Königsberg 3. Febr., bestemt til Kbhvn., London.
— Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 19. Februar,
bestemt til Færøerne og Island. — Libau, Andersen, ankom
til Kbhvn. 3. Febr., bestemt til Danzig. — Louise, Brabrand,
ankom til Pillau 1. Febr., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen,
ankom til Kbhvn. 2. Febr., bestemt til Stettin, Manchester.
— Moskov, Petersen, ankom til Anvers 5. Febr., bestemt til
Kbhvn., Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til
Libau 6. Febr., bestemt til Kbhvn., Anvers. — Odin, Frisenette,
ankom til Kbhvn. 3. Febr., bestemt til Hamburg. — Perm,
Christensen, ankom til London 11. Febr., bestemt til Kbhvn.,
Libau. — Pregel, Egidiusen, passerede Hanstholm 26. Febr.
og anløber Frederikshavn, bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny,
Blom, ankom til Libau 8. Febr., bestemt til Hull. — Thyra,
Garde, ankom til Hull 30. Jan., bestemt til Kbhvn., Libau.
— Tula, Paaske, ankom til Vingå 14. Febr., bestemt til
Danzig. — Valdemar, Sørensen, ankom til Anvers 19. Febr.,
bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom
til Kbhvn. 22. Febr. — Viking, Jørgensen, ankom til Kbhvn
4. Febr., bestemt til London.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Nicolaieff
8. Febr. til Flensborg. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra
Djarilgazky 24. Febr. til Bergen. — Knud, N. P. Jørgensen,
ankom til Nyborg Fjord 18. Februar. — Svend, S. Hveysel,
ankom til Christianssand 17. Febr. — Erik, H. W. Wisberg,
ankom til Nyborg Fjord 18. Febr. — Skjold, N. O. Risø, afgik
fra Ghent 19. Februar til Sunderland, ankom til Sunderland
22. Febr. — Danmark, T. Heintzelman, afgik fra Brake Old
22. Febr., ankom til Sunderland 24. Februar — Olaf, C. Holst,
afgik fra Grangemouth 27. Februar, bestemt til Kbhvn. —
Volmer, J. P. Jørgensen, ankom til Christianssand 17. Febr.
— Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Nicolaieff 2. Febr. til
Aarhus. — Dan, C. M. Kraemer, ankom til Frederikshavn
26. Febr. — Magnus, W. Aaris, ankom til Nyborg Fjord
18. Februar.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr.
Jensen, afgik fra Seriphos 9. Febr. til Rotterdam. — Alexander
Shukoff, Johnsen, afgik fra Neapel 24. Febr., bestemt til
Seriphos. — Johan Siem, Rasmussen, afgik fra Newcastle
6. Febr. ankom til Patras 22. Febr. — Pawel Andrejeff,
P. Mørch, afgik fra Moss 18. Febr., ankom til Blyth 25. Februar.
Kjøbenhavn. Hafnia, Neergaard, ankom til Christiania 22.
Febr. — Jylland, Starck, afgik fra Grimsby 21. Febr. til
Kbhvn.

Nordseen. Skotland, Albrechtsen, afgik fra Frederikshavn
21. Febr. til Alloa Dock.

Thingvalla. Island, Thomsen, afgik fra Christianssand
8. Febr. til New-York, ank. til New-York 21. Febr.

Det store nordiske Telegrafselekskab. H. C. Ørsted ligger
i Esbjerg. — Store Nordiske, Suenson, er paa Kåbel-
reparation i estasiatiske Farvande.

Urania. Saturn, Hansen, afgik fra Rotterdam 26. Febr.
til Charleston S. C.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, ankom til Methil 21.
afgik 22., ankom til Esbjerg 24., afgik 26. til Methil. — Nord-
søen, Meinertz, afgik fra Esbjerg 20. Febr., ankom til Leith
23. Febr.

Sejlskibe.

Fano. Nordby. Cingalese, Thomsen, afgik fra Sunder-
land 20. Febr. til Santos. — Daniel, Nielsen, ankom til
Buenos Aires 21. Febr. fra Rio Janeiro. — Havila, Morten-
sen, afgik fra Cardiff 23. Febr. til Santos. — Medor, Svarrer,
laster i Pernambuco til Para i Januar Maaned. — Nordby,
Kolster, afgik fra Iquique 5. Jan. til Gibraltar. — Serapis,
Winther, ankom til Pensacola 6. Febr. fra Rio Janeiro. —
Solid, Jørgensen, ankom til Villa Constitucion 17. Febr. fra
Santos — Sophie, Svarrer, ankom til Rio Janeiro 23. Febr.
fra Hamburg. — Wilhelmine, Oldefar, passerede Buenos
Aires 20. Febr. til Rosario.

M. N. Fischer. Vejle. Olga, Schmidt, afgik fra Rio Janeiro
15. Febr. til La Platafloden, Buenos Aires, for Ordre.

Alf, Rasmussen, ankom 13. Febr. til Fare fra Swansea.
— Adolphine, Nordentoft, klar 12. Febr. i Savaimah for
Amsterdam. — Brage, Pedersen, ankom 15. Febr. til St. Ybes
fra Portsmouth. — Bertha, Jensen, ankom 25. Jan. til Pointe
à Pitre fra London. — Caroline Elisabeth, Jensen, klar
15. Febr. i Messina for Candia. — Doris, Hansen, ankom 13.
Febr. til St. Valery fra Clakmannan. — De atten Sød-
skende, afs. 22. Febr. fra Schields til Aalborg. — Elna,
Carlsen, klar 20. Februar i London for Saffi. — Elise Høy,
Høy, afs. 1. Febr. fra Pernambuco til Rio Grande de Norte. —
Freja, Jespersen, ankom 25. Jan. til St. Thomas fra Kbhvn.,
afs. samme Dag til St. Croix. — Fredensborg, Kisby, ankom
1. Febr. til St. Thomas fra Pernambuco. — Familiens
Haab, Hansen, afs. 17. Febr. fra Fare til Candia. — Johanne,
Albertsen, ankom 15. Febr. til St. Ybes fra Portsmouth.
Solid, Jørgensen, ankom 14. Febr. til Buenos Ayres fra
Santos, til Sarana. — Vega, Rasmussen, afs. fra Morlaix til
Carnarvon. — Ægir, Rasmussen, afs. 22. Febr. fra Plymouth
til Gijon.

Fragtberetninger.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under
23. Februar:

Fragtmarkedet har i forløbne Uge ej været synderligt
animeret, men lavere Noteringer ere dog ej fremkomne, og
er Tendensen gennemgaaende fastere, om end de afsluttede
Fragter tildels ere til uforandrede Rater, hvilket vil ses af
nedenstaaende Befragtninger, afsluttede i de sidste Dage.

For Sejlskibe:

San Francisco til Kanalen for Ordre 25/— à 26/— minus
13 prompt Lastning, for Aug./Septbr. er der sluttet et 2000
Reg. Skib à 28'—.

Vestkysten af Syd-Amerika til Kanalen 22/6 prompt, 25/—
for Juli og 26/3 for August September. Melbourne til Kanalen
f. O. 25/— minus 1/3 direkt. Newcastle N. S. W. til Acapulco
16/—, Mauritius 14/—, Vestkysten af Syd-Amerika f. O. 15/6,
San Francisco 14/—, kombineret med Retur Ladning til Ka-
nalen à 27/6. Rishavn til U. K.-Kontinentet 26/3 for Marts/
April. Calcutta til Kanalen 23/9, Marts.

Pensacola til Buenos Ayres, 1000 Reg., Lumber, à Doll.
10 1/2. Barrow in Furness 90/— for Tømmer, 1300 Reg.

Yucatan til Mühlgraben eller Libau 27/6 à 29/6, Logwood,
470 Reg. Maj/Juni. Pugwash N. S. til Vestengland 40/— for
700 Reg. 39/— for 900 Reg., Bayverte 38/6 for 900 Reg.,
Miramichi til Belfast & c. 600 Reg. 42/—, Richibucto 47/6 for
300 Reg. Archangel til Hull 250 Stds. 37/6.

For Dampskibe:

Fra Cardiff til Gibraltar 5/4 1/2 à 5/6, Malta 6/. Marseilles 8/4
frcs, Barcelona 10/, Algiers 8 frcs., Brindisi 6/6, Genoa 7/, Alex-
andria 6/9 à 7/—, Port Said 6/6 à 6/9, Bombay 7/6, Nagasaki
16/6, Rio 11/9.

Benisaf til Middlesbro 6/3, Bilbao til Middlesbro 4/6,
Glasgow 5'—, Smyrna til London 8/6.

Azoff til U. K.-Kontinentet 11/3 à 12/6, Novorossisk 8/6,
Sebastopol til Rotterdam 7/6, Odessa til Rotterdam 7/3, Borde-
aux 8/6, Bayonne 9/6.

Rishavn til U. K.-Kontinentet, Marts/April 28/3, Bombay
prompt 17 — April 6 pence mere, Calcutta 25/— d w. Juni
Lastning.

Norfolk til Rotterdam 13/6, Liverpool 12/6, Newport News
til c. f. O. 13,000 Quarters 29. Tampa til Hamburg 17/—,
Fernandina til Dublin 15/3. Galveston til Liverpool eller
Bremen, Bomuld à 36/— pr. Reg Ton. New-Orleans til U. K.-
Kontinentet 20/— pr. Ton Oliekager.

Archangel til Bordeaux, 500 Standards Boards 58 frcs.
Mesane til Hull 410 Stds. á 38/9.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New York, meddele under 15.

Februar:

Medens der i den forløbne Uge har været forøget Efter-
spørgsel efter Dampere for Korn herfra og fra Nabohavnene
til Cork for Ordre og enkelte Kontinenthavne, har de ind-
løbne Ordre dog i de fleste Tilfælde ikke medført nogen Ind-
rømmelse i Fragten overfor Rederierne. Partraterne holde
sig fast, men Omfanget af de opgjorte Forretninger kan paa
ingen Maade kaldes stort. Cubahavnene synes at have for-
synet sig med tilstrækkelig Dampskibs Tonnage for inde-
værende Maanedes Afskibninger, og for senere Afskibning er
der saa godt som ingen Tvivl om at denne Fart vil bringe
fornyet Virksomhed, saasnart voie Sukkerraffinaderier beslutte
sig til at gøre yderligere Indkøb.

Som Følge af det ringe Antal af ankomne Skibe er disses
Antal her i Havnen atter bleven betydelig reduceret, men
ikke destomindre holder Markedet sig, paa Grund af fuld-
stændig Mangel paa Begær, overordentlig flaut i alle Retninger
og Raterne ere svage.

Der er betalt følgende Rater:

Philadelphia til Cork f. O. Korn 2/9 d.

Galveston til U. K. eller Kontinentet Bomuld 36/6 d.,
Galveston—Østersøen 5/16 d.

New-York til Gibraltar Petroleum 10 c, Philadelphia til
London 2'—, Lissabon 2/9 d.

Pensacola til Liverpool 100/—, andre Havne i Stor-
britannien 101/3.

La Plata til New-York Hørfør 20/.

Cuba 2 Havne til New-York eller Philadelphia Sukker 9/—,
Boston 10 —.

Galveston til Cork f. O. Oliekager 24'—.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Syns-
vidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne
angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.),
Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Nordseen Den 20de Febr. er Fyrskibet »Horns Reb« og
den 23de Febr. 1895 Fyrskibet »Vyl« igen udlagt paa Station.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordseen. Paa *Doggersbank* ligger et Vrag sunket,
En Mast er 16 Fod over Vandet. 55° 4' N. Br. 2° 20' Ø. Lgd.

Rusland. Hvide Hav. I Nærheden af Landsbyen *Porio*
Bugt ere følgende Grunde fundne:

En 11 Fods Grund, *Bielujia*, 8 Kbl. S. 28° Ø. fra Taarnet
Gorieloj. 66° 44' 28" N. Br. 31° 26' 35" Ø. Lgd.

En 3 Fods Klippe, 7 Kbl. S. 41° Ø. fra samme Taarn.

En 28 Fods Klippe, 8 Kbl. S. 45° Ø. fra samme Taarn.

Tyskland. Helgoland. Fyr-Stationen paa *Helgoland* mod-
tager daglig Melding om Isen i de tyske Farvande.

Ved Signalisering med Stationen kunne Skibe erholde
Oplysning om Isen i de nærmeste tyske Farvande.

Elben. Den 13de Febr. 1895 er Fyrskibet »*Elbe Nr. IV*«
inddraget for Is.

Fyrskibene »*Elbe II*« og »*Elbe III*« have forladt deres
Station paa Grund af Is.

Holland. Thornton Bank. Den 17de Febr. er Fyret paa
Lystønden *Thornton Bank* igen tændt.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. Solent. En sort og hvid lodret stribet Stump-
tønde, mærket *South Bramble*, er udlagt i 28 Fod Vand ved
S.-Kant af *Bramble Shoal*, fra *Calshot Fyr* i S. 32° Ø., 2,
Kml. og fra *Priori Egypt* Pynt i N. 52° Ø.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag m. m. i Atlanterhavet. I *Atlanterhavet* er Vrag m.
m. truffen saaledes:

Den 9de Febr. 49° 17' N. Br. 22° 7' V. Lgd. *Norsk*
Bark »*Næs-Gaard*«, Stormasten gaet overbord.

Afrika. Elfenbenskysten. Et Skib har stødt, rimeligvis

paa et Vrag, 2½ Kml. S. for *Pynt Tabu*. 4° 40' N. Br. 6°
42' V. Lgd.

Forenede Stater i Nordamerika. Massachusetts. Et Vrag
ligger sunket i 11 Fod Vand paa *Bearses Shoal*, c. 1 Kml.
SV. for Vraget af »*Royal Arch*«. En Mast er 8 Fod over
Vandet.

Long Island Sound. Connecticut. Taagefløjten i Fyrskibet
»*Cornfield Point*« skal ombyttes med en ny. I Mellemtiden
gives Taagesignal med Klokke.

Hampton Roads. Virginia. Klokketønden 1½ Kml. N. for
Sewal Point er inddragen

Indian River. Florida. Omtrent den 31te Jan. 1895 fore-
toges følgende Forandringer i *Indian River*:

Barrel Stake Fyr Nr. 20¼. Rødt, fast Fyr paa en Baake
med rød Topbetegnelse, i 4½ Fod Vand, 17/8 Kml. SØ. for
Crawford Point.

Long Canal Fyr Nr. 40. Rødt, fast Fyr paa en Baake
med rød Topbetegnelse, i 5 Fod Vand, paa V.-Siden af N.-Enden
af det lange Løb mellem *Hell Gate* og *Ash Pan-Shoal*, *Jupiter*
Sound.

Grant Farm nedre Fyr Nr. 9¼. Fyret forandres fra hvidt
til rødt, Topbetegnelsen fra sort til rød og Nr. til 14½.

Micco Nr. 16, røde faste Fyr flyttes til en Baake, med rød
Topbetegnelse, i 5 Fod Vand, 1 Kml. SØ. for *Grant Farm*
og 3 Kml. N. for Indløbet til *Sebastian Creek*.

Den gamle Baake bliver staaende, men faar intet Nummer.
St. Lucie Nr. 21, hvide, faste Fyr flyttes 5/8 Kml. V. hen
til en Baake med sort Topbetegnelse, i 5 Fod Vand, paa Ø.-
Kant af Løbet, udfor Munden af *St. Lucie River*.

Den gamle Baake bliver staaende, men faar intet Nummer.
North Narrows Nr. 24, røde, faste Fyr flyttes 3/8 Kml.
NV. hen til en Baake med rød Topbetegnelse i 4 Fod Vand,
paa V.-Kant af N.-Enden af Løbet, som fører ind til *North*
Jupiter Narrows.

Jones Point Nr. 6 og *Eau Gallie* Nr. 12 røde faste Fyr
slukkes. Baakerne blive staaende.

Grant Farm øvre hvide, faste Fyr Nr. 9¾, *Peck Lake*
North røde, faste Fyr Nr. 26, *Peck Lake South* røde, faste Fyr
Nr. 8 og *South Narrows* røde, faste Fyr Nr. 32 borttages.

Conch Bar røde, faste Fyr Nr. 36 slukkes. Baaken
bliver staaende.

Mellem *Grant Farm* og *Jupiter* er Løbet afmærket med
136 Pæle, der ere 6 Fod over Vandet. Dybderne ere ved
Middel-Lavvande.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rusland. Sevastopol. *Kersonese* Fyrs N. lige Lysgrænse
er N. 12° Ø. og ikke N. 16° Ø.

Tripolis. Marsa Susa. *Seignelay Rock* ligger paa et
Koralrev, hvorpaa der er 3 á 4½ Fv. Vand, og som er c. 1
Kbl. langt i Ø. og V. og c. 1½ Kbl. bredt. Der er 5½ á 6
Fv. tæt uden om Revet. 32° 54',7 N. Br. 21° 56',0 Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt og Karaibiske Hav.

Pensacola Bay. Florida. Ved Indløbet i *Pensacola Bay*
skal man holde S.-Skjel i Fort *Mc Rae* Ledelinie mellem Klokke-
tønden og den sorte Tøndevager Nr. 3.

Mississippi River. Louisiana. Baaken, hvorfra *South Pass*
forreste Ledefyr vises, er nu malet rød.

Columbia. Paa Grund af Urolighederne i *Columbia* maa
man ikke stole paa, at Fyrene brænde.

Karantænebestemmelser m. m.

Portugal. — *Konstantinopel* er erklæret for smittet af
Kolera og Havnene ved *Marmarahavet* samt *Scutari* for
mistænkte.

Spanien. — Der gives fri Praktika til Skibe fra Havne ved
Weichsel og 85 Kml. Afstand.

Tyrkiet. — Skibe fra Havne mellem *Cavak* og *Culicratia*
og mellem *Cavak* og *Tonzla* underkastes 5 Dages Karantæne
og Desinfektion saaledes: I *Tonzla* for Skibe bestemte til
Marmarahavet og *Dardanellerne* samt *europæiske* Havne ved
Det Syriske Hav indtil *Saloniki*, i *Cavak* for Skibe bestemte
til *tyrkiske* Havne ved *Det sorte Hav* mellem *Cavak* og *Sinope*
i *Sinope* for Skibe bestemte til de øvrige Havne i *Det Sorte*
Hav, og i *Klazomene*, *Beirut* eller *Tripolis* for Skibe, bestemte
til *tyrkiske* Havne uden for *Charnak Kale*.

Malta. — Der er anordnet 7 Dages Karantæne for Skibe
fra *Konstantinopel* og fra Havne i *Marmarahavet*, at regne
fra Rejsens Begyndelse.

Egypten. — Skibe fra *Konstantinopel* erholde kun fri
Praktika, naar der er hengaaet 5 Dage efter Afrejsen, og
Resultatet af Lægeundersøgelsen er gunstig.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,
Adelgade 14.

CHR. GYLSTORFF & CO., Antwerpen,

Kul, Cokes & Briquettes (Patent Fuel), Exportører,
anbefale specielt belgiske Briquettes, Mærke C. G. & S. H.,
egnede til Dampskibs-, Industri- & Jernbanetrug.

Agenter for de bekendte „Houssu“ Steam Kul,
der afskibes i Antwerpen, Gent, Ostende & Terneuzen.
Telegram-Adresse: Gylstorff, Antwerpen.

A. J. Rosenfeldts

Skibs- og Baadebyggeri,
Patent Ophalingsbedding,
Udsalg af Aarer og Stager,
Ny Kalkbrænderi, Ø.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Foundres and Ship Repairers.
By Vildersplads, Copenhagen, C.

Dampskibe, Bugserbaade,

mindre Lyst- og Fjorddampere, nye og brugte, alle Størrelser,
samt 1ste Klases Petroleumsaade kjøbes og sælges.

Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal.
Kjøbenhavn.

Svendborg Margarinefabrik, Jes Jensen & Søn,

anbefaler

velsmagende og holdbar Margarine,
tilkendt Guldmedalje i Antwerpen 1894.

Kontor og Lager: Raadhusstræde 4.

FRIHAVNSHOTELLET

anbefalede
de Herrer

Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre propre og
billige Værelser med Udsigt over Sundet.

Æra Minutters Gang fra Frihavnen og tæt ved Sporvogn.

Ærbødigt

L. P. Jensen, Livjægergade 5.

Vesterbros billigste

Beklædningsmagasin,

Gl. Kongevej 49. Stort Udvalg Gl. Kongevej 49.

Stort Udvalg

af alle engelske, tyske og franske Stoffer.

Færdige Klædninger leveres fra 20 Kr.

Overfrakker fra 20 Kr. og Benklæder fra 5 Kr.

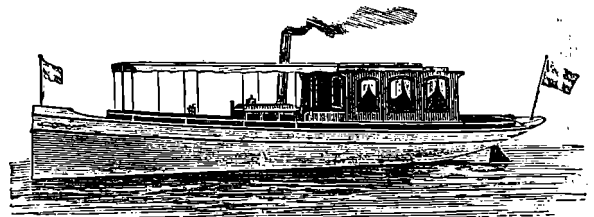
Alle Uniformsgegenstande leveres paa Bestilling
hurtigt og billigt.

Reparationer udføres prompte.

K. Andersen.

N. M. Preus,

Skibssmedie- & Maskinestablisement,
Nyhavn Nr. 57.



Paatager sig Bygning og Levering af smaa Dampbaade
med kraftige Maskiner.

Patent

Universal Slippeapparatet

anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af
Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.



Det gjensidige Forsikringselskab

DANMARK.

Brandforsikring:

Indbo i Kjøbstad 3 Øre 1/2-aarl.
Land 4 » »
Varer i Kjøbstad 5 » »
Forsikringssum c. 500 Mill. Kr.
Formue c. 2 1/2 » »

Livsforsikring:

Billige Præmier.
Forsikringssum c. 14 Mill. Kr.
Formue c. 3 1/4 » »
Fordelt Overskud i 1894:
ca. 400,000 Kr.

Th. Meier,

Vognmandsforretning.

Al Slags Kørsel

besørges.

Kontor: Frihavnselskabets

Kontorbygning.

Telefon 2068.

„Dansk Sefartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.
Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø.,
hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

KJØBENHAVN. — TRIERS BOGTRYKKERI (H. J. SCHOU).

AVERTISEMENTS-PRIS:

Første Side pr. Politlinie à 45 mm Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider	20 do. 25 —
Moderation for	5 Gange 10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover	20% 30% 50%
Mindre end 1/2 Side	10% 20% 4%

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 10.

Kjøbenhavn, Fredag den 8. Marts 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Dækslast og Sødygtighed, af C-n. — De ny Skibsjournaler, af O. n. — Fragtforholdene i østasiatiske Farvande. — Frederikshavns Havn. — Den ny norske Søforsikringsplan. — Den danske biologiske Station. — Generalforsamlinger. — En interessant norsk Dom. — Fiskeri-Statistik. — Baadudsætning, af J. C. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.
Grundet 1845 — Telefon 243.

Kjøbenhavns Frihavns-Pen,
paa hvis Emballage findes et
Prospekt af Frihavnen i Farve-
tryk.

Pr. Gros Kr. 1,50.

Linoleum

og
Voxdug
til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,
St. Kjøbmagergade 26.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

 Fedeverar.

Dækskoste.

13 Rækker halvstive Piasava
6 Kr. pr. Dusin.

13 Rækker fine Piasava 7 Kr
pr. Dusin.

Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.

Levanger 7 Kr.

Kosteskafter 1 Kr.

Hans Prehn,
Børstenbinder,

Fabrik for Dæks- og Gadekoste,
Vesterbrogade 46.

— Telefon 2625. —

SEIFERT & NØRGAARD,

Ny Østergade 1,

Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.

Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sponong & Co.,
Stockholm

Anbefaler alle Slags Uniformeffekter.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigestelefon:
Willschou. Nr. 3876.

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

modtager Ordres som Agent for Firmaerne

Messrs. **Bolling & Lowe, 2 Laurence Pountney Hill,**
London, E. C.

La Société **Cockerill, Seraing i Belgien** og

Messrs. **Priestman Brothers, Limited, Holkerness**

Foundry, Hull

samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybnings-
materiel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer
etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer
af alle Slags til og fra Kjøbenhavns Havn.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbrød.

Flensborgs

Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjedler

særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Lobet af 50 Minutter.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transport-
pramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater,
Bugserdampere og Fiskerfartøjer med Petroleumsmotorer
indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved

Ingeniør **Andr. Vang, Kjøbenhavn,**

Telefon 3902.

Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

Fra Aktiebolaget **Bofors & Gullspång** i Sverrig leverer jeg
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

støbt Staal, saasom:

Skibsstævne,
Skibsskruer,
Roerrammer,

Stempler,
Krumtappe,
Ambolte,

Tandhjul,
Ankere,
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke
og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal
af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterfigr.

Frits Ortmann

Oversættelsesforer,

Niels Hemmingsøensgade 4,
Kl. 9—3.

Aut. Forhryringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

C. A. Grell, Holm. Kanal 18.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,

Strandgade 32.

Kjøbenhavn. C.

Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.

Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for

Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Raadhuspladsen 51. Kontortid 9—5.

Telefon 3326.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.



Kæseguhr, Fil m. m.

Luftbælteisolation.
Patent for Rør og Kjedler.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Galle & Jessens
oljefri, rene Poudre

Cacao uden Sukker
kan særlig anbefales
til Skibsbrug.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)
Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.
Indregistrering af Varemærker etc. etc.
Oversættelser
til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

H. Hvalsøe & Co.
St. Strandstræde 8.

Lager af
Skibsartikler
&
Værktøj til Skibsbrug.

Petersen & Rand,

Niels Juelsgade 7.

→: Telefon 3523. ←:

Import af finsk Smør,
fineste holdbar Kvalitet,
billigste en gros Pris.

Til Proviantering
anbefales

godt holdbart Smør
til en gros Priser.

H. P. Erichsen,
8, Admiralgade 8.

S. Jacobsens
Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefales
ferske, saltede og røgede Varer.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Holm & Collerup,
Smedie og Maskinfabrik,

Toldbodgade Nr. 15

Telefon 3872.

og

Telefon 3872.

Frihavnen i Kjøbenhavn.

Alle Skibs- og Maskinreparationer udføres hurtigt
og solidt.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

Eneste Lager

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Viggo O. P. Hammer & Søn,

Baadsmandsstræde 20, Kjøbenhavn C. Etabl. 1856.

Tømmer- og Trælastforretning.

EXPORT af indenlandske Træsorter.

Bøg, Eg, Ask, Hvidbøg etc.

IMPORT af udenlandske Træsorter.

Mahogni, Nøddetræ, Eg, Whitewood, Teak etc.

M. B. Hansen,

mekanisk Etablissement,

Nørrevold 78.

Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tællere.

Onsdag den 13. Marts 1895, Kl. II Formiddag, bliver
ved offentlig Avktion, der afholdes paa Orlogsværftet,
bortsolgt: ca. 80,000 Pd. Jern, 7,400 Pd. Støbejern,
91 Stkr. Døre tildels med Laase og Greb, 104 Vin-
duer m. m. fra det ophuggede Logiskib »Dronning
Marie«. Endvidere 4800 Pd. Tovværk, 4800 Pd. Spild
af Tov, 36,000 Pd. Jernspaaner, 9,100 Pd. Zinkaske,
ca. 2000 Pd. Jern og Staaltraadsaffald, 3 Blokvogne,
39 Vinfustager m. m.

Sagerne ere til Eftersyn Lørdag den 10de d. M.
og følgende Søndage fra Kl. 10—2 i Magasinet for
kasseret Gods, hvor til den Tid Kataloger kunne er-
holdes.

Orlogsværftets Centralkontor, den 4. Marts 1895.



ENEFORHANDLER:

V. LØWENER,
Kvæsthusgade 6,
KJØBENHAVN. K.

Kjøbenhavns nye
Skiltefabrik,
41, Frederiksborggade 41,
leverer

alle Slags Skilte
samt alt

Malerarbejde

henhørende til

Maskinfaget.

Alt leveres til Nutidens billigste
Priser.

Overslag leveres gratis.

Rugbrød

A Frederiksberg A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

Anti-magnetiske
Ankergangs-Uhre
fra 20 Kr.

Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.

Dækslast og Sødygtighed.

Af en Notits i »Dansk Søfartstidende« for 1ste Februar fremgaar det, at Sø- og Handelsretten i Anledning af Alexander III's Forlis »henleder Opmærksomheden paa, om det ikke vilde være rigtigt paany at optage det Spørgsmaal, hvorvidt der ikke, i Lighed med hvad der gælder i England, her i Landet bør fastsættes bestemte Regler for Størrelsen af Dækslast, ialfald i Vintermaanederne«. Det synes heraf at fremgaa, at den høje Ret enten har misforstaaet, eller ogsaa kun ufuldkomment kender de engelske Retsregler, til hvilke der refereres. Section 451 af The Merchant Shipping Act 1894 (tidligere Section 24 af M. S. A. 1876) lyder nemlig saaledes:

»Hvis noget Skib, britisk eller fremmed, ankommer »til nogen Havn i det Forenede Kongerige, fra nogen Havn »udenfor det Forenede Kongerige mellem den 31. Oktober »og 16. April, bærende paa Dækket, d. v. s. paa noget »ikke overbygget Sted paa Dækket, eller paa noget over- »bygget Sted, som ikke er indbefattet i det Kubikrum, der »udgør Skikets registrerede Tonnage, Ladning bestaaende »af Trælaf af den Beskaffenhed, som i det følgende nævnes, »saa skal Føreren af et saadant Skib, og ligeledes Rederen, »hvis han er medvidende i den begaaede Lovovertrædelse, »være ifalden en Bøde paa ikke over 5 £ Sterling for hver »100 Kubikfod af saadan Trælaf, der er indladet i Strid »med denne Bestemmelse:

»(a) Firkantet, rundt eller andet Tømmer, Pitch Pine, Eg, »Teak, Mahogni eller andre tunge Varer af hvilken som »helst Art.

»(b) Mere end 5 Reserve-Rundholter, hvad enten disse ere »tilhuggede færdige til Brug eller ej.

»(c) Planker, Battens eller andre lette Trævarer, af hvilken »som helst Art, i mere end 3 Fods Højde.

»Intet i denne Paragraf skal berøre noget »Skib, der ikke er bestemt til nogen Havn i det »Forenede Kongerige eller som kommer ind til »en Havn i D. F. K. paa Grund af haardt Vejr »eller Havari eller i nogen som helst anden Hen- »sigt end den at losse sin Last.«

Altsaa, et engelsk Skib kan til en ikke-engelsk Havn indlade saa megen Dæksladning det vil, og et fremmed Skib kan til en engelsk Havn kun indlade 3 Fod »deals, battens, boards« i Vintermaanederne. Alle Skibe ere stillede ens, og vi Danske ere under akkurat lige saa megen og lige saa liden Kontrol som Englænderne.

At Sø- og Handelsretten har fundet Anledning til, i dette Tilfælde at opstille den engelske Lovgivning som Mønster, uagtet den høje Ret aabenbart kun har et ret overfladisk Kendskab til den, er i høj Grad karakteristisk, og illustrerer godt den Tilbøjelighed, der her i Landet findes til, paa det maritime Omraade, uden videre Kritik at anse alt hvad der er engelsk for at være saare godt. Det træffer sig nemlig saa, at den omtalte Lovbestemmelse angaaende Dækslast almindeligt imellem Fagmænd erkendes for at være en af de mest uheldige og forfejlede i hele den engelske Sølov. Der findes jo imellem Dampskibe saa mange forskellige Typer, at det at opstille en Regel for Stuvning af Last, der uden videre skal gælde for alle i Hob, straks maa falde i Øjnene som uheldigt. De Baade,

for hvilke 3 Fods Reglen kan siges at passe saa nogenlunde (men heller ikke mere, af Grunde, som straks skulle anføres) ere de helt awning-dækkede eller helt spar-dækkede, men helt absurd bliver Bestemmelsen, naar den anvendes paa den Type af Skibe, der endnu er den almindeligste, paa den »well« dækkede Tramp. Det er aldeles indlysende, at et Plankelag paa 3 Fods Højde, stuvet paa main-Dækket i en saadan Dampers »well«, er langt mere udsat for at blive sat i Drift af Søen, end et Lag paa 8 à 10 Fod vilde være, og hertil kommer endnu den Omstændighed, at en Damper af denne Type som Regel kommer til at ligge for meget paa Halen med kun 3 Fod paa Fordækket, og der foreligger talrige Eksempler paa, at saadanne Skibe i Vintermaanederne under Indladning til engelsk Havn har maattet stuve næsten hele Dækslasten paa Fordækket alene, for at faa Skibet paa en fornuftig Amning til Rejsen, og senere, umiddelbart før Ankomsten i Havn, med stor Ulejlighed maattet slæbe de to Trediedele af Dækslasten agter efter paa Overdækket, for at undgaa at komme i Konflikt med Section 451.

En anden Faktor, som, foruden Skibets særlige Bygningsmaade, kommer eller burde komme i Betragtning ved Bestemmelsen af hvad der er en passende høj Dækslast, er Stabiliteten. Der gives Skibe, navnlig af de ældre Typer, smalle og dybgaaende, som ikke kunne bære 3 Fod høj Plankelast paa Dækket uden at faa Slagside, og andre, der ere saa stive, at de faktisk ere langt mageligere i Søen med en stor Dæksladning end en lille. En heller ikke ganske uvæsentlig Omstændighed er det, om vedkommende Skib er dybt eller let lastet, men til ingen af disse Omstændigheder tager den engelske Lovgivning Hensyn. Den skærer glat væk alle Skibe over en Kam, og dekretterer 3 Fod høj Dækslast til engelsk Havn i Vintermaanederne, 3 Fod paa Fordækket, 3 Fod paa Quarterdækket, 3 Fod paa Poop-Dækket, ja 3 Fod paa Bakken, hvis man har Lyst.

At Sø- og Handelsretten er kommen til det Resultat, at Alexander III, med kun 50 Standard Planker paa Dækket, førte »en for Aarstiden betænkelig høj og svær Dækslast« er kun lidet beroligende for Førerne af de Dampere, som i 10—15 Aar have sejlet med tre Gange saa stor Dækslast og som Rejse efter Rejse ere gaaede over Nordsoen i Vintermaanederne til Kontinentshavne, uden at miste en Planke. At en stor Damper, selv helt uden Dækslast, kan komme galt afsted, og det nøjagtig paa samme Maade som Alexander III, derfor have de sidste Dages Begivenheder netop leveret et Bevis, idet et dansk Sejlskib jo for nylig har optaget Mandskabet fra det engelske Dampskib »Rowan«, der var lastet med Erts og sank i Biscaya-Bugten, fordi Dæksventilatorerne bleve slaede bort af Søen.

Det maa haabes, at Ministeriet betænker sig to Gange paa at tage en Indstilling til Følge, hvis Motivering aabenbart er baseret paa en Misforstaaelse. Det vilde være meget beklageligt, om der for Alvor skulde blive Tale om at paalægge vor i Forvejen haardt prøvede Skibsfart yderligere Baand, fordi der nu en Gang er passeret en af de Ulykker, som bestandigt ville vedblive at passere, saa længe Skibe sejle paa Søen, og som ingen Lovparagrafer ville kunne afværge.

De ny Skibsjournaler.

I »Dansk Søfartstidende« Nr. 7 klager en Hr X. over de retvisende Kurser i den ny Skibsjournal. Hans Udtalelser derom kunne alle praktiske Skibsførere tiltræde; men den, det gaar mest ud over, er Dampskibsstyrmanden, naar han for hver Kurs i snevert Farvand skal rette den til retvisende i Journalen, og til hvad Nytte? Det bliver, som Hr. X. siger, en pro-forma Sag; thi Skipperen bryder sig ikke om de retvisende Kurser i mindre Farvande. Han har blot Ulejligheden af en Gang om Ugen, naar han undertegner Journalen, at bryde sit Hoved med at se efter, om Kurserne ogsaa ere rettede rigtigt. Kommer Logbogen for Assurandører eller i Søretten, da beredes der atter Vedkommende mere Ulejlighed ved at gaa Kurserne igennem, saa Slutningen af det hele er, at alle de, der faa med Bogen at gøre, beredes der mere Hovedbrud og Tidsspilde til ingen Nytte; thi Resultatet bliver jo dog det samme, som med de misvisende Kurser.

Men skal nu alle Kurser paa »dansk« være retvisende, saa undrer man sig over, at der ikke fra samme Side, som har besørget dette, tillige er udkommet en Misvisningstabel, hvor man efter Længde og Brede, til enhver Tid og paa ethvert Sted, kan finde sin Misvisning. I danske Søkort træffer man den baade 10 og 20 Aar gammel, og forskellige Landes Kort differere, idet et Land siger, at Misvisningen aftager 5 Minutter aarligt, et andet siger derimod 8 M. aarligt, saa en akkurat Størrelse faar man ikke derud af. I nautiske Almanakker, Farvandsbeskrivelser, Kort, Fyrfortegnelser o. l. er der vel vedføjet Misvisning paa forskellige Steder, men et samlet Hele har jeg aldrig set.

Med Hensyn til danske Søkort, da benyttes de desværre ikke af danske Skibe i den Udstrækning, som de burde. Men atter her tror jeg det spiller en Rolle, at i engelske Kort er Misvisningen altid af temmelig ny Dato, man skal ikke rette for $\frac{1}{4}$ eller $\frac{1}{2}$ Streg anderledes Misvisning end Kortet udviser, hvad der i snevre Farvande og om Natten ved at sejle efter Pejlinger let vildleder, som f. Eks. gennem Beltet med et 20 Fod dybgaende Skib. Det har jo været paa Tale hjemme helt at afskaffe de misvisende Kompasser i Kortene, saa havde man ikke de forældede Streger til at vildlede; men hvis dette blev gjort, vilde ingen benytte danske Kort, thi praktisk set er de misvisende Kursstreger i et Kort uundværlige i snævert Farvand, for vore Kompasser vise jo, som man ved, ikke retvisende, men derimod den misvisende Retning, og det man kan se for sine Øjne er altid mere praktisk end det »tænkte«.

Her hjemme udkommer »Efterretninger for Søfarende« ligeledes med retvisende Pejlinger, hvad der ogsaa maa kaldes upraktisk, da det giver mere Hovedbrud straks at rette og søge Misvisning før det kan bruges. Paa ethvert Toldsted i England kan man faa disse Efterretninger frit. Der er to Slags, et for Kystfart og et for Skibe i udenrigs Fart; men alle Pejlinger deri ere misvisende.

I den ny Journal staar der, at man skal anføre, hvilket Kompas der er Hovedkompasset, altsaa det, hvorefter Kurserne regnes og nedskrives.

Der er nogle, der mene at det Kompas man styrer efter maa ogsaa være det, der nedskrives efter, og maa altsaa kaldes for Hovedkompasset. Andre sige nej, Hovedkompasset maa absolut være Pælkompasset, derefter maa Kurserne nedskrives, thi det har den bedste Plads, den mindste Deviation, og er ikke undergivet de Forandringer, som et Styrkompas, der maaske har en Skonnertbom eller andre omskiftelige Ting ved sig.

Hvilket mener den ærede Redaktion er det rette?

Om andre Ting i Journalen har jeg intet at bemærke, men giver den ærede Redaktion Ret i, at Søfarten burde skaffe sig en Organisation, der kunde faa Indflydelse i Tide, før Love og Anordninger vedrørende Søneringen udkom. Men hvorledes skulde denne Organisation dannes?

Der bestaar jo alt baade Reder-, Skipper-, Skibsfører- og Sømandsforeninger. Burde der ikke ud af disses Bestyrelser dannes en Komite, der i Forening kunde udrette noget. Thi for at give Kraft og Fynd maatte alle staa bag ved, nemlig alle, der leve af og ved Søen.

Vi have en Agrarforening, kunne vi ikke ogsaa faa en Søneringsforening, og arbejde hen til, at de Søfarende skriftlig kunne stemme til Rigsdagsvalg, naar de ere paa Rejse?

O. n.

Vi skulle i et følgende Nummer komme nærmere tilbage til den om de ny Skibsjournaler førte Diskussion og da besvare de af den ærede Indsender fremsatte Spørgsmaal.

Red.

Fragtforholdene i østasiatiske Farvande.

Krigen mellem Kina og Japan har selvfølgelig haft en betydelig Indflydelse paa Fragtforholdene i de østasiatiske Farvande og skabt Chancer for Skibsfarten i disse, som før ikke fandtes. Den Tid ligger allerede nu langt tilbage, da danske Skibe toge Del i Fragtfarten derovre; nu viser det danske Flag sig kun undtagelsesvist i hine fjerne Farvande. Men den Mulighed er dog ikke udelukket, at vore Skibe atter kunde vinde Udbytte derovre og Chancerne herfor ere maaske netop under de nuværende Forhold særlig gode. Vi henlede derfor vore Skibsrederes Opmærksomhed paa nedenstaaende Uddrag af en Beretning af 19. Januar d. A. til Udenrigsministeriet fra det kongelige danske Konsulat i Canton:

»Det maa beklages, at danske Skibsredere ikke i større Udstrækning sende deres Skibe til kinesiske Farvande, da Fragtraterne i Kysttrafiken have været usædvanligt gode, særlig i den sidste Del af det forløbne Aar. Dette skyldes for en stor Del den ringe Mængde Tonnage, der findes efter at den japanesiske Regering har købt omtrent 70 store Handelsskibe, for at bruge dem til Transporter.

Udsigterne vedblive iaar at være overordentlig gode; endogsaa de store hjemad gaende Dampskibe ere fuldt optagne for flere Maaneder, og en Forandring vil kun indtræde, hvis den japanesiske Regering, naar Krigen med Kina er afsluttet, bestemmer sig til helt eller delvis at tilbagesælge den nylig erhvervede Transportflaade«.

Frederikshavns Havn.

Ifølge Bemyndigelse af Ministeriet for offentlige Arbejder har den kongelige Havnekommission i Frederikshavn udgivet en Vejledning til Besejlingen af Frederikshavns Havn, ledsaget af forskellige Kort; den udsendes af Kommissionen i et større Antal Eksemplarer, navnlig til Udlandet, og er desuden udkommet i Handelen i Kommission hos Boghandler Engsig i Frederikshavn. (Pris: 35 Øre.)

Det er os en Glæde at henlede Opmærksomheden paa dette Arbejde. Man vil i Vejledningen finde en Række, baade paa dansk og engelsk affattede, særdeles nyttige Oplysninger om Havnen: dens Beliggenhed, dens Forbindelser med Omverdenen, Vanddybder, Strømforhold, Fyr- og Lods-væsen, Afmærkning og Besejling m. m. De vedhæftede Kort ere meget detaillerede og smukt og tydeligt udførte. Vi anbefale paa det bedste denne Vejledning til alle, der have Interesse af at kende Forholdene i Frederikshavns Havn, der jo ved sin Beliggenhed og ved de betydelige Udvidelser og Forbedringer, den er undergaaet, har Betingelserne for at skaffe Byen en væsentlig forøget Skibsfart.

Den ny norske Søforsikringsplan.

Fra Christiania tilskrives os d. 20. Februar 1895:

Revideret almindelig norsk Søforsikringsplan af Septbr. 1894 er nu udkommen og at faa i Bogladerne.

Det var særlig Fremkomsten af den ny Søfartslov, der gav Stødet til den nu foretagne Revision af Planen af 1881. Imidlertid har man kun fulgt denne, hvor praktiske Hensyn ikke tilsagde noget andet.

Den ny Plan slutter sig, hvad Ordningen af Stoffet angaar, fuldstændig til Planen af 1881. De indførte Realitetsforandringer ere heller ikke mange.

Af disse kan nævnes, at man nu har optaget Restfragt, Bruttofragt med Fradrag af Fragtforskud, som en egen Forsikringsgenstand. Denne Form for Fragtforsikring var efterhaanden bleven den sædvanlige, og det var derfor rimeligt, at man nu i Planen indførte Regler derfor.

I Bestemmelserne med Hensyn til Kondemnation er der gjort væsentlige Forandringer, uden at man dog har fulgt den ny Søfartslovs Bestemmelse, hvorefter Skib kan kondemneres, naar det er ustandsætteligt.

Planens § 73 bibeholder den ældre Bestemmelse, hvorefter Skade i aaben Sø ikke berettiger til Kondemnation, dernæst har man indført den tilsyneladende Skærpelse, at Beløbet af Skade — opstaaet ved visse Ulykkestilfælde — maa andrage til Skibets Forsikringsværdi eller derover, medens det i Planen var sat til $\frac{3}{4}$ Parter af samme. Nogen virkelig Skærpelse antages dog ikke at ligge heri, idet Taksterne i 1881, da den forrige Plan fremkom, gennemgaaende var saa meget højere. Endelig har man ophævet den Betingelse for Kondemnation, som fandtes i Planen af 1881, nemlig at af Udgifterne ved Skadens Istandsættelse Skrogets Reparation skal udgøre mere end den halve Forsikringsværdi. Disse Bestemmelser om konstruktivt Totaltab gælder efter den ny Plan kun for Sejlskibe. For Dampskibe anerkendes saadant ikke.

I Kapitlet om Abandon er ogsaa Forandringen af stor Betydning. Planen af 1881 havde for saavel forsvundne som forladte Skibe opsat Frister, forskellige efter de Strækninger, Rejsen gjaldt, efter hvis Udløb Skibet skulde anses forlist og den Forsikrede være berettiget til Erstatning. Den ny Plan har derimod optaget den ny Søfartslovs Bestemmelser, hvorefter forsvundet Skib anses forlist, naar der har manglet Efterretning om det i 3 Gange saa lang Tid, som der gennemsnitlig medgaar til et Sejlskibs Rejse fra det Sted, fra hvilket den sidste Efterretning haves om Skibet, til Bestemmelsesstedet, dog mindst 3 Maaneder. Arresteret Skib eller Gods og forladt Skib kan derimod abandonneres efter bestemte Frister, afhængige af det Farvand, hvor Begivenheden har fundet Sted.

Forøvrigt er der en Del mindre vigtige Forandringer. Det tør nok siges, at Planen i sin ny Skikkelse er grei og udtømmende, og at den byder betydelige Fordele for det assurerende Publikum.

Den danske biologiske Stations

Forstander, Dr. phil. C. G. Joh. Petersen, har i Særtryk udgivet: Beretning Nr. IV. til Indenrigsministeriet: Om Vore Flynderfiskes Biologi og om Vore Flynderfiskeriers Aftagen samt om Midler til at hindre denne og til at opbølge Flynderfiskerierne i Farvandene indenfor Skagen.

Dette Skrift er i Forvejen prisbelønnet af »Det kongelige danske Videnskabernes Selskab«, hvilken Omstændighed allerede i og for sig er en Borgen for dette højt interessante Arbejdes videnskabelige Værd; men dets sluttigt forskende Forfatter har tillige haft et praktisk Maal for sine

Undersøgelser, og disse give Svar paa mange aktuelle Fiskerispørgsmaal, der have Krav paa Opmærksomhed, og som vi derfor indtrængende anbefale Fiskerisagens Venner at stifte Bekendtskab med.

Vi ere ganske enige med Forf. i Konklusionerne med Hensyn til Fredning af ikke sælgeværdig Fladfisk, fordi det økonomiske Udbytte af Fiskeriet derved maa antages at vokse med Aarene; men paa den anden Side kunne vi ikke tilskrive Flynderfiskeriets, formentlig periodiske, Aftagen i Kattegat de sammø Aarsager som den ærede Forf., nemlig for stærkt Fiskeri. Det forekommer os, at de hydrografiske og meteorologiske Forhold bør tages med i Betragtning, naar man af Statistiken vil drage saa vidt gaaende Slutninger. Baade i Kattegat og den nordlige Del af Sundet har man i 1894 fisket Rødspætter i større Mængde og af bedre Kvalitet end de nærmest foregaaende Aar.

Den fra Grenaa og Gilleleje samt Fiskeauktionen i Altona anførte Statistik tør kun med megen Kritik benyttes til Paavisning af Fluktuationerne i Flynderfiskeriet, men Forf. anfører da ogsaa selv, at disse Momenter ikke ere fremdragne i Haab om at overbevise nogen, der tvivler om Rødspættebestandens Ferringelse i Kattegat. De Undersøgelser, der nu i en Række Aar med megen Dygtighed ere foretagne af Dr. phil. Petersen, have bragt meget Udbytte af praktisk Værd, ikke mindst i dette Tilfælde. Som anført i Beretningen har Forstanderen da ogsaa haft mange Hjælpere, blandt hvilke med Rette Premierløjtnant Hansen af Flaaden fremhæves; til fortsatte Arbejder søges paa Finansloven i Aar Bevilling til en videnskabelig uddannet Assistent ved Stationen, hvilket ringe Beløb det næppe er forsvarligt at nægte, naar man faar saa gode Beviser paa et praktisk Resultat som i dette Tilfælde.

Generalforsamlinger.

Kjøbenhavns Skipperforening holdt Lørdag den 23de Februar sin aarlige Generalforsamling. Kaptajn Benedictsens dirigerede. Formanden, Kaptajn Harboe, gav en Oversigt over Aarsvirksomheden og over Regnskabet. Foreningen havde været repræsenteret ved Kronprinseparrets Sølvbryllup samt ved Forberedelsen af Borgerrepræsentantvalgene. Der var foretaget forskellige Reparationer i Ejendommen i Holmens Kanal og i Stiftelsen. Afdøde Kaptajn D. A. Lund havde testamenteret Foreningen 30,000 Kr., hvis Renter skulde tilfalde Skipperdøttre, og 10,000 Kr. til Oprettelsen af to Frilejligheder i Stiftelsen.

I det forløbne Aar havde Foreningen udredet i Understøttelse af Fattiggassen samt Ligbærer- og Søbrudnepenge et samlet Beløb af 3775 Kr. Medlemstallet var 122. Friholigernes Antal i Stiftelsen var 48. Den Hjælp, som i Form af Friholig eller Afslag paa Leje ydedes de Vedkommende, kunde ansættes til en samlet aarlig Sum af 10,000 Kr. Af Stiftelsens Midler ydedes derhos i Huslejegodtgørelser et Beløb af 700 Kr.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Til Repræsentanter genvalgtes d'Hrr. C. C. Schmiegelow, Schierbech og O. Hansen samt valgtes Kaptajn Hein.

Efter Generalforsamlingens Slutning gav Kaptajn Strandgaard nogle Meddelelser om Knippelsbro og dens Historie.

Skipperforeningens Enkekasse holdt Lørdag den 23de Februar sin aarlige Generalforsamling. Formanden, Kaptajn Harboe, gav en Oversigt over Virksomheden og over Regnskabet. Medlemmernes Antal var den 1ste Januar 1895: 63. Indtægten udgjorde 3474 Kr. — hvoraf Rente af Aktiver 2385 Kr. — Udgiften 3244 Kr.; Aaret begyndtes med en Beholdning af 312 Kr. og sluttede med en

Beholdning af 230 Kr. Der var uddelt Halvaarspensioner à 20 Kr. til 76 Enker i December Termin, og Halvaarspensioner à 20 Kr. til 77 Enker i Juni Termin. Desuden havde 3 Enker af den ældre Kasse faaet Halvaarspensioner à 35 Kroner. Kassen ejer 62,310 Kroner.

Dampskibsselskabet »Norden« holdt Lørdag den 23de Februar ordinær Generalforsamling.

Højesteretssagfører Grüner dirigerede.

Den korresponderende Reder P. Brown aflagde Beretning. Aaret havde været godt. Skibene havde været i Fart saa godt som hele Aaret rundt. Skibet »Norden«s Overskud havde været 21,908 Kr., »Nordstjernen«s 30,895 Kr., »Nordkap«s 27,973 Kr., »Nordpol«s 20,542 Kr., »Nordvest«s 45,574 Kr. og »M. C. Holm«s i de forløbne ca. 7 Maaneder 35,468 Kr. Den samlede Indtægt var 182,363 Kr. Det foresloges i Udbytte at give $8\frac{1}{2}$ pCt. eller 85,935 Kr. Til Reserve- og Fornylsesfonden henlagdes 5 pCt. af Aktiekapitalen, 50,550 Kr., 5 pCt. af Obligations-Laanen for 8 Maaneder 76,666 Kr. Udsigterne for det kommende Aar syntes gode, tilmed da Selskabets Skibe, paa et Par Undtagelser nær, ikke berørtes af Isforholdene her hjemme.

Der bragtes Bestyrelse og Reder en Tak for Virksomheden og gaves enstemmig Decharge.

Der forelaa derefter fra Bestyrelsen Forslag om, at der gaves den Tilladelse til at sælge et eller to af Selskabets ældre Skibe samt Tilladelse til at anskaffe et nyt Skib, som Bestyrelsen kunde finde det hensigtsmæssigt, og søge de nødvendige Pengemidler hertil.

Der viste sig Stemning for Forslaget. Forsamlingen var imidlertid ikke beslutningsdygtig.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Grosserer Vald. Paulsen.

Dampskibsselskabet »Skjold« har afholdt aarlig Generalforsamling under Ledelse af Kammerherre, Amtmand Bille, der oplæste Beretningen. Det forløbne Aar har været lige saa uheldigt for Skibsfarten som de tidligere Aar. Vinteren havde været saa mild, at alle Skibene kunde holdes i Fart uden Afbrydelse, og om end Fragterne havde været meget lave, havde Driften dog givet et Overskud, der med en nogenlunde hurtig Ekspedition og et nogenlunde godt Efteraar vilde have givet et temmeligt godt Overskud for hele Aaret. Desværre havde Ekspeditionen saavel i Østersøen som paa Kulpladserne været meget daarlig. Den langvarige Kulstrik i Skotland beredte Skibene mange Bryderier foruden Ophold. Efteraaret blev for Østersøens Vedkommende en stor Skuffelse, idet Fragterne i Stedet for at bedres gik ned til et Minimum, saaledes at det i flere Tilfælde endog blev nødvendigt at akceptere $6\frac{3}{4}$ d. for Komplettering. Efteraaret gav derfor snarere Tab end Overskud. Det eneste Sted, hvor Efteraaret bragte bedre Rater, var i Sortehavet, og Skibe, der vare dernede eller paa Vejen hertil, opnaede gode Fragter. Denne Bedring holdt sig imidlertid kun kort, og for Øjeblikket ere Fragterne fra Odessa lavere end nogensinde. Under disse Forhold vilde det næppe forbyse, at Aarets endelige Resultat var meget tarveligt.

Selskabets 5 Skibe havde udelukkende været i Fart paa Østersøen og Nordsøen. Skibene havde tilsammen opsejlet 97,805 Kr. Den samlede Indtægt havde udgjort 99,850 Kr. Udgifterne havde været 69,311 Kr. Af Overskudet 30,539 Kr. foresloges 2 pCt. udbetalt til Aktionærerne.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Den fratrædende Kommitterede Konsul Olaf Hansen og Revisorerne genvalgtes enstemmig.

Det vedtoges enstemmig at nedsætte Skibenes Kasseassurance for 1895—96 med ialt 130,000 Kr.

Dampskibsselskabet »Carl« har afholdt sin ordinære Generalforsamling. Den almindelige Beretning var som »Skjold«s. Selskabets 5 Skibe havde været beskæftigede udelukkende i Østersøen og Nordsøen. Selskabet havde købt Skibet »Harald«, der skulde have været færdigt i August

Maaned, men først naaede at foretage sin Prøvetur den 15de November. Bestyrelsen mente at kunne være vel tilfreds med det ny Skib, der kun havde udført en Rejse paa Østersøen og nu var paa Rejse fra Nicolaieff til Aarhus. Selskabets 5 Skibe havde tilsammen indsejlet 75,995 Kr. Den samlede Indtægt havde udgjort 80,643 Kr. Af Overskudet 20,477 Kr. foreslaas udbetalt 1 pCt. til Aktionærerne.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Den fratrædende Kommitterede, Konsul Olaf Hansen, og Revisorerne genvalgtes.

Det vedtoges enstemmig at nedsætte Skibenes Kasseassurance med ialt 94,000 Kr.

Dampskibsselskabet »Gorm« har afholdt sin ordinære Generalforsamling. Den almindelige Beretning var som »Skjold«s. Selskabets Skib »Gorm« havde udført en Rejse ud og hjem fra Alexandria og 8 Rundrejser paa Østersøen. »Frode« havde udført en Rejse ud og hjem fra Nicolaieff og 6 Rundrejser paa Østersøen. De to Middelhavsrejser havde givet et ringe Overskud og i Østersøfarten havde de begge haft lange Ophold og ufordelagtige Ladninger.

Tilsammen havde de to Skibe indsejlet 60,054 Kr. Den samlede Indtægt havde udgjort 60,504 Kr. Udgiften havde udgjort 52,025 Kr. Af Resten, 8,479 Kr., foresloges udbetalt 1 pCt. til Aktionærerne. Afskrivningen i »Gorm« havde andraget over 6 pCt. af Aktiekapitalen.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Den fratrædende Kommitterede, Entreprenør Andersen, genvalgtes, ligesom Revisorerne, enstemmig.

Det vedtoges enstemmig at nedsætte Skibenes Kasseassurance for 1895—96 med ialt 80,000 Kr.

Dampskibsselskabet »Myren« har holdt aarlig Generalforsamling. Forretningsføreren, Ulrik Holm, gav en Oversigt over Aarsvirksomheden. Dampskibet »Anna«, der var beregnet at skulle gaa i Fragtfart i Østersøen, havde paa Grund af de daarlige Fragter maattet sejle en Del i Nordsøen under Konkurrence med større Skibe. Desuagtet var Resultatet ikke saa daarligt, idet der var et Overskud paa 13,191 Kr., saaledes, at der kunde henlægges 5 pCt. til Reservefonden og udbetales 6 pCt. i Udbytte.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Forretningsføreren foreslog paa Bestyrelsens Vegne Udvidelse af Aktiekapitalen eller Optagelsen af et Laan med et saa stort Beløb, som ansaas fornødent, og eventuel Anskaffelse af et Skib (10—1500 Tons). Bestyrelsen ansaa det for risikabelt, at Selskabet kun havde et Skib. Priserne paa Skibe vare nu lave, hvilket ogsaa talte for nu at købe et Skib.

Grosserer Schacke fandt det utilraadeligt under de nuværende slette Fragtforhold at anskaffe et Skib.

Medlem af Bestyrelsen, Grosserer F. W. Kjørboe anbefalede derimod Forslaget, under den Forudsætning, at man til lav Pris kunde købe et brugt Skib. Man kunde nu til næsten latterlig lave Priser købe brugte og dog gode Skibe i England.

Forslaget vedtoges med 83 St. mod 4. Til Kommitteret genvalgtes Grosserer Kjørboe.

En interessant norsk Dom.

Fra Christiania tilskrives os d. 20 Februar:

En Dom, der tør paaregne en vis Interesse, blev for kort Tid siden afsagt ved Soretten hersteds.

Sagens Omstændigheder vare i Korthed følgende:

Under 30te Maj 1893, Kl. 12 Middag afgik Lastdamperen »Transport II.« fra Bergen. Vejret var smukt og Skibet i fuldt sødygtig Stand. Kort Tid efter gik Kap-

tajnen til Køjs, idet han overlod Vagten til 1ste Styrmand, hvorhos en paalidelig Mand stod ved Roret. Farvandet var rent, og da man havde havt strengt Arbejde i Bergen, foreslog Styrmanden, som var kendt med Farvandet, Rormanden at gaa ned og hvile sig, hvad denne ogsaa gjorde. Styrmanden tog Roret, men faldt imidlertid i Søvn, og Kl. 4 stødte Skibet paa Stordøen. Man kom flot og Rejsen fortsattes til Stavanger. Her blev Skibet undersøgt ved Dykker, og det viste sig, at det havde lidt adskillig Skade. I Følge telegrafisk Samtykke fra Kaskoassurandørerne, Søforsikringsselskabet »Ægir«, fortsatte man imidlertid Rejsen til Christiania, hvor Skibet undergik Reparation ved Nylands Værksted. I Anledning af denne Reparation udbetalte »Ægir« Rederiet Kr. 3023,10, hvorimod det fik sig overdraget Forsikredes Ret mod den, der havde forvoldt Skaden. Selskabet anlagde da i Henhold hertil Søretssag mod 1ste Styrmand, hvis Uagtsomhed paastodes

at være Skylden til Grundstødningen. Denne anførte til sin Frifindelse, at han i det hele ikke kunde gøres ansvarlig, eftersom Uheldet skrev sig fra Overanstængelse i Skibets Tjeneste, hidført ved for knapt Mandskab, idet han havde været i Arbejde omtrent den hele Tid fra forrige Dags Morgen i Bergen og alligevel maatte overtage den her omhandlede Vagt. Sørenten fandt ikke at kunne give Styrmanden Medhold heri. For det første burde han ikke have ladet Rormanden gaa ind og hvile sig, naar de kun var to paa Dækket. Dernæst maatte han, da han mærkede, hvor træt han selv var, have kunnet purre ud et andet Mandskab til at være med paa Dæk. Retten maatte saaledes gaa ud fra, at Styrmanden havde udvist grov Uagtsomhed og derved paadraget sig Ansvar. Han dømmes derfor til at tilsvare Selskabet »Ægir« det af dette udlagte Beløb med Renter samt Kr. 60 i Sagsomkostninger.

A. W.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 24. Februar til 2. Marts 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-flynder Pd.	Alle Slags. Pd.	Skrupper og Sletter Pd.	Torsk. Pd.	Kuller. Pd.	Sild. Pd.	Aal. Pd.	Lax og Ørred. Pd.	Gedde Pd.	Skaldyr. Pd.	Ialt. Pd.
pr. Jernbane og Dampskib	19,536	3,000	3,105	2,320	32,048	.....	133,876	9,738	2,967	5,010	14,930 ¹ 936 ² 200 ³ 20,000 ⁴	247,666
Ialt =	19,536	3,000	3,105	2,320	32,048	.....	133,876	9,738	2,967	5,010	36,066	247,666

Betalt Gennemsnitspris af Opkøbere

Kasse-fisk 4,25 pr. Lpd.

Kasse-fisk 3,10 pr. Lpd.

svenske blanke 1,10 pr. Øre

pr. Ol gule 33 Øre pr. Pd.

¹Østers. ²Hummer. ³Krebs. ⁴Musling.

Baadudsætning.

Hr. Redaktør! De bedes gøre Plads for nogle Bemærkninger angaaende Baadudsætning; der har været skrevet en Del derom ogsaa i Deres ærede Blad, dog uden at der nærmere har været angivet en bedre Maade end den hidtil benyttede. Opmærksomheden har særlig været rettet paa at faa Baaden hurtigt og sikkert frigjort fra Tallierne, i den Hensigt ere forskellige Slippere konstruerede saaledes, at Baaden i et givet Øjeblik kan frigøres for Tallierne og komme klar af Skibet uden at kæntre eller havarere. Opmærksomheden bør imidlertid ogsaa rettes paa at svinge Baaden ud og gøre den hurtig klar til at fire i Vandet; en Hindring for dette er dog den nu almindelige Anbringelse af Daviderne, idet de ere anbragte udenfor Baaden; thi betragter man det Arbejde, der er at udføre ved at svinge en saadan Baad ud, vil det ses at være ikke saa lidt endda, først maa Surringerne losses og den yderste halve Del af Baadsklamperne slaas ned, For- og Agterhaler losses, og nu kan Baaden svinges ud, idet den hales for- eller agterefter og en Ende ad Gangen vises udenfor Daviden, derpaa sættes For- og Agterhaler fast og nu er Baaden først klar til at affire. Under almindelige Omstændigheder udføres dette Arbejde dog forholdsvist hurtigt; men krænger Skibet vil det være et svært Arbejde at svinge den luv Baad ud, ja i mange Tilfælde umuligt med de faa Folk i et Koffardiskib.

Daviderne kunne imidlertid lige saa godt anbringes indenfor Baaden og det uden at forandre den nu gængse Form synderlig; thi de udstaaende Arme kunne gøres saa lange, at de, idet Baaden svinges ud, bringer denne klar af Skibssiden. Ved en Baad af 24 Fods Længde, vil Pladsen for forreste David blive omtrent midt for Baaden, den udstaaende Arm gøres ca. 9' lang, Slipperens Plads

i Baaden vil være omtrent 2 Fod fra Stævnen. Den agterste Slipper anbringes ved agterste Tøfte og Pladsen for agterste David vil da blive ca. 9 Fod agtenfor paa Skibet. Yderenden af de udstaaende Arme forbindes ved en Stræber, som samtidig med at den støtter vil bringe Daviderne til at bevæge sig ens, Daviderne maatte forsynes med en Bardun for- og en agterefter, hver forsynet med en lille Tallie.

Forreste David vil paa denne Maade være et fast Støttepunkt for Baaden og det er at antage, at man kunde slippe med én Surring i Hanefod, imod de fire, som nu bruges, ligesom det i mange Tilfælde kunde undgaaes at gøre Daviderne saa høje, som de nu ere. Paa Fundamentet kunde anbringes Paler, som begrændsede Davidens Bevægelse fra tværs til saa meget forefter, som nødvendigt for at bringe Baaden indenfor Skibssiden. Ved at anbringe Daviderne paa denne Maade, kan Baaden udsvinges ved kun at hale i Agterhaleren, og hvad jeg anser for det vigtigste: Besætningen sættes i Stand til altid at kunne udsætte et luv Fartøj, selv om Skibet skulde krænge meget.

Det bemærkes, at ved »Alexander III«s og »Elbe«s Forlis, var man kun i Stand til at benytte de Baade, som vare placerede paa den høje Side (i Elbe luv og i Alexander III læ Side).

Hvad angaar Slippere i Baadene, da ere tilsyneladende kun faa forsynede dermed; thi man hører stadig om kappede Tallieløbere, selv i et Udvandrerkskib som Elbe.

J. C.

Ugens Havarier.

Anne Charlotte, 3/m Skonnert af Fanø, der, som bekendt, strandede ved Aracaju, blev solgt som den laa, men er senere bleven totalt Vrag.

Sifa, Skonnert af Marstal, Folmer, indbragtes, som bekendt, i sin Tid til Frederikshavn med Skade, efter Grundstødning ved Læsø den 2den Januar paa Rejsen fra Sverige med Granitsten til Aberdeen. Skibet har fuldendt sin Reparation, har indtaget sin Ladning og har fortsat Rejsen til Bestemmelsesstedet efter at være slæbt op til Skagen af Dpsk. Expres.

Johan Siem, Dpsk. af Kjøbenhavn, Rasmussen, har været paa Grund ved Indsejlingen til Patras Havn. Skibet, der stod paa Sandbund, kom flot med Assistance og efter at have løst en Del af sin Ladning. Tilsyneladende har Skibet ikke taget nogen Skade.

Nordpol, Dpsk. af Kjøbenhavn, Brinck; under Indladning i Reggio drev Skibet under en Orkan paa Land. Skibet kom atter flot, men har Skade paa Rorstokken.

Fra Sø og Land.

De ny Søvejsregler. Der foreligger nu officiel Bekræftelse paa den af os i vort sidste Nummer omtalte Udsættelse af de ny Søvejsreglers Ikrafttræden for Sverrigs og Nordamerikas Vedkommende, idet Udenrigsministeret d. 2 Marts tilskriver os saaledes:

»Saavel den svenske Regering som Regeringen i Washington har udsat de ny internationale Søvejsreglers Ikrafttræden indtil videre. Det var tidligere bestemt, at de skulde sættes i Kraft i de nævnte Lande den 1ste Marts d. A., men Beslutningen herom har ikke kunnet gennemføres overfor Englands Modstand. Herom har man ikke villet undlade at underrette »Dansk Søfartstidende«.

Fra Aalborg skriver vor Korrespondent: Her er i disse Dage afsluttet en Bjergnings sag, i hvilken Enkelthederne ere disse: Søndag den 6te Januar ankom Skonnert Cecropi af Odense, Kapt. Bruun, fra Østersøen med Foderstoffer, ud for Hals. Kl. var henved 6, og der gjordes ved Blus Signal for Lods, men der kom ingen ud. Henad Kl. 7 $\frac{1}{2}$ friskede det af NO.-lig med skiden Luft, og Kaptajnen bestemte sig nu, da der stadig ingen Lodser kom ud, til selv at sejle ind. Skuden gik for ganske smaa Sejl, og Vejret var godt sigtbart. Da det ene af Indsejlingsfyrene ved Barren staaer daarligt — dets Flytning er iøvrigt nær forestaaende — idet det er saa nært ved Hovedfyret, at det ikke kan danne noget ordentligt Mærke sammen med dette, som Hensigten er, kom »Cecropi« for sydlig i Farvandet og kom Kl. ca. 8 paa Grunden.

Der afbrændtes jævnlig Blus, men først Kl. henad 11 kom der Baad fra Land, og da Kulingen i Stedet for at friske atter lagde sig, gik Kaptajnen i Land for at akkordere med den ved Hals Bro liggende Aalborg Havnevæsens Damper »Frem«. Her forlangtes 3000 Kr. for Assistance mod Tilbud 1000, det overlodes da til Sørettens Afgørelse. Højvandet var imidlertid indtruffet og Skuden kom straks af.

Søretten har fastsat Bjergelønnen til 1800 Kr.

I sidste Nummer af »Fairplay« tager Hr. Grosserer Alfred Christensen her af Byen kraftigt til Orde mod den hyppige Stansning af fremmede Skibe i engelske Havne paa Grund af formentlig Overlastning, i en Artikel af væsentlig samme Indhold som den af Hr. Christensen i »Dansk Søfartstidende« for 13de Juli f. A. offentliggjorte.

Aktieudbytte for 1894. Dampskibsselskabet Kjøbenhavn giver 4 $\frac{3}{4}$ 0/0.

Aktieselskabet Dampbaaden »Bien« i Helsingør giver 2 0/0.
Dampskibsselskabet Kosmos i Hamburg giver 4 0/0.

Det Forenede Dampskibs Selskabs Ekspeditør i Nibe, Hr. Frants Larsen, har taget sin Afsked.

Udenrigsministeriet tilskriver os d. 6. ds. saaledes:

I Anledning af, at der i Guayaquil er forekommet nogle Tilfælde af gul Feber og Sumpfeber, bedes danske Rederiers Opmærksomhed i Dansk Søfartstidende henledet paa de Farer, som et Besøg i denne Havn i Tidsrummet fra December til April ifølge Konsulatets Indberetning frembyder for Skibsbesætningernes Sundhed.

Man tilføjer, at den gule Feber ifølge Indberetning fra det kgl. Generalkonsulat i Rio de Janeiro har vist sig sporadisk i denne Havn og paa Landet, dog hidtil uden at antage en epidemisk Karakter.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 25de Februar 1895:

En af de Erhvervsgræne, som haardest mærker Vinterens knugende Tryk er Fiskeriet, i godt en Maaned har vor Fiskeflaade nu ligget uvirksom i Havnen til liden Glæde for alle dem, som ved den skulde tjene til Livets Ophold. Et lille Lyspunkt i disse beklagelige Forhold danner tre af vore større Kuttere, som drive Østersfiskeri i Nordsøen paa Bankerne nord for Terschelling og heldigvis slap ud førend Isen lagde Hindringer i Vejen. Kutteren »Prins Valdemar« opnaaede temmelig hurtigt at faa fisket en god Last — c. 30,000 Stkr. —, men da den paa Hjemturen kom paa Højden af Hirtshals og saa, at der den Gang vistest Signal for »Is ved Frederikshavn«, holdt den det gaaende derudfor indtil der indløb Ordre fra Rederiet — Brønnum & Co. — om at afgaa til Grimsby med Lasten, hvor denne ogsaa blev solgt ret tilfredsstillende. Kutteren »Emilie Franziska« indkom her i Lørdags med ca. 28,000 Stkr. Østers, der er afsatte til Firmaet »Vendsyssel Fiskeeksportforretning«, maatte nu blot Kulden ikke blive for streng, thi da Markedet for Østers i denne Tid er meget knapt, vil denne Last sikkert finde hurtig Afsætning. Kutteren »Maagen« indkom for en 8 Dages Tid siden til Esbjerg med en Last af ca. 16,000 Stkr.; i en haard Storm var Kutteren bleven en Del læk, hvorfor man var bleven tvungen til at søge Havn førend et bedre Udbytte var gjort. Denne Last er ogsaa afhændet til Firmaet »Vendsyssel Fiskeeksportforretning«.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 4de Marts 1895:

I Stedet for nys afdøde Mægler W. Wiedling har Magistraten i Frederikshavn udnævnt Købmand, Byrådsmedlem Michael Lund til Mægler i Frederikshavn, hvilken Udnævnelse dog først træder i Kraft, naar kgl. Stadfæstelse er indhentet.

Der hersker for Tiden ualmindeligt Liv i Havnen, flere Dampskibe indkomme i Reglen hver Dag, vi have i Dag liggende over 30, for største Delen meget store Dampere paa fra 700—1500 Tons, saa det vil ikke vare længe, førend det samme Antal af Skibe, der benyttede Havnen i Isvinteren 1893, er naaet. Hertil kommer, at to af de største Fartøjer, den ca. 1200 Tons drægtige »Arethus« og den 1519 Tons drægtige »Brand«, have begyndt at losse deres fra Sortehavet kommende Kornlaster, oprindeligt bestemte for Randers og Aarhus, hvilket har givet Trafikken et svært Opsving og Arbejderbefolkningen noget at fortjene, hvad den nok kan trænge til efter saa længe at have suget paa Labben. Fra regnet de korte Perioder, hvori Adgangen har været standset, har Frederikshavn atter i Aar vist sig at være sin Opgrave som Nødhavn voksen.

Tjeneste som Kok i Handelsskibe. Følgende Skrivelse er afgaaet fra Indenrigsministeriet til Kjøbenhavns Magistrat: Ved at meddele, at N. N. har begært sig meddelt Bevis som Styrmand, har Magistraten i Skrivelse af 7de d. M. anholdt om en Udtalelse fra Ministeriet om, hvorvidt den af den Paagældende forrettede Tjeneste som Kok i Henhold til Bestemmelsen i Sønæringsloven af 25de Marts 1892 § 11 a kan komme i Betragtning som »Sømandstjeneste«.

I denne Anledning skulde man tjenstligst meddele følgende:

Tjeneste som Kok i Handelsskibe udføres af forskelligartede Personer. I Dampskibe ere Kokkene i Reglen Folk, som have gjort denne Bestilling til deres Livserhverv, og adskillige af dem have næppe engang i deres yngre Dage været Sømand; da Kokken i et Dampskib ikke tager Del i Skibsarbejdet, vil saadan Tjeneste ikke kunne henregnes til Sømands tjeneste. I Sejlskibe ere Forholdene anderledes. Den ringe Størrelse, hvortil Skibsbesætningerne efterhaanden ere blevne nedbragte, medfører, at der i Sejlskibe kun ganske undtagelsesvis kan afses en Mand til udelukkende at varetage Tjenesten som Kok; dette kan kun antages at finde Sted i meget store Passager-Sejlskibe, hvilket dog er uden Betydning for vore Forhold. I Almindelighed maa Kokken, selv om han i Reglen ikke deltager i Vagttjenesten, stedse være klar til at yde Hjælp, enten paa Dækket eller til Vejrs, ved forefaldende Arbejder, saasom Vendinger, Rebninger, Letninger eller andre Manøvrer; det forudsættes derfor, at han er Sømand og kan udføre en Sømands Gerning. Selv om Kokketjenesten — hvad der er meget almindeligt i Smaaskibe — udføres af Dreng, saa vil disses Stilling ikke være væsentlig forskellig fra den Stilling, andre Dreng indtage ombord. Som Følge heraf maa Ministeriet holde for, at Tjenesten som Kok i Sejlskibe bliver at henregne til Sømandstjeneste.

Skibsmæglertarifen i Havre. Følgende Forandringer ere indførte i Skibsmæglertarifen i Havre, nemlig: Fartøjer, der gaar i Fart paa Udlandet, franske Kolonier eller franske Havne ved Middelhavet:

Indklarerung: Dampskibe med Last bestaaende helt eller for mere end $\frac{9}{10}$ af Stenkul, Jernmalm eller Is betaler pr. Ton af Lasten, for indtil 600 Tons Frs. 0,15, fra 601—1000 Tons Frs. 0,10 og fra 1001 Tons og derover Frs. 0,05; med Last bestaaende helt eller for mere end $\frac{9}{10}$ af Nikkelmalm henholdsvis Frs. 0,30, 0,20, 0,10,

Desuden er det bestemt, at ved Beregning af Skibsmæglerafgift skal Ton af Havrelast regnes til 900 Kg. og for Archider til 1000 Kgr.

Norg. Sjøst.

Skipper C. Wulff i Bogense er afgaaet ved Døden.

Efter hvad vi have erfaret, har Hr. Kaptajn af Flaaden C. Trolle lovet at efterkomme en til ham fra et stort Antal Vælgere i Thisted-Kredsen rettet Opfordring om at stille sig i Kredsen ved de forestaaende Folkethingsvalg, særlig som Repræsentant for Skibsfartens og Fiskeriets Interesser.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen, Thide-
mann, afgik fra Volo 27. Februar, bestemt til Smyrna og

Antwerpen. — Antwerpen, Caroc, ankom til Odessa 3. Marts, bestemt til Smyrna, Algier og Antwerpen. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Marseille 27. Febr., bestemt til Italien. — Castor, Kruse, ankom til Frederikshavn 4. Marts bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Gotsche, ankom til Havre 2. Marts, bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Strubberg, afgik fra Messina 28. Febr., bestemt til Bordeaux. — Douro, Brabrand, afgik fra Lissabon 2. Marts, bestemt til Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Kbhvn. 5. Marts. bestemt til Spanien. — Georgios I, Rohde, afgik fra Tunis 5. Marts, bestemt til Piræus og Sortehavet. — Leopold II, Jespersen, afgik fra Algier 6. Marts, bestemt til Calamata, Smyrna etc. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik fra Portland 4. Marts, bestemt til Christiania — Kiew, Rasmussen, ankom til Nizza 5. Marts, bestemt til Marseille, Spanien. — Kursk, Staal, ankom til Pillaü 25. Febr., bestemt til Nantes og Bordeaux. — Nordjylland, Jensen, ankom til Christianssand 24. Febr., bestemt til Kbhvn. — Omsk, Kihl, ankom til Antwerpen 1. Marts, bestemt til Sortehavet. — O. B. Suhr, Koch, ankom til Hull 4. Marts, bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Petersen, ankom til Kbhvn 9. Febr., bestemt til Libau. — Tejo, Fenger, ankom til Frederikshavn 2. Marts, bestemt til Kbhvn. — Vesuv, Gade, ankom til Messina 2. Marts, bestemt til Kbhvn.

Axelhuus, Harder, ankom til Arendal 9. Febr., bestemt til Kbhvn. — Bergenuus, Jørgensen, ankom til Swinemünde 8. Febr., bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Ceres, Svensson, ankom til Frederikshavn 5. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Norden, ankom til Hull 27. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 4. Febr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Jensen, ankom til Swinemünde 8. Febr., bestemt til Christiania. — Frederik, Harboe, ankom til Kbhvn. 22. Febr., bestemt til Königsberg. — Jolantha, Hansen, ankom til Helsingør 9. Febr., bestemt til Neufahrwasser. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 5. Marts, bestemt til London. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 19. Februar, bestemt til Færøerne og Island. — Libau, Andersen, ankom til Kbhvn. 3. Februar. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 5. Marts, bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 2. Febr., bestemt til Manchester. — Moskov, Petersen, ankom til Anvers 5. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 6. Febr., bestemt til Kbhvn., Anvers. — Odin, Frisenette, ankom til Kbhvn. 3. Febr., bestemt til Hamburg. — Perm, Christensen, ankom til London 11. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Frederikshavn 27. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Blom, ankom til Libau 8. Febr., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Frederikshavn 2. Marts, bestemt til Libau. — Tula, Paaske, ankom til Vingå 14. Febr., bestemt til Danzig. — Valdemar, Sørensen, ankom til Anvers 19. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Kbhvn. 22. Febr.

Kjøbenhavn. Hafnia, Neergaard, afgik fra Christiania 6. Marts til Skien.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, ankom til Methil 28. Febr., afgik 1. Marts, ankom til Esbjerg 3., afgik 5. til Middleborough.

Sejlskibe.

Fane, Nordby. Dora, Sonnichsen, afgik fra Macassar 16. Jan. til Banda. — Embla, Jepsen, ankom til Sidney 1. Marts fra Hamburg. — Halnaker, Nielsen, afgik fra Tamatava 20. Jan. til Australien. — Ines Røhl, Jessen, afgik fra Point India 4. Febr. til Gloucester. — Lemvig, Hansen, ankom til Bahia 23. Febr. fra Hamburg. — Lenita, Clausen, afgik fra Beyra 17. Jan. til Port Hamilt. — Nanna, Warrer, afgik fra Victoria 3. Marts til La Platafloden — Professor, Christiansen, ankom til Bahia 23. Febr. fra Cardiff. — Sørine, Andersen, afgik fra New-York 14. Febr. til Champerica.

M. N. Fischer, Vejle. Olga, Schmidt, afgik fra Rio Janeiro 15. Febr., ankom til Buenos Ayres 1. Marts, bestemt til La Platafloden. — Wedle, Henningsen, afgik fra Macau 1. Marts til Rio Grande do Sul og Porto Alegre.

Belona afs. 27. Febr. fra Portland til Helsingborg. — Fawn, Conradsen, afs. 1. Marts fra Blyth til Trangisvaag. — Hans Emil ankom 24. Febr. til Dieppe fra Exmouth. — Immanuel, Bager, afs. 23. Febr. fra St. Ybes til Mevagsissey. — Johanne, Nissen, afs. 23. Febr. fra St. Ybes til Kbhvn. — Jørgen Olsen, Christensen, afs. 14. Febr. fra Madeira til Casablanca. — Marie, Andersen, ankom 25. Febr. til Fowey fra Pontrioux. — Olga, Jørgensen, afs. 23. Febr. fra Plymouth til Trelleborg. — Saga, af Svendborg, laa 27. Febr. for Anker ved Düngeness. — Valborg, Albertsen, afs. 20. Febr. fra Messina til Reval. — Vega, Rasmussen, ankom 23. Febr. til Carnarvon fra Morlaix. — Ærø, Christensen, ankom 21. Febr. til St. Ybes fra Gijon. — Ægir, Rasmussen, ankom 25. Febr. til Gijon fra Plymouth.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 7. Marts:

Siden vor sidste Beretning er der indtraadt noget mildere Vejr og dette har straks haft en lille Nedgang i Fragterne til Følge, saaledes har Libau fragtet pr. Dampere til Bremenstadt 1 1/2 d., Shorehamn 1/3 d., London, Hull, Leith, Rotterdam, Schiedam 1/0 3/4 d., Antwerpen 1/2 1/4, Rouen 1/4 1/2 d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Libau noterer for Dampere:

London, Hull, Leith, Bremenstadt, Rotterdam 1 1/2 d., Antwerpen 1/3 d., Ghent, Dünkirchen 1/3 d. (22 frcs. pr. Ton Hør, Rouen, 1/6 d., Honfleur—Bordeaux 1/7 1/4 d., Bayonne 1/9 d., Glasgow 1/6 d., Bristolkanalen 1/7 1/2 d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis, til Danmark 20.21 M. pr. 2000 Kilos Klid, til Flensborg 14 M. pr. 2000 Kilos Rug.

Königsberg noterer for Dampere at aflade fra Pillau:

Newcastle 1 6 d., Stockton 1/6 d., Østkyst Kulhavn 1/6 d., Rotterdam 1/6 d., Antwerpen 1.7 1/2 d., alt pr. 500 lbs. Hvedebasis, til Nantes 22/23 sh. pr. Ton Hamp, til Christiania 18 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis, til Sønderborg 15.16 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis, til Hangø 18/20 M. pr. 2500 Kilos Mel i Sække.

Endvidere noteres paa aabne Vande:

Til Haderslev 15 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis, til Aarhus 15 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis, til Danmark 15 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis, til Syd Sverrig 14.15 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis.

Danzig noterer for Dampere:

Danmark nordligst Aarhus 45 Pf. Option nordligst Frederikshavn á 50 Pf. pr. 50 Kilos Klid.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 2. Marts:

Fragtmarkedet rundt omkring er omtrent det samme som i forrige Uge. Der har maaske vist sig lidt mere Efterspørgsel efter Skibrum, men Rederne finde det vanskeligt at faa Raterne op til en nogenlunde regningssvarende Sats; thi saa snart Behovet for Tonnage fremkommer, overfyldes vedkommende Marked omtrent øjeblikkelig med Skibrum, og den eventuelt indtraadte lille Bedring drives hurtigt af Vejen, forarsaget ved de rigelige Tilbud af fragtsøgende Tonnage; saaledes f. Eks. Kulfrakterne til Middelhavet, som for 2—3 Uger siden hurtigt gik op 1/6 á 3/— pr. Ton til de forskellige Havne, men med Overflod af ledig Tonnage i Markedet ere Raterne igen dalede til tidligere Standpunkt.

River Plate Markedet er yderst stille, meget faa Befragtinger rapporteres og med megen ubefragtet Tonnage undervejs dertil ere Udsigterne ikke opmuntrende for Afskibning i nærmeste Fremtid, men tør en Bedring maaske ventes for Juni/Juli Lastning da Majshøsten ventes at give et godt Udbytte, saa at betydeligt Skibrum vist maa engageres.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 2. Marts:

Fragtmarkedet er uforandret, saavel for udgaende som hjemover. Der er sluttet fra Tyne, Blyth eller Wear til Kjøbenhavn 2100 3/10 1/2, Neufahrwasser 1000 4/—, Libau 1100 4/—, Stockholm 1200 4/—, 6 Rejser. Nord Norge 900 4/6, Maj. Oporto 5/6 og 5/9, Lissabon 1100 5/9, 1500 5/10 1/2, Cadix 1600 5/3, 2200 5/—, Fragt Dagskurs. Ergasteria 1900 7/3, fuel, 10/3 Coke. Barcelona 8/6 1900, 8/3 2900, Cette 1800 6/—, Monaco 1500 7/—, Genua 3000 & 3200 6/—, 2400 6/1 1/2, 2000 6/3, Neapel 3600 6/—, Torre Anunziata 1900 6/—, Catania 1850 6/6, Venedig 1900 7/1 1/2, Corfu 1100 8/6, Piræus 2100 6/6, Alexandria 6/6.

Fra Firth of Forth til Flensborg 1100 4 6. Fra Hull til Cronstadt 5000 4/1 1/2 f. o. w. Manchester til Cette 1700 tons pitch 8/—.

Fra Sortehavet er sluttet:

Nicolaieff til U. K.-Cont. 9/— n. c. prompt, 10/6 Marts, Nicolaieff & Odessa til Bergen, 4500 t. 10.3 Marts, Odessa til Kiel 3300 t. 9/—, option Nicolaieff 11/—, prompt, Odessa & Sebastopol til Bergen Kjøbenhavn 9/6, option, Nicolaieff 10/3, prompt, Sebastopol & Theodosia til Rotterdam, 3200 t., 7/9, prompt, Sulina til Antwerpen 2500 8/6, prompt, Novorossisk til Rotterdam 7/6 prompt, Azoff til Kjøbenhavn 12/—, April, Azoff til Rotterdam 3300 11/6, option Bergen 12/—, Bergen & Stavanger 12/6, Kjøbenhavn 13/—, anden dansk Havn 13/6.

Fra Middelhavet er sluttet:

Smyrna til London Hull eller Leith 3500 t. 8/— en, 8/6 to Havne, Seriphos til Rotterdam 2400, 7— frcs. discharge, Seriphos til St. Nazaire 2200 frcs. 8.50, prompt, Sicilien til Hamburg 1500 t. £ 690, til London 2150 tons £ 900, til Riga, Kotka & Gefse 1140 netto Tons, 12—, Svovl, Cagliari & Carloforte til Antwerpen, 2800 t. 13 frcs., fuel terms, Casablanca & Saffi til U. K.-Kont 1/9, Oran til Leith 11/—, Esparto, Alexandria til Leith 2500 tons 7/— prompt, Huelva til Swansea 6/3, Garston 7/3, Rotterdam 6/6.

Fra Hvidehavet og Østersøen er sluttet:

Soroka til Manchester 500 stds. 37.— D. B., Archangel til Wisbeach 500 stds. 38.— D. B. b., Kem & Archangel til Bordeaux 58 frcs. D. B. b., Sundswall til Algiers & Sfax 670 stds., 50 frcs. D. B. b.

D'Hrr. **Chr. Gylstorff & Co.**, Antwerpen, tilskrive os den 4. Marts:

Der har i de sidste Ugers Tid slet ingen Nyheder været hvad Skibsfarten angaar, meget faa Dampere og Sejlskibe ere ankomne i Slutningen af Februar Maaned og desværre ere de fleste Dampskibe gaaet over til en engelsk Kulhavn paa Grund af Mangel paa Last.

Schelden er nu næsten helt fri for Is, saa at baade Sejlskibe saavel som Dampere med største Lethed kan komme op af Floden.

En hel Del Dampskibe ere sluttede hertil med Træløst fra Østersøen, Raterne ere omtrent frcs 31 fra »Lower Gulf« og frcs 32, G. o. til 33 frcs fra »Upper Gulf«.

Last udefter findes der som allerede meddelt ikke meget af, smaa Dampskibe kan bruges herfra til Esbjerg med Phosphat til omtrent 4.9 pr. Ton.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Mnalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. I Foraaret 1895 udlægges, til Brug ved Opmaalingen i *Kattegat*, mellem *Læsø* og *Anholt* 6 Vagere med Stage og rødt eller blaåt Flag. Vagerne ligge paa en Linie mellem *Kobbergrund* S.-ligste Vager og *Anholt* Ø.-Ende, med en indbyrdes Afstand af c. 4 Kml.

Endvidere udlægges muligvis en Vager med Stage og hvidt Flag i nogen Afstand fra disse.

Endelig udlægges en Vager med Stage og rødt Flag c. 4 Kml. NV. t. og N. for Fyrskibet »*Læsø Trindel*«.

I Foraaret 1895 rejses, til Brug ved Opmaalingen i *Kattegat*, paa *Mellemflak* N.-Side en 20 Fod høj Baake, af Form som en Trefod.

Sundet. Den 1ste Marts 1895 er *Gilleleje* Havnefyrt forandret. Det viser nu rødt, fast Lys Horizonten rundt.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Finland. Finske Bugt. En 23 Fods Grund, 3/4 Kml. S. 22° Ø. fra Øen *Tovauri*, er paa V.-Siden afmærket med en rød og hvid Stage med rødt Flag, hvori hvidt Spunds. 60° 25' 17" N. Br. 26° 58' 23" Ø. Lgd.

En 24 Fods Grund, 0,7 Kml. S. 51° Ø. fra Øen *Tovauri*, er paa Ø.-Siden afmærket med en hvid og rød Stage med hvidt Flag, hvori rødt Spunds. 60° 25' 31" N. Br. 26° 58' 56" Ø. Lgd.

Rusland. Libau. Den 2den Marts 1895 er, ifølge Telegram fra det kgl. danske Konsulat i *Libau*, Fyrskibet uden for *Libau* igen udlagt.

Ved *Libau* Koffardihavn brænde, naar der er Natarbejde, forskellige Lys og Fakler. Skibsførere advares mod at forveksle dem med Fyrene.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 14de Febr. 56° 25' N. Br. 0° 15' Ø. Lgd. Vrag af et stort Skib med Bunden opad.

Tydskland. Elben. Fyrskibene »*Elbe II*«, »*Elbe III*« og »*Elbe IV*« ere igen udlagte paa Station.

Fra den 24de—29de Marts 1895 afholdes Sæmineøvelser ved *Cuxhaven*, mellem Tønde 14 og 16, uden for Farvandet.

En Minekran, der om Natten viser to hvide Lanterner lodret for hinanden, ligger ved Øvelsespladsen, som er spærret for al Sejlads. Dampere, hvis Anvisninger skulle følges, ligge ude for at advare Skibe.

Weser. I *Aussencaser*, c. 2,200 Alen fra Kanten af Watten, SØ. for Fyrtaarnet *Meyers Ledge* og S. for *Jungfernbake*, er anbragt en Vandstandsmaalere, der kun er lidt over Vandet og er afmærket med en Tønde. Mellem Vandstandsmaaleren og *Meyers Ledge* Fyrtaarn ligger en Rørlørdning.

Det er forbudt at ankre inden for $\frac{1}{2}$ Kbl. ovenfor og nedenfor denne.

Fra den 29de April—29de Maj 1895 afholdes Skydeøvelser i *Weser*. Skydepladsen begrænses ved Linier mellem Tønde 19 og *Fedderwarden 5* og mellem *Baake III*, den nederste Karantænetønde og *Fort Langtüljen 1*. Fra 3 Timer før til 2 Timer efter Højvande er Farvandet frit, dog med Undtagelse af den 28de Maj, da det muligvis er spærret hele Dagen. Endvidere er Favandet spærret den 22de og 24de Maj fra Aften til Midnat. Naar der skydes, hejses sort Flag paa *Hoheueg* og *Meyers Ledge* Fyrtaarne, og Dampere ligge ude for at advare Skibe. Paa Fortet, hvorfra der skydes, hejses sort Flag. Ordre og Signaler skulle ubetinget følges.

Fra 18de—23de Marts 1895 afholdes Sømineøvelser i *Unterweser* i det V.-lige Farvand, som mod N. begrænses af en Linie mellem Tønde 8 og Tønde L, og mod S. af en Linie mellem *Blexen Kirke* og *Geeste Munding*. Pladsen er afmærket med fire Tønder med rødt Flag og er tillige med Farvandet V. for den ind til *Langtüljensand* spærret for al Sejlads.

Holland. Egmond V. Fiskekutteren »*Rowena*« er sunken i 7 Fv. Vand N. 4° V. fra *Ijmuiden* høje Fyr. 52° 36' 45" N. Br. 4° 34' 15" Ø. Lgd. En Stang er over Vandet. Tæt V. for Vraget ligger en Vragtønde.

England. Paa Grund af Drivis paa de engelske Floder advares Skibsførere mod at stole paa at finde Sømærkerne paa Plads. I *Medway* er saaledes Farvands-Tønderne revne bort af Isen.

Yarmouth og Lowestoft. I Afmærkningen af Farvandene til *Yarmouth* og *Lowestoft* ere følgende Forandringer foretagne:

Den sort og hvid vandret stribede Spidstønde med Kryds ved S.-Kant af *Winterton Bank* er flyttet $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 11° Ø. hen. Den ligger nu i 8 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, 6 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 67° Ø. fra Fyrskibet »*Newcarp*«.

North Scroby Tønde er flyttet 1 Kbl. S. 20° Ø. hen. Den ligger nu i 9 Fv. Vand, 2 Kbl. S. 51° Ø. fra Fyrskibet »*Cockle*«.

SE-Cockle Tønde er flyttet 1 Kbl. N. 5° Ø. hen. Den ligger nu i 7 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, 4 $\frac{2}{3}$ Kbl. S. 65° V. fra Fyrskibet »*Cockle*«.

South Holm Tønde er flyttet $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 82° Ø. hen. Den ligger nu i 8 Fv. Vand, 1 $\frac{8}{8}$ Kbl. S. 34° Ø. fra *Lowestoft* lave Fyr.

Inner Shoal Tønde er flyttet 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 28° Ø. hen. Den ligger nu i 19 $\frac{1}{2}$ Fod Vand, 2 $\frac{8}{8}$ Kbl. S. 34° Ø. fra *Lowestoft* lave Fyr.

South Newcome Tønde er flyttet 1 Kbl. S. 65° V. hen. Den ligger nu i 21 Fod Vand, 1 Kbl. N. 74° Ø. fra *Kessingland Kirke*.

I Farvandet mellem *Inner Shoal* og *Lowestoftness* er Dybden 19 Fod.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag m. m. i Atlanterhavet. I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 29de Jan. 43° 46' N. Br. 54° 58' V. Lgd. Et lille, c. 40 Fod langt, sortmalet Fartøj.

Den 9de Febr. 49° 1' N. Br. 15° 54' V. Lgd. *Spansk* Bark »*Baqui*« uden Ror; Undermærsejl staaende.

Den 12te Febr. 51° 11' N. Br. 10° 23' V. Lgd. Vrag af et Skib paa c. 150 Tons.

Frankrig. Loire. Lystønderne og Spidstønderne, som afmærke *Loire* ovenfor *Ville-ès-Martin*, deriblandt Lystønden *Ville-ès-Martin*, ere bortrevne af Isen.

Spanien. Vigo. Fra det meteorologiske Institut i *Vigo* gives følgende Vejr-Signaler:

En Kegel med Spidsen opad betyder: Stigende Barometer, Vinde mellem N. og Ø.

En Kegel med Spidsen nedad betyder: Faldende Barometer, Vinde fra S. gennem V. til N.

En Kegel med Spidsen opad over en Cylinder betyder: Hurtigt stigende Barometer, stiv Kuling fra N.

En Cylinder over en Kegel med Spidsen nedad betyder: Stærkt faldende Barometer, stiv Kuling mellem S. og V.

En Cylinder betyder: Normalt Barometer og variable Vinde.

En Ballon over disse Signaler betyder: *New York* telegraferer, at en Cyklon nærmer sig.

En Ballon under disse Signaler betyder: Uroligt Barometer og Storm.

Tidssignalet, som gives med sort Ballon Kl. 12 Middag paa Stedet, er upaalideligt.

Forenede Stater i Nordamerika. Sakonnet Point SØ. Rhode Island. Vraget ved *Browns Ledge* er uskadeliggjort. Der er 6 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand over det.

Point Judith. Rhode Island. Et Vrag ligger sunket $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 34° Ø. fra Baaken paa Bølgebryderen ved *Point Judith*.

Chesapeake Bay. Virginia. Den 28 Febr. 1895 forandres *Wolf Trap Shoal* Fyr til et hvidt, fast Fyr med hvidt Blus hver 25 Sekunder.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Vrag i Middelhavet. Den 6te Febr. 39° 25' N. Br. 5° 40' Ø. Lgd. Vraget af norsk Bark »*Aukathor*«.

Italiens Ø.-Kyst. En Signal-Station er oprettet paa NØ.-Enden af *Fort San Nicolo del Nido*. 45° 25' 57" N. Br. 12° 23' 34" Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt og Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Mobile-Bay. Alabama. Omtrent den 1ste Febr. 1895 tændes paa Fyrpasserboligen paa *Sand Island* et hvidt, fast Fyr, c. 400 Alen N. 15° V. fra Fyrtaarnet. Flammens Højde: 34 Fod. Synsviddens: 11 Kbl.

Holdt netop fri V. for *Sand Island* Fyr leder Fyret i Indløbet til *Main Ship Channel* indtil *Mobile Point* Fyr komme overet. Gaar Fyret i Skjul bag Fyrtaarnet, er man for Ø.-lig og for nær ved *Southeast Shoal*.

Mississippi River. Louisiana. I *Mississippi* Flod, neden for *New Orleans*, ere følgende Forandringer i Belysningen foretagne.

Cubits Gap hvide, faste Fyr er flyttet $\frac{1}{3}$ Kbl. op ad Floden og vises nu fra en hvid Pæl paa Klokketaarnet til *Cubits Gap* Taagesignal. Flammens Højde: 34 Fod.

St. Philips Bend røde, faste Fyr er tændt og vises fra en hvid Pæl paa Flodens N.-Bred, $\frac{1}{4}$ Kbl. neden for *Fort St. Philip*. Flammens Højde: 29 Fod.

Grand Liar Bayou hvide, faste Fyr er tændt og vises fra en hvid Pæl paa Flodens S.-Bred, 225 Alen neden for *Grand Liar Bayou*. Flammens Højde: 32 Fod.

Twelvemile Point hvide, faste Fyr er slukket.

Saxonholm hvide, faste Fyr er tændt og vises fra en hvid Pæl paa Flodens NØ.-Bred lige over for *Saxonholm Station*. Flammens Højde: 29 Fod.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Uruguay. Montevideo Rhed. Det tremastede Vragfyrskib paa *Montevideo* Rhed er ombyttet med en Brig, der viser en hvid Lanterne over en rød. Synsviddens: 1 Kbl.

Argentinien. Rio de la Plata. Fyrskibet »*Point Indio*« viser et hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 15 s., Mærke 6 s. Flammens Højde: 42 Fod. Synsviddens: 14 Kbl. Det ligger 9 Kbl. N. 44° Ø. fra *Point Indio*. Skroget er rødt og sort vandret stribet, mærket »*Punta Indio*« med hvidt. Fyret vises fra et rødt og sort vandret stribet Taarn med sort Ballon, der staar mellem Skibets to Master.

Fyrskibet »*Chico Bank*« viser et hvidt, fast Fyr. Fyrskibet »*Punta Piedras*« viser et hvidt Blinkfyr, der hver 3 Sekunder viser Et-Blink, og ikke tre Blink hver 20 s.

Buenos Aires og la Plata. Kul faas billigere i *Buenos Aires* og *La Plata* Dokker en i *Montevideo*, og kunne indtages under alle Vejrforhold.

Dampskibe forlade jævnlig *La Plata* Dokker med 21 $\frac{1}{3}$ Fods Dybgaende. Skibe, som ville til *La Plata* maa først gaa til *Buenos Aires* Rhed for at faa Praktika. Hospitalet for Syge og for Personer under Observation er paa Øen *Martin Garcia*.

I *La Plata* gives intet Tidsignal.

Karantænebestemmelser m. m.

Portugal. — *Dirschau, Danzig* og Havnene ved *Danzig Bugt* ere erklærede for kolerafri.

Spanien. — *Scntos* og 85 Kbl. Omkreds er erklæret for smittet af gul Feber.

Grækenland. — Skibe fra *Konstantinopel* og *Dede Agash* underkastes 10 Dages Karantæne, som udholdes i *Trikeri*.

Tyrkiet. — Karantænebestemmelserne for *Konstantinopel* gælde nu indtil *Chile* paa den *asiatiske* og til *Kara Burno* paa den *europæiske* Kyst af *Det Sorte Hav*. Karantænestationen i *Umur Jeri* er aabnet for smittede Skibe fra *Konstantinopel*, hvilke ogsaa kunne anbringes i *Cavak*.

Gibraltar. — Skibe, som efter mindst 10 Dages Rejse ankomme fra *Det Sorte Hav* og have anløbet *Cabak* og have urent Sundhedspas, underkastes 5 Dages Karantæne.

Rettelse: I »Dansk Søfartstidende« Nr. 9 under **Rusland. Hvide Hav.** »31° 26' 35" Ø. Lgd.«, læs »33° 46' 50" Ø. Lgd.«

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,
Adelgade 14.

CHR. GYLSTORFF & CO., Antwerpen,

Kul, Cokes & Briquettes (Patent Fuel), Exportører,
anbefale specielt belgiske Briquettes, Mærke C. G. & S. H.,
egne til Dampskibs-, Industri- & Jernbanebrug.
Agenter for de bekendte „Houssu“ Steam Kul,
der afskibes i Antwerpen, Gent, Ostende & Terneuzen.
Telegram-Adresse: **Gylstorff, Antwerpen.**

A. J. Rosenfeldts

Skibs- og Baadebyggeri,
Patent Ophalingsbedding,
Udsalg af Aarer og Stager,
Ny Kalkbrænderi, Ø.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.
Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Foundres and Ship Repairers.
By Vildersplads, Copenhagen, C.

Rullesten eller Singels til Beton- bygning

faas mod Forudbestilling billigst hos

R. Lorange, Vesterbrogade 5, Mezzaninen.

Svendborg Margarinefabrik, Jes Jensen & Søn,

anbefaler
velsmagende og holdbar Margarine,
tilkendt Guldmedalje i Antwerpen 1894.
Kontor og Lager: Raadhusstræde 4.

FRIHAVNSHOTELLET

anbefaler de Herrer
Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre propre og
billige Værelser med Udsigt over Sundet.

Faa Minutters Gang fra Frihavnen og tæt ved Sporvogn.

Ærbødigst
L. P. Jensen, Livjærggade 5.

Fritsche & Co. Dampskibs-Expedition.

Spedition — Kommission.

Amaliegade 15. Kjøbenhavn K.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre.
Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Anna-
plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større
Havne-Propindsbyer.

Nær Frihavnen. Classensgade 3.

Største Lager
af Uldvarer, Skjorter, Bluser, Trøjer, Sokker, Kraver,
Flipper og Manchetter.

Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa
Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

Bekendtgørelse

fra

Kjøbenhavns Havneforvaltning.

I de nærmeste Dage agter Kjøbenhavns Havneforvaltning, naar Dampskibe kunne passere Isspærringen mellem Kullen og Sjælland, at lade bryde en Rende fra Kjøbenhavn til Helsingør og saavidt muligt at holde denne aaben for de Skibe, der til den Tid maatte agte sig til og fra Kjøbenhavn.

Kjøbenhavn, den 6. Marts 1895.

Metalspejlapparater, Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:
Læderstræde Nr. 9.
Kjøbenhavn.
G. W. FRYDENLUND & SØN.

St. Kongensgades Brødfabrik & Melforretning 63

anbefaler
1^{ma} veltørrede Skonnerogger.
Telefon 197.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 60 Øre pr Kvarantal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11—3 og Holsteinsgade 9, Ø.,

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petillinie à 45 mm Brede 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider	— 20 — do. 25 —
Moderation for	5 Gange 10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover	20 % 30 % 50 %
Mindre end 1/2 Side	10 % 20 % 4 %

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 11.

Kjøbenhavn, Fredag den 15. Marts 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Søneringen og Folkethingsvalgene. — De ny Skibsjournaler, af X. — Om Slingrekøle. — »Standart«. — Fiskeri-Statistik. — Vore Fiskerier i Finansaaret 1893—94. — Skandinaviske Sømandshjem. — Danske Sømand i vore Dage, af Peder Hedegaard. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Fra Københavns Frihavn. — Skibsfetterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

A. A. W. Petersen, 13 St. Anna Plads, København K. — A. B. C. Code.
Steamship Agency, Forwarding, Banking, Commission Affrætments, Rechargements, Transit, Expeditions, Befrachtung, Spedition, Verzollung. Transport til og fra alle Pladser i Verden af Ladninger, Stykgods, Pakker, Møbler, Dyr, Kunstværker etc. Ind- og Udpakning samt Lagring. Telegr.-Adr.: Petersens Spedition.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

*Merkantile Tryksager
af enhver Art.*

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.

26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

Dækskoste.

13 Rækker halvstive Piasava
6 Kr. pr. Dusin.

13 Rækker fine Piasava 7 Kr
pr. Dusin.

Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.

Levanger 7 Kr

Kosteskaffer 1 Kr.

Hans Prehn,
Børstenbinder,

Fabrik for Dæks- og Gadelkoste,
Vesterbrogade 46.

— Telefon 2625. —

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier,

Maskinolier,

Carbolineum etc.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Frits Ortmann

Ovevælsesagfører,

Niels Hemmingensgade 4,

Kl. 9—3.

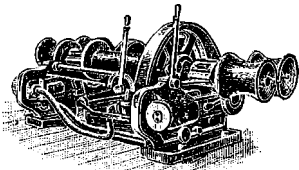
Telefon
1269

M. CLAUSEN,

KJØBENHAVN, K

leverer

Damp-
Kraner,
Hejse-
og
Ankerspil,



fra

Clarke Chapman & Co. lim., Gateshead.

Temperleys Vare-Transporters. Staal-Skibsbaade, presset
af kun 2 Plader. Ogdens selvregulerende Reduktions-
Ventil. Selvtættende Metalpakninger. Danby's Cement
til Skibscementering. Mollerups Smøreapparater.

Telegr.-Adr.:
„Baltic“.

Donkey-
Kjedler.
Donkey- og
Ballast-
Pumper

Emil Felums

Pianofabrik,

Vestergade 20, København.

Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,

Strandgade 32.

Kjøbenhavn. C.

Telegramadresse:
Willschou.

Wm. R. Schou.

Rigstelefon:
Nr. 3876.

31, Havnegade. København K.

modtager Ordres som Agent for Firmaerne

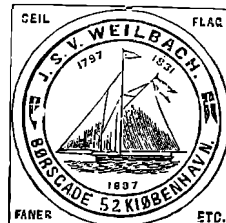
Messrs. **Bolling & Lowe, 2 Lawrence Pountney Hill,**
London. E. C.

La Société Cockerill, Seraing i Belgien.

Messrs. **Bullivant & Co., Millwall og 72, Mark Lane,**
London. E. & E. C.

Messrs. **E. T. Brown & Co., 22, Great St. Helen's,**
London. E. C.,

samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybnings-
materiel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer
e.c. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer
af alle Slags til og fra Københavns Havn.



Luftbælteisolation.

Patent for Rør og Kjæder.

Kiselsulfur. Fil m. m.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtbrød Landbrød. Hamburger-Surbød.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

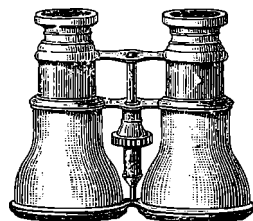
Nyhavn 53, København.

Patent

Universal Slippeapparatet

anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af

Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — København. K.



H. E. Holst's

Efterfølger,

Hans Liisberg,

Uhr- og 840

Instrumentmager.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Galle & Jessens
oljefri, rene Poudre

Cacao uden Sukker
kan særlig anbefales
til Skibsbrug.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)
Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.
Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

H. Hvalsøe & Co.
St. Strandstræde 8.

Lager af
Skibsartikler
&
Værktøj til Skibsbrug.

Th. Meier,

Vognmandsforretning.

Al Slags Kørsel

besøges.

Kontor: Frihavnselskabets
Kontorbygning.

Telefon 2068.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Holm & Collerup,
Smedie og Maskinfabrik,

Toldbodgade Nr. 15

Telefon 3872. og Telefon 3872.
Frihavnen i Kjøbenhavn.

Alle Skibs- og Maskinreparationer udføres hurtigt
og solidt.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

Eneste Lager

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Viggo O. P. Hammer & Søn,

Baadsmændstræde 20, Kjøbenhavn C. Etabl. 1856.

Tømmer- og Trælastforretning.
EXPORT af indenlandske Træsorter.

Bøg, Eg, Ask, Hvidbøg etc.

IMPORT af udenlandske Træsorter.

Mahogni, Nøddetræ, Eg, Whitewood, Teak etc.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,

»Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Svea«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Manometre, Vacummetre og Tællemaskiner

Fabrik og Lager. Reparationsværksted.

P. Otzen & Thorstenson,

Ryesgade Nr. 105. Kjøbenhavn Ø.

Kjøbenhavns nye
Skiltefabrik,

41, Frederiksborggade 41,
leverer

alle Slags Skilte
samt alt

Malerarbejde

henhørende til

Maskinfaget.

Alt leveres til Nutidens billigste
Priser.

Overslag leveres gratis.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.

Skandinavisk Forretning.

Swansea.

Telegrafadresse: »NÆRUP«.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

Rugbrød

A {Frederiksberg} A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

S. Jacobsens
Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

Andersons Præserveringsfarve
for Metaller

forhindrer ubetinget Rustdannelse,
anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway
Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:

Evers & Co.,

12. Nybrogade.

Ove Haugsted,
Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Sønæringen og Folkethingsvalgene.

I næste Maaned forestaar de almindelige Folkethingsvalg. De ville komme til at foregaa under Forhold, der i væsentlig Grad have forandret sig, siden det nuværende Folkething blev valgt. Den mangeaarige politiske Kamp er bragt til en, i hvert Fald foreløbig Afslutning, og fra alle Samfundsklasser lyde nu Kravene om økonomiske og sociale Reforme. De gamle Partibaand ere løsnede og de enkelte Samfundsklasser bestræbe sig nu af al Magt paa i det ny Folkething at blive saa fyldig repræsenterede som muligt for at sikre sig, at deres Standsinteresser varetages paa bedste Maade.

Fra denne Regel danner dog Sømandsstanden en Undtagelse. I de Beretninger om Valgforberedelserne rundt om i Landet, der i disse Dage vrimle i Dagbladene, læser man sjældent eller aldrig om Sømandsstandens Deltagelse i disse Forberedelser. Det er Landmænd, Handlende, Haandværkere, Arbejdere o. a., der gennem deres Organisationer søge at erhverve sig den størst mulige Indflydelse paa de enkelte Valg. Sømandsstanden derimod holder sig beskedent tilbage og indskrænker sig til lejlighedsvis at yde sin Støtte til denne eller hin Kandidat, der opstilles af andre Samfundsklasser, og til paa Valgdagen at give ham sine Stemmer.

»Dansk Søfartstidende« er som bekendt et fuldstændig upolitisk Organ og kan som saadant ikke anbefale sine Læsere i Sømandsstanden at støtte noget bestemt politisk Parti. Men naar de politiske Forhold føre det med sig, at Løsnet paa Valgdagen ikke længere er for eller imod almindelige politiske Principer, naar det politiske Liv mere og mere former sig som en Kamp mellem de forskellige Samfundsklassers Særinteresser, da vilde det kun daarligt være i Skibsfartens og Sømandsstandens Interesse, om vi ikke toge til Orde for en mere aktiv Optræden fra dennes Side, end den hidtil har udfoldet. Og der er saa meget mere Grund hertil som Sømandsstandens Repræsentation i Rigsdagen altid var meget mangelfuld og i dette Øjeblik er saa reduceret, at der i Folkethinget ikke sidder en eneste egentlig Repræsentant for Handelsmarinens Interesser. Dette Forhold er unaturligt, ligesom det i mange Henseender har været og er til positiv Skade for vor Skibsfart og vor Sømandsstand. Det maa erindres, at Skibsfarten er en for vort Land saare betydningsfuld Næringsvej; den er det, fordi dens Trivsel er en saa væsentlig Betingelse for Handelens Udvikling, og den er det ikke mindst, fordi den aarlig tilfører Landet betydelige fremmede Kapitaler. Men særlig af denne sidste Grund har Skibsfarten et naturligt Krav paa at komme til at virke under de for den gunstigst mulige Forhold og paa at den Del af Lovgivningsvirksomheden, der direkte eller indirekte berører den, foregaaer under Medvirkning af Repræsentanter, der have indgaaende Kendskab til og Interesse for Skibsfartens Anliggender. Vi tro det derfor nødvendigt, at Sømandsstanden, saafremt den ikke i Fremtiden vil se sine Interesser prisgivne Tilfældigheder, søger at befæste og udvide sine Organisationer og gennem disse søger at erhverve sig den Indflydelse paa de politiske Valg, som den med Rette kan gøre Krav paa.

Nu er Forholdet jo desværre det, at Sømandsstanden næsten ikke i en eneste af Landets Valgkredse kan be-

herske Valget; dens Medlemmer bo saa spredte og mange ere, særlig om Sommeren, til Søs og kunne altsaa ikke afgive deres Stemme. Vi skulle ikke her komme ind paa Spørgsmaalet om Valgret for fraværende Sømænd, fordi det i hvert Fald foreløbig ikke vil kunne faa praktisk Betydning; før eller senere vil det dog uden Tvivl faa det. Men vi ville gøre opmærksom paa, at Sømandsstanden dog i flere af Landets Valgkredse er saa stærkt repræsenteret, at den, naar den optræder med den fornødne Enighed og Kraft, kan have en væsentlig Indflydelse paa Valget. I saadanne Kredse bør den, synes det os, søge enten at faa opstillet en Kandidat, der i Følge sin Stilling og sine Anskuelser direkte repræsenterer dens Interesser, eller den bør støtte den Kandidat, der kan antages at have Villien til paa Rigsdagen at virke for de Interesser, der ere knyttede til Skibsfart og Fiskeri. Ved en saadan samlet Optræden i de paagældende Kredse vil Sømandsstanden uden Tvivl opnaa, enten dog at faa nogle faa Repræsentanter i Rigsdagen, eller i hvert Fald at tvinge de Repræsentanter, der blive valgte, til i deres Virksomhed at tage et skønsomt Hensyn til Standens Interesser og Krav.

Naar vi nu skulle anvende disse mere almindelige Betragtninger paa de forestaaende Valg til Folkethinget, da maa vi forudskikke den Bemærkning, at Sømandsstandens Organisationer endnu ere saa lidet vant til aktiv Deltagelse i det politiske Liv, at det neppe kan ventes, at deres Indflydelse paa Valgene i næste Maaned vil spores i nogen væsentlig Grad. Vi indskrænke os derfor til at opfordre dem til i de Kredse, hvor Sømandsstanden er stærkere repræsenteret, at gøre deres Indflydelse gældende, og til for fremtidige Valgs Skyld at søge denne Indflydelse befæstet og udvidet. Vi skulle nævne de Kredse, i hvilke Sømandsstanden efter vor Mening bør have en enten væsentlig eller afgørende Indflydelse paa Valget af Kandidaterne, enten i Kraft af det Antal Vælgere, den i vedkommende Kredse kan mønstre, eller i Kraft af den Betydning, som Skibsfart og Fiskeri have for disse Kredse.

Hvad Kjøbenhavn angaar, da maa det beklages, at Sømandsstandens Organisationer ikke ses at have havt nogen Indflydelse paa Valget af de opstillede Kandidater — til Trods for den overordentlige Betydning, som Skibsfarten har for Hovedstadens Udvikling. Af Kredse udenfor Kjøbenhavn mene vi at Helsingør-, Rønne-, Svendborg-, Ærøskjøbing-, Frederikshavn-, Thisted-, Grenaa- og Esbjerg-Kredsene i hvert Fald gaa ind under den ovenfor opstillede Kategori af Kredse, i hvilke Sømandsstanden ikke bør staa uden Indflydelse paa Valget af Kandidaterne, hvad enten den nu formaar at faa opstillet en Mand, af sin egen Midte, eller den vil støtte Valget af en Mand af hvem den gerne ser sig repræsenteret. Vi skulle — særlig da de nu i næste Maaned forestaaende Valg neppe ville udvise nogen Forandring i de tilvante Forhold — ikke gaa ind paa de Valgforberedelser, der ere truffene i disse Kredse; kun for en enkelts Vedkommende maa vi af særlige Grunde gøre en Undtagelse; vi sigte til Thistedkredsen, hvor man opstiller en af vore Medarbejdere, Kaptajn af Flaaden Trolle, fortrinsvis som Repræsentant for Fiskeri og Skibsfart; vi maa selvfølgelig oprigtigt ønske, at dette Valg gennemføres, hvorved der i hvert Fald vil sikkes

Sønæringsvejene én varmt følede og energisk Talsmand i Folkethinget.

Men naar Skibsfart og Fiskeri atter i det ny Folke-thing og i den ny Reformperiode staa med en i Forhold til deres Betydning meningsløs ringe Repræsentation, da vil dette forhaabentlig anspore disse Næringsvejenes Organisationer til i Fremtiden at søge dette Forhold ordnet paa en bedre og mere retfærdig Maade.

De ny Skibsjournaler.

Vi have fremdeles modtaget følgende:

I en Artikel i »Dansk Søfartstidende« Nr. 9 har Hr. Navigationsdirektør J. A. D. Jensen søgt at imødegaa de af mig i samme Blads Nr. 7 fremsatte Anker over Indretningen af det ny Journalskema. Jeg indser ikke, at det derved er lykkedes ham i noget væsentligt at rokke ved mine Paastande om det upraktiske ved nævnte Skema, tvertimod, jeg har af Hr. Navigationsdirektørens Artikel nærmest kun faaet det Indtryk, at han maa være en langt bedre teoretisk end praktisk Navigator. Hr. Navigationsdirektøren fremhæver, at »det tør forudsættes, at sagkyndige Autoriteter ere blevne raadspurgte, forinden Bøgenes Indretning er bleven fastslaaet«. Jeg tillader mig at spørge: Have disse Autoriteter virkelig været sagkyndige paa det handelsmaritime Omraade? At det skal vinde noget videre Indpas at anvende retvisende Kurser i Stedet for misvisende, endog ved Navigering i snevrere Farvande, det tillader jeg mig at betvivle. Maaske er saadant Tilfældet ombord i Orlogsskibe eller i de store Oceanpaketter, hvor alt gaar orlogsmæssigt til; men bruges det f. Eks. i nogle af vore danske Dampere i Fragtfart? Jeg henstiller til d'Hr. Dampskibsførere at tage Ordet i denne Sag for at oplyse om, hvorvidt det ny Journalskema er hensigtsmæssigt indrettet for Dampskibsfartens Vedkommende. Efter hvad jeg har bragt i Erfaring, er man i Dampskibsfarten heller ikke videre henrykt derover, det er jo let forstaaeligt, at man i Dampere ogsaa har andet og mere nødvendigt at varetage, naar man færdes i Smaafarvande, end at sidde i Bestiklukafet og rette Kurser for Misvisning. Blandt Sejlskibsførerne hersker vistnok fuldstændig Enighed om, at det er noget i højeste Grad upraktisk, for ikke at sige aldeles uoverkommeligt ved Navigeringen at benytte de ny Journaler efter den Anvisning, som deri gives.

Hr. Navigationsdirektøren udtaler: »At rette Kurser . . . maa kunne udføres med Sikkerhed af den, til hvem Skibet er betroet, selv under kritiske Omstændigheder«. Ja, det er let sagt; men er Hr. Navigationsdirektøren da saa fuldkommen, at han ikke kan tage fejl? Jeg antog, at det kunde ske for den bedste. Det er dog indlysende, at jo flere Rettelser, der skal foretages, desto mere er man udsat for at begaa Fejl. Da Hr. Navigationsdirektøren selv indrømmer, at man med samme Nøjagtighed kan benytte saavel misvisende som retvisende Kurser ved Navigeringen, (hvilket jo vel staa klart for enhver Navigator), saa mener jeg, at han dermed ogsaa indrømmer, at den Byrde, der paalægges Navigatoren med at gøre alle Kurser retvisende, er noget aldeles unødvendigt Bryderi. Efter min Formening burde man være betænkelig ved at indføre noget saadant, da det jo forøger Faren ved at begaa Fejl ved Navigeringen, og hvad Følgerne deraf kan blive, navnlig »under kritiske Omstændigheder« behøver vel ikke nærmere at paavises. Hvis Kurserne bleve indførte misvisende, da undgik man denne Fare og sparede for meget unyttigt Arbejde.

Hr. Navigationsdirektøren vil gøre gældende, at man ligesaavel kan benytte den almindelige Navigeringsmetode med misvisende Kurser, fordi kun de retvisende Kurser skal indføres i Journalen, og han udtaler, at jeg »anfører

da heller ingen Forklaring, hvorfor det ikke skulde være muligt«. Forklaringen er jo simpelt hen den, at Journalen ikke indeholder de misvisende Kurser, som man skal bruge ved nævnte Navigeringsmetode. Jeg skal til Belysning af dette anføre et Eks. Min Styrmand har paa sin Vagt taget en Pejling, hvorved affarende Sted bestemmes; derefter har han styret en eller flere Kurser og ved sin Vagts Slutning rettet disse for Dev., Afdr. og Misv. og indført det hele i Journalen. Efter at jeg selv derefter har havt Vagt nogen Tid, finder jeg det af en eller anden Grund nødvendigt at kende min paaværende Plads. Hvilke Midler har jeg da til at finde denne, andet end de af Styrmanden i Journalen indførte retvisende Kurser? Hvorledes kan man i det hele taget navigere med misvisende Kurser, naar disse ikke findes indførte i Journalen? Hvor faar man da de misvisende Kurser fra? Skal man atter rette de en Gang i Journalen indførte retvisende Kurser for Misvisning for at faa misvisende! Hr. Navigationsdirektøren giver i sin Artikel kun den Forklaring: . . . »Kursen haves, saaledes som den er aflæst paa Kompasset«, ganske vist, den Kurs der styres i Øjeblikket, men de Kurser, der ere styrede eller sejlede en eller flere Vagter iforvejen, maa man vel søge i Journalen; men denne indeholder ingen misvisende Kurser. Altsaa kan man ikke navigere efter den almindelige Navigeringsmetode med misvisende Kurser, naar man skal benytte den ny Journal. Vil man benytte nævnte Navigeringsmetode, da nødsages man til at gaa en Omvej, nemlig bruge en Kladder, som indeholder de misvisende Kurser.

Hr. Navigationsdirektøren mener ikke, at Journalføringen bliver kun en pro forma Sag, fordi man indfører misvisende Kurser i sin Kladder og anvender disse ved Navigeringen, og derefter senere indfører Kurserne retvisende i Journalen. Hvis jeg f. Eks. Dagen efter, at jeg ved Navigeringen har gjort Brug af de i Kladden indførte misvisende Kurser og maaske da er naaet i Havn, sætter mig til at rette disse Kurser for Misvisning og indfører de retvisende Kurser i Journalen, da ved jeg virkelig ikke, hvad jeg skal kalde en saadan Journalføring andet end en pro forma Sag. Hvorfor ere de misvisende Kurser, som Hr. Navigationsdirektøren selv indrømmer, at man lige saa godt kan bruge ved Navigeringen, da ikke gode nok til at indføres i Journalen? At besvare dette Spørgsmaal vil jeg overlade til dem, der ere klogere end jeg.

Den Paastand, at der kan indløbe Fejl ved at bruge Kort med misvisende Kompasser som Følge af, at Misvisning efter længere Tids Forløb forandrer sig, finder jeg ikke at have nogen videre Betydning. Det er jo indlysende, at man begaar en Fejl, hvis man sætter ud eller maaler op i et Kort ved Hjælp af Kompasser, der ere aflagte med fejl Misvisning; men retter man sine misvisende Kurser for fejl Misvisning, da begaar man jo den selv-samme Fejl. Ingen af Delene behøver man at gøre, enten man har misvisende eller retvisende Kompasser i Kortene. Der forløber jo dog en Del Aar før Misvisning forandrer sig saa meget, at det kan beløbe sig til $\frac{1}{4}$ Streg, og mindre tager man dog i Praxis ikke Hensyn til. De fleste Kort vil efter saa lang Tids Brug være saa medtagne, at de ikke ere for gode at kasere, og desuden har man jo den Udvej, at man selv kan konstruere andre Kompasser i Kortene, hvis disse endnu ere brugbare, efter at Misvisningen i Tidens Løb har forandret sig saa meget, at det kan faa Indflydelse paa Navigeringen. Denne Fremgangsmaade har jeg selv anvendt i mange af mine Kort. Hertil kan ganske vist siges, at det bliver ikke altid gjort; men enten der nu skal »navigeres retvisende eller misvisende«, saa vil der jo altid være dem, der ere mere eller mindre skødesløse med deres Navigering.

Hr. Navigationsdirektøren udtaler, at det er en Fejltagelse, »at der i alle Kort er aflagt misvisende Kompasser, for saa vidt man ikke selv har indtegnet dem«. Saa meget er i hvert Fald sikkert, at jeg er i Besiddelse af Kort over saa godt som samtlige europæiske Farvande, deriblandt

er baade danske, norske, svenske, engelske, tyske og russiske Kort, men i ikke et eneste af disse mangler der trykte misvisende Kompasser.

Naar Hr. Navigationsdirektøren omtaler, at man paa enkelte Steder, f. Eks. omkring vore nordlige Bilande, nødsages til at foretage Beregningerne paa en anden Maade, fordi Misvisningen der er mindre godt bestemt og meget variabel, saa indser jeg dog ikke, at dette er nogen Grund til, at man for den Sags Skyld skal gøre nogen Forandring i den almindelige Navigeringsmaade i den øvrige Verden, hvor Misvisningen er kendt med tilstrækkelig Nøjagtighed.

Hr. Navigationsdirektørens gode Raad, at om nogen skulde være i Tvivl om et eller andet, vil han kunne faa denne opklaret ved Navigationsskolerne, forekommer mig at være ganske overflødig. Der gives ganske vist mange, der hurtigt glemte alt af Navigationen, der ikke anvendes til dagligt Brug; men jeg antager dog, at det vil falde vanskeligt nu til Dags at træffe nogen, som har bestaaet Styrmandseksamen, der ikke kan se til Bunds i denne Sag. Nej, de Vanskeligheder, som de ny Journaler forvolder os, kommer man virkelig ikke over ved den Underretning, man faar paa Navigationsskolerne. Det er jo ikke teoretiske, men praktiske Vanskeligheder, som det drejer sig om, hvilket jeg har paavist, saavel i det foranstaaende, som i min forrige Artikel om denne Sag.

Jeg betvivler, at nogen Danske vil have med retvisende Kurser at gøre ved Navigeringen, i det mindste i Smaafarvande. Hvis vi derfor ikke kan faa nogen Forandring i Journalskemaet, saa vil Følgen deraf kun blive, at Skibsførerne enten indføre de misvisende Kurser, ligesom da de brugte de gamle Journaler, og stole paa, at Autoriteterne enten ser gennem Fingre dermed eller overser det, eller at de indføre de misvisende Kurser og hvad de have Brug for ved Navigeringen i en Kladder og senere, naar der er bedre Tid og Lejlighed, skrive en pro forma Historie op i Journalen for at slippe klar af Sølovens § 287.

Hvad Merudgiften ved de ny Journaler angaar, da skal jeg blot anbefale Hr. Navigationsdirektøren at anstille en samvittighedsfuld Beregning, hvor der bl. a. tages Hensyn til, at den ikke ringe Pladsbesparelse, der vindes ved Skibets Ophold i Havn eller paa Red, vandt man paa selv samme Maade, da man brugte de gamle Journaler. Det vil da vise sig, at denne Pladsbesparelse faar slet ingen Indflydelse paa det jeg i min forrige Artikel anførte om Udgifterne ved Journalføringen. X.

Om Slingrekøle.

Vi have modtaget følgende, som vi gengive i Tilslutning til vort Referat i Nr. 9 af Skibsførerforeningens Diskussionsmøde:

Hr. Redaktør! I »Dansk Søfartstidende« af 1ste Marts lader De mig blandt andet, angaaende Slingrekøle, bemærke »at da Kølene gik parallelt med Skibet m. m.« Her maatte dog først have været anført, at da de af mig foreviste Køle, med den faste Hovedkøl i Midten og flere i en passende Afstand, 3 à 4 Fod, fra denne, gik parallelt med Kølen, faar disse Køle under Skibets Bund kun saa megen Friktion, som deres Overflader har Areal, og denne Friktion tiltager ikke med Hastigheden. Jeg anbefalede vel anbragte Slingrekøle til alle Brugsskibe, men især dog at bibeholde Hovedkølen. Paa dennes i Staalskibe mangelfulde Højde kan raades Bod ved, som vist, at forsyne selve Bundfladen med flere eller færre lodret staaende og med Midtkølen aldeles parallelt løbende Side- eller Slingrekøle. Jeg viste ogsaa paa mit Middelspant af en fladbundet Damper disse Køle. Dette Middelspants Figur ophængtes med Skibets Tyngdepunkt som Centrum, og ved at dreje Figuren vistes det tydeligt, at den

firkantede Form i og for sig er modstandsdydende mod Krængning. Der er ikke megen Plads paa dens krappe Kimming til Anbringelse af Slingrekøle der. Disse have dog, anbragt paa Kimningen, mere Magt, paa Grund af at de ere længere borte fra Skibets Tyngdepunkt end Kølen. Men jeg paaviste, at denne i Forening med f. Eks. 6 lette Sidekøle vilde kunne opnaa den tredobbelte Virkning af alene to Slingrekøle i Kimningen. Ved disse under Bunden parallelt løbende Køle, som omtrent faa en Højde af $\frac{1}{2}$ Tomme for hver Fod Skibet gaar dybt, forøges Dybgaaendet med ca. 4 pCt.; men man kan jo ogsaa gøre Skibet noget bredere og med Tillæg af Kølene beholde det bestemte Dybgaaende. Hver for sig af disse Køle vil virke med deres Areal imod Skibets Rullinger og Uro. De kunne holde Skibet i ret Kurs og forebygge Giring. Ogsaa mod Afdrift vil de virke fortrinligt. Paa flade Skibe kan deres Længde blive forholdsvis stor. Bekostningen ved Anbringelsen fra nyt er for Hovedkølen ca. Kr. 3000 for et 3000 Tons Skib og ca. 800 Kr. for hver af Sidekølene. Men da disse Køle samtligen styrke Bunden, kan der mulig spares noget andet Steds i Bygningsomkostninger. Endnu kan tilføjes, at ved Anbringelse af Slingrekøle i Kimningen paa skarpe Skibe med kortere Kimming ere Enderne ikke altid diametralt løbende og faa derved en skadelig Indflydelse, især ved store Hastigheder. Denne Mangel vil ikke finde Sted ved de paaviste, af mig anbefalede Bundkøle.

Skifter Andersen.

Vi have modtaget følgende:

Naar der i Referatet i »Dansk Søfartstidende« for 1ste Marts over Den almindelige danske Skibsførerforenings Diskussionsmøde den 22de Februar d. A. staar, at jeg paa Mødet udtalte: »Man havde sagt, at Slingrekøle ikke havde noget med Skibets Stabilitet at gøre, men det var ikke Tilfældet«; — da beror dette paa et fejlagtigt Referat, idet jeg tværtimod sagde at: »i Følge min Mening havde Slingrekøle intet med Stabilitet at gøre«; — hvilket den ærede Redaktion bedes berigtige i først udkommende Nummer af Bladet.

Kjøbenhavn, den 9de Marts 1895.

W. Langberg.

„Standart“.

I Søndags løb det russiske Kejserskib Standart af Stablen paa Burmeister & Wains Værft i Overværelse af den kongelige Familie og en talrig Kreds af Indbudne. Afløbningen foregik i enhver Henseende heldigt.

Standart er det største Skib, der er bygget hos Burmeister & Wain. Dets Dimensioner ere: Længde 370', Bredde 50' 6", Dybgaaende 20', Displacement 5.200 Tons. Maskineriet er efter det tredobbelte Ekspansionssystem; Skibet har Vandrørskedler af Belleville-Typen; den indicerede Hestekraft er 10,600; Hastigheden bliver 20 Knob. Paa øverste Dæk findes to Saloner, den ene til 60 Personer; paa Hoveddækket findes Dagligstue, en mindre Salon og Kejsersfamiliens Værelser. Agter i Lasten findes Afkølingsrum og Forraadskamre; forude Forraadskamre og Vandkasser. Midtvejs er 24 Kældere og 2 Maskinrum.

Standart ventes at være fuldt færdig i Løbet af et Aar. Burmeister & Wain vil da have fuldført det største Skib, der er bygget paa skandinaviske Værfter.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

i Ugen fra 3. Marts til 9. Marts 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-flynder Pd.	Rød-Tunger Pd.	Skrupper og Sletter Pd.	Torsk. Pd.	Lax. Pd.	Sild. Pd.	Aal. Pd.	Gedde Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt. Pd.
pr. Jernbane og Dampskib.....	32,160	1,300	1,600	770	42,096	1,700	45,000	5,600	3,300	15,576 ¹ 256 ² 1,100 ³ 3,000 ⁴	8,774	162,232
Ialt =	32,160	1,300	1,600	770	42,096	1,700	45,000	5,600	3,300	19,932	8,774	162,232
Betalt Gennemsnitspris af Opkøbere	Kassefisk 3,50 pr. Lpd.				Kassefisk 3,05 pr. Lpd.		1,30 pr. Ol.	blanke 65 Øre, gule 35 Øre pr. Pd.				

¹ Østers. ² Hummer. ³ Krebs. ⁴ Musling.

Vore Fiskerier i Finansaaret 1893—94.

Fiskeri-Beretningen for ovennævnte Finansaar er nu udkommen, udarbejdet paa Indenrigsministeriets Foranstaltning af Kaptajn i Flaaden C. F. Drechsel. Efter at have meddelt de i Aaret udkomne Vedtægter, bringer Beretningen en detailleret Oversigt over vore Fiskeriers Udbytte i nævnte Aar, af hvilken vi gengive Hovedresultaterne.

Statistikken over Fiskeriet paa Jyllands Vestkyst i 1893, udarbejdet af Kaptajn i Flaaden P. Schultz, udviser et samlet Udbytte af 615,757 Kr., hvilket er 63,036 Kr. eller ca. 11½ % mere end i 1892. Denne Merindtægt kommer imidlertid ikke hele Kyststrækningen tilgode, men falder udelukkende paa Distrikterne sønden for Limfjorden, idet de nordlige Distrikter endogsaa have haft en ret betydelig Mindreindtægt i 1893 end i 1892.

Den samlede Indtægt har for de enkelte Fiskearter været: Rødspætter Kr. 116,277, Tunger 689, Pig- og Slettevar 846, Helleflyndere 7,881, anden Fladfisk 21,563, Sild 3,354, Makrel 16,110, Knurhaner 286, Kuller og Hvilling 279,607, Torsk 69,712, Pighajer 2,628, Skader 6,060, Rokker 60, Aal 2,015, Laks 5,666, Laksørreder 1,405, Helt 15,511, Gedder og Aborner 529, Hummer 65,308, forskellige unavngivne Fisk 250.

Statistikken for Farvandene indenfor Skagen, Limfjorden undtaget, er udarbejdet af Kaptajn i Flaaden C. Trolle. Totaludbyttet for 1893 har været 3,532,163 Kr.; det er noget over et Middelaar, men betydelig mindre end i 1892. De enkelte Fiskerier indbragte følgende Summer: Torsk 376,491 Kr., Rødspætter 1,090,570, Tunger 80,579, Rødtunger 10,977, Pighvar 12,096, Makrel 45,320, Sild 565,430, Aal 906,229, Hornfisk 96,675, Laks og Ørred 142,858, Rejer 89,402, Gjedder 29,125. Naar henses til den langvarige Vinter 1892—93, der forhindrede saa godt som alt Fiskeri, maa Udbyttet for 1893 siges at være tilfredsstillende, sammenlignet med de foregaaende Aar. At Efteraars-Sildefiskeriet mislykkedes i de aabne Farvande, tør tilskrives det stormfulde Vejr og Mangel af et Støttepunkt i det midterste Kattegat.

Statistikken for Limfjords-Fiskerierne, udarbejdet af Fiskerikontrollør Bloch, viser en Merindtægt af ca 130,000 Kr. Aalefiskeriet andrager Kr. 528,093, Rødspætter 310,090, Torsk 164,370, Sild 71,400, øvrige Fisk 51,645, Østers c. 40,000, tilsammen 1,205,598 Kr.

Af de af Inspektionerne indsendte Fiskeri-Rapporter, som derefter gengives, uddrage vi nogle Enkeltheder, der ere af særlig Interesse. Af Beretningen fra Nordsøen fremgaar det saaledes, at Esbjerg-Fartøjerne, sammenlignet med 1892, have givet et Merudbytte af 13,390 Kr., som væsentligt skyldes det Aar efter Aar

tiltagende Rødspættefiskeri; Esbjergs Fiskeflaades Værdi androg i 1893 c. 50,000 Kr. Fiskeriinspektionen for Farvandene indenfor Skagen gør opmærksom paa det ønskelige i, at Afmærkningen af Fiskeredskaber paa Havet og ud for de aabne Kyster fastsættes ved Lov. Den hender fremdeles Opmærksomheden paa Betydningen af Havneanlæg paa den jyske Skagerakskyst i Omegnen af Hanstholm og i Kattegat ved Anholts Nordvestside, hvilke begge i første Linie anses af Fiskerne som en nødvendig Betingelse for en Udvikling af Fiskerinæringen; endvidere fremhæves forskellige Foranstaltninger af Betydning for Fiskeriet: Juelsmindehavnen, Græstedbanens Forlængelse til Gilleleje, Ledefyr ved Ohnsevig, Belysning af Indsejlingen til Randers Fjord og en Udvidelse af Dampskibsforbindelsen paa Mariager Fjord. Endelig udtales det, at Ønsket om en snarlig Revision af Fiskeriloven gør sig stærkt gældende overalt blandt Fiskerbefolkningen.

Af Beretningen om Afsætningsforhold for Fisk i Udlandet fremdrage vi, at Danmarks Eksport til Berlin er steget, saaledes at det nu blandt de konkurrerende Lande har Nr. 2 i Rangen; det overtræffes kun af Sverrig. — I Makrelfiskeriet under Norge deltog 10 danske Fartøjer; hvert Fartøj opfiskede efter en Gennemsnitsberegning 45 Tdr. til en Bruttoindtægt af 2,700 Kr. pr. Fartøj; de Danske vare vel fornøjede med dette Udbytte, saa at Deltagelsen rimeligvis vil tiltage. Da Fiskeriet drives paa Haugesunds Højder, 58. Bredegrad, bør man fra Fiskeriets Begyndelse stationere sig her og herfra foretage Udsejlingen. Udrustningen med Tønder og Salt m. v. er billig, ligesom der ogsaa er god Anledning til Supplering af Mandskab, som er kendt med Trafikken. — Fra Bergen udekspederedes til Danmark c. 18,000 Tdr. Fedtsild, omtrent som i 1892. — Fra Thronhjem foreligger en udførlig og interessant Beretning, der fastslaar som Aarets Resultat, at Fiskerierne have skaffet Norge mere Arbejde, men mindre Fortjeneste end sædvanlig. — Sverrigs Udførsel af Fisk synes at være i Nedadgaaende; fra Gøteborg udførte man til Danmark i 1893 kun 3 Mill. Kilo Fisk, mod 4 Mill. baade i 1892 og 1891. — Fra Hull meldes, at Markederne have været overfyldte og Priserne trykkede. Fiskerne nødsages mere og mere til at søge ny Grunde, og Opmærksomheden har da nærmest været rettet paa Island, hvor de engelske Dampere hidtil have haft opmuntrende og undertiden glimrende Held. En Sag, der ubetinget kræver Opmærksomhed, er den, at engelske Fiskere trawle indenfor islandsk Søterritorium, hvoraf Følgen har været, at de indkomme til Grimsby med saa store Fangster af Rødspætter, at Markedet blev aldeles ødelagt for andre, navnlig danske Fiskere. Det er af største Vigtighed at beskytte disses Fiskeri Ret, hvad man kan se deraf, at Konsulatet fra 2 af de største Humber Damptrawlselskaber har modtaget Forespørgsel om, hvorvidt der kunde gives dem den samme

Bevilling. — Tilførslen til Newcastle on Tyne er taget stærkt af (546 Kasser mod 4,292 det foregaaende Aar); de bedste Forretninger ere gjorte i Tunger og Rødspætter. Priserne have været gennemgaaende lave. — Antwerpen besøges regelmæssigt af de danske Fiskedampere af dansk Steam Trawling Co., der altid afsætte deres Fangst til rimelige Priser, ofte endog til højere Priser end deres Konkurrenter, paa Grund af den gode Tilstand, Fisken var i. De have i Aarets Løb bragt c. 11,000 Kurve af al Slags Fisk til Antwerpen. Fiskemarkedet i Ostende er meget stort og trykkes ikke, selv om der uventet tilføres det Fisk. Havnen kan til enhver Tid og med enhver Vandstand anløbes af de største Fiskefartøjer, og Omkostningerne i den ere meget smaa. Der er i Belgien ingen Told paa Fisk; fremmede Fiskere nyde de samme Rettigheder som Belgiere og betale ingen Afgift, hverken til Fyr-, Havne- eller Lodsvæsenet.

Fiskeri-Beretningen indeholder endelig Meddelelser fra den biologiske Station, som vi have omtalt i vort sidste Nummer, samt en Fremstilling af Foretagender til Fremme af det danske Havfiskeri, som vi i et følgende Nummer skulle vende tilbage til.

Skandinaviske Sømændshjem.

Uddrag af en Aarsberetning fra det Kongelige Generalkonsulat i London for 1894.

Skandinavisk Sømændshjem

i Poplar, tæt ved West India Docks Station blev i 1894 besøgt af henimod 3000 Søfolk, hvoraf 2810 forbleve der ud over 24 Timer. Blandt disse vare 133 Danske.

Dette Hjem, hvor ingen spirituøse Drikke sælges, fortsætter sin nyttige Virksomhed for Søfolkene, som her for moderat Betaling have enhver rimelig Komfort samt Lejlighed til at faa Hyre. Hjemmet opbevarer som hidtil Søfolkernes Sparepenge eller remitterer dem til Slægtinge eller Penge-Institutter i de skandinaviske Lande, hvorved hvert Aar betydelige Summer — over et Par Hundrede Tusinde Kroner — komme Søfolkene og deres Familier til Gode i Stedet for at sættes overstyr, hvilket ellers altfor ofte er Tilfældet.

Sailors Home i Wells Street, som er en lignende Institution, aaben for Søfolk af alle Nationer, blev forrige Aar besøgt af 4540 Personer foruden en Del, som paa Grund af Strandinger eller andre ulykkelige Hændelser fik Husly og Hjælp. Blandt de Besøgende vare 74 danske Søfolk. Dette Hjem har i en lang Række af Aar været til stor Nytte for Søfolkene, en Sparekasse er forbunden med det, hvor Hyrebeløb kunne anbringes, og der ydes Søfolkene Raad og Hjælp paa enhver Maade. Man kan kun anbefale dises at søge enten dette eller det skandinaviske Sømændshjem fremfor at ty til Logihusene, hvoraf saa mange ere højt upaalidelige.

Sømændshjem i Dover.

Ogsaa paa de mindre Kystpladser begynder man nu at tage sig mere af Søfolkene og at give dem Lejlighed til en heldigere Paavirkning, end de hidtil vare henviste til. I Dover, hvor der alt længe har eksisteret et »National Sailors Home«, i hvilket man optog syge og hjælpeløse Søfolk af alle Nationer, er nylig blevet aabnet et Missionshus i Forbindelse med et Læseværelse, aabent for alle Søfolk, hvor Foredrag ville blive holdte, nyttige Skrifter uddelte og andre Forholdsregler truffet til at fremme Søfolkernes timelige og aandelige Vel.

Det kgl. danske Generalkonsulat i Antwerpen har velvilligst tilstillet os Aarsberetningen 18⁹³/₉₄ for det der-

værende Sømændshjem. Det fremgaar af denne, at Hjemmet i 1894 har været besøgt af 1,260 Sømænd, af hvilke 49 vare danske, 98 norske og 127 svenske; 230 af disse Sømænd have tidligere besøgt Hjemmet, hvilket tyder paa at man er tilfreds med Opholdet i dette; Sundhedstilstanden har stedse været god. Det forløbne Aar har i det hele taget været gunstigt for Hjemmet, der fortjener stedse stigende Besøg af Søfolk; det byder dem Bolig, Kost og Lægemidler til billige Priser; det hjælper dem med at opspare af deres Lønninger og bistaar dem med at sende Penge hjem til deres Familier; det hjælper dem til Hyrer ombord i Skibene og bekæmper Drukken-skab. Vi anbefale Sømændshjemmet paa det bedste til alle Søfolk, der besøge Antwerpen.

Danske Sømænd i vore Dage.

Af Peder Hedegaard.

Med Deres Tilladelse, Hr. Redaktør, vil det glæde mig, at efterkomme den Opfordring, Hr. Navigationslærer Vilh. Rasch retter til mig i Dansk Søfartstidende Nr. 3 om at fortsætte Diskussionen om unge Sømænds Opdragelse; jeg gør det saa meget hellere, som jeg nu maa antage, at vi begge arbejde af Kærlighed og Sympati for Sagen.

Det første af Hr. R.'s Indlæg skal jeg ikke opholde mig ved, fordi jeg mener, at det egentlig ikke omhandler det, jeg betragter som Sagens Kærne: nemlig at bidrage til at gøre unge Sømænd til dygtige Medarbejdere i den danske Handelsmarine.

Jeg kan ikke indrømme, at menige Sømænds Kaar i Skibene blive retfærdig bedømte af Hr. R., jeg kalder dem ikke alene humane, men fuldt ud tilfredsstillende og tidsvarende; unge Haandværkslærlinge kunde prise dem lykkelige, om de voksede op under Forhold, der kunde sammenlignes med dem, der eksistere i vor Handelsmarine. Jeg kan f. Eks. ikke tænke mig en lille Søgut udsat for den Medfart, der venter en Haandværkslærling, der ikke har været behændig nok til at undgaa Mesteren, medens han var sendt i Byen efter $\frac{1}{2}$ Pægl til en af Svendene; og er det ikke ligesaa umuligt at tænke sig, at der i et Folkelukaf kan føres en saa raa Konversation, som paa et Værksted i Land. Jeg skal ikke nægte, at jeg vedkender mig, at de faktiske Forhold i Skibene ere berettigede, dog ikke alene paa Grund af, at de ere traditionelle, men fordi de paa en sund og naturlig Maade følge med den fremad stræbende, humane Behandlingsmaade i andre Livsstillinger, og selv om det var ønskeligt, at enkelte Ting var bedre, saa er det dog ikke der Skoene trykke, og jeg finder det unødvendigt at fortsætte Diskussionen derom.

Med Hensyn til Sømændsmissionen maa jeg fremhæve, at Hr. R. lægger en større Betydning i enkelte Mænds Udtalelser, end jeg kan anerkende som tilforladelige Udtryk for Livet om Bord i de fleste Skibe. Missionens Arbejde har vistnok stor Sympati hos alle Befalingsmænd, ligesom hos mig, selv om jeg ikke mener, at det er heldigt, at blandes Virksomhed sammen med et rent fagligt Spørgsmaal.

Jeg vil indrømme Hr. R., at Skibene i allervideste Forstand bør være Opdragelsesanstalter for unge Sømænd; men det er tillige min Overbevisning, at vore Befalingsmænd efter Evne søge at opfylde deres Pligter som Lærere og Vejledere, baade under det daglige Arbejde om Bord og ved at vise et godt Eksempel til Efterligning.

At dog ikke alle Befalingsmænd ere lige ihærdige i den nævnte Retning, er vel indlysende, der findes ogsaa dem, der til Tider kan vise Mandskabet unødvendig Strenghed; men deri ser jeg ingen Ulykke, og mange Navigatører vil give mig Ret i, at de har lært mest hos de Overordnede, der var mindst hensynsfulde i Tjenesten, og den Slags Fataliteter sætte ingen Mærker hos rigtige Sømænd, thi hos dem er det

et Særkende, at den ene Dags Genvordigheder ere glemte den næste.

Selv om Befalingsmændene gør dem nok saa megen Ulejlighed for at vejlede og opdrage unge Sømænd, saa er det dog indlysende, at Loven hæmmer deres Virksomhed derved, at de er forhindret i at føre Kontrol med, hvortil Drengene anvende deres fortjente Hyre under Rejsen.

Naar det paa Navigationsskolerne opdages, at Eleverne i Forhold til deres Alder har mange beklagelige Tilbøjeligheder (som jeg henviste til i Nr. 43), da er det urigtigt at kaste Skylden derfor paa deres Omgivelser i de Skibe, de har sejlet med; den rette Aarsag kan kun findes i de altfor selvstændige Forhold, de har levet under, siden de begyndte at sejle.

Saa vel Aarsagen som Følgerne af unge Sømænds altfor tidlige Udvikling og Selvstændighed har jeg udførlig omtalt i dette Blads Nr. 41, 43 og 44 f. A., jeg skal derfor ikke gentage det her; men jeg fastholder som min Overbevisning, at det er det løse Forhold, som Begynderen staar i til Rederne i Forbindelse med de hyppigt tilbudte korte Rejser og Uvirksomheden under Skibenes Oplægning om Vinteren, der er Aarsag til, at vore vordende Navigatorer komme til at staa tilbage saavel i praktisk som moralsk Henseende for dem, der i sin Tid fik deres Uddannelse paa de lange Rejser i Sejlskibenes Glansperiode.

Følgerne af de for Standen forandrede Konjukturer viser sig ikke alene ved, at Befalingsmændene blive mindre skikkede til deres Gerning; men jeg skal tage meget Fejl, om de ikke er lettest at spore paa Navigationsskolernes Elevantal.

Endskøndt Fordringerne til Styrmands-Eksamen nu ere betydelige, i Forhold til hvad de have været, saa tror jeg dog ikke, at det er Bøgerne, der forskrække de unge Sømænd; Sandheden ligger vistnok i, at vi nu er kommet til et Standpunkt, hvor det kun er velhavende Folks Børn, der kan skaffe de nødvendige Penge til Skolen. For dem, der selv skal tjene eller laane Kapitalen, maa det i tyve Aars Alderen være klart (forudsat de har sejlet med smaa danske Sejlskibe og Dampere), at de nu akkurat tjener saa meget, at de kan tilfredsstille de Tilbøjeligheder, de hele Tiden som Sømænd har været forvænt med.

Følgen deraf vil blive, at vi maa undvære mange af den Slags Folk, der ved deres kraftige Natur og Intelligens har bidraget meget til at gøre Standen agtet og anset. Dersom jeg er rigtig underrettet, er den Tid nær, da vi komme til at mangle Befalingsmænd, hvis ikke der i Tide bliver taget særlige Forholdsregler derimod.

Med det foran staaende har jeg søgt at paavise de Ulemper, der bør tages Forholdsregler imod, jeg har skrevet det saa udførligt i den Hensigt, at det kan tjene som et Bevis for, at det er nødvendigt, at begrænses de unge Sømænds individuelle Frihed — ogsaa Hr. R.'s Anskuelse; og jeg mener, at denne Reform lettest kan gennemføres ved at der oprettes Kontraktforhold, hvorved der sikkert Sømændene Beskæftigelse, uden at de komme til at disponere over alle deres Indtægter.

Jeg betragter Skibsreder- og Fører for at være nærmest interesseret i Sagen, og som en Følge deraf bør de være nærmere til at tage Affære end Landbefolkningen.

Efter min Mening er Spørgsmaalet af Vigtighed i Øjeblikket, derfor henstiller jeg til en eller anden af Standens Tillidsmænd i Sømænds- eller Skipperforeninger om ogsaa at udtale sig om det.

Ugens Havarier.

Ardle, Dpsk. af Dundee, Batchelor, har nu udlosset sin Laast i Frihavnen og er taget op paa Burmeister & Wains Værft for at repareres.

Alice, Dpsk. af Rostock, er af Bjergningsdampskibet »Bien« indbragt til Helsingør, efter at have siddet fast i Isen Kattegat i 21 Dage. Skibet har nogen Skade udenbords, men er ellers sluppet heldigt fra sin farefulde Stilling. Mand-

skabet har lidt en Del af Mangel paa Proviant og er overanstrengt af Arbejde med at redde Skibet fra Iskruninger.

Olga, Dpsk. af Kjøbenhavn, der har ligget i Isen i Kattegat i ca. 18 Dage, blev d. 13. ds. indassisteret til Helsingør af Dpsk. Bryderen.

Rosa, Brig af Fanø, Brinck, der, paa Rejsen fra Hamburg til Santos indløb Læk til Grimsby, indtager nu atter den udlosede Ladning (Explosivstoffer).

Cathrine, Brig af Fredericia, Læk i Parahya, bliver nu udlosset og blev besigtiget d. 15. Februar, da det viste sig, at Skibet trak 1½ Tommer Vand i Timen. Skaden synes at være i Bunden. Ladningen er Bomuldsfrø.

I. P. Holmblad, Dpsk. af Kjøbenhavn, Ingerslev, kom den 8. ds. paa Rejsen fra Sortehavet til Christiania paa Grund i Nærheden af Thorhjem Fyrtaarn ved Indsejlingen til Frederiksstad. Der blev strax rekvireret Assistance hos Svitzers, som dog atter blev tilbagekaldt, da Skibet samme Dag kom flot ved egen Hjælp. Skibet, der ligger i Christiania og løser, har en Læk i Forskibet, ligesom en Del af Lasten er kastet over Bord for at komme flot.

Skerryvore, engelsk Dampskib, Putkamer, er ankommet hertil fra New Orleans med en Ladning Oliekager. Skibet har i Isen faaet sin Boug beskadiget og har Vand i Forpieken.

Nordkap, Dampskib af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Swansea med en Ladning Tinplader ankommet til Botnia med Ladningen beskadiget af Søvand.

Greve Frijs, Skonnertbrig af Horsens, Jensen, har paa Rejsen fra Dragomestre mistet Klyverbom og nogle Sejl.

Foreningen, Dampskib af Kjøbenhavn, Poulsen, har paa Rejsen fra Newport til Messina faaet Skade paa Dækket.

Union, Dampskib af Kjøbenhavn, returnerede hertil den 10. paa Sløb af Bryderen med Tab af Skruen.

Fra Sø og Land.

Skibssalg. Skonnert »Marie« af Vejle er for ca. 14 Dage siden af et Interessentskab solgt for Kroner 6000 til et Aktieselskab i Vejle; Dampskibskaptajn Nielsen bliver dens Fører.

Ligeledes er Barkskibet »Taikun« af Vejle, beliggende i Kjøbenhavn, i disse Dage af et Aktieselskab solgt for Kroner 5000 til Kaptajn Laursen, vistnok for et Interessentskabs Regning i Vejle.

Aktieudbytte for 1894. Dampskibsselskabet Union giver 10 %.

Dødsfald. Forhenværende Skibsfører T. E. T. Oppermann af Bjørnebækshuset ved Nestved er afgaaet ved Døden.

Barkskib Dorothy af Lillesand, 417⁷²/₁₀₀ Reg. Tons, henliggende i Svendborg Havn, bortsælges Fredag den 5te April.

I Folkethinget har Trafikministeren indbragt et Forslag om Anskaffelse af et Isbryder-Dampskib til Kjøbenhavns Havnevaesen; det vil komme til at koste c. 600,000 Kr.

Den almindelige danske Skibsførerforening afholdt sidste Torsdag den 7de ds. sin aarlige Middag med efterfølgende Dans i Larsens Lokale, St. Anna Plads 13. Ved Bordet, hvor den livligste Stemning herskede, udbragte Formanden Hs. Maj. Kongens Skaal, hvorefter Talerne fulgte Slag i Slag. Ved Desertten afsattes en Fest-Avis til Fordel for Samaritanen og indbragte et smukt Beløb, der afsendtes til Christianshavns Samaritan. Efter at Kaffen var drukket, tog Dansen sin Begyndelse og fortsattes livligt til Kl. 3 Morgen. Deltagernes Antal beløb sig til 90 Damer og Herrer.

Fra Flensborg tilskrives os den 7. Marts:

En Fragtdamper, der er under Bypning paa Flensborgs Skibsbygnings Selskabs Værft til Dampskibsselskabet af 1889 i Hamburg, løb igaa af Stablen, efter at man havde hugget en Rende i Isen i Havnen af rigeligt Skibets Bredde.

Til den fastsatte Tid kunde da Afløbningen finde Sted; den forløb meget heldigt og var et meget interessant Skue for det Publikum, der saa til, dels fra Land og dels fra Isen. Det manglede heller ikke paa komiske Situationer, der fremkom ved, at Tilskuerne vilde redde sig bort fra Isen, der efterhaanden kom i Bølgebevægelse.

Skibet er bygget efter en meget anvendt Type og har følgende Dimensioner: største Længde 243' 3", største Bredde 34' 2", Dybgaaende 16' 8" engelsk. Kun bedste Skibsbygningsmateriale bliver anvendt, og det er efter Veritas I. Klasse Division $\frac{2}{3}$. 11 + A. P. R. Skibet blev døbt »Gutrune«.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 11te Marts 1895:

Efterhaanden som Isen i Havnen dels er bleven brækket af Isbryder, dels dreven bort af gunstige Vindforhold, er der atter givet vore Fiskekuttere Lejlighed til at genoptage det desværre saa længe hindrede Arbejde, og i Begyndelsen af denne Uge vovede en større Flotille sig ud at forsøge; ja man maa sige vovede, thi selv om der i Farvandet her udfor har været isfrit i over 3 Uger, kan en stærk sydostlig Storm hurtigt sætte svære Ismasser herop fra det stærkt opfyldte sydlige Kattegat. Det første Forsøg paa Fiskeri gav kun ringe Udbytte, da Vejrliget ikke tillod mere end ca. $\frac{1}{2}$ Døgn Væren paa Havet; i Slutningen af Ugen forsøgte atter og med noget bedre Resultat; enkelte havde saaledes fra 80—100 Snes Rødspætter pr. Kutter, fangede dels paa Herthas Flak, dels under Læsø og i Læsørende; Fisk fra først nævnte Sted vejede fra 12—15 Pd. Snesen og betaltes med fra 1 Kr. 75 Øre til 2 Kr. 50 Øre pr. Snes, fra sidst nævnte Steder vejede de kun ca. 10 Pd. Snesen og opnaaede en Pris af fra 1 Kr. til 1 Kr. 35 Øre pr. Snes. I Skågen have de fra Joller fiskende havt usædvanlig godt Udbytte i Begyndelsen af sidste Uge, en Dag indbragte saaledes ca. 60,000 Pd. Rødspætter; Prisen paa Stranden var fra 2 Kr. til 2 Kr. 85 Øre pr. Snes, og Rødspætten vejede ca. 1 Lispund Snesen. En Del af Fangsten afsattes til Sverige.

Kutteren Josephine, der hører til vore større søgaaende Kuttere, udgik midt i Ugen til Fiskeri i Nordsøen, hvor Rødspættefiskeri med Snurrevaad skal forsøges, hvilket er noget usædvanligt paa denne Aarstid i det Farvand; hvis det ikke vil gaa, vil man drive paa Fiskeri med Bakker efter Hellelynder.

Kutteren »Emilie Franciska« udgik i Onsdags til Østersfiskeri i Nordsøen.

Grundstødt. Under den stærke Storm i Natten mellem Lørdag og Søndag grundstødte den her hjemmehørende Kutter »Montana« paa »Peter Poulsens Rev« i Farvandet vestlig for Hirtsholmene. Mandskabet forsøgte straks ved Hjælp af Varp at hale Skuden af Grunden, men det mislykkedes, hvorfor 2 Mand gik i Jollen og roede ind for at rekvirere Assistance. Efter Anmodning fra Formanden for den herværende Skibsorskringsforening udgik Bjærgningsdamperen »Frederikshavn« kort efter, men da man kom til Strandingsstedet havde de tilbage blevne Mænd dog faaet Skibet af Grunden. Alligevel var dette manøvreudygtigt, da Roret mistedes straks ved irundstødningen, af hvilken Grund Kutteren blev taget paa Slæb af »Frederikshavn« og indbugseret hertil. Kutteren haraget betydelig Skade, flere Planker ere knuste i Bunden og Dammen« blev stærkt beskadiget, saa at største Delen af Angsten undslap. Det kedeligste ved hele Affæren er den Umstændighed at den, som staar paa Papirene som Skipper, ikke var med ombord, og der var ingen anden tilmeldt For-

sikkringsforeningen, som nok af den Grund, da der altsaa faktisk ingen Fører var med Fartøjet, vil nægte at udbetale Assurancesummen. -- nn.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.

Indgaaede Skibe.

12. Marts. Skerryvore, Kapt. Alfred von Puttkamer, fra New Orleans, medbringende 106,000 Bushels Majs, 2000 Tons Romuldsfrøer, 300 Sække Mel, 215 Sække Kløverfrø til Ordre.

Dampskib Ardle fra Dundee er ved Hjælp af Havnevæsenets Bryder Grane forhalet over til Refshaleøen, hvor det skal underkastes Reparation

Rettelse. I »Dansk Søfartstidende«s Referat af det Diskussionsmøde, der fandt Sted i den almindelige danske Skibsførerforening, findes anført Side 85, at Dirigenten udtalte, »at Skibene tabte forholdsvis betydeligt i Fart, jo større Slingrekølen var«. Dette maa dog bero paa en Fejltagelse af Stenografen, idet mine Udtalelser gik ud paa, at Farttabet blev større, jo større Farten var, hvortil ogsaa mine næstkommende Udtalelser om Torpedobaaden slutter sig.

Jacob Holm,
Mødets Dirigent.

Skibefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Piræus 9. Marts, bestemt til Antwerpen. — Antwerpen, Caroc, ankom til Smyrna 12. Marts, bestemt til Algier og Antwerpen. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Marseille 27. Febr., bestemt til Italien. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Frederikshavn 11. Marts, bestemt til Kbhvn. — Castor, Kruse, ankom til Frederikshavn 4. Marts, bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Strubberg, ankom til Bordeaux 10. Marts, bestemt til La Rochelle, Havre og Kbhvn. — Georgios I, Rohde, afgik fra Tera 12. Marts, bestemt til Sinope, Samsoun, Trebizonde etc. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Kbhvn. 5. Marts, bestemt til Newcastle og Spanien. — Kiew, Rasmussen, ankom til Tarragona 12. Marts, bestemt til Denia, Malaga etc. — Kursk, Staal, ankom til Pillau 25. Febr., bestemt til Nantes og Bordeaux. — Leopold II. Jespersen, ankom til Smyrna 12. Marts, bestemt til Saloniki, Konstantinopel etc. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom til Christiania 9. Marts. — O. B. Suhr, Koch, ankom til Göteborg 12. Marts, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Jensen, ankom til Christianssand 24. Febr., bestemt til Kbhvn. — Omsk, Kihl, ankom til Antwerpen 1. Marts, bestemt til Sortehavet. — Tejo, Fenger, ankom til Frederikshavn 2. Marts, bestemt til Kbhvn. — Vesuv, Gade, afgik fra Messina 11. Marts, bestemt til Gargenti, Lissabon og Kbhvn.

Axelhuus, Harder, ankom til Arendal 9. Marts, bestemt til Kbhvn. og Stettin. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom til Swinemünde 8. Marts, bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Ceres, Svensson, pass. Korsør 13. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Norden, ankom til Hull 27. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 4. Marts, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Jensen, ankom til Swinemünde 8. Marts, bestemt til Christiania. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 8. Marts, bestemt til Hull. — Jolantha, Hansen, ankom til Helsingør 9. Marts, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 5. Marts, bestemt til London. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 19. Februar, bestemt til Færøerne og Island. — Libau, Andersen, ankom til Kbhvn. 3. Marts, bestemt til Danzig. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 5. Marts, bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 2. Marts, bestemt til Manchester. — Moskov, Petersen, ankom til Anvers 5. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 6. Marts, bestemt til Kbhvn.,

Anvers. — Odin. Frisenette, ankom til Kbhvn. 3. Marts, bestemt til Hamburg. — Perm, Christensen, ankom til London 11. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Frederikshavn 27. Marts, bestemt til Libau. — Romny, Blom, ankom til Libau 8. Marts bestemt til Hull. — Thyra, Garde, pass. Korsør 13. Marts, bestemt til Libau. — Tula, Paaske, ankom til Vingå 14. Febr., bestemt til Danzig. — Valdemar, Sørensen, ankom til Anvers 19. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Kbhvn. 22. Febr. — Tomsk, Petersen, ankom til Libau 9 Marts, bestemt til Anvers.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, afgik fra Ystad 12. Marts til Dunkerque. — Christiansborg, Schmidt, afgik fra Libau 12. Marts til London. — Fredensborg, Andersen, ankom til Libau 12. Marts for at laste til London. — Rosenberg, Schultz, afgik fra Frederikshavn 12. Marts til Kiel. Uranienborg, van Deurs, ankom til Libau 12. Marts for at laste til Terneuzen.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, ankom til Middlebrough 7. Marts, afgik 11., ankom til Esbjerg 13. — Nordsoen, Meinertz, ankom til Methil 10. Marts, afgik 12. til Esbjerg.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Casma, Sonnicksen, afgik fra Manta 20. Jan. til Hamburg. — Claus, Hansen, ankom til St. Thomas 4 Febr. fra La Guayra, afgik 15. Febr. til Manzanilla. — Dora, Sonnicksen, ankom til Banda 22. Jan fra Macassar. — Doris Brodersen, Beck, afgik fra Mauritius 5. Marts til Delavara Breakwater. — Elisabeth, Fischer, ankom til Rio de Janeiro 12. Marts fra Pelotas — Venus, Pedersen, afgik fra Santos 11. Marts til La Platafloden.

Fanø, Sønderho. Cathrina, Brinch, afgik fra Montevideo 25. Januar til Pernambuco via leho Grande. — Killeena, Hansen, afgik fra Mobile 6. Marts til Montevideo f. O. — Phønix, Øhle, afgik fra New-York 2. Marts til Freemantle. — Ribe, Sonnicksen, ankom til Buenos Ayres 7. Marts f. O.

Agent Petersen, Krüll, afs. 5. Marts fra Talmouth til Hamburg, paa Rejsen fra Laguna. — Bertha, Jensen, laa 20. Febr. klar i Simon Havn for Nantes. — Brage, Petersen, afsejlede 28. Febr. fra St. Ubes til Ostende. — Cimbria, Petersen, ank. 28. Febr. til Guayaquil fra Ship Island. — Cecilie, Petersen, ank. 8. Marts til Amsterdam fra Surinam. — Danmark, Lausen, ank. 3. Marts til Dunkerque fra Iquique. — Dana, Kierkegaard, ank. 3. Marts til Havre fra Jamaica. — Dois, Hansen, ankom den 3. Marts til Grangemouth fra St. Valery. — Familiens Haab, Hansen, afs. 1. Marts fra Cadix til Shelland — Fylla, Christensen, afs. 3. Marts fra Lissabon til St. Ubes. — Fremad, Larsen, afs. 6. Marts fra Boness til Skien. — Hans Emil, Larsen, afs. 8. Marts fra Dieppe til Frederikshavn. — Jørgensen, Larsen, ank. 3 Marts til Lissabon fra Wilmington. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 21. Febr. til Casablanca fra Madeira. — Jørgen Larsen, Jørgensen, afs. 6. Marts fra Havre til Randers. — Johanne, Albertsen, afs. den 28. Febr. fra St. Ubes til Åhus. — Marie af Marstal pass. 2. Marts Dungeness vestgaende. — Martha af Marstal afs. 6 Marts fra Gravesend til Helsingør. — Maja, Dreio, ankom 25 Febr. til St. Ubes fra Genua. — Marie Louise, Mecklenbourg, ank. 24. Februar til Fort Honsoe fra Aracaju. — Maren, Christiansen, afs. 7. Marts fra Poole til Helsingør. — Niels Juel, Nielsen, afs. 11. Febr. fra Barbadoes til Puerte Cabello. — Olga, Schmidt, ank. 1. Marts til Buenos Ayres fra Rio Janeiro. — Roska, Nielsen, afs. 5. Marts fra Grimstad til Newcastle. — Sigrid, Petersen, ank. 5 Marts til Nantes fra London. — S. Louisa, Andersen, afs. 1. Marts fra St. Ubes til København. — Svalen, Christensen, ank. 27. Febr. til St. Ubes fra Gijon. — Svanen af Marstal pass. 8. Marts St. Abbo Head nordøst. — Thurø, Husfeldt, afs. 1. Marts fra Cadix til Peterhead.

Fragtberetninger.

D'Hrr. A. Nærup & Co., Swansea, tilskrive os under 7de Marts:

Vort Fragtmarked har i den senere Tid ikke undergaaet nogen væsentlig Forandring — en Del større Jernskibe ere sluttede herfra til San Francisco med Kul à 14—15/ pr. tons. For Montevideo søges 1000 tons Sejlskibe à 10/, herfra og til Quebec kunne vi placere et Par Sejlere à 5/—6/ pr. tons Kul med hurtige Ekspeditioner. — Saa snart Isforholdene for Skandinaviens og Østersøhavnenes Vedkommende forbedres, ventes en Del Ordres for Kul herfra, specielt for Anthracitekul, dog frygtes for Overflod af Tonnage, naar Vaarflaaden kommer over, da Kulmarkedet er mat med liden Udsigt til Bedring, og faa Ordres i Markedet til lave Fragter.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 9. Marts:

Fragtmarkedet er i forløbne Uge ej undergaaet synderlig Forandring. Forretninger afsluttes kun slæbende, og er der fremdeles Overflod af Tonnage i de forskellige Markeder.

Kulfragterne for saavel Damp som Sejl vedblivende lave og tildels til uforandrede Rater, men er der lidt mere Efter-spørgsel efter Skibsrum til Ostindien, hvilket har havt en fastere Tendens til Følge.

Vestkysten Syd-Amerika, River Plate og Ostindie Markedet Retour er flovt; San Francisco derimod lidt fastere og med mere Efterspørgsel. Fra Staterne synes Tendensen ogsaa at være lidt fastere for Dampbaade, og fra Odessa meldes ogsaa en Bedring. Vi kunne blandt de afsluttede Fragter nævne følgende:

Sejlskibe. Liverpool til Flensborg, Salt à 7/—. Glasgow til Demerara, Kul à 9 6. Cardiff til Rio Janeiro 14/6. London til San Francisco 11/— for Stykgods.

Sundswall til Liverpool 35/—. Quebec til Greenoch 1360 Reg. 16 6 pr. Load. Tømmer. Richibucto til Vestengland 3/400 Reg. 47/6 for Planker. Vestkysten Syd-Amerika til Kanalen for Ordre 25/6 for Byg, Maj Lastning. San Francisco 24/— à 25/— for prompt Lastning, 30/— for Aug. September; Portland 30/— for April/Maj Syd-Australien 26/3.

Newcastle N. S. W. til Valparaiso f. O. 15/—, Taltal 13.9, San Diego 16/—, Frisco 14/6, Manilla 13.6.

Et prompt Dampskib har netop accepteret 18/— for Korn fra Rosario, medens der for Lastning om en Maanedstid er sluttet derfra til 20/6.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 9 Marts:

Kulfragterne herfra til Middelhavet ere i de sidste Dage mindre faste. Det stærke Tilbud af Tonnage har trykket Raterne og gennemgaaende er disse en 3 d. pr. Ton lavere end i sidste Uge. For Østersøen er der ifølge Forholdenes Natur ringe Begær, og Omsætningen indskrænker sig til et Par Befragtninger til danske Havne til omtrent samme Rater, som betales ved Navigationens Ophør. Der er kun forholdsvis faa Ordres i Markedet for Afskibning første aabent Vande, og Udsigterne for Foraaret ere i det hele alt andet end lyse.

Fra London meddeles, at Sortehavet-Markedet er lidt fastere. Fra Eupatoria søges Dampere for Salt til Reval, Riga og Libau, men 12 6 er alt, hvad der bydes. Fra græske Ertshavne bydes 7/6 til Dunkerque, Middlesbro & Middelhavet er ogsaa lidt fastere hjemover, men nogen væsentlig Forbedring i Raterne er ikke at berette. Der er sluttet fra Tyne, Blyth eller Wear til Kjøbenhavn 2250 3/9, Helsingør 1000 4/5, Bordeaux 1700 4/—, Oporto 1250 6/3, Lissabon 1550 5/9, Valencia 1800 7/1 1/2, Barcelona 2400 8/4 1/2, 3500 8/—, Palma 1000 8/—, Marseille 3000 5/9, Genua 2900 5/9 (fri stevedore) 2500 6/—, Spezzia 6 —, Ca Vecchia 2600 6/1 1/2, 2200 6/—, Salerno 1800 7 9, Messina 1750 5/9, Brindisi 2,600 5 6, Venedig 2,400 7/4 1/2, Piræus 1800 6/—, Alexandria 6/6, 6 3, 6/—, Malta 5 —.

Fra Sortehavet er sluttet:

Nicolaieff til many direct 10.6, Bergen-Kjøbenhavn 12/—. Odessa til U. K. Cont 10/9 n. c. prompt. Sulina til many direct port excl. Hamburg, 3500 t. 8/— prompt. Kustenøje til U. K. Cont. 9/— n. c. Byg, prompt.

Fra Middelhavet er sluttet:

Adriaterhavet (3 Pladser) til Kontinentet 2300 t. d. V. £ 1000. Milos til Antwerpen 8/— rent Certeparti. Alexandria til Hull, 4000 t. 7.3 seed, 1/3 Grain, prompt. Tunis til Aberdeen 1040 Netto tons, 12/—Esparto. Tripolis til Glasgow ell. Greenoch 1054 Netto tons £ 650. Huelva til London ell. Grangemouth 1500 7/— free discharge. Pomaron til Memel 1500 7/—, Elba til Tynen 2000 t. 7/—.

Fra Østersøen og Hvidehavet er sluttet:

Lower Finland til Hull 500 stds. 22 6, hvís 2 Ladepladser 23/— 4 Rejser. Sharpnæs & Kotka til Ghent, 580 stds., 32 frcs. D. B. 80 b. Juni. Onega & Archangel til Sharpness 550 stds. 38/3. Trondhjem til Antwerpen 750 stds. 22 1/2 frcs DB.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyr Synvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Danmark. Den 1ste April 1895 forandres Brændetiden for samtlige danske Fyr, der sorteres under Marineministeriet, saaledes at de hele Aaret rundt tændes 1/4 Time efter Solnedgang og slukkes 1/4 Time før Solopgang.

Helnæs-Bugt. Lille-Bælt. I Løbet, der V. fra fører ind til Ankerpladsen ved *Bøjden*, ere Prikkerne ombyttede. Man har nu for Indgaaende en Risprík med rød Stage om Styrbord, en Halmprik med hvid Stage om Bagbord.

Smaalands-Farvandet. Ved Skiftningen af Sømærker i Foraaret 1895 foretages følgende Forandringer af Prikker i *Smaalands-Farvandet*:

Stenhjelm Halmprik forandres til en Risprík med rød Stage.

Lindholm-Røv Halmprik forandres til en Risprík med rød Stage.

Kosøre og *Stengrund* 3 Halmprikker forandres til 3 Rispríkker med rød Stage.

Konemads-Hage Risprík forandres til en Halmprik med hvid Stage.

Skogrund og *Tørregrund* 3 Rispríkker forandres til 3 Halmprikker med hvid Stage.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverlg. Östergötlands Skjærgaard. I Farvandet inden for *Håskö* ere Stagerne med Kost ved *Skottklappsgrundet*, 58° 16' 10" N. Br. 16° 55' 22" Ø. Lgd., ved *Norrudshäll*, 55° 16' 16" N. Br. 16° 55' 30" Ø. Lgd. og Stagen ved *Emtösten*, 58° 16' 56" N. Br. 16° 55' 45" Ø. Lgd., inddragne.

Södermanlands Skjærgaard. Ved *Hököuddsgrundet* i Farvandet mellem *Sjöfösund* og *Södertelje* er Stagen inddragen.

Södertelje—Stockholm. I Farvandet mellem *Södertelje* og *Stockholm* er Stagen med Kost ved *Bornhufvud* inddragen.

Rusland. Libau. I Følge Telegram af 11te Marts 1895 fra det kgl. danske Konsulat i *Libau* er Fyrskibet uden for *Libau* inddraget.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 7 Febr. 54° 2' N. Br. 4° 52' Ø. Lgd. Toppen af en Mast, 6 Fod over Vandet.

Den 19de Febr. 51° 16'³ N. Br. 1° 42'⁵ Ø Lgd., c. 5 Kml. fra Fyrskibet »*East Goodwin*«. En Mast med Raa.

Den 24de Febr. 53° 51' N. Br. 5° 28' Ø. Lgd., c. 30 Kml. V. ¹/₂ N. fra *Borkum* Fyrskib. En Stang med Ræer.

Holland. Texelstroom. I *Schulpengat*, *Texelstroom*, *Malzwin*, *Scheurrak* og *Oule Vlie* er Afmærkningen igen i Orden.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Oyestreham. Ved Indløbet til *Oyestreham* foretages følgende Forandringer i Afmærkningen:

To røde Tønder udlægges, den ene paa NØ-Kant af Grunden ud for V.-Dæmningen, den anden paa det mest frem-springende Punkt af samme Grund i Løbet.

Sort Tønde Nr. 7 udlægges ved Kanten af Grunden ud for Ø.-Dæmningen i Løbet.

Tønderne, som nu afmærke Dæmningerne, ombyttes med Baaker.

England. Plymouth. Crenill Bank skal uddybes, hvorved Sprængminer ville blive anvendte. 10 Minutter før en Sprængning foretages, hejses rødt Flag paa Uddybningsmaskinen, og i 5 Minutter før Sprængningen stødes vedvarende i Dampfløjten. Om Natten vises to røde Lanterner i Stedet for Ankerlanterne.

Medens Uddybningen varer, kunne følgende Mærker benyttes: Fyrtaarnet paa *Bølgebryderen* to Gange sin Bredde fri af *Raveness Point* i N. 14° V., indtil Mærket paa *Rubble Bank* kommer overet med NØ-Hjørnet af Bryggeriet og SV.-Hjørnet af *Winter Villa* i N. 80° V.

Skotland V.-Kyst. Firth of Clyde. I *Loch Long* er midlertidig udlagt to Tønder, den ene 6¹/₄ Kbl. S. 36° V. fra *Craigrownie Castle*. 56° 0' 10" N. Br. 4° 52' 20" V. Lgd., den anden 9 Kbl. S. 52° V. fra *Craigrownie Castle*.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag m. m. i Atlanterhavet. I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 22de Febr. 51° 8' N. Br. 18° 48' V. Lgd. Vraget af norsk Bark »*Lindsay*«.

Den 26de Febr. 46° 50' N. Br. 51° 20' V. Lgd. To Isbjerger.

Den 11te Febr. 37° N. Br. 70° 52' V. Lgd. Amerikansk tremastet Skonnert »*Alice C. Dickermann*« flydende paa Trælsten.

Den 10de Febr. 51° 6' N. Br. 14° V. Lgd. En norsk, trælstet Bark.

Den 9de Febr. 45° N. Br. 39° 26' V. Lgd. Vraget af et Skib paa c. 200 Tons, flydende paa Trælsten.

Frankrig. Garonne. Ved Grunden *Bassens* er udlagt to rødmaalede Lystønder, der vise grønt, fast Lys. Flammens Højde: 9 Fod. Synsviddens: 3 Kml.

Den ene, *Milicu du Banc de Bassens*, ligger c. 1¹/₂ Kbl. fra den V.-lige Flodbred. 44° 54' 15" N. Br. 0° 32' 45" V. Lgd.

Den anden, *Amont du Banc de Bassens*, ligger c. 1¹/₂ Kbl. fra den V.-lige Flodbred. 44° 53' 42" N. Br. 0° 32' 21" V. Lgd.

Afrika. San Thomas. Paa Told-Kajen ved *Anna de Chaves* er tændt to Fyr, nemlig et rødt paa højre Side for Indgaaende, og et grønt paa venstre Side.

Forenede Stater i Nordamerika. New York. Fyrtaarnet, hvorfra *Lawrence Point Ledge* Fyr vises, paa V.-Siden af det V.-lige Indløb til *South Channel* i *East River*, er bortrevet af Isen.

Fyret vil snarest mulig blive tændt igen.

Ælen, hvorfra *South Brother Island Ledge* røde, faste Fyr vises, er bortdrevet af Isen. Fyret er foreløbig slukket.

De syv elektriske Lystønder i *Gedney Channel* og paa *Southwest Spit* ere slukkede ved Isdrift.

Delaware Bay. New Jersey. Vraget af Damperen »*Alleg-hany*«, der var sunken 2 Kml. S. 36° Ø. fra *Ship John Shoal* Fyrtaarn, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Five Fathom Bank. New Jersey. Fyrskibet ved NØ.-Enden af *Five Fathom Bank* hedder fremtidig »*Northeast End*«.

Hampton Roads. Virginia. Skonnerten »*John C. Haynes*« er sunken ³/₄ Kml. SV. fra *Old Point Comfort* Fyr. Fra Vraget vises en hvid Lanterne.

Chesapeake Bay. Virginia. Fyrtaarnet *Smith Point*, S.-Siden af *Potomac River* Indløb, er bortdrevet af Isen. Foreløbig vises intet Fyr og gives intet Taagesignal.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Rhone. De to Tønder, som afmærke N.-Siden af *Canal de Saint-Louis*, ere maalede røde.

Syrien. Beirut. Den 15de Marts 1895 flyttes *Beirut* røde, faste Havnefyrtår til den S.-lige Yderende af Havnemolen. Flammens Højde: 51 Fod. Synsviddens: 6 Kml. 33° 54' N. Br. 35° 29' Ø. Lgd.

Tunis. Djerba Ø.-Kyst. Den 1ste Marts 1895 tændes paa Højen V. for *Rus Turgenes* et hvidt Blinkfyrtår, som viser Et-Blink hver 5 Sekunder. Flammens Højde: 204 Fod. Lys- evnen: 32 Kml. 33° 49' 18" N. Br. 11° 2' 40" Ø. Lgd.

Marokko. Tanger Bugt. En sort Tønde er udlagt c. 2 Kbl. N. for Klippegrunden *Bourée*.

Vestindien, Mexikanske Bugt og Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Louisiana. Den 28de Febr. 1895 er *Cubits Gap* hvide, faste Fyr forandret til et rødt, fast Fyr.

Yucatan N.-Kyst. En 15 Fods Grund er funden c. 11 Kml. NV. for *Yalkubu Point*, hvor Kaartet angiver 9 Fv. 21° 40' N. Br. 88° 45' 30" V. Lgd.

En 12 Fods Grund er funden c. 5 Kml. N. for *Monte de Cuyo*, hvor Kaartet angiver 5 Fv. 21° 36' N. Br. 87° 42' V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Hollandsk Guyana. Fyrskibet »*Suriname*« er igen udlagt paa Station og Skonnerten, som midlertidig laa paa Stationen, inddragen.

Karantænebestemmelser m. m.

Spanien. — Skibe, ankommende fra *Rio de Janciro* og 85 Kml. Omkreds, ere erklærede for smittede af gul Feber.

Skibe, kommende fra *Montevideo* og 85 Kml. Omkreds, ere erklærede for kolerasmittede.

Gibraltar. — Der tilstaas Skibe, kommende fra *Cavak*, fri Praktika, naar de have haft mindst 8 Dages Rejse og ingen Sygdom have ombord.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Bygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe. Dampmaskiner, Kjeller samt Maskinarbejde af enhver Art. — **Terdok**, 340 engelske Fods Længde i Bunden, samt **Patentslip** for Skibe af indtil 750 Tons Egenvægt.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,
Adelgade 14.

A. J. Rosenfeldts

Skibs- og Baadebyggeri,
Patent Ophalingsbedding,
Udsalg af Aarer og Stager,
Ny Kalkbrænderi, Ø.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Foundres and Ship Repairers.
By Vildersplads, Copenhagen, C.

FRIHAVNSHOTELLET anbefaler
de Herrer
Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre propre og
billige Værelser med Udsigt over Sundet.
Faa Minutters Gang fra Frihavnen og tæt ved Sporvogn.
Æ. bodigst
L. P. Jensen, Livjærgergade 5.

Vesterbros billigste

Beklædningsmagasin,

Gl. Kongevej 49. **Stort Udvalg** Gl. Kongevej 49.

af alle engelske, tyske og franske Stoffer.

Færdige Klædninger leveres fra 20 Kr.

Overfrakter fra 20 Kr. og Benklæder fra 5 Kr.

Alle Uniformsgegenstande leveres paa Bestilling
hurtigt og billigt.

Reparationer udføres prompte.

K. Andersen.

Dampskibe, Bugserbaade,

mindre Lyst- og Fjorddampere, nye og brugte, alle Størrelser,
samt 1ste Klasses Petroleumsbaade kjøbes og sælges.

Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal.
Kjøbenhavn.

Nær Frihavnen. Classensgade 3.

Største Lager

af Uldvarer, Skjorter, Bluser, Trøjer, Sokker, Kraver,
Flipper og Manchetter.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co, Kjøbenhavn Ø.

Jacob Holm & Sønner,

Kjøbenhavn.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa
Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

Mandag den 18. Marts 1895, Kl. II Formiddag, bliver
ved offentlig Avktion, der afholdes paa **Orlogsværftet**,
bortsolgt: **6,300 Pd. Tovværk**, **3,200 Pd. Spild af Tov**,
Spild af Sejldug og Tov, Klude, **Korkaffald**, Messing,
120 Pd. Læder, malet og umalet Sejldug, Papiraffald,
24,550 Pd. Staalaffald, ca. **20,000 Pd. Jern**, Støbejern,
5 Bygelhorn, **50 Køjer**, **Fartøjssejl**, **Master og Rurd-**
holter, **6 Par Vandstøvler**, **Kasseroller og Kedler**, **400**
Smørdaaser, 100 Ølkander, **21 Skaffebakker**, Skaale og
Terriner, **29 Zinkkrudtkasser**, **41 Krudttønder**, **100 Fu-**
stager, Døre og Skabe, Bænke, Reoler m. m.

Sagerne paavises i Magasinet for kasseret Gods

Torsdag den 14de ds. og følgende Søgnedage fra Kl.
10—2, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 12. Marts 1895.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelt Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11—3 og Holsteinsgade 9, Ø.,

hvertill ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet cmedes ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelt Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISEMENTSPRIS:

Forste Side pr. Pettillinie à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske	35 Øre	
De øvrige Sider	—	do.	25 —	
	Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 0/100	80 0/100	50 0/100	
Mindre end 1/2 Side	10 0/100	20 0/100	4 0/100	

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGÅAR HVER FREDAG.

Nr. 12.

Kjøbenhavn, Fredag den 22. Marts 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Sejlskibenes Konsulatafgifter. — De ny Skibsjournaler, af M. A. — Pensionsagen i Sverrig. — Dansk Fiskeriforening. — Generalforsamlinger. — Fiskeri-Statistik. — Skibsafgifterne i Calais. — Fra Københavns Frihavn. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfærende.

J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.
Grundet 1845. Telefon 248.

Skibsdagbøger,
trykt paa klassificeret Papir.
Obs. Trykt Brugsanvisning i
hvert Expl.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.
Etableret 1857.
En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

Dækskoste.

13 Rækker halvstive Piasava
6 Kr. pr. Dusin.
13 Rækker fine Piasava 7 Kr
pr. Dusin.
Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.
Levanger 7 Kr.
Kosteskaffer 1 Kr.

Hans Prehn,
Børstenbinder,
Fabrik for Dæks- og Gadekoste,
Vesterbrogade 46.
— Telefon 2625. —

Linoleum

og
Voxdug
til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.
E. Meyer,
St. Kjøbmagergade 26.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
C. A. Grell, Holm. Kanal 18.

SEIFERT & NØRGAARD,

Ny Østergade 1,

Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.

Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sponong & Co.,
Stockholm.

Anbefaler alle Slags Uniformeffekter.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigstelefon:
Willschou. Nr. 3876.

31, Havnegade, Kjøbenhavn K.

modtager Ordres som Agent for Firmaerne
Messrs. **Bolling & Lowe**, 2 Laurence Pountney Hill,
London. E. C.

La Société Cockerill, Seraing i Belgien.

Messrs. **Bullivant & Co.**, Millwall og 72, Mark Lane,
London. E. & E. C.

Messrs. **E. T. Brown & Co.**, 22, Great St. Helen's,
London. E. C.,

samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybningsmateriel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer af alle Slags til og fra Københavns Havn.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbød.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transportpramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, Bugserdampere og Fiskerfartøjer med Petroleumsmotorer indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,
Telefon 3902. Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

GORDON WHISKY

fra

Pattison, Elder & Co., Leith.

Generalagent for Danmark:

AXEL NYGAARD.

Telefon 3896.

Frits Ortmann

Overretssagfører,
Niels Hemmingsensgade 4,
Hl. 9—3.

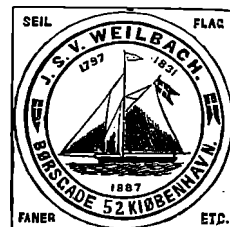
Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,
Strandgade 32.
Kjøbenhavn. C.



Kisselgumr, Filt m. m.

Luftbølgeisolation.
Patent for Rør og Kjelder.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringsselskab
HAFNIA
Raadhuspladsen 51. Kontortid 9—5.
Telefon 3326.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,
Newcastle on Tyne.
Telegrams: Husted.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.
Største Lager
af
Fedevarer.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Galle & Jessens
oljefri, rene Poudre

Cacao uden Sukker
kan særlig anbefales
til Skibsbrug.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)
Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

H. Hvalsøe & Co.
St. Strandstræde 8.

Lager af

Skibsartikler
&
Værktøj til Skibsbrug.

Petersen & Rand,

Niels Juelsgade 7.

→: Telefon 3523. ←:

Import af finsk Smør,
fineste holdbar Kvalitet,
billigste en gros Pris.

Til Proviantering
anbefales

godt holdbart Smør
til en gros-Priser.

H. P. Erichsen,
8, Admiralgade 8.

S. Jacobsens
Sønner,

48, Gøthersgade 48,

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.

Skandinaviske Forretning.

Swansea.

Telegrafadresse: »NÆRUP«.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.

Holm & Collerup,
Smedie og Maskinfabrik,

Toldbodgade Nr. 15

Telefon 3872.

og

Telefon 3872.

Frihavnen i Kjøbenhavn.

Alle Skibs- og Maskinreparationer udføres hurtigt
og solidt.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

Eneste Lager

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Viggo O. P. Hammer & Søn,

Baadsmandsstræde 20, Kjøbenhavn C. Etabl. 1856.

Tømmer- og Trælastforretning.

EXPORT af indenlandske Træsorter.

Bøg, Eg, Ask, Hvidbøg etc.

IMPORT af udenlandske Træsorter.

Mahogni, Nøddetræ, Eg, Whitewood, Teak etc.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Opmaalingsfartøjet „HAUCH“

overtager den 22de Marts Fiskeri-Inspektionen i Farvandene
indenfor Skagen. Skriftlige eller telegrafiske Henvendelser til
Inspektionen adresseres til Brevpostkontoret, Kjøbenhavn.
Anmeldelser om Redskabskollisioner bør ledsages af nøjagtige
Oplysninger om, hvilken Afmærkning den Skadelidte har be-
nyttet.

Carl Trolle,

Chef for Fiskeri-Inspektionen
indenfor Skagen.

Skib til Salg.

Tremastet Skonnert »RAPID«, henliggende sejlferdig i
Frederikshavn, med fuldstændig ny For- og Storrigning, tildels
nyt Dæk og ny Skandseklædning for 2 Aar siden, vel udhalet
med Sejl, Varpegods, Anker og Kjæder, sejler uden Ballast,
laster 270 Tons d. W., 100 Stander Planker, 95 Stander Bjælker,
med liden Dæklast, har tidligere været Skonnertskib, laster
fremtidig 5 Stander mere, har Dybgaaende med Last 12 Fod,
udbydes til Salg ved

Harald Christensen,
Frederikshavn.



ENEFORHANDLER:

V. LØWENER,
Kvæsthusgade 6,
KJØBENHAVN. K.

Kjøbenhavns nye
Skiltefabrik,
41, Frederiksborggade 41,
leverer

alle Slags Skilte
samt alt

Malerarbejde

henhørende til

Maskinfaget.

Alt leveres til Nutidens billigste
Priser.

Overslag leveres gratis.

C. F. LERCHE.

58 Gøthersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Rugbrød

A (Frederiksberg) A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

Anti-magnetiske

Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6, Selvtorvet 6.

Sejlskibenes Konsulatafgifter.

I nærværende Blads Nr. 5 for 1ste Februar fremsatte vi nogle korte Meddelelser om den Modtagelse, som det af d'Hrr. Folkethingsmænd Bluhme og Frederiksen indbragte Lovforslag om en Nedsættelse i Sejlskibenes Konsulatafgifter havde fundet i Folkethinget, og vi udtalte som vor Overbevisning, at Forslagets Gennemførelse væsentlig afhang af, at Sejlskibsrederierne kunde paavise de Virkninger, som Konsulatloven af 1893 havde haft for deres Vedkommende. For i saa Henseende at yde vor Støtte til Sagens Gennemførelse, opfordrede vi Rederierne til at sende os saa udførlige og nøjagtige Oplysninger om den som muligt, for at disse af os kunde samlede indsendes til det Udvalg, der i Folkethinget behandler Sagen, samt forelægges Offentligheden.

Denne vor Opfordring er i rigt Maal blevet efterkommet. Fra alle de Steder i Landet, hvor Sejlskibsfarten har Betydning, have vi modtaget en Række Opgørelser af Konsulatafgifterne under den gamle og den ny Lov, og skønt Tiden har været for knap til at vi have kunnet udarbejde den fuldstændige Statistik om denne Sag, der havde været ønskelig, er det dog lykkedes os at paavise, at Konsulatloven for det langt overvejende Flertal af danske Sejlskibe har betegnet en forøget Udgift.

Idet vi om Sagens Udvikling og Stilling i Øjeblikket henviser til nedenstaaende Skrivelser, skulle vi bemærke, at de indkomne Opgørelser ere blevne indførte i Skemaer, der gøre det lettere overskueligt, hvorledes Forholdene stille sig for de enkelte Skibe; navnlig fremtræder Merudgiften for hvert enkelt Skib tydeligt. Dette Arbejde afsluttedes Torsdagen den 14de ds., og Skemaerne tilligemed de enkelte Opgørelser indsendtes samme Dag til Rigsdagen, ledsaget af følgende Skrivelse fra »Dansk Søfartstidende«'s Redaktion.

Kjøbenhavn, den 14de Marts 1895.

Til

Folkethingets Udvalg til Behandling af Forslag til Lov om Forandring i Lov af 14de April 1893 om Konsulativæsenet.

Det vil være det højtærede Udvalg bekendt, at ved 1ste Behandling i Folkethinget af det af d'Hrr. Folkethingsmænd Bluhme og Frederiksen indbragte Forslag til Lov om Forandring i Lov af 14de April 1893 om Konsulativæsenet blev det, særlig fra Regeringens Side, gjort gældende, at man endnu savnede saadanne Oplysninger om de Virkninger, som ovennævnte Lov havde haft for Sejlskibsfaaden, der kunde begrunde allerede nu, saa kort Tid efter Lovens Ikrafttræden, af foretage en Revision af den. Det erkendtes imidlertid fuldt ud fra alle Sider, at ved Fastsættelsen af de Afgifter, der indførtes ved Lov af 14de April 1893, var man gaaet ud fra, at Afgifterne for Sejlskibene vilde blive væsentlig uforandrede, at de kun vilde blive opkrævede paa en anden Maade — og at dette var Lovens Hensigt, fremgaar ogsaa af Forhandlingerne paa Rigsdagen i Foraaret 1893.

Efter at et stort Antal danske Sejlskibsrederier i afvigte Efteraar til Regeringen og Rigsdagen havde indsendt Andragender, i hvilke det fremdroges, at den ny Konsulatlov havde paaført dem væsentlig forøgede Udgifter til Konsulativæsenet, og i hvilke man androg om en Nedsættelse i disse, har Redaktionen haft sin Opmærksomhed henvendt paa denne Sag, og vi ere komne til den Erkendelse, at Konsulatloven af

1893 har paaført og, saafremt den ikke ændres, fremdeles vil paaføre vor Sejlskibsfart betydelig forøgede Konsulatudgifter. Efter at 1ste Behandling af det ovennævnte, ved privat Initiativ i Folkethinget indbragte Lovforslag, havde fundet Sted, stod det os imidlertid klart, at det var nødvendigt at skaffe Lovgivningsmagten saa fyldige Oplysninger om denne Sag som muligt, saafremt den af Sejlskibsrederierne saa stærkt ønskede Revision af Konsulatloven skulde kunne finde Sted. Vi have følt os særlig kaldede til at fremskaffe de til Sagens Fremme nødvendige Oplysninger, dels som Organ for vor Skibsfart i Almindelighed, dels som særligt Organ for en af Landets største Sejlskibsrederi-Foreninger, Fanø Skibsrederforening. Det er Resultatet af disse vore Bestræbelser, vi gennem de hoslagte Bilag tillade os at sende det ærede Udvalg, idet vi ledsage dem med følgende Bemærkninger.

Da det maa anses for i høj Grad ønskeligt, at den paatænkte Revision af Konsulatloven gennemføres endnu i indeværende Rigsdagssamling, og da vi i hvert Fald gerne vilde medvirke til, at de Forhandlinger, der i denne føres om det privat indbragte Lovforslag, aabne saa gode Udsigter som muligt for Sagens senere Gennemførelse, har det været os magtpaaliggende at indsende det af os samlede Materiale til det ærede Udvalg, forinden dettes Arbejder slutes. Dette har imidlertid bevirket, at vi kun have haft et meget begrænset Tiderum, c. 6 Uger, til at indsamle og sammenstille dette Materiale. Det er klart, at der i saa kort Tid ikke kan udarbejdes en Statistik, der fuldt ud kunde vise de Virkninger, som Konsulatloven af 1893 har haft for vor Sejlskibsflaade. For at en saadan Statistik kunde blive fuldstændig paalidelig og udtømmende, vilde det være nødvendigt ikke alene at have Oplysninger om Sejlskibsrederiernes Konsulatafgifter før og efter 1ste Januar 1894; man maatte tillige kende, hvorledes Forholdet mellem Nyttetvirkningen af Dampskibstons og Sejlskibstons efter de nyeste Undersøgelser stiller sig, og man maatte tilvejebringe mere fuldstændige og ensartede Oplysninger fra Rederierne, end dem, vi i den korte Tid have kunnet fremskaffe. Vi maatte derfor begrænde vor Opgave til at paavise, at Konsulatloven af 1893 faktisk har paaført Sejlskibsrederierne forøgede Afgifter, og til, saa vidt muligt, at give et Overblik over Omfanget af denne Forøgelse. Vi have derfor, dels igennem »Dansk Søfartstidende«, dels ved direkte Henvendelser til et stort Antal Rederier og flere Foreninger, anmodet om at indsende Opgørelser til os over de Afgifter, som de paagældende Rederiers Skibe svarede i de sidste Aar inden 1894, og de, som de have svaret i sidst nævnte Aar. De Opgørelser, der saaledes ere blevne os tilstillede, ere selvfølgelig noget uensartede. Nogle angive Konsulatafgifterne for ganske bestemte Tidsrum, f. Eks. Oktbr. 1890 — Decbr. 1893, andre angive dem for 1 eller 2 Kalenderaar, andre for 1 Aar uden nærmere Tidsangivelse, atter andre for 1894, udberegnete efter den gamle Lov; til Sammenligning angive de saa alle Afgifterne for 1894 efter den ny Lov. For at lette Oversigten over de saaledes indkomne Oplysninger, have vi indført dem paa de medfølgende Skemaer, mærkede A. Disse Skemaer angive Skibets Navn, Art, Reg. Tons, Rederi, Hjemsted, samt de Konsulatafgifter, Skibet har svaret i et nærmere angivet Tidsrum ifølge den gamle Lov, (eller vilde have svaret efter denne i 1894), den Konsulatafgift, det herefter gennemsnitlig har betalt for 1 Aar og den Afgift, det har betalt i 1894 ifølge den nu gældende Konsulatlov; endelig angives Forskellen mellem disse to sidste Beløb, som altsaa betegner den Mer- eller Mindreudgift, der for et Aar er paaført vedkommende Skib. Skibene ere ordnede efter Hjemstederne og indenfor disse atter efter Antal Reg. Tons. De tilhørende Bilag ere mærkede A og betegnede med Numre, der svare til de paagældende Skibes Plads i Skemaet.

Efter at de med A mærkede Bilag for største Delen vare indkomne, lod Marstal Skipperforening udfærdige trykte

Blanketter, der udfyldtes af Rederierne i Marstal. I disse Blanketter angives Skibenes Navn, Reg. Tons og de Havne, som de have anløbet i 1894, samt de Beløb, som de i disse vilde have svaret i Konsulatafgift efter Lov af 27. Juli 1888. Til Sammenligning anføres derefter de Konsulatafgifter, som de i 1894 have svaret efter den gældende Lov af 14. April 1893. Disse Opgørelser ere, for ogsaa for disses Vedkommende at lette Oversigten, indførte paa de med **B** betegnede Skemaer paa samme Maade som i A-Skemaerne. De tilhørende Bilag ere mærkede **B** og betegnede med Numre, der svare til de paagældende Skibes Plads i Skemaet.

Vi tilføje, at det er os bekendt at man andre Steder forbereder Indsendelsen af lignende Opgørelser til os; naar vi modtage disse, skulle vi tillade os straks at fremsende dem til det ærede Udvalg.

Vi skulle, som alt antydtes ovenfor, ikke komme ind paa de statistiske Resultater, der kunne drages af disse fra Sejlskibsrederierne indhentede Oplysninger, dels da disse Resultater ikke hvile paa de fuldstændige og indgaaende Oplysninger om denne Sag, der maatte være Basis for en udtømmende Statistik, dels da det ikke har været og ikke har kunnet være vor Op-gave, i den korte Tid at tilvejebringe en saadan. Men de indsamlede Oplysninger godtgøre inidertid fuldt ud, at det store Flertal af Sejlskibsrederier ved Loven af 1893 har faaet forøgede Afgifter til Konsulatvæsenet.

Dette er, som ovenfor nævnt, i Modstrid med denne Lovs Hensigt, ligesom det utvivlsomt ikke kan være Lovgivningsmagtens Hensigt at paalægge Sejlskibsnæringen eller nogen anden Del af Skibsfarten forøgede Afgifter paa en Tid som denne, da Skibsfarten kæmper med overordentlige økonomiske Vanskeligheder.

Idet vi have den Ære at indsende disse Oplysninger om Sejlskibenes Konsulatafgifter til det ærede Udvalg, er det i Haabet om, at det i Folkethinget om denne Sag indbragte Lovforslag maa nyde hurtig Fremme, og at Sejlskibsrederiernes Afgifter til Konsulatvæsenet maa ansættes saaledes, at de i hvert Fald ikke overstige de ved Lov af 27de Juli 1888 fastsatte.

Efter at ovenstaaende var indsendt modtog vi fra Svendborg Opgørelser for 123 Skibe. Disse ordnedes paa samme Maade og indsendtes Mandagen den 18de Marts til Folkethings-Udvalget med følgende Skrivelse:

I Fortsættelse af vor Skrivelse til det ærede Udvalg af 13. ds. tillade vi os hoslagt at fremsende Opgørelser af Konsulatafgifter for 123 Skibe, tilhørende Rederier i Svendborg og omliggende Øer. Vi bemærke, at disse Opgørelser udvise de Beløb, som de enkelte Skibe vilde have betalt i Konsulatafgift i 1894 i Henhold til Lov af 27de Juli 1888, og de Beløb, som de i nævnte Aar have betalt efter Lov af 14de April 1893. Opgørelserne ere paa samme Maade som de af os tidligere fremsendte indførte i Skemaer, mærkede **C**, og Bilagene have Numre, der svarer til Skibets Plads i Skemaerne.

Det fremgaar af disse Opgørelser, at om end nogle af de anførte Skibe i 1894 have betalt mindre i Konsulatafgift efter den ny Konsulatlov, end de vilde have gjort efter den gamle, saa er Afgifterne dog gennemgaaende stegne med c. 25 pCt. Der mangler desuden Opgørelser fra nogle Redere, hvis Skibe formenes at have betalt mellem 50 og 100 pCt. mere efter den ny Lov, men af Hensyn til den fremrykkede Tid have vi ikke villet opsætte Indsendelsen af de indkomne Oplysninger til det ærede Udvalg.

Det vil af ovenstaaende ses, at vore Bestræbelser for at paavise den ny Konsulatlovs Virkninger for Sejlskibenes Vedkommende, for saa vidt have ført til et Resultat, som det er gjort utvivlsomt, at Loven væsentlig har forøget Konsulatafgifterne for Sejlskibsflaaden; at vi ikke fuldt ud have kunnet paavise Omfanget af denne Forøgelse er ganske forklarligt i Betragtning af den korte Tid, der har

været levnet os til Tilvejebringelsen af det fornødne Materiale. Men vi ere forvisede om, at Lovgivningsmagten af den Omstændighed, at Konsulatloven af 1893 imod sin Hensigt har paaført vor Sejlskibsflaade betydelig forøgede Afgifter, vil tage Anledning til at nedsætte disse og derved øve en Retfærdighedshandling mod Sejlskibsnæringen, som denne har et berettiget Krav paa.

De ny Skibsjournaler.

Vi have fremdeles modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Maa det være mig tilladt at faa Plads i Deres ærede Blad for følgende, da ogsaa jeg hører til de mange, som ere misfornøjede med de ny Logbøger. I »Dansk Søfartstidende« Nr. 9 udtaler Hr. Navigationsdirektør Jensen, at de ny Logbøger ere afpassede efter Tidens Krav, og han har i en tidligere Artikel om samme Emne brugt et noget lignende Udtryk. Hvilke ere da disse Tidens Krav, som de ny Logbøger ere indrettede efter? Mig forekommer det, at intet Krav i Tiden vilde ligge nærmere for at indrette Logbøgerne efter, end netop den Navigeringsmetode med misvisende Kurser, som anvendes af alle danske Navigatorer, der skulle bruge Logbøgerne; men man er ved Udarbejdelsen af disse gaaet ud fra den modsatte Anskuelse, nemlig at Navigatøren skal indrette sin Navigeringsmetode efter Logbøgerne. Dette er efter mit Syn paa Sagen omtrent ligesaa bagvendt, som om man vilde sige, at Skibene ere til for Lodsernes Skyld, i Stedet for at Lodserne ere til for Skibenes Skyld.

Hvad de »sagkyndige Autoriteter« angaar, da anser jeg ingen Autoriteter for at være mere sagkyndige end selve Skibsførerne, til at afgøre et saa simpelt praktisk Spørgsmaal i Skibsførernes eget Fag, som dette, om det er mest hensigtsmæssigt, at der indføres misvisende eller retvisende Kurser i Logbogen. Om det end maaske var ønskeligt, at Logbogen indeholder en Rubrik til devierende Kurser, saavel for at det kunde undersøges, om der toges tilbørligt Hensyn til Deviationen, som maaske ogsaa for Navigatørens egen Bekvemmeligheds Skyld, saa var der derfor ingen som helst Grund til at forlade den Navigeringsmetode, der i saa mange Aar er lært paa Landets Navigationsskoler, og som i et og alt er ligesaa nøjagtig og langt mere bekvem end det, der nu søges indført. Den almindelige Navigeringsmetode med misvisende Kurser er nu engang saa indgroet i Navigatorerne, at jeg synes, det er ligefrem en farlig Sag at ville afskaffe den.

At det skal være en Misforstaaelse, at man tvinges til at forlade den vante Navigeringsmaade, naar man skal bruge de ny Logbøger, forstaar jeg ikke, og jeg indser heller ikke, at Hr. Navigationsdirektøren har begrundet dette i sin Artikel. Som bekendt foregaar den almindelige Navigeringsmaade saaledes, at man indfører de misvisende Kurser i Logbogen, og finder derefter ved Hjælp af disse Skibets paaværende Sted, enten ved Bestikregning, eller ved Udsætning i Kortet. Bruger man derimod de ny Logbøger, og man efter nogen Sejlads vil finde Skibets paaværende Sted, da har man kun de retvisende Kurser at ty til, og at man ikke kan navigere med disse, efter den almindelige Navigeringsmetode med misvisende Kurser, trænger vel ikke til nærmere Forklaring. Enten man vil finde Skibets Sted ved Bestikregning, eller ved Udsætning i Kortet, saa maa man, ved Brugten af de ny Logbøger, ind paa noget nyt, eller i det mindste paa noget, man ikke er vant til, og om end dette maaske ikke just gaar over noget normalt begavet Menneskes Forstand, saa udføres det dog ikke med den Sikkerhed og Lethed, som paa den vante Maade. At der, navnlig i specielle Kort,

findes retvisende Kompasser aflagte, anser jeg mere for Undtagelser, det er i hvert Fald ikke almindeligt i de Nationers Kort, som sædvanlig bruges i danske Skibe, og skulde jeg selv afsætte retvisende Kompasser i alle mine Kort, for at kunne bruge dem efter den ny Metode, da vilde dette blive et meget vidtløftigt Arbejde.

De fleste har sikkert, ligesom »Dansk Søfartstidende«s Redaktion opfattet det saaledes, at Pejlinger ogsaa skulde indføres retvisende, da Tanken i hele Systemet jo dog er, at alt skal være retvisende til at udføre Beregningerne med. Da det, efter Navigationsdirektørens Udtalelser, kan tillades at indføre Pejlingerne misvisende, saa er det vanskeligt at forstaa, hvorfor det har været anset for nødvendigt, at Kurserne absolut skal indføres retvisende, thi en Pejling er jo dog ved Navigeringen i de fleste Tilfælde det samme som en udsejlet Kurs, idet man tænker sig at være gaaet ud fra den pejlede Genstands Plads. At indføre Pejlingerne misvisende og de udsejlede Kurser retvisende, vilde jo ogsaa blot tjene til at bringe endnu større Forvirring i Navigeringen. *M. A.*

Pensionssagen i Sverrig.

Sømandsstandens Organisation.

Som omtalt i dette Blads Nr. 5 beskæftiger man sig for Tiden i svenske Søfartskredse med Spørgsmaalet om Sømandspension. Der afholdtes i denne Anledning den 5te Marts et Møde i Nässjö, hvor der var mødt Delegerede fra et stort Antal Sømandsforeninger fra Landets forskellige Egne. Paa dette Møde, der af svenske Blade betegnes som særdeles vellykket, enedes man om at tilstræbe Oprettelsen af en Pensionsanstalt for alle Sømandsklasser, i det væsentlige paa det Grundlag, som vi fremstillede i Artiklen i Nr. 5, til hvilken vi henvise. Vi tilføje kun, at Mødet udtalte, at Pensioneringen burde begynde ved det fyldte 55de Aar, men at denne Grændse for Matrosers og Fyrbøderes Vedkommende kunde nedsættes, hvis Midlerne tillode det. For at erholde Pension skal man i 25 Aar have været indskrevet ved Sømandshus og have gjort Tjeneste i svensk Fartøj i 150 Maaneder. — Man valgte sluttelig et Udvalg, der skal tilvejebringe et fuldstændigt Referat af Mødets Forhandlinger og overbringe Resultaterne til Kongen samt iøvrigt af al Evne fremme Sagen.

Mødet i Nässjö blev særlig betydningsfuldt derved, at man paa dette besluttede at danne en Organisation for den hele svenske Sømandsstand. Man overdrog det til et Udvalg at planlægge og gennemføre denne Tanke, hvis Betydning for Sømandsstanden fandt den største Anerkendelse fra alle Sider. Endelig drøftede man Nødvendigheden af at have et Fagorgan for Skibsfarten, særlig med ovennævnte Organisation for Øje, og det vedtoges enstemmigt at samle sig om Sveriges Sjöfartstidning, der udkommer i Gøteborg.

Dansk Fiskeriforening

har udsendt sin Beretning for 1894, af hvilken vi fremhæve: Foreningen havde ved Aarets Slutning, foruden de faste Medlemmer blandt Fiskerbefolkningen, 2,425 Medlemmer, idet 35 lokale Foreninger fra Landets forskellige Egne havde samlet sig under den. Foreningen har i det forløbne Aar oprettet »Dansk Fiskeriforenings Hjælpesfond for forulykkede Fiskere og deres Efterladte«, der allerede er traadt i Virksomhed, og som nu ejer en Kapital af Kr. 19,845.12. Modelsamlingen er bleven

betydelig udvidet og er nu opstillet i et godt Lokale umiddelbart ved Foreningens Kontor. Bestyrelsen opfordrer særlig Fiskerne til at have den i Erindring, ogsaa med Hensyn til en Forøgelse og Udvidelse af den. — Med Hensyn til Fiskerskolen paa Vallekilde Højskole og Faresignalstationerne paa Jyllands Vestkyst bringer Beretningen intet nyt. — Der er udbetalt Præmier for 1,359 Stkr. dræbte Sælhundede, et betydeligt større Antal end nogensinde tidligere. At dette ikke kan være uden Betydning for Fiskelivet og Fiskeriernes Udbytte turde være indlysende. Foreningen har fortsat med Udelingen af billige Rifler; til bornholmske Fiskere er saatedes gratis fordelt 31 Rifler; ellers betale Fiskerne 5 Kr. for en Riffel og 4 Kr. for 100 Patroner. — Bestyrelsen har henvendt sig til Indenrigsministeriet, for at faa udsendt kyndige Mænd, der skulde studere hollandske Fartøjsmodeller og mulig finde en Type, der egnede sig for Fiskeriet paa Jyllands Vestkyst. Den har fremdeles udsat Præmier ved Kapsejladsen ved Frederikshavn, understøttet Forsøgsfiskeri med Torskegarn og paa Torskfiskeri under Samsø. Den har støttet Andragender om at indrangere Afkølingsvogne til Ferskfisk-Forsendelser i visse af Statsbanernes Tog og om at faa oprettet en Dampskibsforbindelse mellem Bornholm og Swinemünde 2 Gange ugentlig fra Maj til Oktober, for at skabe et Marked i Tyskland for røget og stegt Sild. Til Fuldførelse af en Havn ved Solenebugten Nord for Gudhjem har den anbefalet et Andragende om Laan af Statskassen. Endelig har den til Ministeriet indsendt den paa Generalforsamlingen i Fjor vedtagne Resolution om, at Indsejlingen til Thyborøn-Kanalen maa blive saa navigabel som muligt, og at Spørgsmaalet om en Havn ved Ørbage eller Hvide Sande maa blive undersøgt. Foreningen deltog med meget Held i Udstillingerne i Randers, Helsingør og Nyborg. Ti nye Foreninger have i det forløbne Aar sluttet sig til Organisationen. Bestyrelsen udtaler med Rette, at dens Forsøg paa at samle Fiskerne til fælles Arbejde for deres Erhvervs Interesser vil kunne blive af meget stor Betydning, saaledes som det ogsaa allerede anerkendes i Fiskernes Kredse Landet over. Paa den om nogle Dage forestaaende Generalforsamling vil det i Fjor nedsatte Udvalg til Drøftelse af en Revision af Fiskeriloven fremlægge Resultaterne af sit Arbejde.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Urania« har holdt ordinær Generalforsamling.

Forretningsføreren, Grosserer Alfred Christensen af lagde Beretningen: Selskabets tre nye Skibe havde i Told kostet over 30,000 Kr. Samtlige Skibe vare overordentlig fordelagtige og smukke. De vare byggede paa Flensborg Skibsbygnings-Værft. Selskabet havde i det $\frac{2}{3}$ Aar, det først byggede Skib var i Fart, givet et Overskud af 29,362 Kr. 87 Øre. Naar hensaaes til, at man i det forløbne Aar hovedsagelig havde sin Fortjeneste ved Skibe i den første Del af Aaret, og at der var sejlet under de mest ugunstige Forhold — smaa Fragter og skotsk Kulstrejke — maatte det fremgaa, at der med Skibene kunde skabes passende Fortjeneste selv under ugunstige Forhold i Fragtmarkedet. Selskabets nævnte først byggede Skib »Urania« havde paa en vis Maade sejlet for sig selv, og der gaves derfor kun paa dette Skib eller de første 200,000 Kr.s Aktier et Udbytte af 10 pCt. Den samlede Aktiekapital var nu 650,000 Kr.

Der gaves enstemmigt Decharge.

De Kommitterede, Kaptajn I. Strandgaard og Kaptajn I. L. Ginge genvalgte.

Aktieselskabet »Det dansk-russiske Dampskibsselskab« har holdt ordinær Generalforsamling.

Overretssagfører Carl Meyer dirigerede.

Kaptajn Martin Carl aflagde Beretningen. De Forventninger, man havde næret til Selskabets Virksomhed i 1894, vare blevne skuffede. Fragterne havde gennemgaaende været lavere end nogensinde tidligere, men hvad endnu mere havde bidraget til det mindre gode Resultat, var de usædvanlig lange Ekspeditioner, som Selskabets Skibe havde havt i næsten alle Havne foruden Tidstab ved flere mindre Havarier. I de første ni Maaneder var der opsejlet et forholdsvis godt Overskud, men de sidste tre Maaneder havde kun givet en meget ringe Fortjeneste. Da Fragterne i Efteraaret gik op i Sortehavet, ventedes det, at det samme ligesom tidligere ogsaa skulde finde Sted i Østersøen, men desværre skete dette ikke, snarere det modsatte var Tilfældet.

Dampskibet »Peter Berg« havde havt et Overskud af 19,281 Kr., »Alexander Shukoff« af 16,115 Kr., »Johan Siem« 17,651 Kr. og »Pawel Andrejeff« 22,449 Kr. Den indsejlede Bruttofragt var 137,006 Kr. Udgifterne androg 114,646 Kr, hvorefter Overskudet blev 22,449 Kr.

Dampskibsselskabet »Russ«, som »Det dansk-russiske Dampskibsselskab« ifølge sidste Generalforsamling havde Sejlkontrakt med, havde desværre ogsaa et mindre godt Resultat at fremvise, idet Overskudet kun var 7233 Kr. 6 Øre, og da begge Selskaber deltog i det samlede fælles Overskud i Forhold til Skibenes bogførte Værdi, kom »Det dansk-russiske Dampskibsselskab« til at bidrage 6783 Kr. 53 Øre til Dampskibsselskabet »Russ«. Naar Aarets Resultat saaledes var blevet mindre gunstigt end ventet, burde der dog gøres opmærksom paa, at de umaadelig langsomme Ekspeditioner ifjor ikke godt kunde tænkes at gentage sig uden undtagelsesvis; ligeledes var Skibenes Kulforbrug efterhaanden kommet betydeligt ned, hvilket var ensbetydende med fremtidig stor Besparelse paa Kulkontoen. Aktiekapitalen var udvidet til 700,000 Kr. I Udbytte gaves 4 pCt.

Der gaves Decharge.

Derefter foresloges forskellige Lovændringer, væsentlig gaaende ud paa Ansættelsen af to Kommitterede ved Siden af den korresponderende Reder.

Lovændringerne vedtoges enstemmigt.

Til Kommitterede valgtes Grosserer Klitgaard og Overretssagfører Carl Meyer. Til Revisorer valgtes Cand. jur. Finsen og Captajn H. L. Hansen.

Sluttelig gaves der Bestyrelsen Bemyndigelse til, naar Forholdene viste sig gunstige, at anskaffe et femte Skib.

Sømandsforeningens Generalforsamling.

Formanden, Kommandør Giødese, fremlagde og gennemgik de reviderede Regnskaber.

De overordentlige Medlemmers Kasse havde havt en Indtægt af 4816 Kr., en Udgift af 4471 Kr. og et Overskud af 345 Kr. Ekstraordinært havde Kassen endvidere modtaget Fuldmægtig O. A. Bøghs og Hustrus Legat, stort 28,224 Kr. saa at hele Overskudet blev 28,569 Kr. Der var tildelt Sømandenes Kasse 1500 Kr., Byggefonden 1000 Kr. og Sømandshotellet 800 Kr. Kassen ejede nu 68,995 Kr. og 1 Øre.

Understøttelseskassen for syge, forliste og gamle Sømand havde havt en Indtægt af 7113 Kr., en Udgift af 5138 Kr. og et Overskud af 1975 Kr. Kassen ejede nu 61,421 Kr. 77 Øre, deraf Legater 1805 Kr.

Enkekassen havde havt en Indtægt af 5340 Kr., en Udgift af 3244 Kr. og et Overskud af 2096 Kr. Kassen ejede nu 96,164 Kr. 36 Øre, hvoraf 75,783 Kr. i Legater.

De tre Understøttelseskassers samlede Formue udgjorde saaledes den 1ste Januar iaar 226,581 Kr. 34 Øre.

Byggefonden var Foreningens svage Punkt. Selve Ejendommen havde havt en Indtægt af 17,737 Kr. 47 Øre, en Udgift af 17,253 Kr. 74 Øre og altsaa et Overskud paa kun 483 Kr. 73 Øre. Ved Hjælp af Tilskudet fra overordentlige Medlemmers Kasse var et Laan af 1,000 Kr. fra Fru Petreschl'

Legat betalt. Kassebeholdningen var 895 Kr. 97 Øre. Etatsraadinde J. Suhr havde vist Foreningen den Godhed at eftergive Renten af hendes 2den Prioritets Obligationer, hvorfor man maatte være hende meget taknemmelig. Formanden udtalte Haabet om, at dette smukke Ekeempel maatte blive efterfulgt af andre Prioritetsejere. En statistisk Oversigt over de sidste 18 Aar udviste, at Ejendommen havde et Underskud paa 15,014 Kr., men ekstraordinære Arbejder, saasom Pakhusets Ombygning, nyt Bolværk og Udvidelse af Vaskeriet havde kostet 21,811 Kr. Driftens ordinære Overskud havde været ca. 377 Kr. om Aaret.

Sømandshotellets Hovedindtægt var 800 Kr. fra de fire Søforsikringselskaber. Paa Inventaret, der nu er bogført for 2,113 Kr., er der i Aarenes Løb afskrevet 8,044 Kr.

Sømandenes Pengekasse modtog ikke flere Sparere og havde ved Aarets Udgang 28 Konti med 5,140 Kr., tilhørende Søfolk.

Der gaves Decharge for Regnskaberne.

Formanden omtalte derpaa Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar. Der var udbetalt i direkte Hjælp 6,652 Kr., nemlig 3,486 Kr. til Sømands Enker, 1,583 Kr. til syge Søfolk, 825 Kr. til Forliste, 578 Kr. til gamle Søfolk og 180 Kr. til Begravelseshjælp. Renterne af Fuldmægtig Bayhs og Hustrus Legat tænker Bestyrelsen anvendte saaledes, at 300 Kr. aarlig tilfaldt Enkekassen til 3 Pensioner og 600—700 Kr. til Huslejhjælp, væsentlig knyttet til Sømandshjemmet paa Christianshavn. I Enkekassens Love have Bestyrelsen og Repræsentantskabet vedtaget den Forandring, at for Fremtiden kunne kun menige Sømand og Styrmand optages som Medlemmer; men de kunne vedblive at være det, efter at de ere blevne Skibsførere. Tidligere kunde Skibsførere ogsaa optages, og Følgen heraf havde været, at af Enkekassens 211 Medlemmer ere 120 Skibsførere, hvilket aldrig havde været Meningen, da Kassens Formaal navnlig var at støtte menige Søfolks Enker. Begravelseshjælpen for Enker er bleven forhøjet til 50 Kr. og 40 Kr. Sømandshotellet havde i 1894 været belagt med ca. 10¹/₂ Mand pr. Dag eller 3800 Sømand af 1 Dag. Foreningens Medlemstal var ligesom i Fjor 1213, heraf var 215 Velgørere og 998 Sømand. Medlemstallet fordeler sig omtrent lige paa Kjøbenhavn og Provindserne.

Matros Peter Funch henstillede, om der ikke kunde ydes Søfolk, som vare uden Erhverv paa Grund af Isvinteren, nogen Hjælp af Foreningen.

Formanden svarede, at der ingen Anmodning om saadan Hjælp var fremkommen, men skete dette, vilde Bestyrelsen med Velvillie tage Sagen under Overvejelse.

Til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgte Skibsfører M. Bonde og fhv. Skibsinspektør Jens Petersen.

Dampskibsselskabet Kjøbenhavn har holdt aarlig Generalforsamling. Bestyrelsens Formand, Grosserer C. A. Leth, gav en Oversigt over Aarsvirksomhed og Regnskab. Skibene havde været i bestandig Fart. Aaret var begyndt ret godt, men var sluttet noget mindre heldigt. Den skotske Kulstrejke havde navnlig været en Hindring for et godt Aarsresultat. Aarets Driftoverskud var 138,783 Kr. Aktieudbyttet blev 4³/₄ pCt. Til Reservefonden henlægges 4 pCt eller 64,000 Kr.

Kapt. Hansen udtalte sin Tilfredshed med Aarets Resultat og med den Sparsommelighed, der var udvist, bl. a. med Hensyn til Provision.

Der gaves enstemmig Decharge.

Grosserer Leth fremsatte et Forslag om at optage et Laan indtil 600,000 Kr. til Køb af et Dampskib paa c. 5000 Tons. Det var Skibenes ofte fabelagtige Prisbillighed nu for Tider i Forbindelse med Hensynet til selve Pengenes Billighed der navnlig motiverede dette Forslag. Det blev enstemmig vedtaget.

Til Kommitteret genvalgte Grosserer Leth, til Revisore: Kommandør Braëm og Konsul P. Olrik.

Dampskibsselskabet »Union« har afholdt sin ordinære Generalforsamling. Grosserer Leth aflagde Beretning og Regnskab. I de 8 Maaneder, Selskabet havde bestaaet, havde dets Skib »Olga«, trods de ugunstige Fragtforhold, opsejlet en Bruttofragt af 51,868 Kr. 91 Øre. Udgiften havde beløbet sig til 45,796 Kr. 47 Øre. Af Overskudet, der saaledes udgjorde 6072 Kr. 44 Øre, foresloges at give 10 pCt. i Udbytte til Aktionærerne. Der gaves enstemmig Decharge.

Grosserer Leth anbefalede dernæst et Forslag til Udvidelse af Materiellet og Aktiekapitalen, der vedtoges enstemmig.

Til Kommitteret genvalgtes Grosserer, Kaptajn Alb. Næser. og til Revisor valgtes Fuldmægtig O. Hütten.

Dampskibsselskabet »Østersøen« har holdt ordinær Generalforsamling.

Grosserer Leth aflagde Beretning og Regnskab. Selskabets Skibe havde uafbrudt været beskæftigede, om end til lave Fragter. Hvad der i betydelig Grad havde afficeret Selskabet var den skotske Kulstrøje. Overskudet havde været for Dampskibet »Yrsa« 5,479 Kr., for »Maja« 5,729 Kr., for »Ella« 5,287 Kr. og for »Rita« 11,765 Kr. Overskudet af Aarets Drift var 24,073 Kr. 42 Øre. Heraf foresloges et Udbytte af 2 pCt. eller 12,000 Kr., medens Resten henlagdes til Reservefonden. Bestyrelsen foreslog at afskrive 2000 Kr. paa hver af de tre først nævnte Skibes Kapital-Konto, saa at den samlede Kapital-Konto fra c. 605,000 Kr. gik ned til 599,000 Kr.

Henlæggelsen til Reservefonden var mindre end Loven paabød, og da Generalforsamlingen ikke var beslutningsdygtig maatte en ny Generalforsamling indvarsles.

Der gaves iøvrigt Decharge.

Til Kommitteret genvalgtes Konsul P. C. Olrik.

Dampskibsselskabet »Nordsøen« har afholdt aarlig Generalforsamling.

Forretningsføreren, Grosserer Alfr. Christensen, aflagde Beretning. Dampskibet »Holland« gjorde ialt 11 Rundrejser mellem Østersøen, Kontinentet og Storbritanien. »Rusland«

har foretaget en Middelhavsrejse og har senere gjort 8 Rundrejser mellem Østersøen, Kontinentet og Storbritanien samt en Ballastrejse »England« og »Tydskland« gjorde hver 11 Rundrejser imellem Østersøen, Kontinentet og Storbritanien. »Skotland« gjorde ialt 11 Rundrejser imellem Østersøen, Kontinentet og Storbritanien samt 2 Ballastrejser.

Aarets Overskud havde udgjort 85,162 Kr., med Tillæg af, hvad der var overført fra 1893 13,495 Kr., ialt Indtægt 98,657 Kr. Efter Fradrag af Omkostninger af alle Slags blev Nettooverskudet 77,542 Kr. Heraf foresloges henlagt til Reservefonden 55,000 Kr, hvorefter der blev en Saldo af 22,542 Kr. Endelig foreslog Taleren at give 3 pCt. i Udbytte; en Ubetrydelighed maatte hertil tages til Hjælp af Selskabets store Reservefond.

Da Skibe kunne bygges saa billigt, og Penge vare saa lette at skaffe, havde Bestyrelsen besluttet at benytte den paa den ekstraordinære Generalforsamling i 1891 givne Bemyndigelse til Anskaffelsen af nye Skibe, og havde man derfor optaget Resten (200,000) af det bevilgede Laan paa 500,000 Kr. Skibet var under Bygning; det skulde være ca. 2000 Tons stort. I Maj vilde det være færdigt. Udgifterne til dets Bygning vare oprindeligt kalkulerede til 280,000 Kr., men bleve nu paa Grund af en hensigtsmæssig Forandring i Konstruktionen 15,000 Kr. dyrere.

Konsul Green gjorde forskellige Forespørgsler, særlig om hvorvidt det fordredes af Selskabets Kaptajner og Styrmand, at de skulde have Aktier.

Grosserer Alfred Christensen besvarede de stillede Forespørgsler; ingen Styrmand havde, saa vidt han vidste, Aktier i Selskabet, og at der var Kaptajner, der havde Aktier, fulgte af, at Selskabet af to lige dygtige Folk selvfølgelig foretrak den, der var interesseret i Selskabet.

Der gaves Decharge for Regnskabet, og Udbyttet fastsattes til 3 pCt.

De fratredende Komiterede, d'Hrr. J. L. Ginge, F. Holme og Rud. Schmidt genvalgtes enstemmig.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 10. Marts til 16. Marts 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Pigvar. Helle-flynder ¹ Pd.	Rød-Tunger & Tunger. Pd.	Skrupper og Sletter Pd.	Torsk. Pd.	Kuller. Pd.	Sild. Pd.	Aal. Pd.	Lax og Gødder ¹ Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt. Pd.
pr. Jernbane og Dampskib	31,696	{ 100 1,400 ¹	810	1,728	37,248	3,400	9,600	8,020	{ 1,880 1,488 ¹	{ 21,286 ¹ 92 ² 900 ³ 11,500 ⁴	4,394	135,542
Ialt =	31,696	1,500	810	1,728	37,248	3,400	9,600	8,020	3,368	33,778	4,394	135,542
Betalt Gennemsnitspris af Opkøbere	Kasse-fisk 4,00 pr. Lpd.				Kasse-fisk 3,00 pr. Lpd.		2,25 pr. Ol.	blanke 65 Øre, gule 37 Øre pr. Pd.				

Ingen Tilførsel af levende Fisk.

¹Østers. ²Hummer. ³Krebs. ⁴Musling.

Skibsafgifterne i Calais.

Udenrigsministeriet har tilstillet os nedenstaaende, i »Journal officiel« offentliggjorte Dekret af den franske Præsident og Resolution af den franske Handelsminister angaaende Forøgelse og Modifikation af Skibsafgifterne i Calais.

Den Tonnageafgift, som er bleven indført for Havnene ved Calais ved Dekret af 3die Oktober 1883 til Beløb af 15 Centimes pr. Ton af Drægtigheden, forhøjes til det dobbelte eller til 30 Centimes pr. Ton. Dog kommer frem-

deles i Overensstemmelse med det sidst nævnte Dekret denne Afgift til at udgaa med kun 4 Centimes pr. Ton for Passagerfartøjer i vis Fart.

Den lokale Tonnageafgift af 30 Centimes, der paa Grund af Lov af 4de December 1888 ogsaa er oprettet i Calais, skal nedsættes til 15 Centimes pr. Ton for Fartøjer, der ikke gaar i Passagerfart, eller hvis de anvendes i saadan Fart, i Calais losse eller lade Varer til en Kvantitet, der overstiger 1/10 af Fartøjets lovlige Drægtighed.

For Fartøjer, der anløber Calais efter at have losset Del af Ladning fra Udlandet i en anden fransk Havn, hvor der ligeledes erlægges lokal Tonnageafgift, eller som

er bestemt til senere hen at anløbe saadan Havn for der at losse udenlandske Varer, eller endelig, som indkommer til Calais for der at komplettere Ladning for Udlandet, paa-begyndt i anden fransk Havn, beregnes sidst nævnte Afgift til følgende Beløb:

En Fjerdepart eller $3\frac{7}{10}$ Centimes pr. Ton, om Fartøjet kun lader eller lossere Varer, ikke overstigende Halvparten af dets lovlige Drægtighed.

En Halvpart eller $7\frac{1}{2}$ Centimes, om Fartøjet lader eller lossere Varer, ikke overstigende $\frac{3}{4}$ af dets lovlige Drægtighed, samt hel Afgift eller 15 Centimes, hvis Fartøjet lader eller lossere større Kvantiitet.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.

Indgaende Skibe.

15de Marts. Dampskib »Baumwall«, Kapt. Schuldt, fra Hamburg med 1405 Kolli Fedt, 130 Fade Oleomargarine, 445 Fade Kød, 60 Fade Oleo Oil, 18 Kasser Apotekervarer, 1 Kasse Parfyme, 13 Kasser Bicykler, 15,651 Stkr. Staver, 14 Fade Tarme, 100 Fade Smøreolie, 50 Fade Sirup, 150 Sække Mel, 449 Stkr. Valnøddetræ, 500 Stk. Egetræ, 577 Kolli Isenkram samt 50 Kasser Kød til Viderebefordring.

16. Marts. Dampskib »Holsatia«, Kapt. Fokkes, fra New-Orleans med 28,575 Cushels Majs, 6985 Sække Bomuldsfrøkager samt 1030 Baller Bomuld og 1630 Sække Mel til Viderebefordring.

19. Marts. Dampskib »Bernhard«, Kapt. P. Roos, fra Hamburg med 100 Baller Fromental, 250 Sække Kaffe, 284 Bundt Piasava, 6 Bundt Risrødder, 4 Baller Alloe Hamp, 119 Baller Bassine, 1525 Sække Malt, 1 Fad Glasvarer, 507 Sække Bomuldsfrøkager.

19. Marts. Dampskib »Flashlight«, Kapt. Hugh Jones, fra Liverpool med 630 Sække Græsfrø, 8 Fade Gummi, 225 Sække Kaffe, 30 Baller Bomuld, 33 Kasser Tobak, 1 Balle Garn, 1 Balle Sejldug, 54 Baller Sække, 20 Fade Potaske, 500 Sække Sodaaske, 10 Kasser Kemikalier, 1568 Sække Sukker, 20 Baller Bomuldsaffald, 20 Kasser Whisky, 4 Stk. Pokkenholdt, 258 Kasser Vinduesglas, 37 Kasser Konserves, 468 Kasser Palmenøddekager, 3 Kasser Galoscher.

19. Marts. Dampskib »Neva«, Kapt. J. A. Best, fra Liverpool med 3427 Sække Sukker, 695 Kasser Vinduesglas, 195 Kasser Blik, 1 Balle Sække, 10 Kolli Filt, 5 Kasser Whisky, 5 Baller Sejldug, 40 Kasser Konserves, 280 Bundter Piasava, 200 Tons Salt, 358 Sække Soda, 66 Fade Sodaaske, 30 Fade Potaske, 12 Baller Bomuld, 252 Sække Græsfrø.

20. Marts. Dampskib »Lovstakken«, Kapt. Olsen, fra Odessa med 57,940 poods Klid, 38,460 poods Rug, 90,825 poods Byg, 2,200 poods Majs til Ordre.

20. Marts. Dampskib »Scotland«, Kapt. Albrechtsen, fra Middlesborough med 268 Tons Klid.

20. Marts. Dampskib »Abrota«, Kapt. Nash, fra Middlesborough med 600 Tons Gasrør og 600 Tons Jernbaneskiner.

Ugens Havarier.

Foreningen, Dpsk. af København, fik, som meddelt, paa Rejsen fra Newport til Messina en Del ovenbords Skade. I Følge Meddelelse fra Gibraltar har Skibet udfor Barlings haft

overhændigt Vejr og taget svære Søer over, hvorved Redningsbaad, Kahytsskylight, Styrekompas og Skanseklædning ere ødelagte.

Greve Frijs, Skonnertbrig af Horsens, fik, som meddelt, paa Rejsen fra Dragonestre en Del Skade. Ifølge Meddelelse fra Gibraltar har Skibet d. 10. Marts under en haard Storm udfor Kap St. Vincent mistet Klyverbomb og Sejl, ligesom Skanseklædningen har taget en Del Skade.

Johan Siem, Dpsk. af København, er som meddelt grundstødt ved Patras. Ifølge Meddelelse derfra er Skibet nu bleven besigtiget og det har vist sig, at Bunden som Følge af Stødet har taget Skade. I Fortanken og Tank 2 findes der en Læk, ligeledes er Bunden under Tank 4 bulet, ellers er Skibet ubeskadiget. Bjergelønnen er bleven fastsat til 700 £. Johan Siem ankom til Malta d. 14. ds. og er der halet i Flydedok for at blive temporært repareret.

Christian IX, Dpsk. af København, kom d. 16. ds. ved Afsejlingen fra London i »Rugsby's Reach« i Kollision med en fuldt lastet Kullægter Flower, som sank, medens nogle andre Lægtre fik Skade. »Christian IX« er ankommet hertil.

Thetis, 3/m. Skonnert af Brake, der i September 1893 indløb til Rønne beskadiget, blev samme Aar kondemneret og er nu brækket op og solgt til Brændsel.

Eliza, Barkslib af Fanø, har i Montevideo under en Storm drevet for sine Ankere og kom derved i Kollision med det franske Dampskib Espagne (Dampskibet er for Hjemgaende afsejlet fra Rio Janeiro den 22de Februar).

Danmark, 3/m. Skonnert af Dragør, der i November f.A. indslæbtes til Grimsby med Tab af Bugspryd og Fokkemast foruden anden Skade, er nu bleven solgt til Skibsmægler Hansen i London for £100. (Danmark var tidligere Korvetten Najaden, som Grosserer Puggaard købte og døbte med Navnet Signe, under hvilket Navn Skibet har foretaget flere Rejser til Ostindien, Kina og Amur.)

Embleton, Dpsk. af W.-Hartlepool, Richards, der i Begyndelsen af Februar, tvungen af Isforholdene indkom her paa Reden paa Iejsen fra Libau til London med en Ladning Havre, blev den 15de ds. ved at forhale til Kulplads paa Refshaleøen trykket saa stærkt af Isen, at det fik Hul i Bougen.

Reine Regente, spansk Krigsskib, antages at være gaet under med Mand og Mus i Gibraltar Strædet. Vragstumper ere drevne i Land ved Tarifa, men ellers have alle Efterforskninger hidtil været frugtesløse. Skibet er sidste Søndag set mellem Tarifa og Cap Spartel, arbejdende haardt imod Stormen, styrende med stort Besvær med Tab af Skorstene og Skanseklædning. Den engelske Damper »Mayfare« og en tysk Damper tilbød Assistance, men denne blev afslaaet. Reine Regente havde inklusive Officerer 420 Mand ombord. Skibet var en Krydser, i Længde 97 M., Bredde 15, Dybg. 6,5 M. Deplacementet var 4770 Tons. Maskinerne vare paa 11598 indic. Hestkraft med en Hastighed af 20 Knob. Armeringen bestod af 4 × 24 cm. Kanoner; 6 × 12 cm., 2 × 7 cm. Hotchkisskanoner, 6 × 5.7 cm. og 1 × 4.2 cm. og 4 × 3.7 cm. hurtigskydende Kanoner, 4 Revolverkanoner og 5 Topedo Lancerrér. Skibet havde hvælvet Panserdæk, og forsaavel som agterude var det 25 m. m. stærke Cellebælte fyldt med Cellulose. Det svære Skyts var beskyttet af en 79 m. m. stærk Skærm, det lettere af en 25 m. m.

Et Telegram til Ritz. Bur. af 19. ds. melder, at Krydseren »Alfons XII« er vendt tilbage til Cadix og har fundet det sunkne Krigsskib liggende under Vandet i Nærheden af Kysten udfor Byen Coni, nærved Gibraltar Strædet. En af Masterne ragede omtrent en halv Meter ovenfor Vandet. »Alfons XII« vil returnere til Ulykkesstedet med Dykker og de nødvendige Apparater.

Frederiksborg, Dampskib af København, der efter Grundstødning paa Moselgrunden indkom til Aarhus den 4. Februar, har siden ligget i Aarhus Havn for at afvente Isforholdene. Skibet er den 20. ds. afgaaet fra Aarhus paa Slæb af »Hertha« til Helsingør, for der at underkastes Reparation.

St. Andrew, Dampskib af Blyth, Seebros, er den 20. ds. indkommet hertil paa Rejsen fra Blyth til Libau med Kul. Skibet er beskadiget af Isen i Sundet, har Hul i Bougen, er læk og maa losse en Del af sin Ladning her for at blive repareret.

Stettin, Dampskib af Bergen, Christensen, kom den 19. ds. paa Rejsen fra Pillau til Arendal med Stykgods, paa Grund paa Læssø. Med Assistance af Svitzers kom Skibet flot og afgik paa Slæb af Dykkerdamperen »Frederikshavn«.

Ravenna, Dampskib af Leith, Moir, er den 19. ds. om Morgenen grungstødt paa Middelgrunden paa Rejsen fra Burntisland til Swinemünde. Assistance af Svitzers.

Scotmann, Dampskib af Leith, kom den 17. ds. paa Grund udfor Sletten under Forsøg paa at komme sydefter. Med Assistance af »Hertha« og »Drogden« og ved at kaste overbord af sin Kullast kom Skibet atter flot og er nu indbragt hertil for at efterses og repareres.

Seaton, Dampskib af Tønsberg, strandede den 17. ds. ved Gammel Skagen paa Rejsen fra Sunderland til Gøteborg med Kul og Kokes. Mandskabets Forsøg paa ved egen Hjælp at bringe Skibet flot, mislykkedes, hvorfor en Svitzerdampner blev rekvireret, der ogsaa fik Skibet flot og ind til Frederikshavn.

Roska, Skonnert af Svendborg, er den 19. ds. grundstødt paa Refsnæs.

Fra Skagen skriver vor Korrespondent:

Søndag Morgen den 17. ds. Kl. 7¹/₄ grundstødte paa Grund af stærk Taage udfor Gl. Skagen Dampskibet »Seaton«, Kaptain S. Olsen af Tønsberg, kommende fra Sunderland til Gøteborg med en Ladning Kul; Skibet er 596 Reg. Tons drægtig med 16 Mands Besætning. »Seaton« stod ca. 250 Favne fra Land, men Taagen var saa stærk, at det kun var et Øjeblik af og til, at det kunde observeres.

Vinden var da vestlig med tiltagende Sø, som brød paa Revlerne.

Saa vel Gl. Skagens som Skagens Redningsbaade gik ud til det strandede Skib, men Kaptainen ønskede foreløbig ikke at gaa i Land.

Kl. 2¹/₂ Efterm. lettede Taagen og samtidig ankom Svitzers Bjergningsdampner »Frederikshavn«, der strax fik en Slæber ombord i »Seaton«, medens der samtidig kastedes overbord af Lasten.

Det er et særdeles smukt Bjergningsforetagende, der her lykkedes ved Flotbringelsen af »Seaton«. Ikke alene maatte Bjergningsdampskibet »Frederikshavn« ankre op midt imellem forskellige Hager, men Kuling og Sø toge saaledes til, at det blev farligt for Bjergningsbaadene at ligge paa Siden af Dampskibet.

Da tilmed Søen brød stedse stærkere paa Revlerne, blev det nødvendigt Kl. 6¹/₂ Eftm. at lade den sidste Redningsbaad søge Land, for at dette kunde ske endnu ved Dagens Lys, og Landingen foregik endda ikke uden med stor Vanskelighed.

Ombord paa »Seaton« forblev 8 Skagboere for at assistere, medens »Frederikshavn« stadig fortsatte med Slæbningen.

Redningsbaadene holdt parate paa Stranden for at gaa ud, naar Signal sattes, men heldigvis blev der ikke Brug for dem, da »Seaton« Klokken 8¹/₂ kom flot, hvorefter den gik om paa Skagens søndre Side og ankrede for at afvente Dagen.

Kl. henad 5 om Morgenen satte den Kursen efter Gøteborg, ledsaget af »Frederikshavn«, der gik med for at være til Hjælp ved eventuelle Ishindringer. »Seaton« er formentlig ubeskadiget.

Bjergelønnen skal afgøres ved Voldgift.

Fra Sø og Land.

Ny Fiskerilove. I Folkethinget har Indenrigsministeren indbragt et Forslag om en Fiskerilov for Danmark samt Forslag om Frednings- og Ordensbestemmelser for Fiskeriet i det til Kongerigerne Danmark og Sverig grænsende Farvande.

Den tyske Skibsmaalings-Anordning af 20. Juni 1888 vil, if. »Hansa«, nu blive bragt i Overenstemmelse med det engelske Skibsmaalings-System. Den ny Ordning træder i Kraft d. 1. Juli d. A., dog kan Maaling efter denne allerede finde Sted fra 1. April, saafremt Skibsejerne maatte ønske det. De før 1. Januar 1889 udstedte Maalebrevne tabe deres Gyldighed fra 1. Januar 1900. Fra 1. Juli 1895 til 1. Januar 1900 ere de efter den tidligere Maalingsanordning til Brug ved Beregning i fremmede Havne af Fra-draget for Maskin- og Kulrum udstedte Maalebrevne, ogsaa gyldige i tyske Havne.

Nordisk Skibsrederforenings Bestyrelse har nu besluttet at oprette en Procesafdeling, da det fastsatte Minimum, 250,000 Tons, nu er tegnet.

Danske Konsulater. Direktør J. W. M. Westrup er udnævnt til dansk Vicekonsul i Lund.

W. Pestalozzi er udnævnt til Konsul i Canton.

Konsul A. J. Jørgensen i Rom er efter Ansøgning afskediget og Billedhugger J. Hoffmann udnævnt til Konsul i Rom.

Købmand H. Pactz er udnævnt til Konsul i Archangel.

I Gøteborg har dannet sig et Selskab med det Formaal at faa anlagt en Frihavn ved Byen.

Dødsfald. Styrmand A. M. L. Schmidt af Horsens er afgaaet ved Døden i Guayaquil.

Letmatros A. Christiani fra Nibe er afgaaet ved Døden i Syd-Amerika.

Lods J. C. Konge i Klitmøller er afgaaet ved Døden.

Det hollandske Dampskibsselskab, som besørger Lybecker Farten, giver 5 pCt. i Udbytte for sidste Aar.

Der er for Tiden 97 Dampere oplagte i Tynen, med en samlet Register Tonnage af 92000 Tons.

Et Aberdeen Firma advarer i engelske Aviser Rederier fra at sende Dampere til Pomaron for at laste. Firmaet har nylig haft en Dampner der, som blev opholdt ca. 5 Uger, dels paa Grund af den lave Vandstand ved Barren og i Floden, og dels paa Grund af Mangel paa Kaiplads.

Dampskibsselskabet Odense, der ejer Dampskibet St. Alban, giver 2% i Udbytte for 1894.

Dampskibet Helge, bygget for Regning Dampskibsselskabet »Danmark« i Kjøbenhavn, løb Tirsdag Eftermiddag Kl. 2 af Stablen fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas' højeste Klasse »special survey«, er 270'—0" langt i Hoveddækket, 37'—11¹/₂" bredt og 17'—10³/₄" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Expansions Maskine med Overflade Kondensation af 650 indicerede Hestes Kraft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Bugserdamper for et kjøbenhavnsk Rederi.

Nord-Østersøkanalen vil blive aabnet d. 19. Juni i Aar i Overværelse af Repræsentanter og Orlogsskibe fra de fremmede Magter, ogsaa fra Danmark.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Antwerpen, Caroc, afgik fra Smyrna 13. Marts, bestemt til Antwerpen. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Algier 16. Marts, bestemt til Antwerpen. — Castor, Kruse, afgik fra Kbhvn. 19. Marts, bestemt til Newcastle og Italien — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Kbhvn. 18. Marts, bestemt til Stettin. — Dagmar, Strubberg, afgik fra Bordeaux 19. Marts, bestemt til La Rochelle. Havre og Kbhvn. — Douro, Brabrand, ankom til Antwerpen 8. Marts, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Rohde, afgik fra Sinope 19. Marts, bestemt til Samsoun, Trebizonde, Baloum, Novorossisk og Odessa — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Kbhvn. 5. Marts, bestemt til Newcastle og Spanien. — Kiew, Rasmussen, ankom til Denia 17. Marts, bestemt til Malaga, Cadiz og Rouen. — Kursk, Staal, pass. Hanstholm 18. Marts, bestemt til Nantes og Bordeaux. — Leopold II, Jespersen, ankom til Odessa 16. Marts, bestemt til Konstantinopel og Algier — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom til Christiania 10. Marts. — Nordjylland, Jensen, ankom til Kbhvn. 18. Marts, bestemt til Königsberg. — O. B. Suhr, Koch, ankom til Kbhvn. 18. Marts, bestemt til Italien. — Tejo, Fenger, ankom til Kbhvn. 18. Marts, bestemt til Königsberg og Portugal. — Tomsk, Petersen, ankom til Kbhvn. 20. Marts, bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Gade, afgik fra Girgenti 16. Marts, bestemt til Lissabon og Kbhvn.

Axelhuus, Harder, ankom til Kbhvn. 18. Marts, bestemt til Stettin. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 2. Marts, bestemt til Hamburg. — Ceres, Svensson, ankom til Libau 15. Marts, bestemt til Kbhvn, London. — Charkow, Norden, pass. 17. Marts Skagen, bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 19. Marts, bestemt til Königsberg. — Christianssund Jensen, afgik fra Christiania 20. Marts, bestemt til Stettin. — Frederik, Harboe, afgik fra Pillau 13. Marts, bestemt til Hull. — Jolantha, Hansen, ankom til Danzig 18. Marts, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 5. Marts, bestemt til Königsberg. — Laura, Christiansen, ankom til Granton 18. Marts, bestemt til Færøerne og Island. — Libau, Andersen, ankom til Danzig 19. Marts, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 18. Marts, bestemt til Kbhvn., Königsberg — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 2. Marts, bestemt til Manchester. — Mosk. Petersen, ankom til Kbhvn. 18. Marts, bestemt til Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, passerede Skagen 18. Marts, bestemt til Anvers. — Odin, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 17. Marts, bestemt til Hamburg. — Perm, Christensen, ankom til London 11. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiusen, afgik fra Kbhvn. 20. Marts, bestemt til Libau. — Romny, Blom, afgik fra Frederikshavn 19. Marts, bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik fra Libau 19. Marts, bestemt til Kbhvn. — Tula, Paaske, ankom til Danzig 18. Marts, bestemt til Kbhvn., Hamburg — Valdemar, Sørensen, ankom til Kbhvn. 18. Marts, bestemt til Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Kbhvn. 22. Febr.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Nicolaieff 8. Febr., ankom til Flensborg 18. Marts. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Djarilgazky 24. Febr., ankom til Bergen 17. Marts. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 7. Febr., ankom til Hull 18. Marts. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Blyth 13. Febr., ankom til Libau 19. Marts. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Libau 7. Febr., ankom til London 19. Marts. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Sunderland 2. Marts, ankom til Kbhvn. 15. Marts. — Danmark, T. Heintzelman, afgik fra Sunderland 1. Marts til Konstantinopel. — Olaf, C. Holst, afgik fra Grangemouth 27. Februar, ankom til Kbhvn. 15. Marts. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Burntisland 13. Febr., ankom til Kbhvn. 16. Marts. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Nicolaieff 2. Febr., ankom til Aarhus 14. Marts. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Burntisland 23. Febr., ankom til Aarhus 14. Marts. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Libau 7. Febr., ankom til London 19. Marts.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Rotterdam 13. Marts til Triest. — Alexander Shukoff, Johnsen, afgik fra Seriphos 5. Marts til St. Nazaire — Johan Siem, Rasmussen, afgik fra Malta 20. Marts til Seriphos. — Pawel Andrejeff, P. Mørch, afgik fra Blyth 1. Marts, ankom til Alexandria 17. Marts.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Dunkerque

18. Marts. — Christiansborg, Schmidt, ankom til London 18. Marts. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Libau 15. Marts til London. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kiel 13. Marts. — Uranienborg, van Deurs, afgik fra Libau 17. Marts til Ghent.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, ankom til London 16. Marts. — Fyen, Andersen, afgik fra Kbhvn. 18. Marts, ankom til Lübeck 20. Marts. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Greager 15. Marts, ankom til Rouen 19. Marts. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 19. Marts til Libau.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, afgik fra Esbjerg 16. Marts, ankom til Methil 18., afgik 18. til Esbjerg. — Nordsoen, Meinertz, ankom til Esbjerg 14. Marts, afgik 16., ankom til Methil 18., afgik 18. til Frederikshavn.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Irvine, Ankensen, ankom til Guayaquil 14. Marts fra Liverpool. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, afgik fra Newport 17. Marts til Santos. — Mary José, Ankensen, afgik fra Liverpool 14. Marts til Antofagasta. — Max, Poulsen, afgik fra Rosario 14. Marts til Kanalen f. O. — Medor, Svarrer, afgik fra Pernambuco 26. Febr. til Para. — Rosa, Brinck, afgik fra Grimsby 11. Marts til Santos, passerede Deal 13. Marts. — Serapis, Winther, afgik fra Pensacola 17. Marts til Rio de Janeiro. — Tercera, Holm, ankom til New-York 15. Marts fra Dieppe.

Fanø, Sønderho. Ane Jenssine. Øhle, afgik fra Buenos Ayres 21. Febr. til Colastina. — Bertha, Hansen, ankom til Rio Grande 18. Marts fra Rosaria. — Fides, Sørensen, afgik fra Hamburg 12. Marts til Sidney.

M. J. Ibsen, Rønne. Camtoos, Pedersen, afgik fra Rønne 19. Marts til Memel.

Adolph Harboe, ank. 3. Febr. til Santos fra Hamburg. — Anna Kirstine, ank. 13. Marts til Shields fra Leith. — Alf, Rasmussen, afs. 6. Marts fra Faro til St. Ubes. — Brage, Pedersen, ank. 16. Marts til Brygge fra St. Ubes. — Dronning Louise, afs. 13. Marts fra Dysart til Paimpol. — Fylla, Funch, afs. 11. Marts fra Teignmouth til Dordrecht. — Hjalmar, Jacobsen, ank. 11. Marts til Boness fra Genua. — Hebe, Clausen, ank. 14. Marts til Portmadoc fra Aalborg. — Heimdahl, Andreasen, ank. 18. Marts til Harburg fra Plymouth. — Hansine afs. 14. Marts fra Granton til Gøteborg. — Immanuel, Bayer, ank. 9. Marts til Foney fra St. Ubes. — Jørgen, ank. 13. Marts til Leith fra St. Valery. — Lars Jørgensen, afs. 11. Marts fra Fowey til Stettin. — Maagen, Lauridsen, afs. 12. Marts fra Methil til Esbjerg. — Marie, Nielsen, ank. 7. Marts til Alloa fra Paimpol. — Marie, Rasmussen, ank. 10. Marts til Bridgewater fra Gøteborg — Newsky, Nielsen, afs. 12. Marts fra Poole til Bremen. — Niels, Hansen, ank. 14. Marts til Morrisonshaven fra Bergen. — Svanen ank. 12. Marts til Wemyss fra Southampton. — Thetis, Hansen, afs. 8. Marts fra Alloa til Skien. — Vigilant, Jørgensen, afs. 14. Marts fra Charlestown til Rudkjøbing.

Fragtberetninger.

D'Hrt. Holm & Wonslid, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 21. Marts:

Libau noterer for Dampere:

London 1/1½ d., Hull, Leith, Bremenstadt, eller Rotterdam 1/1½ d., Antwerpen 1/3 d., Ghent, Dünkirk 1/3 d. (22 frcs. pr. Ton Hør), Rouen 1/4½ d., Honfleur til Bordeaux 1/6 d., Bayonne 1/7½ d., til Danmark 14 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis, 21/22 M. pr. 2000 Kilos Klid.

Königsberg noterer for Dampere:

Danmark 15/16 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis, Klid 45 Pf. pr. 50 Kilos Klid, 8/9 M. pr. 1000 Kilos Mel til Hangø.

Danzig noterer for Dampere:

Newcastle 7/— pr. Ton Sukker, Bristol 9/— pr. Ton Sukker, Dünkirk 8 frcs. pr. Ton Melasse til Danmark, 13 14 M. pr. 2500 Kilos Rug, 40 Pfenning pr. 50 Kilos Klid.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 16. Marts:

Kulfragterne ere lavere for Udgaende med faldende Tendens. Derimod ere de fleste Returnarkeder noget fastere, og saavel fra Sortehavet som fra Middelhavet ere bedre Rater opnaaelige, om end fremdeles højt utilfredsstillende. Der er sluttet fra Tyne. Blyth eller Wear til: Cronstadt, Reiser fra forr. 4/—. Libau 1000 4/—. Fairwater 1200 4/—. Kjøbenhavn 1900 3/9, 1300 4/—. Korsør 1300 4 6. Malmø 5000 tons, Reiser 4/—. Stockholm 15000 tons, Reiser, begyndende f. o. w. 3/9 ÷ 2½/0 Adresse. Christianssund 800 4/9. Christiania 600 5/. Bayonne 4/9. Oporto 1200, 5/7½. Lissabon 1800, 5/

Sevilla 1200 7/3. Malaga 2000 8/. Tarragona 2000 8/6. Mar-seilles 5/10¹/₂. Genua 5/6. Torre Anunziata 6/— . — Ortona 1800, 8'. Fiume 2400, 6/10¹/₂. Constantinopel 2200, 5/9. Sulina 2200 7/. Alexandria 3570 5/9, 3800, 5 6.

Sortehavet noterer: Odessa og Havnene paa Krim 9/9. c. 10' til U. K. Cont. n. c. Nicolaieff 10/6 c. 10/9. — Eupatoria for Salt til russiske Østersø Havne 13'—.

Azoff noterer for U. K. Cont. 12/— n. c. 6 d. Reduktion for Byg.

Fra Donauen bydes 113 til 119 U. K. Cont. for Lastning f. o. w. Begeret er kun ringe.

Fra Middelhavet er sluttet:

Alexandria til U. K. 9/— for Ordre, 8' direkte. Huelva til Goole 7 9, free dispatch, 1400 tons. Til Tynen 7/9 for 850 tons. Benisaf til Antwerpen 6 9, til Tynen 6 6. Ergasteria til Middlesbro 8 —, 3600 tons. Carthagera til Dunkerque 9 frcs. 2200 t.

Fra Østersøen er sluttet:

Hernøsand til Treport, 600 stds., 36¹/₂ frcs. Christiania og Gøteborg til Bilbao 16¹/₂ frcs., tør Træmasse, 1350 tons. Lower Sweden til Alexandria, 900 stds., 50 frcs. D. B. b. Neufahrwasser til Halifax, 9/6 Sukker, 2500 t.

Der er sluttet Seilere fra Tynen til Stubbekjøbing og Faaborg til £ 6. Kul og til Rønne til £ 5.15'.

For Nord-Norge bydes fra Tynen £ 5.5/— til £ 5.15/—, efter Størrelsen, for Kul, og fra Middlesbro til Murmanhavn 6/ pr. ton Salt.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 16. Marts:

Der er ingen væsentlige Forandringer at rapportere i Fragtmarkedet i forløbne Uge. Noteringerne rundt omkring vedblive fløve, og kun liden Omsætning finder Sted. Købmændene finde det rigtigst ikke at spekulere med Ladninger, men forsyne sig kun for det daglige Behov, og hvor Tonnage ønskes placeret for fremtidig Lastning, gøres som oftest For-dring paa en lavere Fragtrate.

Uagtet Fragterne ere saa daarlige, udbydes dog megen Tonnage, især Dampskibe, til Rater, som med nuværende Returfragter kun kan bringe Tab

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Limfjorden. I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvandstid:

Paa *Haarevæn* 8 Fod.

I *Kanalen* 10 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

Kattegat. Den 16de Marts 1895 er Fyrskibet »Læsø-Rende« igen udlagt paa Station.

Den 18de Marts 1895 er Fyrskibet »Skagens-Rev« igen udlagt paa Station.

Sundet. Den 14de Marts 1895 er Fyrskibet »Lappe-Grund« igen udlagt paa Station, men atter inddraget den 17de Marts.

Smaalands-Farvandet. Den 19de Marts 1895 ere *Masnede* Ledefyr igen tændte.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Rusland. Libau. I Følge Telegram fra det kgl. danske Konsulat i *Libau* er Fyrskibet uden for *Libau* igen udlagt paa Station.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Tvedestrand Ø. En 13 Fods Grund er funden 2,4 Kbl. Ø. for *Toedestrand* Fyr. En hvid Stage er i 17¹/₂ Fod Vand udsat S. for Grunden. 58° 32' 24" N. Br. 9° 1' 7" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 1ste Marts. 54° 9' 45" N. Br. 7° 47' Ø. Lgd. Et sunket Vrag. En Mastetop var lidt over Vandet.

Den 1ste Marts. 53° 45' N. Br. 5° 56' 30" Ø. Lgd. Et sunket Vrag. En Mast og en Raa vare lidt over Vandet.

Tydskland. Elben. I Slutningen af Marts 1895 paabegyndes Sommerafmærkningen i *Elben*.

Weser. I Følge Telegram fra »Marineamt« i *Berlin* er

Fyrskibet »*Brumen*« den 14de Marts 1895 igen udlagt paa Station.

Afmærkningen i *Weser* er i Uorden. Mange Sømærker mangle eller ere drevne fra Station.

Jade. Fyrskibene »*Aussenjade*«, »*Minsener Sand*« og »*Genius Bank*« ere igen udlagte paa Station

Fyrskibene »*Aussenjade*« og »*Minsener Sand*« holdte overet i N.-lig Retning lede ikke fri af Grunde, men tvertimod over *Jade Plate*, som med Lavvande falder tør.

Holland. Fyrskibet »*Terschellinger Bank*« er for kort Tid inddraget.

Zeeget van Terschelling. I *Stortemelk*, *Thomas Smit-Gat*, *Oost-Gat*, *Vlietstroom* og *Blauwe-Slenk* er Afmærkningen i Orden, dog maa man ikke stole paa Topbetegnelserne, saa længe der endnu er Is.

I *Oost-Gat* er Dybden aftagen. Der er nu mellem Stump-tønde Nr. 1 og Nr. 2 kun 13 Fod Vand. Farvandets Bredde mellem Spidstønde Nr. 2 og Stumpstønde Nr. 2 er c. 1 Kbl.

I *Thomas Smit-Gat* tiltager Dybden og er nu 16 Fod.

Zeeget van Goeree og Haringvliet. I *Rak van Scheelhoek*, *Aardappelen Gat* og *Bieningen* ere Lystønderne igen udlagte.

England. Humber. Vraget af »*County of Kinross*«, som laa sunket ³/₄ Kml. N. 62° Ø. fra Fyrskibet »*Middle*«, er borttaget.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Englands V.-Kyst. Fyret paa Fyrskibet »*Cardigan Bay*« er nu forandret.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag m. m. i Atlanterhavet. I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 2 Febr. 44° N. Br. 18° V. Lgd. *Norsk* Bark »*Helene*«, 970 Tons, forladt.

Den 10de Febr. 51° 1' N. Br. 19° 27' V. Lgd. *Engelsk* Skib »*Rialto*«, lastet med Guano, forladt.

Den 11te Febr. 50° N. Br. 9° V. Lgd. *Engelsk* Skib »*Sultan*«, 1323 Tons, Rejsninger gaet overbord. Fartøjer borte.

Den 15de Febr. 36° 42' N. Br. 69° 8' V. Lgd. *Amerikansk* Skonnert »*Dione*«, 211 Tons, tømmerlastet.

Den 17de Febr. 53° 37' N. Br. 23° 49' V. Lgd. *Norsk* Bark »*Louise*«, tømmerlastet. Masterne overbord, kun lidt over Vandet.

Den 18de Febr. 51° 20' N. Br. 17° 50' V. Lgd. Vraget af Bark »*Guiseppe*«.

Den 18de Febr. 49° 28' N. Br. 16° 20' V. Lgd. *Tydske* Bark »*Hedvig*«, tømmerlastet.

Den 19de Febr. 57° N. Br. 18° 42' V. Lgd. Vrag af Skib paa 7 à 800 Tons. Fokkemasten gaet overbord.

Den 28de Febr. 51° N. Br. 21° V. Lgd. Vrag, kobberforhudet, med Bunden opad, kun lidt over Vandet.

Den 2den Marts. 46° 41' N. Br. 11° 36' V. Lgd. Vrag uden Master.

Forenede Stater i Nordamerika. Chesapeake Bay. Virginia.

Fyrtaarnet paa den øvre Ende af *Old Plantation Flats* er bortrevet af Isen. Fyret er slukket og Taagesignal gives ikke.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Sardinien. Porto Torres. Ved *Porto Torres* er Yderenden af den ny Ydermole styrtet ned. Man maa ved Besejling af Havnen holde sig vel fri af det yderste af Molen.

Østerrig-Ungarn. Fiume. De to røde, faste, elektriske Fyr paa Bølgebryderen *Maria Teresia* ere anbragte 20 Alen fra Bølgebryderens Yderende. Synsvidden: 8 Kml. Flammens Højde: 50 og 40 Fod. 45° 19' 35" N. Br. 14° 25' 30" Ø. Lgd.

Curzola. Paa Punt *Vrana* tændes, naar Postdampere ventes, et grønt, fast Fyr, c. 30 Alen ØNØ. for Kapellet *San Nicolo*. 42° 57' 41" N. B. 16° 42' 30" Ø. Lgd. Synsvidden: 3 Kml.

Rusland. Novorossisk. Ved *Novorossisk* er Ø.-Molen nu fuldført. Paa dens Yderende er tændt et rødt, fast Fyr, som lyser fra S. 84° Ø. gennem S. og V. til N. 3° V. Flammens Højde: 20 Fod.

Den røde Tønde, som laa ved Molens Yderende, er ind-dragen.

Karantænebestemmelser m. m.

Tyrkiet. — Skibe, kommende fra Havne mellem Kap *Keliednia* og *Lamas*, underkastes nu kun Lægeundersøgelse.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,
Adelgade 14.

A. J. Rosenfeldts

Skibs- og Baadebyggeri,
Patent Ophalingsbedding,
Udsalg af Aarer og Stager,
Ny Kalkbrænderi, Ø.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Foundries and Ship Repairers.
By Vildersplads, Copenhagen, C.

FRIHAVNSHOTELLET anbefaler
de Herrer
Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre propre og
billige Værelser med Udsigt over Sundet.

Faa Minutters Gang fra Frihavnen og tæt ved Sporvogn.

Ærbødigst

L. P. Jensen, Livjærgade 5.

Rullesten eller Singels til Beton- bygning

faas mod Forudbestilling billigst hos

R. Lorange, Vesterbrogade 5, Mezzaninen.

Nær Frihavnen.  Classensgade 3.

Største Lager

af Uldvarer, Skjorter, Bluser, Trøjer, Sokker, Kraver,
Flipper og Manchetter.

M. B. Hansen,

mekanisk Etablissement,
Nørrevold 78.

Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tællere.

Fritsche & Co. Dampskibs-Expedition.

Spedition — Kommission.

Amaliegade 15. København K.

Cornelius Knudsens Etabl.,

37. Kjøbmagergade København.

Patent Multiplicator, Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser.

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometre.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre
med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellinealer.

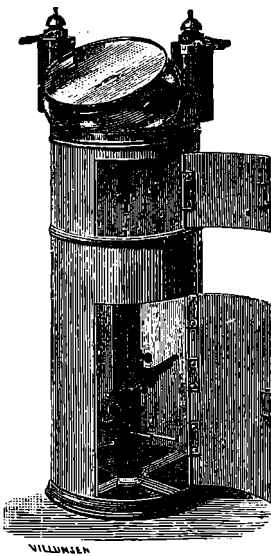
Marinekikkertter.

Complete Dykkerdragter

Premiertøjnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

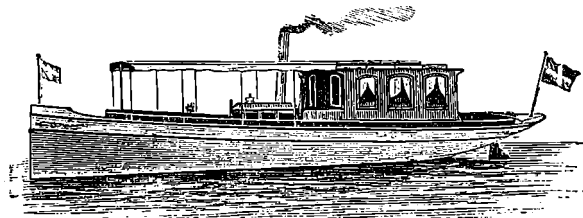
Reparationer udføres med Omhu.



N. M. Preus,

Skibssmedie- & Maskinetsbillesement,

Nyhavn Nr. 57.



Paatager sig Bygning og Levering af smaa Dampbaade
med kraftige Maskiner.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre.

Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-
plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større
Havne-Providsbyer.

Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,

anbefaler

velsmagende og holdbar Margarine,
tilkendt Guldmalje i Antwerpen 1894.

Kontor og Lager: Raadhusstræde 4.

Metalspejlapparater,
Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

St. Kongensgades

Brødfabrik

& Melforretning 63

anbefaler

1^{ma} veltørrede Skonnerogger.

Telefon 197.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11—3 og Holsteinsgade 9, Ø.,

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet cndeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRÆCHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —	do. 25 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover	20 0/10 30 0/10 0 0/10
Mindre end 1/2 Side	10 0/10 20 0/10 4 0/10

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 13.

Kjøbenhavn, Fredag den 29. Marts 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Sømandsstandens Organisation. — De ny Skibsjournaler. — General-Konsulatet i Rio de Janeiro, af N. C. — Om Slingrekøle, af Skifter Andersen. — Fiskerilovgivning. — Fiskerierne. — Fiskeri-Statistik. — Den danske Skibsfart paa Tyrkiet. — Generalforsamlinger. — De ny Regler for Taagesignaler. — En Reform i vor Skibsmaaling. — Fra Københavns Frihavn. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

A. A. W. Petersen, 13 St. Anna Plads, København K. — A. B. C. Code.

Steamship Agency, Forwarding, Banking, Commission Affrètements, Rechargements, Transit, Expeditions, Befrachtung, Spedition, Verzollung. Transport til og fra alle Pladser i Verden af Ladninger, Stykgods, Pakker, Møbler, Dyr, Kunstværker etc. Ind- og Udpakning samt Lagring. Telegr.-Adr.: Petersens Spedition.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Fabrik og Lager
af
Kopibøger.

**Carbolineum,
Maskinolie.**

Oskar Borch, Gothersgade 158.

Dækskoste.

13 Rækker halvstve Piasava
6 Kr. pr. Dusin.

13 Rækker fine Piasava 7 Kr
pr. Dusin.

Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.

Levanger 7 Kr.

Kosteskafter 1 Kr.

Hans Prøhn,

Børstenbinder,

Fabrik for Dæks- og Gadekoste,

Vesterbrogade 46.

Telefon 2625.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,

Strandgade 32.

Kjøbenhavn. C.

Frits Ortmann

Oversættelsesforfatter,

Niels Hemmingsensgade 4,

Kl. 9—3.

Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, København.

Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

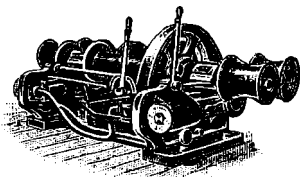
Telefon
1269

M. CLAUSEN,

KJØBENHAVN, K.

leverer

Damp-
Kraner,
Højse-
og
Ankerspil,



fra

Clarke Chapman & Co. lim., Gateshead.

Temperleys Vare-Transporters. Staal-Skibsbaade, presset af kun 2 Plader. Ogdens selvregulerende Reduktions-Ventil. Selvtættende Metalpakninger. Danby's Cement til Skibscementering. Mollerups Smøreapparater.

Telegr.-Adr.:
„Baltic“.

Donkey-
Kjedler.
Donkey- og
Ballast-
Pumper

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle
Skibs-Inventarier,

Maskinolie,
Carbolineum etc.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolie.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.

26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigstelefon:
Willschou. Nr. 3876.

31, Havnegade. København K.

modtager Ordres som Agent for Firmaerne

Messrs. **Bolling & Lowe, 2 Laurence Pountney Hill,**
London. E. C.

La Sociéte Cockerill, Seraing i Belgien.

Messrs. **Bullivant & Co., Millwall og 72, Mark Lane,**
London. E. & E. C.

Messrs. **E. T. Brown & Co., 22, Great St. Helen's,**
London. E. C.,

samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybningsmateriel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer af alle Slags til og fra Københavns Havn.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbrød.

Flensborgs

Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjedler

særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Den anerkjendte

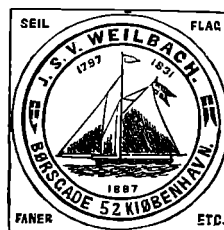
Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, København.



Kieselguhr. Filt m. m.

Luftbælteisolation.

Patent for Rør og Kjedler.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Galle & Jessens
oljefri, rene Poudre

Cacao uden Sukker
kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

Maskinpasserprøven.

Maskinpasserprøven afholdes ved Søværnets Skole for Skibbygning og Maskinvæsen paa Orlogsværftet i Kjøbenhavn og begynder den 1. Maj.

De, der agte at indstille sig til Prøven, have derom at indgive en egenhændig skreven Begjæring til Undertegnede inden den 17. April, indeholdende Oplysning om den Paagjældendes fulde Navn, Fødested, Fødselsdag, Aar og Adresse samt hans Betegnelse i Udskrivningsvæsenets Ruller, ledsaget af de fornødne Værkstedbeviser og eventuelt Søfartsbeviser.

Forsaauidt den Paagjældende tidligere har været indstillet til nævnte Prøve, skal dette angives i Begjæringen.

Examinanderne skulle møde den nævnte Dag Kl. 8 Form. Orlogsværftet, Kjøbenhavn C, den 25. Marts 1895.

A. H. M. Rasmussen,
Underdirektør,
Formand
i Examenskommissionen.

Maskinistexamen.

Maskinistexamen afholdes ved Søværnets Skole for Skibbygning og Maskinvæsen paa Orlogsværftet i Kjøbenhavn og begynder den 1. Maj.

De, der agte at indstille sig til Examen, have derom at indgive en egenhændig skreven Begjæring til Undertegnede inden den 17. April, indeholdende Oplysning om den Paagjældendes fulde Navn, Fødested, Fødselsdag, Aar og Adresse samt hans Betegnelse i Udskrivningsvæsenets Ruller, ledsaget af Modenhedsbevis og Værkstedbeviser.

Forsaauidt den Paagjældende tidligere har været indstillet til nævnte Examen, skal dette angives i Begjæringen.

Examinanderne skulle møde den nævnte Dag Kl. 8 Form., medbringende Tegnerskaber, Maalestok med engelsk Maal og Logaritmetabeller.

Orlogsværftet, Kjøbenhavn C, den 25. Marts 1895.

A. H. M. Rasmussen,
Underdirektør,
Formand
i Examenskommissionen.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Holm & Collerup,
Smedie og Maskinfabrik,

Toldbodgade Nr. 15

Telefon 3872. og Telefon 3872.
Frihavnen i Kjøbenhavn.

Alle Skibs- og Maskinreparationer udføres hurtigt og solidt.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

Eneste Lager

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Viggo O. P. Hammer & Søn,

Baadsmændstræde 20, Kjøbenhavn C. Etabl. 1856.

Tømmer- og Trælastforretning.
EXPORT af indenlandske Træsorter.

Bøg, Eg, Ask, Hvidbøg etc.

IMPORT af udenlandske Træsorter.

Mahogni, Nøddetræ, Eg, Whitewood, Teak etc.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser

Andersons Præserveringsfarve for Metaller

forhindrer ubetinget Rustdannelse, anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:

Evers & Co.,
12. Nybrogade.

Skib til Salg.

Tremastet Skonnert 'RAPID', henliggende sejlferdig i Frederikshavn, med fuldstændig ny For- og Storrigning, tildels nyt Dæk og ny Skandseklædning for 2 Aar siden, vel udhalet med Sejl, Varpegods, Anker og Kjæder, sejler uden Ballast, laster 270 Tons d. W., 100 Stander Planker, 95 Stander Bjælker, med liden Dækslast, har tidligere været Skonnertskib, laster fremtidig 5 Stander mere, har Dybgaende med Last 12 Fod, udbydes til Salg ved

Harald Christensen,
Frederikshavn.

Kjøbenhavns nye
Skiltefabrik,
41, Frederiksborggade 41,
leverer
alle Slags Skilte
samt alt

Malerarbejde
henhørende til
Maskinfaget.

Alt leveres til Nutidens billigste
Priser.

Overslag leveres gratis.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Rugbrød

A Frederiksberg A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

Internationalt Bureau

(oprettet 1871)

Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

F.W. Bergstrøm,
23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer
for
Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.

Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjenkomne.

Bemærk Udstillingen
i mine Vinduer!

Sømandsstandens Organisation.

Sejlskibsrederi-Mødet i Odense.

Der har i Løbet af Vinteren i Søfartsforeningerne paa Fanø, i Marstal og Svendborg været ført Forhandlinger om en Organisation af den danske Sejlskibsflaade, og paa de stærkt besøgte Møder, der have været afholdte om denne Sag, har Tanken om en Sammenslutning og en Samvirken mellem alle, der ere knyttede til Sejlskibsflaaden, vundet almindelig Tilslutning. Forhandlingerne have foreløbig ført til det Resultat, at der i Morgen, d. 30. Marts, efter Indbydelse af Skibsredere og Skibsførere i de ovennævnte Centrere for vor Sejlskibsfart, afholdes et Møde i Odense, til hvilket møder Repræsentanter for den største Del af den danske Sejlskibsflaade. Paa dette Møde vil man søge dannet en Organisation, hvis Formaal i det væsentlige skulde være at repræsentere Sejlskibsflaadens Interesser i det offentlige Liv, særlig overfor Lovgivningsmagten, at arbejde for Reforme, der ere i Sejlskibsfartens Interesse eller af Betydning for Skibsfarten i Almindelighed, og at danne et Sammenknytningspunkt for alle, der ere knyttede til Sejlskibsnæringen. Denne Plan vil paa Mødet selvfølgelig blive forhandlet langt mere i sine Enkeltheder, end vi her have fremstillet den, og der er god Grund til at antage, at man i Hovedtrækkene vil enes om den Maade, hvorpaa den bør føres ud i Livet.

Det er vor Overbevisning, at Mødet i Morgen vil faa stor Betydning ikke alene for Sejlskibsflaaden, men for den hele danske Sømandsstand. Det afholdes i den Erkendelse, at vor Sømandsstand i det offentlige Liv indtager en saa tilbagetrukket Stilling, at den, som Forholdene ere nu, ikke formaar at varetage sine vigtigste Interesser, langt mindre at tage Initiativet til Reforme, der kunne gavne og udvikle vor Skibsfart. Grunden hertil

er, som dette Blad ofte har fremhævet, væsentligst den, at vor Skibsfart mangler Organisation, og særlig at Sejlskibsflaaden indtil nu har staaet ganske uden en saadan. Vi haabe, at Mødet i Odense vil bringe det Resultat, at Sejlskibsnæringen fremtidig maa faa en Organisation, der fuldt ud repræsenterer den, og som med Vægt vil kunne fremføre dens Krav paa rette Steder og til rette Tider. Der vil igennem en saadan tillige skabes en væsentlig Betingelse for et Samarbejde mellem de forskellige Led af Handelsflaaden, der ikke har kunnet finde Sted, saa længe den største Del af den stod uden Sammenhold. Vor Skibsfart har ikke et saadant Omfang og dens Udøvere og de, der ere knyttede til den, ere ikke saa talrige, at den kan taale at staa splittet. Vil Skibsfarten overhovedet gøre sig gældende i det offentlige Liv, vil den i dette erhverve sig den Indflydelse, den som en for Landet betydningsfuld Næringsvej har Krav paa, da maa den udadtil optræde som en Enhed. Et Samarbejde mellem Skibsfartens forskellige Institutioner vil derfor fremtræde som mere og mere nødvendigt, og det bedste Resultat, som Odense-Mødet efter vor Mening kan faa, er at der af det fremgaar en Organisation, der for Sejlskibsflaadens Vedkommende har Evnen til at hævde dennes Interesser, og som har Villien til i Forening med de øvrige Led af Handelsmarinen at sætte Skibsfarten paa den Plads i vort offentlige Liv, som tilkommer den.

Om de forskellige Opgaver, som ville frembyde sig for den paatænkte Organisation, og om de Veje, ad hvilke disse ville søges løste, derom skulde vi udtale os, naar Mødets Resultater foreligge. De ovenstaaende Linier skulde kun angive dets Hensigt og fremføre vore bedste Ønsker om, at det maa blive til Gavn for vor Skibsfart og vor Sømandsstand.

De ny Skibsjournaler.

I Anledning af de i de sidste Numre af «Dansk Søfartstidende» om de ny Skibsjournaler optagne Artikler skulde vi fremsætte følgende Udtalelser:

Vi dele fuldt ud Hr. Navigationsdirektørens Opfattelse med Hensyn til det ønskelige i, at al Navigering kom til at foregaa ved Hjælp af retvisende Kurser, og vi kunne af den Grund ikke indvende noget imod, at disse have faaet en særlig Rubrik i de ny Skibsjournaler; men saa synes det os forøvrigt at være inkonsekvent, at Pejlinger ikke ogsaa skulde indføres retvisende, hvilket vi unægtelig havde antaget og derfor ogsaa hævdede i vort Svar til Hr. X i Bladets Nr. 7.

Paa samme Tid indse vi dog meget vel, at de nuværende Skibsførere maa finde denne Forandring fra Brugen eller i alt Fald Indførelsen af misvisende til retvisende Kurser meget besværlig.

Hvis det derfor ikke havde været muligt at fremstille en mere jevn Overgangsform ved Udarbejdelsen af de ny Journalskemaer, ja da maatte Skibsførerne søge med Taalmodighed at bære den forøgede Ulejlighed og trøste sig

med, at Forandringen nok vilde blive til Gavn for Efterkommerne, paa lignende Maade som hele Samfund jo undertiden maa finde sig i temmelig radikale Omforandringer af Mønt-, Maal- og Vægtsystem e. l. til Bedste for de kommende Generationer.

Men vi se ikke rettere, end at Skemaet godt kunde være affattet paa en anden Maade, saaledes at det bedre vilde svare baade til Nutidens og Fremtidens Krav.

Thi det, som Journalen skal udvise, er nemlig ikke, om Pladsen er fundet ved Hjælp af misvisende eller retvisende Kurser, men kun om den er rigtig bestemt, med andre Ord, om Misvisningen, hvormed Kompasserne i Kortet vare aflagte, eller hvormed Kurserne ere rettede, har svaret til det Tidspunkt, da Navigeringen fandt Sted.

Vi tro derfor, at det vilde have været heldigt, om Journalskemaet var blevet affattet i følgende Form:

Dev. st. Kurs	Dev. Afd.	Misv. sejl, Kurs	Misv. Retv. sejl. Kurs
---------------	-----------	------------------	------------------------

med Tilladelse for Skibsførerne til efter eget Ønske at udfylde Rubrik 4 eller 6, hvorimod de øvrige Rubrikker, altsaa ogsaa Misvisningsrubrikken, altid skulde udfyldes efter de gældende Regler.

Endvidere vilde vi finde det rigtigst, at Pejlingerne indførtes paa samme Maade som Kurserne, altsaa henholdsvis misvisende eller retvisende.

Ved en saadan Ordning havde man opnaaet, at de nuværende Skibsførere kunde benytte misvisende Kurser, saaledes som de nu engang ere vant til, uden at de fornødne Data til en senere Undersøgelse kom til at mangle. samtidig med at Vejen stod aaben for de vordende Navigatorer til at overgaa til udelukkende Brug af retvisende Kurser, efterhaanden som de oplæres dertil.

Som af Redaktionen tidligere udtalt er det foreliggende Spørgsmaal uheldigvis taget alt for sent frem til Diskussion; men ikke destomindre nære vi det Haab, at den paa-gældende Myndighed vil tage Hensyn til den store Utilfredshed, som uden Tvivl hersker i Skibsførerstanden med Hensyn til det ny Journalskema, og tillade at Overskriften »Retv. sejl. Kurs« ved Autorasitationen af en ny Journal ændres til »Misv. sejl. Kurs«, saafremt Skibsføreren maatte udtale Ønske derom, naturligvis dog kun paa den Betingelse, at Misvisningsrubrikken alligevel udfyldes til Brug ved mulig forefaldende Retssager.

I Anledning af det til os fra en æret Indsender rettede Spørgsmaal, om hvad der maa anses for Hovedkompasset, skulle vi bemærke, at det Kompas, hvorefter Skibet navigeres, er Hovedkompasset. Skibsføreren skal derfor utvivlsomt benytte det Kompas, til hvilket han paa Grund af dets Opstilling, dets Omgivelser og sin egen Erfaring har mest Tillid, som Hovedkompasset, og indføre Kurser og Peilinger svarende dertil. Paa det rette Sted i Journalen anføres da Oplysning om Hovedkompassets Art og Plads.

Alt efter Omstændighederne og Kaptajnens bedste Skøn kan saaledes Styrkompasset, Pælkompasset eller et hvilket som helst andet Kompas vælges til Skibets Hovedkompasset.

General-Konsulatet i Rio de Janeiro.

Vi have modtaget følgende:

p. t. Montevideo, i Februar 1895.

Dette Konsulat, der hidtil har været betroet Hr. Chr. Hecksher, er nu — fra Oktbr. 94 — paa Grund af Hr. Heckshers Fraværelse midlertidigt overdraget den hollandske General-Konsul, Hr. Fr. Palm.

Hr. Hecksher var — foruden Kongerigets fornemste Representant i den nyeste Republik — tillige Chef for et større Import-Hus i Rio. Det var hovedsagelig de faa danske Artikler, der indføres til Brasilien, at Hr. H. besørgede; herfra trækkes dog Ny Carlsberg Øl, der importeres over Paris af et fransk Firma. Desuden vare vi i Reglen konsignerede til Hr. Hecksher & Cie, naar vi med vore Sejlskibe bragte Last fra La Plata Floden — Majs og Mel —, ligesom ogsaa mange fra Hamburg kommende Skibe blive adresserede til dem.

Jeg siger neppe for meget ved at mene, at Hr. Hecksher var meget afholdt af alle dem, der havde med ham at gøre som Forretningsmand. Ogsaa i Egenskab af Konsul var Hr. H. mere afholdt, end de fleste danske Konsuler, og han bistod os gerne med Raad og Daad, naar vi henvendte os til ham.

Alligevel — det vilde være taabeligt at sige andet — vi føle Savnet af Hr. Hecksher som Konsul mindre, end man maaske af ovenstaaende skulde antage. Med alle

sine udmærkede og elskværdige Egenskaber var Hr. H. først og fremmest Forretningsmand — Konsulatet var kun en Biting — og det er jo en ret almindelig Anskuelse, at en Konsul — særlig en General-Konsul — der tillige er Forretningsmand, aldrig tilfulde kan udfylde sin Plads.

Ved at overgive Konsulatembedet til Hr. Palm har Hr. H. imidlertid vidst, at det var i de allerbedste Hænder, og han har derefter rolig kunnet begive sig paa Hjemrejsen. Den norske Konsul — Bolstad — har jo Ord for at være en af de allerdygtigste Konsuler, der eksisterer; men jeg tør rolig sætte min Hat paa, at Palm er en lige-saa dygtig, nidkær og energisk Mand. Er han maaske ikke saa almindelig bekendt som den anden, saa ligger dette simpelt deri, at der kommer ti Gange flere norske Skibe til Rio end hollandske.

I Hr. Palm have vi faaet en Konsul, som vi netop have ønsket os ham paa dette Sted: venlig, bestemt, energisk. Han anser ikke sin Post som en ren og skær Ærespost, der ikke medfører Forpligtelser eller Ansvar overfor nogen, mindst overfor Skibsførerne, der ofte betragtes som værende til for Konsulernes Skyld, medens jo dog det modsatte i al Fald burde være Tilfældet. Hr. Palm derimod er Konsul med Liv og Sjæl: han er kun Konsul, altsaa ikke afhængig af nogen Moders Sjæl. Dernæst er han meget flink at tale med; skriver og taler godt dansk, og har, ved sin myndige og bestemte Op-træden og energiske Handlemaade, erhvervet sig en meget stor Anseelse og Respekt hos de højeste Autoriteter. Desuden er det hans største Fornøjelse, naar han paa nogen Maade kan være os til Nytte — han forsømmer sandsynligvis ikke saa meget hermed som de fleste andre — og har først Hr. Palm taget sig af en Sag, lige-meget mod hvem, saa er han ogsaa Mand for at føre den igennem. Og det var saamænd Synd at sige, at han tager paa nogen med Silkehandsker, hvem det end er.

Under sidste Revolution herude var der jo enkelte danske Skibe, der led betydelig Molest, tilføjet dem udelukkende fra Regeringens Side. Men al den Hjælp, Hr. Hecksher hertil ydede, var et Skuldetræk og Beklagelse over, at der jo desværre ikke var noget ved den Sag at gøre. Maaske var der det heller ikke: »Nationaltidende« siger jo omtrent det samme: at de Redere, hvis Skibe sejlede under Revolutionen, aldeles ingen Hjælp vilde kunde vente sig af den danske Regering i Tilfælde af Molest, og det er da nær at antage, at Regeringen har instrueret baade Konsulen og »Nationaltidende«. Hvis saa er, er der jo for saa vidt ikke mere at sige om den Sag, skønt det jo nok kunde synes underligt og ærgerligt for os, at alle andre Nationer ansaa det for deres Pligt at beskytte deres Undersaatters Liv og Ejendele paa samme Tid. Saa meget tør vi i al Fald dristigt paastaa, at havde vi den Gang havt Hr. Palm til Konsul, vilde Piben have faaet en anden Lyd, og vi havde neppe, som nu, behøvet at skamme os ved vort ellers saa kære Flag, under hvilket vi ikke fandt de samme Fordele og Rettigheder som under andres.

Om samme Sag skriver »Natt.« i sin Rubrik for Søfart, at »den danske Regering vil simpelt hen og naturligt svare, at de (Rederne) kunde have holdt deres Skibe borte fra Brasilien under Revolutionen.« Et rart Blad, der kan skrive saaledes. Flere mig kendte danske Skibe laa i Rio eller Santos baade lang Tid før og lang Tid efter at Revolutionen begyndte; var der nu tilføjet disse Skibe Molest, mener saa virkelig »Natt.«s Redaktion, at den danske Regering vilde svare, som af det anført? Og mener Bladet dette alligevel, maa vi saa ikke hos den meget ærede Redaktion udbede os en Liste over de Steder, hvor vi maa sejle med vore Skibe med behørig Garanti for, at der ikke, medens vi ere der, udbryder Krig eller Revolution!

Hr. Palm har faaet overdraget Konsulatet for et Aar; men vi ville haabe, at han derefter vil blive ansat som fast dansk General-Konsul. Hr. Hecksher vender maaske aldrig tilbage til Rio, og jeg indser aldeles ikke, hvem

der af andre i Rio bosiddende Mænd skulde kunde overtage Embedet. Det er saa sjældent, at vi danske have Aarsag til at være tilfredse med vore Konsuler, kan nogen saa fortænke os i, at vi gøre en lille Smule for at beholde en, som vi holde af?

Og skønt jeg paa ingen Maade er saa lettroende at antage, at disse Linier skulde gøre noget hverken fra eller til i saa Henseende, saa mener jeg paa den anden Side, at vi aldrig kunne faa vore Kaar forbedrede, saa længe vi ikke offentligt udtale vore Ønsker herom. Hidtil have vi været lovligt undskyldte, idet vi ikke have havt noget Organ, der gad tale vor Sag; men nu haabe vi i »Dansk Søfartstidende« at have faaet det savnede. Der gives neppe en mere loyal og konservativ Stand end Sømandstanden i Almindelighed og Skibsførernes i Særdeleshed, men vi haabe ikke, at rette Vedkommende dermed slaar sig til Taals; den Tid kunde da ellers nemt snart komme, at vi henvendte os andetsteds om Hjælp, naar man, som i vor Tid, lægger alt Ansvar paa vore Skuldre paa samme Tid som man fratager os al Myndighed om Bord.

Det er for Resten ikke alene Hollænderne — og nu fra Oktbr. 94 os danske — der søge til Hr. Palm om Hjælp. Selv Tyskere henvende sig særdeles ofte til ham, efterat de forgæves have rendt Dørene ind paa deres eget Konsulat.

N. C.

Om Slingrekøle.

Hr. Redaktør! Ved Anbringelse af Køl og derfra i en indbyrdes Afstand af 3 à 4 Fod et Antal aldeles parallelt løbende Sidekøle, har jeg i dette Blads Nr. 11 blandt andet sagt, at hver for sig af disse Køle virke med deres Areal mod Skibets Rullinger, at de kunne holde Skibet i ret Kurs og forebygge Giring og at de virke fortrinligt imod Afdrift. Tillad mig nu at anføre, hvad Nytte de endnu mere kunne gøre.

Skønt deres Vægt paa et 3000 Tons Staalskib kun er lille, ca. 6 Tons, saa faar denne konstante Ballast anbragt under Skibets Bund en saa meget større Betydning som Afstanden fra Skibets Tyngdepunkt er større end om Ballasten laa inden i Skibet.

Tænke vi os Hovedkølen paa nævnte Skib med 3 Sidekøle paa hver Side deraf, og den antagne Højde for hver især c. 10 Tommer eller omtrent $\frac{1}{2}$ Tomme pr. Fod af Skibets Dybgaaende, da udgør deres samlede Areal saaledes som de yde en lodret staaende Modstand til en Side ad Gangen c. 1200 □', hvorimod 2 Kimmingskøle kun yde c. 400 □' Modstand, anbragt paa en lang krap Kimming. Men ved disse sidstnævnte gør kun den ene, som er i Læ, Modstand imod Afdrift; de komme desuden i Søgang eller ved voldsomme Overhalinger snarere ud af Virksomhed; hvorimod Bundkølene altid samtidig virke i roligt »kompakt« Vand. At saadanne Køle holde Skibet i ret Kurs og forebygge Giring er af sig selv indlysende.

Foruden ved deres lille Vægt yde disse beskrevne Bundkøle ikke ubetydelige Bidrag til Skibets praktiske Stabilitet. Lad mig her, da mit indledende Foredrag under Diskussionsmødet ikke blev refereret, i det mindste anføre den Kendsgerning, som enhver let kan erfare, naar han træder ned i Siden af en Baad, som har Køl, eller i en anden, som ingen har. Den kølbyggede vil da vise sig betydelig stivere end den anden, idet Kølen gør Modstand imod at Bunden viger til Side. En anden Sag er det, naar Lasten lægges langsomt ned i Baadens ene Side, da vil Stivheden bero paa Baadens Brede og Form alene. Nu skulle jo Bundkølene imidlertid kun gøre Gavn imod Rullinger og voldsomme Overhalinger; thi det antages forøvrigt at Skibet har en normal Stabilitet, trods Dækslast og hule Bundrum. Denne Opgave ville Bundkølene da

heller aldrig svigte, naar de anbringes som anbefalet. Netop jo voldsommere Kastet af Bølgen eller Stormen er, desto mere indgribende bliver deres Nytte, thi de virke da imod Krængning som Kvadratet af den Hastighed, hvormed Skibet krænger. Krænger Skibet f. Eks. med 1 Fod i en vis Tid, da virke de med $1 \frac{2}{3}$ Modstand, men med 2' Hastighed med $2 \frac{2}{3} = 4$ Modstande. Det er jo ved de hastige, voldsomme Overkrængninger at Ladningen let forskyder sig og Skibet m. m. lider Skade, og det er Opgaven at raade Bod herpaa. Da ogsaa Bundkølenes Friktionsmodstand er ubetydelig i Sammenligning med den absolute Nytte, som de gøre, vil De godhedsfuldt tillade mig fremdeles at maatte fremhæve deres gode Egenskaber i et næste Nummer.

Ærbødigt
Skifter Andersen.

Fiskerilovgivningen.

Forslag til Lov om Fiskeriet i Danmark, der var fremlagt i Folketinget til 1ste Behandling den 20. Marts d. A., tilsigter i Hovedsagen, som hidtil, at give Frihed til Brugen af de forskellige Redskaber, men at forhindre Anvendelsen af umoden Fisk. Det overlades Fiskerne gennem Vedtægter at træffe mere detaljerede Bestemmelser for specielle Farvande.

Af væsentlige Forandringer fra de nu gældende Lovbestemmelser skal anføres:

1) Forbud mod Ilandbringelse, Salg eller Transport af Aal under 14 Tommer, Rødspætter under $9\frac{1}{2}$ Tomme, Pighvar under $13\frac{1}{2}$ Tomme, Slethvar under $13\frac{1}{2}$ Tomme, Tunge under $11\frac{1}{2}$ Tomme, alle Maal tagne fra Snudespids til Halespids (Totallængde).

Naar Undermaalsfisk af disse Arter fanges, skulle de snarest atter, og saavidt muligt i levedygtig Tilstand, udsættes i Havet.

2) Forbud mod Køb og Salg til Menneskeføde af Laks, Ørred (Forel) under 12 Tommer, Gedde under 14 Tommer, Torsk, Hælt under 10 Tommer, Skrubbe, Slette (Jsing, Aborre) under 7 Tommer, Maalene tagne som ovenfor. Bornholmsk Laks under 3 Pund, bornholmsk Ørred under $\frac{1}{2}$ Pund, bornholmsk Torsk under $\frac{1}{4}$ Pund.

Efter Andragende kan der ogsaa udstedes Forbud mod Ilandbringelse af disse Arter paa aabne Kyster, udfor hvilke Fiskeyngel særlig opholder sig.

3) Forbud mod Fiskeri efter Hummer i Kattegat fra 15. Juli—15. September.

4) Forbud mod Snurrevaadsfiskeri i Kattegat sønden for Linien Egense Fyr — Kobbergrundens Fyrskib — Niddingens Fyr i Maanederne December, Januar og Februar, ligesom al Slags Vaadfiskeri forbydes i Kattegat fra 1. Juni—15 August.

5) Regler for Afmærkning af Fiskeredskab, der dog ikke er obligatorisk, men en Betingelse for Anvendelsen af de givne Beskyttelsesregler overfor forskellige Redskaber.

6) Bestemmelser om Registrering, Mærkning og Numerering af Fiskerifartøjer af Hensyn til en virksom Kontrol.

7) Regler for Anvendelsen af Bundgarnsplads, der skal anses lovlig indtagen, saa længe den bruges til Stadighed uden anden Afbrydelse end den, der nødvendig forårsages af Aarstiden. Bestemmelser om, at Pæle til fast Redskab kunne forblive staaende ude for kortere Tid, naar dette optages for Tørring eller Reparation.

8) Forbud mod Vaadfiskeri i ferske Vand i Marts, April, Mai og Juni, en Forandring af Fredningstiden for Laks, Ørred eller Forelle, der fredes 1. Novbr.—1. Januar, Hælt i Januar, Aborre i Marts, Gedde i April. Ud-

videde Bestemmelser for Spærring af Fiskevande, der ere fælles Eje.

Forslag til Lov om Frednings- og Ordensbestemmelser for Fiskeriet i de til Kongerigerne Danmark og Sverig grænsede Farvande har til Hensigt, ved at fastslaa fælles Fredningsbestemmelser for begge Landes Fiskere i hele Kattegat og Øresund, at tilvejebringe en virksom Beskyttelse til Fiskeriets Ophjælp i disse Farvande og en virksom Kontrol med Lovens Overholdelse.

I Øresund bliver, som hidtil, Fiskeriet fælles for begge Landes Undersaatter, dog kun udenfor 4 Favne, naar undtages Sildefiskeri med Garn, der kan drives som hidtil.

Ved Bornholm, Christiansø og ved den svenske

Kyst fra Falsterbo til Cimbrishamn bliver Sildefiskeri med Drivgarn fælles for begge Landes Undersaatter.

Konventionen indeholder forøvrigt de i Lov om Fiskeriet foreslaaede Bestemmelser om Afmærkning af Fiskeredskab og Registrering m. m. af Fiskefartøjer, om Forbud mod Ilandbringelse o. s. v. af Undermaalsfisk, ifølge de i den ny Lov foreslaaede Maaleregler og om Forbud mod Fiskeri med Snurrevaad i Øresund hele Aaret, og i det sydlige Kattegat i December, Januar og Februar. Soterritoriet er foreslaaet at skulle gælde 1 geografisk Mil fra Kysten, dog kun, som hidtil, $\frac{3}{4}$ Mil omkring Anholt og paa den svenske Kyst, $\frac{3}{4}$ Mil fra Linien: Hollands Wæderør Fyr til Tylø Fyr.

Fiskerierne.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent 26. Marts:

Vejrligt har i den sidete halve Maaned været nogenlunde taaleligt og derved givet vore Kuttere Lejlighed til at drive deres Fiskeri, i hvert Fald i enkelte Perioder, flere Dage ad Gangen. Udbyttet maa i sin Helhed karakteriseres som tarveligt; dog bøder de for Tiden værende gode Priser noget paa det i kvantitativ Henseende ringere Udbytte. Ikke faa Kuttere have forsøgt Fiskeri paa Vestkysten, men de fleste af dem have kun havt ringe Glæde deraf; det er sikkert for tidligt paa Aaret endnu, Rødspætten er endnu ikke søgt ind paa saa grundt Vand, at den kan fiskes. I Læsøende og under Læsø have en Del Kuttere fisket, nogle med ganske godt Resultat; de havde saaledes op til 200 Snes pr. Kutter, men Fisken herfra er jo kun lille, vejer 9—10 Pd. Snesen, hvorfor blev betalt fra 1 Kr. 5 Øre til 1 Kr. 25 Øre pr. Snes. Hovedparten af Kutterne have fisket paa det saakaldte Herthas Flak i Farvandet sydost for Skagen; denne Fiskeplads synes for Tiden at være temmelig fattig paa Fisk, Kutterne have ofte fisket i en 3 Dage i Træk for at faa en Fangst af ca. 50 Snes Rødspætter fisket sammen, Udbyttet har ikke for nogens Vedkommende oversteg 100 Snes. Fisken herfra har vejlet fra 12—20 Pd. Snesen og er betalt med fra 2 Kr. til 4 Kr. pr. Snes; det synes at fremgaa af Fiskernes Udsagn, at jo nordligere der fiskes paa denne Fiskeplads, jo større er Fisken, men i desto ringere Antal forekommer den ogsaa. Fra nordre Side af Læsø og sydost af Læsø fra Kobbegrunden er der indkommen enkelte Kuttere med forskellige Partier Sletthvar og Issing, paa hvilke Fiskesorter Prisen ogsaa i denne Tid er gaaet op; der er betalt op til 18 Øre pr. Pd. baade for Sletthvar og Issing og denne sidste Fisk kan ofte i Sommertiden have Møje med at opnaa 3—4 Øre pr. Pd. Efterat Postdampskibet »Nyland« atter gaar i regelmæssig Fart i Ruten Christianssand—Frederikshavn, har den i lang Tid stagnerende Hummerforretning atter begyndt at florere; i sidste Uge tilførtes saaledes ca. 20,000 Stkr., hvoraf dog Halvdelen er for-

sendt direkte til Tyskland af norske Eksportører. Prisen er ca. 1 Kr. 25 Øre pr. Pd. en gros ab Christianssand.

Fiskekutteren »Nordvest«, der tidligere har været paa Islandsfiskeri, men i den sidste Tid ligget ubenyttet hen i Havnen, er fornylig af Rederiet »Vendsyssel Fiskeeksportforretning« solgt til et Aktieselskab, som fremtidig vil optage Kutterens Navn som sit. »Nordvest« er nu sat paa Bedding og skal fortømres. Den har tidligere været »tæt« Fartøj, men bliver nu forsynet med »Dam«. Det er Meningen at benytte den dels til Rødspættefiskeri i Skagerak og Nordsoen, dels — til sine Tider — til Østersfiskeri paa Bankerne nord for Terschelling og til Makrelfiskeri under Norge.

Den her hjemmehørende Kutter »Stefanus« er af Rederiet ved den bestyrende Reder, Fiskehandler J. P. Krogsbak, solgt til Sverrig for en Kjøbesum af 6,200 Kr. Kutteren afsejlede i Fredags.

Det er ikke faa Kuttere, som Svenskerne i de sidste Par Aar har erhvervet sig herovre ved Køb; det lader til, at de først nu har faaet Øjnene op for, hvilke Rigdomme Havet indeholder. Naa, vi behøve vel neppe at frygte Konkurrencen, det er kun vore mindste og ældste Kuttere, der saaledes have skiftet Ejere.

Paa Skibsbygmester N. Olsens Værft her i Byen er i Løbet af Vinteren bygget en ny Kutter for et Aktieselskabs Regning. Kutteren, der er af en Br. Drægtighed af noget over 40 Tons, vil komme til at koste 15,000 Kr., fuldt udrustet med Undtagelse af Vaad etc.; den vil blive forsynet med et af Firmaet Tuxen og Hammerich leveret Petroleumsspil, hvilket er noget nyt paa dette Omrade; de nu brugelige Spil drives enten ved Nafta eller Damp. Hvem der skal være bestyrende Reder for Fartøjet er endnu ikke afgjort. Det skal løbe af Stablen i en af de nærmeste Dage, og vil faa Navnet »Karoline Marie«. Vor Fiskerflaade faar med dette Fartøj en værdifuld Forøgelse.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib I Ugen fra 17. Marts til 23. Marts 1895. Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rødspætter. Pd.	Helleflynder ¹ Pigvar ² Pd.	Tunger. Pd.	Skrupper og Sletter Pd.	Torsk. Pd.	Kuller. Pd.	Sild. Pd.	Aal og Lax Pd.	Gedder og Stenbidder Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt Pd.
2 danske Kvaser	13,050				288							
pr. Vogn fra nærliggende Fiskerlejer				1,120	552				35 ²			
pr. Jernbane og Damp- skib	35,158	2,300 ¹ 348 ²	660	3,872	48,576	2,450	28,990 ¹ 14,160 ²	6,394 ¹ 8,580 ²	3,532 ¹ 350 ²	14,786	32,888	
Ialt =	48,208	2,648	660	4,992	49,416	2,450	43,150	14,974	3,917	14,786	32,888	218,089
Betalt	levende				levende		svenske	blanke	Gedder ¹			
Gennemsnitspris af	4Kr.88Ø.				4 Kr.		2 Kr.	65 Øre,	Stenb. ²			
Opkøbere	Kassefisk				Kassefisk		pr. Ol,	gule				
	4 Kr.				3Kr.25Ø.		bornh.	38 Øre				
	pr. Lpd.				pr. Lpd.		80 Øre.	pr. Pd.				
							svenske ¹	Aal ¹				
							bornh. ²	Lax ²				

Paa Grund af Is og uroligt Vejr, var Tilførslen kun ringe og for Rødspætternes Vedkommende af mindre god Kvalitet. God Efterspørgsel betingede dog høje Priser.

Den danske Skibsfart paa Tyrkiet.

Udenrigsministeriet tilskriver os under 26. Marts saaledes:

»I sin Aarsberetning for 1894 bemærker det svenske Generalkonsulat i Konstantinopel, at det er ønskeligt, at danske Skibsførere, der mener i en eller anden Henseende at have at beklage sig over en dem paalagt Karantæne i tyrkiske Havne, i Tide direkte henvende sig til Generalkonsulatet og, om fornødent ad telegrafisk Vej, meddeler samme alle Oplysninger og Grunde, der taler for Reduktion eller Ophævelse af Karantænen«.

Samtidig har Udenrigsministeriet tilstillet os nedestaaende Uddrag af den nævnte Aarsberetning, vedrørende det ny Kajanlæg i Konstantinopel og Fyr- og Havneafgifters Erlæggelse af danske Skibe i Henhold til det i Maalebrevene optagne Appendiks »British Rule«:

Det for nogle Aar siden paabegyndte Kajanlæg har gjort hurtige Fremskridt og en Strækning paa Galatasiden er allerede færdig, saa at Skibene, der før var nødt til at ankre paa Reden og besørge Udlosningen og Indladningen ved Hjælp af Pramme, nu kan forføje ved Kajen.

Herved er en hel Del Bærere og Pramarbejdere blevne brødløse, og disse have søgt at hævn sig ved at skære Fortøjningerne over og tvinge Skibene til at lægge ud fra Kajen, saa at Gendarmerne har været nødt til at skride ind og med Magt drive Folkene bort.

Dette i Forening med Kajselskabets urimelige Takster har vakt almindelig Indignation, og Konsulerne har i den Anledning afgivet en skarp Protest mod Selskabet.

Dette har igen haft til Følge, at Selskabet har renonceret paa den fastsatte Takst, og ved hvert Skibs Ankomst underhandler det underhaanden med Agenten eller Kaptajnen om Prisen.

Da alle Agenter her ikke altid er lige samvittighedsfulde, blev Sagen derved endnu værre, og Selskabet maatte tilsidst give efter for Konsulernes Tryk og indvilge i at tilsætte en Kommission, bestaaende af to Delegerede fra hvert Konsulat, for at diskutere Kajs spørgsmaalet og fastsætte en rimelig Takst.

Foretagendets Betydning for Skibsfarten er øjensynlig; men indtil Kommissionen har afsluttet sit Arbejde, vil det vistnok være heldigst at losse eller lade ved Stambulsiden, hvor Kajanlægget endnu ikke er paabegyndt, og hvor altsaa de gamle Takster fremdeles bibeholdes. Man skal imidlertid tilføje, at de fleste i Stambul udlossede Varer i saa Tilfælde maa føres over Broen til Galata, hvilket i mange Tilfælde ogsaa vil blive kostbart.

Da Kajen om nogle Aar bliver færdig paa begge Sider af Havnen, vil den selvfølgelig blive til stor Lettelse for Skibsfarten under Forudsætning af, at Kommissionen kan blive enig om rimelige Takster, hvilket man haaber og ønsker vil lykkes i en nær Fremtid. De oprindelige Takster er altsaa for Øjeblikket ude af Kraft.

Spørgsmaalet om Maalebrevene, der forrige Aar for Sundhedsafgiftens Vedkommende var bleven løst i Danmarks Interesse, er i Aar blevet gennemført, idet Fyrvæsenet og Havnepræfektoret ogsaa har gaaet ind paa at afkræve de danske Skibe de dem paahvilende Afgifter paa Grundlag af det i Maalebrevene optagne Tillæg »British Rule«.

Dette blev Generalkonsulatet meddelt ved officiel Skrivelse fra den tyrkiske Udenrigsminister af 21. Aug. 1894, men begrundet paa den langsomme Ekspedition blev vedkommende Myndigheder først for nylig underrettet herom.

Generalkonsulatet har imidlertid med Vedkommende truffet den Aftale, at de siden 21. Aug. 1894 for højt oppebaarne Afgifter vil blive tilbagebetalt enten ved Skibenes Tilbagekomst hertil eller mod en af tyrkisk Konsul legaliseret Afskrift af Maalebrevene.

Det i de danske Maalebreve optagne Tillæg »British

Rule« danner altsaa for Eftertiden Grundlaget for Betaalingen af alle Skibsafgifter i hele det tyrkiske Rige; Kaptajnerne paa danske Skibe opfordres derfor til at paase, at Afgifterne opkræves efter den i Tillægget »British Rule« angivne Tonnage, og i modsat Fald at gøre Anmeldelse derom direkte hos Generalkonsulatet.

Dette efter aarelange Underhandlinger istandbragte Arrangement formindsker ikke saa ubetydeligt Skibsafgifterne, og tør vel nok kunne betegnes som en stor Lettelse for den danske Skibsfart paa Tyrkiet.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Dannebrog« har holdt aarlig Generalforsamling. Den korresponderende Reder, Konsul O. Hansen, meddelte Beretningen: De gode Forventninger man havde næret med Hensyn til Aarets Resultater, vare desværre slaaede Fejl, idet Slutningen af Aaret blev daarlige end nogensinde før, og dertil kom, at med de daarlige Tider fulgte tillige langsommere Ekspeditioner i Havnene. Bestyrelsen bemyndigedes paa forrige Møde til at anskaffe et nyt Skib, og Ordren blev given til Helsingørs Værft, og Skibet, hvis Navn er »Uranienborg«, blev afleveret den 9de November. Kontraktprisen var 395,000 Kr., og »Uranienborg« har vist sig i alle Henseender at være et godt Skib og skulde forhaabentlig blive Selskabet til megen Gavn. Skibet har udført 3 Rejser med Last, siden det blev afleveret og indtil Aarets Slutning, og ført ca. 14,400 Qvarters Havre foruden 60 Tons Stykgods paa den første Tur — 2600 Tons Kul foruden sine egne ca. 200 Tons Bunkerkul paa anden og 4400 Baller Bomuld paa tredje Rejse. Iøvrigt have de 5 ældre Skibe været beskæftigede i de sædvanlige Farter mellem Øster- og Nordø-Havne.

Det opsejlede Overskud er blevet 146,944 Kr. 80 Øre eller omtrent det samme som i 1893, hvorimod det rene Netto-Overskud bliver 120,637 Kr. 72 Øre imod 122,244 Kr. 90 Øre i 1893. Aktieudbyttet bliver 4 pCt., medens 65,000 Kr. anvendes til Afskrivning; af Status fremgik bl. a. at den totale Afskrivning andrager indtil Udgangen af 1893 536,584 Kr. 67 Øre og dette Beløb repræsenterer trods Afdraget til Forbedringer omtrent den statutmæssige Afskrivning, idet man tidligere i de gode Dage afskrev noget større Beløb end 5 pCt. Skibenes bogførte Værdi er pr. 31te December 1893 1,914,715 Kr. 25 Øre eller 65,000 Kr. mindre med sidste Aars Afskrivning.

Bestyrelsen beklagede, at det ikke havde været muligt at opnaa bedre Resultat; man maatte sætte sine Forhaabninger til Fremtiden, om den end ikke syntes særdeles gunstig for Øjeblikket, da Aaret begyndte med en lang Isblokade. Dog, ved Hjælp af det nye Skib tør man haabe paa gode Resultater.

Regnskabet godkendtes.

Revisorerne, d'Hrr. A. Carl, H. L. Hansen og R. Rasmussen, genvalgte.

Dampskibsselskabet Østersøen har paa en ekstraordinær Generalforsamling vedtaget et Udbytte til Aktionærerne af 2 pCt. Resten af Overskudet henlagdes dels til Reservefonden og blev dels afskrevet paa Skibene.

De ny Regler for Taagesignaler.

Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære skriver: Paa Søfartskonferencen i Washington blev der blandt andet vedtaget en ny Række af Regler angaaende Signaler i Taage. Efter Englands Initiativ har allerede en Del Stater antaget disse. Imidlertid har Reglernes Indførelse vakt en stærk Opposition inden for Søfartskredse i England. Hvad Resultatet heraf vil blive, er vanskeligt at forudse, men foreløbig har Følgen bl. a. været den, at enkelte Stater, hvoriblandt Sverige, har suspenderet Reglernes Ikrafttræden, der oprindeligt var bestemt til 1ste ds., afventende Englands definitive Bestemmelse.

Paa Grund af Sagens overordentlige Betydning giver vi her disse paatænkte ny internationale Regler for Lydsignaler i Taage efter den norske Plakat af 11te December 1894, der i Følge dens § 36 træder i Kraft fra den Dag, som af Kongen nærmere bestemmes, idet vi opfordre alle Foreningens Medlemmer og Førerne af alle i Foreningen indmeldte Skibe og overhovedet enhver, der har Interesse i Spørgsmaalet og Kompetence til at dømme derom, til snarest muligt at indsende til Bureauet sin motiverede Mening om Sagen.

Paragraf 15 i den nævnte Plakat er saalydende:

»Alle de i denne Paragraf foreskrevne Signaler for Fartøjer undervejs (under way) skal gives:

1. Af Dampfartøjer med Dampbiben eller Sirenen.
2. Af Sejlfartøjer samt af Fartøjer, der bugseres, med Taagehornet.

Med Ordene »langt Stød«, anvendte i denne Paragraf, menes et Stød af 4 til 6 Sekunders Varighed.

Et Dampfartøj skal være forsynet med en kraftig Dampbiben eller Sirene, hvori Lyd frembringes ved Damp eller anden Kraft, der træder i Stedet for Damp, og denne Dampbiben eller Sirene skal være saaledes anbragt, at Lyden derfra ikke afbrydes ved nogen Forhindring ombord. Det skal tillige have et kraftigt Taagehorn, der er indrettet til at give Lyd ved Hjælp af mekaniske Midler, og desuden en stærkt lydende Klokke*).

Et Sejlfartøj af 20 Tons Bruttodrægtighed og derover skal være forsynet med lignende Taagehorn og Klokke.

I Taage, Tykke, Snefald eller svære Regnbyger skal, hvad enten det er Dag eller Nat, de i denne Paragraf foreskrevne Signaler gives paa følgende Maade:

- a) Et Dampfartøj, som gør Fart, skal mindst hver andet Minut give et langt Stød.
- b) Et Dampfartøj undervejs (under way), der ligger med stoppet Maskine og uden at gøre Fart, skal mindst hvert andet Minut give to lange Stød med omtrent et Sekunds Mellemrum.
- c) Et Sejlfartøj undervejs (under way) skal mindst hvert Minut give: naar det ligger med Styrbords Halse, et Stød; naar det ligger med Bagbords Halse, to paa hinanden følgende Stød; naar det har Vinden agtenfor tværs, tre paa hinanden følgende Stød.
- d) Et Fartøj, som ligger til Ankers, skal mindst hvert Minut ringe hurtig med Klokken i omtrent 5 Sekunder.
- e) Et Fartøj, som ligger til Ankers i Søen udenfor almindelig Ankerplads og paa saadant Sted, at det kan være i Vejen for andre Fartøjer undervejs (under way), skal, dersom det er et Dampfartøj, mindst hvert andet Minut give to lange Stød med Dampbiben eller Sirenen, efterfulgt af Ringning med Klokken, og dersom det er et Sejlfartøj, mindst hvert Minut give to Stød med Taagehornet, efterfulgt af Ringning med Klokken.
- f) Et Fartøj, som bugserer, skal i Stedet for de under a og c i denne Paragraf foreskrevne Signaler mindst

- hvert andet Minut give tre paa hinanden følgende Stød, nemlig et langt Stød, efterfulgt af to korte. Et Fartøj, som bliver bugseret, har Lov til at gøre dette Signal, men maa ikke gøre noget andet Signal.
 - g) Et Dampfartøj, der ønsker at tilkendegive et andet Fartøj: »Mit Fartøj ligger stille, De kan forsigtig søge at komme forbi mig«, kan give tre paa hinanden følgende Stød, nemlig et kort, et langt og et kort, med omtrent et Sekunds Mellemrum mellem hvert Stød.
 - h) Et Fartøj, der er i Færd med at udlægge eller optage Telegrafkabel, skal, naar Taagesignal høres fra et Fartøj, der nærmer sig, som Svar give tre paa hinanden følgende lange Stød.
 - i) Et Fartøj undervejs (under way), der paa Grund af, at det ikke er under Kommando, er ude af Stand til at gaa af Vejen for et Fartøj, der nærmer sig, eller som er ude af Stand til at manøvrere saaledes, som disse Regler foreskrive, skal, naar Taagesignal høres fra et Fartøj, der nærmer sig, som Svar give fire paa hinanden følgende korte Stød.
- Sejlfartøjer og Baade af under 20 Tons Bruttodrægtighed, skal ikke være forpligtede til at gøre de ovennævnte Signaler, men skal, dersom de ikke gør dem, mindst hvert Minut gøre et andet kraftigt Lydsignal«.

En Reform i vor Skibsmaaling.

Efter at Regeringen i afvigte November Maaned i Rigsdagen havde indbragt et Lovforslag om en forandret Opkrævningsmaade for Told- og Skibsafgifterne, der tilsigtede at gøre Fortoldningen af Kul- og Trælast-Ladninger uafhængig af Skibsmaalingen, har man maattet vente, at Indførelsen af den engelske Regel i vor Skibsmaaling var forestaaende. Som bekendt har Norge allerede i Efteraaret 1893 adopteret det engelske Skibsmaalings-System, og Tyskland har som meddelt i vort sidste Nummer, tiltraadt det fra 1. Juli i Aar. Ved et Tillæg til Skibsmaalings-Instruktionen, udstedt under 10. Marts d. A. af Generaldirektoratet for Skattevæsenet, ere de danske Skibsmaalingsregler nu bragte i den størst mulige Overensstemmelse med de britiske Regler, saaledes som disse for Tiden foreligge i samlet Affattelse i »Merchant Shipping Act« af 25. August 1894.

Vi beklage, at Pladsen i Dag ikke tillader os at komme nærmere ind paa denne Reform i vor Skibsmaaling, men vi skulle snarest komme tilbage til Indholdet af den ny udkomne Skibsmaalings-Instruktion.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.
Indgaaede Skibe.

23de Marts. Dampskib Themis, Knaut, fra Bremen med 614 Kolli Tobak, 67 Baller Kork, 595 Sække Ris, 3 Baller Asfalt, 7 Fade Spirituosa, 12 Baller Uld, 1564 Kolli Jern, 8 Kasser Stentøj, 40 Kasser Stivelse, 20 Fade Potaske, 82 Sække Kaffe, 12 Baller Uld, 100 Sække og 1 Kasse Købmandsgods.

Dampskib Gefle, Kópke, fra Hamburg med 347 Sække Frø, 177 Kolli Farvevarer, 42 Baller og 12 Kasser Papir, 53 Kolli Tobak, 450 Sække Mel, 66 Baller Læder, 2052 Sække Kaffe, 1 Balle Jute, 7 Kasser Blik, 1 Kasse Staalvarer, 134 Baller Pap, 8 Kasser Billeder, 28 Bundter Stolerør, 8 Fade og

*) I alle Tilfælde, hvor disse Regler foreskriver Benyttelsen af en Klokke, kan i Stedet derfor anvendes en Tromme ombord i tyrkiske Fartøjer eller en Gonggong, hvor saadan benyttes, af mindre søgaaende Fartøjer.

50 Sække Natron, 20 Kasser Sardiner, 3 Baller Tapeter, 2 Fade Kognak, 60 Kolli Garveekstrakt, 2 Fst. Farveekstrakt, 25 Sække Tapioca, 15 Sk. Peber, 10 Fst. Fedt, 78 Fst. Olie, 42 Fst. og 199 Sk. Salpeter, 40 Ks. The, 1723 Kolli Tovværk, 8 Ks. Manufakturvarer, 7 Fst. Laks, 1 Ks. Kakaopulver, 18 Bll. Mandler, 6 Ks. Shellak, 290 Sk. Gryn, 25 Bll. Kassia, 5 Fst. Vin, 657 Ks. og 112 Sk. Rosiner, 45 Kurve Æbler, 3 Ks. Uhre, 150 Ks. Kandis, 2 Ks. Glasvarer, 3 Ks. Jernvarer, 3 Kll. Kanel, 1 Ks. Maskingods, 5 Fst. Sild, 1 Ks. Lakrits, 2 Ks. Tunger, 5 Bll. Risrødder, 7 Ks. Cigarer, 816 Ruller Traad-fletning, 20 Bll. Pudsebomuld, 10 Ks. Catechu, 10 Ks. Hummer, 50 Sk. Krydderier, 17 Fst. Borax, 2 Bll. Lim, 2 Fst. Kød, 3 Sk. Hornspidser, 4 Sk. Ceresin, 773 Kolli Købmandsgods.

Dampskib Norrkøping, Maliler, fra Hamburg med 36 Bll. Mandler, 1 Fst. Sild, 11 Ks. Sardiner, 64 Kolli Farvevarer, 4 Fst. Soda, 42 Fst. Garveekstrakt, 291 Stk. Huder, 164 Bll. Piasava, 32 Kolli Fedt, 35 Kolli Papir, 143 Sk. Mel, 20 Ks. Appelsiner, 8 Ks. Hummer, 4 Fst. Salmiak, 128 Bll. Kakao, 10 Ks. Ost, 2 Bll. Læder, 16 Kll. Lim, 65 Ks. Æbler, 70 Ks. Rosiner, 5 Fst. Borsyre, 5011 Sk. Kaffe, 67 Kolli Vin og Spirituosa, 433 Bll. Traad-fletning, 55 Kolli Apotekvarer, 18 Fst. Salpeter, 14 Sk. Frø, 25 Sk. Ris.

26. Marts. Dampskib Ansgar, Larsen, fra Libau med 13 Fst. Smør og 40 Heste.

27. Marts. Sejlskib Wanja fra Bangkok med fuld Ladning Teaktræ.

Ugens Havarier.

Hebe, Skonnert af Marstal, Clausen, er, paa Rejsen fra Portmadoc til Aalborg, indkommet til Cowes den 24. ds. efter at have været i Kollision med et ukendt Skib. Hebe har mistet Stævn og har anden Skade.

Roska, Skonnert af Marstal, Hansen, er, paa Rejsen til Korsør med en Ladning Oliekager strandet paa Læsø den 24. ds. Skibet er fuldt af Vand.

En avant, Skonnert af Kjøbenhavn, er den 25. ds. ind-assisteret til Cowes efter Grundstødning.

Ægir, Postdampskib, kom den 24. ds. paa Rejsen fra Kiel paa Grund udenfor Korsør Havn. Skibet kom flot ved egen Hjælp og ind til Korsør, hvor det viste sig at Forlasten var vandfyldt og Ladningen i Rummet (Stykgods) vaad.

Irene, 3/m. Skonnert af Marstal, er den 24. ds. paa Rejsen fra Hartlepool til Gøteborg med en Ladning Kul strandet ved Fjaltring. Mandskabet reddedes ved Raketapparatet. Selve Skibet bliver sandsynligvis Vrag i det urolige Vestenvæjr.

Rona, Dpsk. af Leith, Parker, afsejlede herfra den 22de ds. til Hjemstedet med Stykgods og Passagerer, men maatte returnere den 23de ds., da Roret var bleven beskadiget af Isen i Sundet. Skibet repareres paa Burmeister & Wains Værft.

Dana, Dpsk. af Stockholm ankom hertil den 21de ds. fra Lybeck med Stykgods. Skibet, der var trykket af Isen, var lækt og maa repareres.

St. Albans. Dpsk. af Odense, Jørgensen, grundstødte Natten til den 23de ds. 1/2 Mil syd for Dragør. Skibet, der var paa Rejsen fra Libau til Frederikshald med Klid og Oliekager, lossede i Lægtene og med Assistance af Switzers kom Skibet flot og ned til Frihavnen den 26de ds. St. Albans assisteres til Bestemmelsesstedet af Switzers.

Vesta, tysk Dpsk., Janssen, er den 25de ds. paa Rejsen fra Königsberg til Bremen med Stykgods strandet ved Sandhammeren (Bornholm). Skibet, der har Vand i Storrømmet, har Assistance af Switzer.

Cairncross, Dpsk. af Newcastle, er paa Rejsen fra Kjøbenhavn i Ballast til Hjemstedet indbragt til Helsingør med knækket Skruer af Dpsk. Siam af Fiume. Cairncross repareres paa Helsingørs Værft.

Hispania, tysk Dpsk., har været paa Grund ved Dragør. Efter Dykkerundersøgelse i Helsingør er Skibet erklæret ubeskadiget og har fortsat sin Rejse.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Antwerpen 26. Marts, bestemt til Kbhvn., Riga. — Antwerpen, Caroc, pas. Gibraltar 22. Marts, bestemt til Antwerpen. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Neapel 19. Marts, bestemt til Gioja, Gallipoli og Brindisi. — Castor, Kruse, afgik fra Newcastle 23. Marts, bestemt til Barcelona og Italien. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Kbhvn. 18. Marts, bestemt til Stettin. — Dagmar, Strubberg, ankom til Havre 24. Marts, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Rohde, ankom til Batoum 22. Marts, bestemt til Odessa. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Kbhvn. 22. Marts, bestemt til Newcastle og Spanien. — Kiew, Rasmussen, afgik fra Cadiz 24. Marts, bestemt til Havre og Rouen. — Kursk, Staal, ankom til Nantes 24. Marts, bestemt til Bordeaux. — Leopold II., Jespersen, ankom til Odessa 16. Marts, bestemt til Smyrna, Algier og Antwerpen. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom til Xenia 11. Marts. — O. B. Suhr, Koch, ankom til Kbhvn. 26. Marts, bestemt til Genoa og Italien. — Omsk, Kihl, afgik fra Antwerpen 16. Marts, bestemt til Algier, Tunis, Piræus og Sortehav. — Tejo, Fenger, ankom til Königsberg 23. Marts, bestemt til Kbhvn. og Portugal. — Tomsk, Petersen, afgik fra Kbhvn. 22. Marts, bestemt til Antwerpen, Malaga, Tunis og Sortehavet. — Vesuv, Gade, ankom til Lissabon 24. Marts, bestemt til Kbhvn.

Axelhuus, Harder, ankom til Stettin 23. Marts, bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Bergenhuus, Jørgensen, afgik fra Christianssand 26. Marts, bestemt til Hamburg. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 22. Marts, bestemt til London. — Charkow, Norden, ankom til Libau 20. Marts, bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til Königsberg 26. Marts, bestemt til Kbhvn., London. — Christianssund, Jensen, afgik fra Kbhvn. 27. Marts, bestemt til Gøteborg. — Douro, Brabrand, ankom til Kbhvn. 23. Marts, bestemt til Libau. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 23. Marts, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Hansen, afgik fra Königsberg 26. Marts, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom til London 25. Marts, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Granton 20. Marts, bestemt til Færøerne og Island. — Libau, Andersen, ankom til Kbhvn. 26. Marts, bestemt til Danzig. — Louise, Brabrand, pass. Skagen 27. Marts, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 21. Marts, bestemt til Manchester. — Morsø, Lind, afgik fra Kbhvn. 26. Marts, bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Libau 26. Marts, bestemt til Kbhvn., Anvers. — Nidaros, Olsen, afgik fra Christianssand 26. Marts, bestemt til Stavanger, Bergen, Christianssund og Trondhjem. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 21. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Nordjylland, Jensen, ankom til Königsberg 22. Marts, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Perm, Christensen, passerede Hanstholm 26. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiussen, ankom til Libau 23. Marts, bestemt til Antwerpen. — Romny, Nielsen, ankom til Hull 21. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, afgik fra Kbhvn. 26. Marts, bestemt til Granton, Færøerne og Island. — Tula, Paaske, ankom til Danzig 18. Marts, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 26. Marts, bestemt til Libau. — Viking, Jørgensen, afgik fra Hamburg 26. Marts, bestemt til Kbhvn.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 27. Marts, bestemt til Kjøbenhavn. — Esbern Snare, Holm, afgik fra Aalborg 28. Marts, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Terkildsen, afgik fra Kbhvn. 23. Marts, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 27. Marts, bestemt til Odense. — Kronen, Petersen, afgik fra Odense 28. Marts, bestemt til Newcastle via Horsens. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 27. Marts, bestemt til Aarhus. — Storebelt, Güllich, afgik fra Newcastle 26. Marts, bestemt til Aarhus. — Union, Bloch, afgik fra Odense 27. Marts, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, afgik fra Flensborg 27. Marts, bestemt til Libau. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Bergen 25. Marts, ankom til Sunderland 27. Marts. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Boness 27. Marts, bestemt til Libau. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Libau 26. Marts, bestemt til Rotterdam. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Boness 26. Marts, bestemt til Libau. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Libau 26. Marts, bestemt til Rotterdam. — Danmark, T. Heintzelman, afgik fra Sunderland 1. Marts, ankom til Konstantinopel 19. Marts. — Olaf, C. Holst, afgik fra Kbhvn. 22. Marts, ankom til Libau 24. Marts. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 23. Marts, ankom til Libau 26. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Aarhus 21. Marts, ankom til Libau 23. Marts. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Aarhus 21. Marts, ankom til Libau 24. Marts. — Magnus, W.

Aaris, afgik fra London 23. Marts, ankom til Sunderland 24. Marts.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Rotterdam 13. Marts til Triest. — Alexander Shukoff, Johnsen, afgik fra Seriphos 5. Marts, ankom til St. Nazaire 22. Marts. — Johan Siem, Rasmussen, afgik fra Malta 20. Marts, ankom til Seriphos 22. Marts. — Pawel Andrejoff, P. Morch, afgik fra Blyth 1. Marts, ankom til Alexandria 17. Marts.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, afgik fra Burntisland 25. Marts til Kiel. — Christiansborg, Schmidt, afgik fra Grangemouth 26. Marts til Kiel. — Fredensborg, Andersen, afgik fra London 26. Marts til Newcastle for at laste til Hjemstedet. — Rosenborg, Schultz, ankom til Memel 22. Marts for at laste til Rotterdam. — Uranienborg, van Deurs, afgik fra Ghent 16. Marts til Newcastle.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, afgik fra London 20. Marts, ankom til Boness 22. Marts, afgik 25. Marts til Kbhvn. — Fyen, Andersen, afgik fra Lübeck 24. Marts til Balliport. — Jylland, Starck, ankom til Kbhvn. 26. Marts. — Russia, Rasmussen, ankom til Libau 21. Marts, afgik 24. Marts til Rotterdam.

Det store nordiske Telegrafelskab. H. C. Ørsted, Ørsted, afgik fra Esbjerg 25. Marts til Kbhvn. — Store Nordiske, Suenson, ligger i Shanghai.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 21. Marts, ankom til Newcastle 24. Marts. — Orrik, Eriksen, afgik fra Gøteborg 15. Marts, ankom til Newcastle 18., afgik 20., ankom til Gøteborg 24.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra Christianssand 22. Marts til New-York, paa Rejse. — Island, Thomsen, afgik fra Stettin 28. Marts til Kbhvn.

Sejlskibe.

Fanø, Senderho. Cathrine, Brinck, ankom til Pernambuco 20. Marts fra Montevideo. — Eliza, Jessen, har ifølge Telegram fra Rosario 21. Marts været i Kollision. Skaden anslaaes til £ 300. — Fides, Sørensen, pass. Dungeness 17. Marts fra Hamburg til Sidney. — Helene, Thøgersen, ankom til Buenos Ayres 19. Marts fra Liverpool. — Henny, Ibsen, afgik fra Para 20. Marts til Pensacola. — Venner, Aarre, ankom til Kulono 22. Marts fra Antwerpen.

M. J. Iosen, Rønne. Camtoos, Pedersen, ankom til Memel 22. Marts fra Rønne.

Anna, Albertsen, ank. 15. Marts til Britonferry fra Hayle. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. 6. Marts til Madeira fra Casablanca. — Hansigne, Clausen, afs. 17. Marts fra Havre til Holbæk. — Sophie, Jensen, afs. 17. Marts fra Havre til Sverige. — Svanen, Møllmann, ank. 16. Marts til Dysart fra Østersøen. — Estrup, Andreasen, afs. 17. Marts fra Grangemouth til Fredericia. — Saga, af Svendborg, pass. 17. Marts St. Abbs Head sydgaende. — Ærø, Christensen, ank. 20. Marts til Niemre Waterweg fra Lissabon. — Anna Kirstine, klar 18. Marts i Newcastle for Svendborg. — Newsky, Nielsen, ank. 21. Marts til Bremerhaven fra Poole. — Ludvig, Larsen, ank. 21. Marts til Leith. — Cathrina, Lund, afs. 19. Marts fra Hull til Odense. — Christine, Løwe, afs. 19. Marts fra Hull til Frederikshavn. — Peruvian, Hansen, pass. 20. Marts Falmouth fra Frey Bentos til Hamburg. — Valdemar Seier, Sørensen, afs. 20. Marts fra Alloa til Lymington. — Svalen, Christensen, afs. 14. Marts fra St. Ubes til Königsbg. — Alf, Rasmussen, afs. 14. Marts fra St. Ubes til Königsberg. — Ingeborg, Ingstrup, ank. 28. Marts til Trinidad fra Cardiff. — Fredensborg, Kisby, ank. 27. Febr. til Christiansted fra St. Thomas. — Doris, Hansen, afs. 20. Marts fra Grangemouth til Rudkjøbing. — Hjalmar, Jacobsen, afs. 19. Marts fra Boness til Nykjøbing. — I Grønsund, afs. 18. Marts fra Granton til Rye. — Maja, Drejø, afs. 14. Marts fra St. Ubes til Aalborg. — Andreas, Eriksen, afs. 14. Marts fra St. Ubes til Aalborg. — Fylla, Christensen, afs. 15. Marts fra St. Ubes til Helsingør. — Vega, Rasmussen, afs. 21. Marts fra Caematron til Hamburg. — Freya, Jespersen, afs. 19. Febr. fra Pouce til Kjøbenhavn. — Dana, Kjerkegaard, afs. 23. Marts fra Havre til Courseulles. — Johannes, Davidsen, afs. 21. Marts fra Blyth til Rudkjøbing. — Jørgen, Henriksen, afs. 21. Marts fra Boness til Rudkjøbing. — Karen afs. 20. Marts fra Granton til Bogense. — Union afs. 20. Marts fra Granton til Stege.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 28. Marts:

Libau noterer for Dampere:

London, Hull, Leith eller Rotterdam 1/1, Antwerpen 1/1½

d., Ghent eller Dünkirk 1/1½ d. (20 frcs. pr. Ton Hør), Rouen 1/3 d., Bordeaux 1/4½ d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis; til Christiania 15/16 M. pr. 2000 Kilos Hørfær, til Aarhus 13 M., Aalborg 14 M., Sydsverrig 13 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis, 20/21 M. pr. 2000 Kilos Klid.

Königsberg noterer for Dampere:

Bremen 16/17 M., Christiania 18/19 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis, Østkysten af Storbritanien 1/6 d. pr. 500 lbs. Oliekager, Aberdeen 1/6 à 1/7½ d., Paoli 2/— pr. 500 lbs. Hvedebasis, Rotterdam, Antwerpen 1.6 d., Kulhavne i Bristolkanalen 2/—, alt pr. 500 lbs. Hvedebasis; til Danmark 14/15 M., Sydsverrig 14 M.; alt pr. 2500 Kilos Rugbasis.

Danzig noterer for Dampere:

Newcastle Kay 6/3 à 6.6 d., Liverpool 6/ à 6/6 d., Bristol 8/6 à 9/— alt pr. Ton Sukker, til Danmark nordligst Aarhus 13/14 M., nordligst Frederikshavn 14/15 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis, til Dünkirk 16/17 frcs. pr. 2000 Kilos Melasse.

Stettin—Bristol 10/ à 11/—, Southampton 9/— pr. Ton Kartoffler.

Wismar—Danmark nordligst Aarhus 4 M. pr. 1000 Kilos Hvede, Stockton—Kjøbenhavn 10/— pr. Ton Klid, Hull—Kjøbenhavn 10 — pr. Ton Klid, Grimsby—Kjøbenhavn 10/— pr. Ton Klid, Middlesbro—Kjøbenhavn 5/— pr. Ton Phosphate.

Kulfragterne fra Østkyst Kulhavne til Danmark for store Dampere 4/—, smaa Dampere à 5/— 5/6 d. pr. Ton Kul.

Sejlskibe. Ekenös. Björnö (Kalmarsund) til engelsk Kulhavne 1/1½ d., Østkyst London 1/3 d., Kanalen 1/4½ d. alt pr. 336 lbs. Havre. Königsberg—Danmark nordligst Aarhus 15/16 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis, Østkyst England 1/6 à 1/7½ d., Option Kanalen 1.9 à 1/10½ d., Bristolkanalen 2/ à 2/3 d. alt pr. 500 lbs. Hvedebasis, Danzig—Danmark 14/15 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 24. Marts:

Fragtmarkedet er temmelig fast for Udgaende for Østersøen. For Middelhavet er der ligeledes godt Begær for Tonnage fra Kulhavne, men det stærke Tilbud har trykket Fragterne. Dette er ligeledes Tilfeldet med Fragterne hjemover fra Sortehavet, Begæret derfra er temmeligt stærkt, men Overfloden paa Tonnage forhindrer nogen væsentlig Stigning i Fragterne. Fra Middelhavs Havne har Omsætningen ikke været stor, men Markedet er fast og forrige Uges Rater uden Vanskelighed opretholdte. Der er sluttet fra Tyne, Blyth eller Wear til: Libau 1500 4/1½, Fahrwasser 1400 4/1½, 1700 4/. Swinemünde 2100 + 3100 3/9. Wismar 850 4/6. Kjøbenhavn 1300 4/1 1950 3/9. Helsingør 1300 4.6. Malmø 1300 4.3. Stockholm 1300 4/ adressefri. Nord Norge 1300 4/1½. Oporto 1100 5/3. Lissabon 1000 5.6. Cadiz 1400 5.3. Dagskurs.

Malaga 1950 8/., Kurs 48d., 1500 7/ Dagskurs Carthiagena 1500 7/. Valencia 1900 7/9. Barcelona 1500 8/1 2100 8/1½. Savona 4000 5.4. Genua 4200 5/3 2900 5.9. Spezia 2200 5/6. Neapel option Torre Anuziata 5/9. Anwna 1900 6/6. Venedig 6.6. Alexandria 3500 6/. Tunis 1400 6. — Fra Hull Ystad 4/, 3 Reiser Fra Boness. København 1100 4.9.

Fra Sortehavet etc. er sluttet Odessa til L. H. A. R. 4200 9.6, option Hamburg 10/, prompt. Odessa til Bergen, 3200, 10/, halvt Byg, prompt. Odessa eller Sebastopol til Havn mellem Throndhjem og Kjøbenhavn 11/, option Nicolaieff c 12/. Sulina til Antwerpen 3100, 10/, prompt. Donauen til Bergen 12.6, prompt. Poti til Rouen 12/3, hvis 2 Ladepladser 12/9. Tagauroy til Rotterdam 11/3. 1½ Byg, prompt. Azoff til L. H. A. l. 11/3, Hamburg 11.6, Kjøbenhavn 12.3.

Fra Middelhavet er sluttet Smyrna til London 2400 t d V. £ 1140. prompt. Sicilien til London 1900 t d. V. £ 825 til £ 850 4 Ladepl. Alexandria til Hull, 1706 Netto Tons, 9/ April. Alexandria til Glasgow 1/10½, Beg. April. Ergasteria til Antwerpen 2100, 9/— Rillbao til Middlesbro 4/9, Santander til Rotterdam 5,6 prompt. Elba til Rotterdam 5000, 7,7½, prompt.

Fra Østersøen og Hvidehavet er sluttet Lower Sweden, 2 Pladser, til Dieppe, 530 stds., 29 frcs. Lower Sweden til Boulogne 30 frcs D. B. b. Harparanda til tr. Hartlepool, 680 stds., 22/9 DB 1/3 b. Arehangel til London, 680 stds., 35/ DB. b.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 23. Marts:

Der har gennemgaaende vist sig mere Aktivitet i Fragtmarkedet i forløbne Uge, og betydelig Omsætning har fundet Sted i flere Retninger, og Tendensen er for nogle Markeders Vedkommende mere haabefuld for Skibsfarten.

Amerika-Markedet har været fast for Damp, især hvor prompte Baade tiltrængtes, og de opnaede Rater for Pitch Pine Ladninger pr. Sejlere vise ogsaa en lille Opgang.

River Plate vedbliver flovt og stille for saavel Damp- som Sejltonnage. Prompte Lastebaade sluttet til 19/— fra San Lorenzo med 8/— Afdrag for Komplettering i La Plata, For

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 14.

Kjøbenhavn, Fredag den 5. April 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Sejlskibsrederimødet i Odense. — Dampredningsbaade. — Bølgedæmpning ved Olie og Sæbevand. — Konsulatlovens Revision. — Fiskeri-Statistik. — Generalforsamlinger. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.
Grundet 1845 Telefon 243.

Kjøbenhavns Frihavns-Pen,
paa hvis Emballage findes et
Prospekt af Frihavnen i Farve-
tryk.
Pr. Gros Kr. 1,50.

Carbolineum, Maskinolier.

Oskar Borch, Gothersgade 158.

Dækskoste.

13 Rækker halvstive Piasava
6 Kr. pr. Dusin.
13 Rækker fine Piasava 7 Kr.
pr. Dusin.
Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.
Levanger 7 Kr.
Kosteskaffer 1 Kr.

Hans Prehn,
Børstenbinder,
Fabrik for Dæks- og Gadekoste,
Vesterbrogade 46.
— Telefon 2625. —

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,
Strandgade 32.
Kjøbenhavn. C.

Linoleum

og

Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
C. A. Grell, Holm. Kanal 18.

SEIFERT & NØRGAARD,

Ny Østergade 1;

Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.

Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sponong & Co.,
Stockholm.

Anbefaler alle Slags Uniformeffekter.

Nær Frihavnen. Classensgade 3.

Største Lager

af Uldvarer, Skjorter, Bluser, Trøjer, Sokker, Kraver,
Flipper og Manchetter.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigestelefon:
Willschou. Nr. 3876.

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

modtager Ordres som Agent for Firmaerne
Messrs. **Bolling & Lowe,** 2 *Laurence Pountney Hill,*
London. E. C.

La Société Cockerill, Seraing i Belgien.

Messrs. **Bullivant & Co.,** *Millwall og 72, Mark Lane,*
London. E. & E. C.

Messrs. **E. T. Brown & Co.,** 22, *Great St. Helen's,*
London. E. C.,

samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybnings-
materiel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer
etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer
af alle Slags til og fra Kjøbenhavns Havn.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbød.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transport-
pramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater,
Bugserdampere og Fiskerfartøjer med Petroleumsmotorer
indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902. Norrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Sø-, Brand-, Livs-,
Uhelds-, Glas- og
Kautions-Forsikring
Bergh & Owen,
Holmens Kanal 20.
Telefon 97.

Skibsdagbøger

(Normalpapir)

1/1 Aars & 1/2 Aars

med trykt Brugsanvisning
til Forbrug & Forhandling
billigst hos

S. Friedlænder

Ved Stranden 14

Kjøbenhavn.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

H. Fritsche jun.,

Vinlager,

Amaliegade 3.

Telefon 3457.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringsselskab

HAFNIA

Raadhuspladsen 51. Kontortid 9-5.
Telefon 3326.

Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Galle & Jessens
oljefri, rene Poudre

Cacao uden Sukker
kan særlig anbefales
til Skibsbrug.

Anti-magnetiske
Ankerangs-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

**Marinekikkerter og
Barometere.**

Alle Reparationer udføres.
PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)
Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af
Patenter
i Ind- og Udlandet.
Indregistrering af Varemærker etc. etc.
Oversættelser
til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.
Specialitet: Tekniske Oversættelser
5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns nye
Skiltefabrik,
41, Frederiksborggade 41,
leverer

alle Slags Skilte
samt alt

Malerarbejde
henhørende til
Maskinfaget.

Alt leveres til Nutidens billigste
Priser.

Overslag leveres gratis

Petersen & Rand,

Niels Juelsgade 7.

→: Telefon 3523. ←:

Import af finsk Smør,
fineste holdbar Kvalitet,
billigste en gros Pris.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Holm & Collerup,
Smedie og Maskinfabrik,

Toldbodgade Nr. 15
Telefon 3872. og Telefon 3872.
Frihavnen i Kjøbenhavn.

Alle Skibs- og Maskinreparationer udføres hurtigt
og solidt.

J. C. TEILMANN & Co.
Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

Eneste Lager
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Viggo O. P. Hammer & Søn,

Baadsmundsstræde 20, Kjøbenhavn C. Etabl. 1856.

Tømmer- og Trælastforretning.
EXPORT af indenlandske Træsorter.
Bøg, Eg, Ask, Hvidbøg etc.
IMPORT af udenlandske Træsorter.
Mahogni, Nøddetræ, Eg, Whitewood, Teak etc.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

**Rullesten eller Singels til Beton-
bygning**

faas mod Forudbestilling billigst hos

R. Lorange, Vesterbrogade 5, Mezzaninen.

M. B. Hansen,

mekanisk Etablissement,
Nørrevold 78.

Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tællere.

**Foreningen til Søfartens
Fremme.**

Den ordinære, aarlige Generalforsamling afholdes Lørdagen
den 13de April, Kl. 3 Efterm., i Foreningens Lokale, Holmens
Kanal 18, Stuen.

Regnskabet for 1894 aflægges til Godkjendelse.
Aarsberetning afgives.

Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for de efter
Tur fratrædende: Grosserer Har. Hansen og Kaptajn
Jac. Holm.

Valg af 2 Revisorer.



ENEFORHANDLER:

V. LØWENER,
Kvæsthusgade 6,
KJØBENHAVN K.

Orgel-Harmoniums
og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

Metalspejlapparater,
Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.
Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

Rugbrød

A **Frederiksberg** A
er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Til Proviantering
anbefales

godt holdbart Smør
til en gros Priser.

H. P. Erichsen,
8, Admiralgade 8.

F.W. Bergstrøm,
23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissements
for
Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Santlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.
NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

Sejlskibsrederi-Mødet i Odense

aaabnedes i Lørdags Kl. 10 Formiddag i Handelsforeningens Lokaler der velvilligst vare stillede til Mødets Disposition. Mødet havde vundet stærk Tilslutning, idet der var mødt ialt 46 Deltagere, repræsenterende den langt overvejende Del af den danske Sejlskibsflaade. Følgende Steder vare repræsenterede, enten ved Delegerede for de lokale Foreninger eller ved Repræsentanter for Sejlskibsnæringen paa de paagældende Steder: Faaborg, Faxe, Fredericia, Kjøbenhavn, Kolding, Marstal, Nordby (Fanø), Odense, Svendborg, Sønderho (Fanø) Thurø, Vejle og Ærøskjøbing.

Mødet indlededes af Skibsreder Fischer, Vejle, der bød Deltagerne velkommen. Ved Akklamation valgtes til Mødets Dirigent Skoleinspektør Poulsen, Nordby, til dets Sekretær Redaktør af »Dansk Søfartstidende« Drechsel, Kjøbenhavn. Dirigenten udviklede paa Indbydernes Vegne i et udførligt Foredrag Hensigten med Mødet og paaviste Nødvendigheden af at Sejlskibsflaaden i sin egen Interesse og i Sømandsstandens Interesse i Almindelighed skabte sig en Organisation. Den derefter følgende Diskussion ønskedes ikke refereret og vi indskrænke os derfor til at meddele, at den førtes med stort Liv og at man fra alle Sider erkendte Nødvendigheden af at skabe en fælles Organisation for Sejlskibsflaaden. Anskueiserne om dennes Ordning og om Omfanget for dens Virksomhed viste sig ikke at være mere forskellige, end at de uden Tvivl let ville bringes i Overensstemmelse med hinanden, og man var fra alle Sider enige om at skabe den paatænkte Organisation paa Basis af de bestaaende lokale Foreninger og dem, der fremtidig dannes. Forhandlingerne afsluttedes med enstemmig Vedtagelse af følgende Resolutioner:

Et i Odense Lørdagen den 30te Marts 1895 afholdt Møde, til hvilket var mødt 46 Repræsentanter for Landets Sejlskibsredere og Sejlskibsførere, beslutter:

- 1) at danne en dansk Sejlskibsrederiforening, hvis Opgaver væsentligst skulle være:
 - at repræsentere Sejlskibsflaadens Interesser overfor Administrationen og Lovgivningsmagten,
 - at tage Initiativet til Reforme, der ere i Sejlskibsfartens Interesse eller i Skibsfartens Interesse i Almindelighed,
 - at danne en fælles Organisation for lokale Foreninger samt for alle, der ere knyttede til Sejlskibsnæringen, og ved Samarbejde med Skibsfartens øvrige Organisationer søge at varetage og fremme Skibsfartens og Sømandsstandens offentlige Interesser;
- 2) at vælge et Udvalg, der skal udarbejde Love og derefter indvarsle den konstituerende Generalforsamling;
- 3) at antage »Dansk Søfartstidende« som Foreningens Organ og Medlemsblad.

Til ovennævnte Udvalg valgtes enstemmig Skibsreder Bom, Thurø, Kaptajn J. Holm, Kjøbenhavn, Skibsreder Helweg, Odense, Skibsreder Knudsen, Sønderho, Agent N. Petersen, Marstal, Inspektør Poulsen, Nordby, Skibsreder Winther, Nordby. Udvalget fik Ret til eventuelt at supplere sig med et Medlem for Bornholm. I et straks efter afholdt konstituerende Møde valgtes Kaptajn Holm til Udvalgets Formand.

Mødet sluttedes af Dirigenten med et af stærke Hurraa raab ledsaget Leve for den danske Skibsfart og dens Udøvere, hvorefter Skibsreder Helweg, Odense, takkede Dirigenten og udbragte et ligeledes stærkt besvaret Leve for ham.

Efter Mødet aholdtes et Fællesmaaltid, i hvilket næsten alle de mødte deltog, og ved hvilket herskede en fortræffelig Stemning. Efter at der var udbragt et Leve for Kongen, holdtes en lang Række Taler, af hvilke vi fremhæve en med stærkt Bifald modtaget Tale for Nordisk Skibsrederforening og en ligeledes med stærk Tilslutning udbragt Skaal for Odense Handelsforening.

Odense-Mødet betegner sikkert det første og lykkeligt fuldendte Skridt henimod en Organisation af vor Sejlskibsflaade. Den Omstændighed, at alle Mødets Talere fremhævede Nødvendigheden af en saadan, viser at Trangen til den har været stor og almindelig, og de vedtagne Resolutioner angive klart de Opgaver, som man i første Række har ønsket, at den vordende Forening skal optage. Selvfølgelig udelukker dette ikke, at der i Tidens Løb vil frembyde sig ogsaa andre Virksomhedsomraader for Foreningen, og der blev i saa Henseende af flere Talere fremsat Antydninger, som sikkert ville blive Genstand for Overvejelse. Men derom vare alle enige, at Foreningens Virksomhed burde indskrænkes til Varetagelsen af Sejlskibsflaadens og Skibsfartens Interesser indenfor Landets Grænser, saaledes at den danner et højst nødvendigt Supplement til den Virksomhed, som Nordisk Skibsrederforening udfolder som Repræsentant for alle tre nordiske Rigers Skibsfart, og som paa Mødet fandt den største Anerkendelse.

Vi fremhæve endnu med Tilfredsstillelse to af Mødets Resultater. Fra flere Taleres Side blev det med Styrke gjort gældende, at den paatænkte Organisation for Sejlskibsflaaden vilde være af stor Betydning for Sømandsstandens hele Stilling i det offentlige Liv, og denne Betragtning syntes Forsamlingen fuldt ud at dele. Vi have her i Bladet oftere fremhævet, at Skibsfartens offentlige Interesser umuligt kunne blive forsvarligt varetagne, saa længe den største Del af dens Udøvere staa uden Sammenhold; dette uheldige Forhold vil den ny Forening sikkert ændre, og den vil, ledet paa rette Maade, kunne bidrage væsentligt til at styrke Sømandsstandens Indflydelse og til at udvikle Enigheden og Standsfølelsen i denne, et Resultat, man fra alle Sider i Sømandsstanden — ogsaa fra deres, der ikke direkte ere interesserede i den ny Forening — vil hilse med Glæde. At man endelig har valgt nærværende Blad til Foreningens Organ viser tilfulde den Betydning, man tillægger det, at vor Skibsfart omsider bliver repræsenteret i Pressen af et fagligt og selvstændigt Organ, der arbejder for den hele Skibsfarts Interesser, og vi skulle efter bedste Evne søge at løse den Opgave, man saaledes har overdraget os.

Det Udvalg, der paa Mødet blev nedsat for at udarbejde den vordende Forenings Love, vil, efter hvad der er os bekendt, fremme Arbejdet af al Kraft. Det er sammensat under Hensyn til de forskellige lokale Interesser, der skulle forenes i den ny Organisation, og det er sammensat af Mænd, der hver i sin Kreds i høj Grad have deres Standsfællers Tillid. Det vil derfor uden Tvivl fuldende det Arbejde, der er overdraget det, paa en Maade, der vil skaffe det almindelig Anerkendelse paa Foreningens konstituerende Generalforsamling. I den, sikkert ikke ret lange Tid, der vil hengaa, inden denne afholdes, vil man forhaabentlig i de lokale Foreninger arbejde energisk for Sammenslutningsplanen, saaledes at denne kan endelig gennemføres under saa stærk Tilslutning som muligt.

Dampredningsbaade.

Man har i England ment at gøre Redningsvæsenet mere effektivt ved paa de farligste Steder af Kysterne at benytte Dampredningsbaade i Stedet for Ro- eller Sejlbaade, som i høj Sø, altsaa naar de netop mest behøves, ofte have store Vanskeligheder ved at naa ud til det strandede Skib. Paa Grund af de ejendommelige Forhold, hvorunder saadanne Baade ere bestemte til at virke, gælder det om nøje at overveje, hvilket Fremdrivningsmiddel og hvilken Kedeltype man bør vælge. Man kan ikke benytte Hjul eller Skrue, fordi Baadens Duvninger da ofte vilde forarsage, at Maskinen tager Rous, og man kan da udsætte sig for, at denne brækker ned netop i det kritiske Øjeblik; Opmærksomheden har derfor været henvendt paa Fremdrivning ved Vandstraaler. Som bekendt drives Skibe frem ved, at Fremdrivningsmidlet kaster agter efter en Vandmasse, hvis Modtryk er den bevægende Kraft; Straalepropelleren virker paa samme Maade. Fra Bunden af Fartøjet ledes Vand ind til en Pumpe, som trykker det ud i modsat Retning af den, hvori Skibet skal drives frem. Hvad Kedlen angaar, maa man være betænkt paa, at Vandstanden i den er meget urolig under Baadens Fart hen over Søerne; den almindelige Skibskedel vil derfor ikke egne sig hertil, fordi dens Hedeflader let vilde blive blottede for Vand.

I 1890 byggedes den første Dampredningsbaad i England; den har Navnet: »The Duke of Northumberland«, og dreves frem ved en Straalepropeller; Thornycrofts Vandrørskedel benyttedes. Denne Baad har arbejdet tilfredsstillende; dens Station var oprindelig ved Harwich, men nu er den flyttet til New Brighton. Under den stærke Storm den 22de og 23de December f. A. var den flere Gange ude og frelste 3 Menneskeliv. I de 3 Aar, den har været i Brug, har den været ude 28 Gange og frelst 51 Menneskeliv. Vi skulle imidlertid ikke beskrive denne Baad nærmere, da en for nylig prøvet Dampredningsbaad, »The City of Glasgow«, er en forbedret Type og frembyder mere Interesse.

»City of Glasgow« er tegnet af den bekendte Yachtbygger Watson, men den er bygget af et Themsfirma, R. & H. Green, Blackwall. Den er 53 ft. lang, 16 ft. bred og har et Deplacement af 30 Tons ved et Dybgaende af $3\frac{1}{4}$ ft. Den har 13 vandtætte Rum, har Plads til 40 Passagerer og kan bære 4 Tons Kul og $\frac{1}{2}$ Ton fersk Vand. Den har et stort Ror, dybe Slingrekøle af amerikansk Elm og er bygget af galvaniseret Staal. Den har dobbelt Bund i Maskin- og Kedelrummene, og der findes Sejlkraft til at støtte Baaden.

Maskineriet er forfærdiget af det bekendte Firma: John Penn & Sons i Grenwich. Det bestaar af en Halls Vandrørskedel, der arbejder med et Tryk af 150 Pound paa \square ", og en Høj- og Lavtryksmaskine paa 200 H. K. Denne driver to vertikale Centrifugalpumper, en paa hver Side af Baaden. Gennem en Aabning i Fartøjets Bund søger Vandet ind til Pumperne; fra hver af disse udgaa 3 Afgangsrør for Vandet, det største, der leder Vandet ret agter efter, benyttes under normale Forhold; det andet vender for efter og benyttes, naar Fartøjet skal sakke eller drejes, i hvilket sidste Tilfælde man lader Vandet fra den ene Pumpe strømme agter efter og fra den anden for efter; det tredje Afgangsrør viser tværskibs ud; det benyttes, naar Baaden i et farefuldt Øjeblik skal drives sideværts, for Eksempel for at undgaa at støde paa det strandede Skib. Ved Hjælp af Spjæld, der kunne manøvreres fra Dækket, kan man afpasse Vandets Udstømningsretning efter Omstændighederne. Med dertil afpassede Stillinger af Spjældene kan man holde Baaden paa Stedet ved at sende Vandet baade for- og agter efter, altsaa uden at standse Maskinen.

Foruden de to nævnte er der bygget en Dampredningsbaad til Redningsbaadsinstitutionen i Syd-Holland. Disse 3 Baade have paa Proverne givet følgende Resultater:

	Duke of Northumberland.	City of Glasgow.	President Van Helt.
Hedeflade.....	606 sq. ft.	712 sq. ft.	810 sq. ft.
Risteflade.....	8 $\frac{1}{2}$ —	15 —	19 —
Kedeltryk.....	130 lbs. pr. \square "	150 lbs. pr. \square "	150 lbs. pr. \square "
Omdr. i Minuttet	425	400	405
I. H. K.....	186	225	230
Fart.....	8,18 Knob	7,75 Knob	8,2 Knob.

Det vil ses, at Baadene ikke have opnaaet nogen høj Fart i Forhold til den store Hestekraft; men det maa her erindres, at Straalepropelleren ikke er et økonomisk Fremdrivningsmiddel. I dette Tilfælde spille dog Fart eller økonomisk Fremdrivning ikke nogen videre Rolle.

Med »City of Glasgow« er der blevet afholdt nogle Manøvreprøver, der have givet tilfredsstillende Resultater. For Roret drejede Baaden under Fart Cirklen rundt i 1 Minut 26 Sekunder. Fra fuld Fart kunde Baaden standses og Sakning begynde i 20 Sekunder.

Bølgedæmpning ved Olie og Sæbevand.

1. Kaptajn O. Kampohl, Fører af Skibet »Industrie«, beretter: »Paa vor Rejse fra Liverpool til St. Francisco maatte vi ved Omsejlingen af Kap Horn udstaa flere Storme fra VSV., hvis Vindstyrke dog ikke oversteg 10; kun den 14de Marts 1893 paa 57° 6' S. Br. og 75° V. Lgd. voksede Vinden, efter at den først var gaaet om til SV. og Barometret efter at være faldet til 725 m/m. atter var begyndt at stige, til en fuldstændig Orkan med overordentlig hæftige Sne- og Haglbyger. For at beskytte os mod Virkningerne af den frygtelige Sø, udhængtes for og midtskibs en Oliepose. Tidligere havde Søen stadig brækket over Skibet, som om det var et blindt Skær, og uafbrudt fyldt Dækket med Vand; men efter at Oliien var taget i Brug, kom der kun af og til nogle Stænk over Lønningen.

Et endnu mere sikkert Bevis paa Oliens Virkning fik vi om E. M. Kl. 6, da vi toge den paa Kranbjælken hængende Pose ind til Paafyldning. Saa snart den nemlig var ude af Vandet, brød paany en svær Sø over forude, som bortrev 30 Fod af Lønningen, splintrede Naglebænken, brækkede en Jernstøtte og højede to Plader af Klædningen fuldstændig ind efter. Fra det Øjeblik Posen igen hang paa sin Plads, legede vi atter smukt Vej.

Ogsaa den 19de Marts paa 54° 6' S. Br. og 83° V. Lgd benyttede vi ligeledes, under en anden orkanagtig Storm fra Vest og forfærdelig Sø, Olie med udmærket Resultat.

Kaptajn Kampohl mener, at der behøves kun et Forsøg for at overbevise enhver om Oliens bølgedæmpende Virkning, og han opfordrer derfor alle de af hans Kolleger, der endnu ikke have prøvet det, til at benytte Olie under svær Søgang. De dertil medgaaende Omkostninger ville sikkert langt opvejes ved Fritagelse for Beskadigelser, fremkaldte af Braadsøerne.

2. Føreren af Damperen »Senegal«, tilhørende »Compagnie des messageries maritimes«, beretter: »Under en Storm, som vi maatte udholde i det adriatiske Hav d. 19de Februar 1894, mente jeg at burde prøve Anvendelsen af Sæbevand i det Øjemed at formindske Søens Anslag mod Skibet, (hvilket kort Tid forinden var blevet anbefalet.) Vi opløste da 6 Pd. Sæbe i omtrent 70 Potter Vand og heldte dernæst Sæbevandet paa nogle gamle Svabere, som vare anbragte i Bagbordts Gallion, for at opnaa et langsomt Udløb. Der dannede sig nu et Bælte paa omtrent 30 Fods Bredde, i hvilket Søerne dæmpedes, saa at de ikke brød ind over Dækket. Skibet laa underdrejet for Gaffelsejl.

Da Vejret var blevet noget roligere og Farten forøget, vedvarede Sæbevandets beskyttende Virkning, indtil Maskinen gjorde 45 Omdrejninger. Efter at Sæbevandets Udflyden var hørt op, toge vi paany Vand over, til Trods for at Skibets Hastighed var uforandret.

(Efter »Annalen der Hydrographi und Maritimen Meteorologie«.)

Konsulatlovens Revision.

I Tirsdags har, som det vil være vore Læsere bekendt, Rigsdagen afsluttet sine Arbejder, og Muligheden for i denne Samling at se gennemført en Revision af Konsulatloven, er dermed bortfalden. Dette maa for saa vidt beklages, som Sejlskibsrederierne have et berettiget Krav paa saa hurtigt som muligt at faa ændret en Lov, der har vist sig at forøge deres Konsulatafgifter betydeligt, og det indrømmes jo desuden fra alle Sider, at man snarere bør lette dem i deres Erhverv end paalægge dette forøgede Byrder. Vi vilde i hvert Fald have fundet det heldigt, om det Udvalg, som Folkethinget nedsatte om Sagen, havde fremmet denne saa vidt, at den var kommet til 2den Behandling i Thinget, saaledes at man efter denne og efter Udvalgets Betænkning kunde have dannet sig et Skøn over, hvorledes Lovgivningsmagten stiller sig til Sagen efter de af Rederierne tilvejebragte og af os til Udvalget indsendte udførlige Oplysninger. Imidlertid er det Arbejde, Rederierne have udført i denne Sag, utvivlsomt ikke spildt. Vi anse det for givet, at den vil blive bragt frem for Rigsdagen straks i næste Samlings Begyndelse og at det da vil lykkes at gennemføre den.

For at paavise, hvorledes Sagen blev modtaget i Rigsdagen, gengive vi nedenfor i Uddrag enkelte af de ved 1ste Behandling i Rigsdagen fremkomne Udtalelser, der desuden i flere Henseender frembyde Interesse:

Folkethingsmand Bluhme udtalte bl. a.:

Jeg antager, at den ærede Minister tillige med det ærede Ting ville være enige i, at der vistnok maa siges at være en Del berettiget i de Klager, der fra Sejlskibsfartens Side lyde over Konsulatloven, for saa vidt angaar Afgiften til Konsulatvæsenet; og disse Klager ere saa meget mere berettigede, som det jo aldeles ikke har været Hensigten hverken fra Regeringens eller Lovgivningsmagten Side at øge Vanskelig hederne for Sejlskibsfarten. Tværtimod var det jo Meningen, at man vilde søge paa bedst mulig Maade at støtte samme. Saaledes som denne Afgift blev fastsat, og Forholdet blev ordnet, kan der ikke være Tvivl om, at den har været til Nytte for al den Skibsfart, som væsentligt befarer vore nærmere Farvande, og som gaa i regelmæssig Fart, altsaa især for Dampskibene. Enkelte Linier have maaske nok faaet en lidt forøget Afgift, men om de fleste Dampskibe tør det vist siges, at de have faaet en Forringelse af deres tidligere Afgift; i alt Fald har Loven virket til Gavn og Lettelse for denne Del af Skibsfarten. Anderledes synes det at stille sig for Sejlskibsfarten og da navnlig for den i udenrigsk Fart. Vi maa her erindre, at der er en Forskel mellem den Skibsfart, der er bunden til vore nærmere Farvande, og den, der kaldes den oversøiske. Den, der er bunden til vore nærmere Farvande, virker til vort Samfunds Vel derved, at den befordrer Import og Eksport under vort eget Flag, og den Afgift, der paahviler vort Samfund i Form af Søfragt, kommer altsaa, for saa vidt den oppebæres af vore egne Skibe, vort Samfund til gode; men det er klart, at for de enkelte Erhvervsgræne i vort Samfund kunde denne Fart for saa vidt godt besørges af udenlandske Skibe. Den oversøiske Fart har derimod den Egenskab til fælles med f. Eks. Jordbruget, at den er en aldeles direkte Indtægt for vort Samfund, idet den uafhængig af vore egne Erhvervskilder, gaar ud i de oversøiske

Farvande og søger at gøre den Kapital, som stikker i Skibene, og den Dygtighed, som vor Skibsførerstand og vor Handelsstand er Indehaver af, direkte frugtbringende til Fordel for vort Samfund. Den staar aldeles ikke i Forbindelse med vore andre Erhvervsgræne, den bringer Indtægt til Landet i Forhold til, som jeg sagde, den Dygtighed og Erhvervsevne, som vor Handelsstand og vor Skibsførerstand ere Indehavere af. Det er Skibe, der ofte ikke komme her til Landet i flere Aar, og de erhverve deres Indtægt ude iblandt fremmede til Fordel for vort Land. Det maa derfor være af særlig stor Nytte for os at støtte en saadan Fart. Det er imidlertid klart, at Sejlskibene, som jo egentlig talt repræsenterer de mindre Kapitaler, de mindre formuende Rederier, have en haard Kamp at bestaa i Konkurrencen med de store Dampskibsselskaber, og paa den anden Side maa det erkendes, at Sejlskibene gøre deres store Nytte, ikke alene ved den Indtægt, de erhverve, men ogsaa derved, at de saa at sige danne Forskolen, den mere og mere nødvendige Skole for Uddannelsen af Søfolk i vort Land. Jo mere Dampskibsfarten tiltager, desto vanskeligere bliver det for vort Land at fastholde som i Fortiden en dygtig Stamme af Søfolk og Matroser, og der gør Sejlskibsfarten sin store Nytte. Det vilde være uheldigt, om vi skulde gaa ud af Konkurrencen med andre Stater i Sejlskibsfart. Det vilde være til overordentlig stor Skade for vort Land, om det skulde ske, og derfor tror jeg, at vi alle maa være enige om — og jeg tror ogsaa, at det er et Ønske, der besjæler den høje Regering — at støtte denne Side af vor Skibsfart saa meget som muligt. Naar man nu gennem den ny Konsularafgift, efter vor, Forslagsstillernes, Mening alligevel er kommen til at forfordele Sejlskibsfarten i Sammenligning med Dampskibsfarten, da skyldes dette, tror jeg, en uheldig Beregning. Det har ikke været Hensigten, hverken fra Regeringens eller Lovgivningsmagten Side at gøre noget saadant. I Loven har man fastsat Forholdet saaledes, at Konsulatafgiften skulde være 50 Øre pr. Register-Ton Netto for Dampskibe og 17 Øre pr. Register-Ton Netto for Sejlskibe halvvaarlig. Man kom til at gøre denne Forskel mellem Dampskibe og Sejlskibe derved, at det er anerkendt og selvindlysende, at den effektive Nyttedevirkning af en Register-Ton er betydelig større i et Dampskib end i et Sejlskib, men man savnede og savner vel egentlig talt endnu tilstrækkelige Data til at kunne sige nogenlunde nøjagtigt, hvorledes Forholdet burde være. Nu tror jeg nok, det er almindelig anerkendt, at man regner 1 Register-Ton i Dampskibe Brutto for at være 3 Gange saa stor som 1 Registerton Brutto i Sejlskibe; men Loven fastsætter udtrykkelig Netto-Register-ton, ikke Brutto, og netto turde Forholdet vel snarest være det, at i Dampskibe er 1 Registerton af 5 Gange saa stor Nyttedevirkning som i Sejlskibe, saaledes at man vistnok burde have sat Forholdet som 1 til 5 og ikke som 1 til 3. Det er ledet af denne Betragtning, at vi have tilladt os at fremsætte vort Lovforslag, som det er affattet, og jeg skal til støtte for min Opfattelse fremhæve, at da Udvalget for to Aar siden for tilnærmelsevis at kunne fastsætte et rimeligt Forhold mellem Dampskibe og Sejlskibe, henvendte sig til Udenrigsministeriet om Oplysninger, gav man ogsaa disse Oplysninger, for saa vidt Udenrigsministeriet var i Stand til at fremskaffe dem, men i Skrivelsen fra Udenrigsministeriet staar der udtrykkelig, at medens man kan opgave det fornødne for Dampskibsfartens Vedkommende og derefter følge Oplysningerne, har derimod Udenrigsministeren ikke været i Stand til at tilvejebringe lignende vejledende Oplysninger for de danske Sejlskibes Vedkommende. Altsaa saavel Ministeren som Udvalget maatte staa noget usikker den Gang overfor dette Forhold. Naar det nu imidlertid tør siges, at den almindelige Opfattelse er den, at Forholdet mellem Dampskibe og Sejlskibe med Hensyn til Nyttedevirkningen af 1 Registerton er som 1 til 5 Netto, saa forekommer det mig, at man ogsaa burde have lagt dette Forhold til Grund for den Afgift, man fastsætter respektiv for Dampskibe og Sejlskibe. At man har forregnet sig noget, synes vi ogsaa bestyrket, naar man ser paa Finansloven. Det var jo nemlig Lovgivningsmagtens som

Regeringens Mening ved Fastsættelsen af denne Afgift omtrent at fastholde den hidtidige Afgift til Konsulatinstitutionen, men den sidste Opgørelse, som Udvalget fik meddelt for to Aar siden, var den, at Konsulatgebyrerne indbragte ca. 140,000 Kr. aarligt, hvorimod paa det Forslag til Finanslov, som vi have liggende foran os her, er Konsulatafgiften kalkulatorisk sat til 170,000 Kr. Det ses saaledes, at selv Regeringen mener, at denne Afgift vil indbringe væsentlig mere, end man den Gang havde tænkt sig, og naar dette er Tilfældet, saa forekommer det mig billigt, at man kommer Sejlskibsfarten til Hjælp ved at eftergive den tilnærmelsesvis det Beløb, som det maa siges, at Afgiften indbringer mere, end man tidligere havde tænkt sig. — Taleren nævnedes flere Eksempler paa Konsulatafgifternes Stigning for enkelte Skibe og udtalte videre: Disse Eksempler har jeg faaet tilsendt med

Løfte om at kunne supplere dem med lignende Beregninger fra saa at sige alle de Skibe, der høre hjemme paa Fanø. Og hvor stor den Byrde er, der her er lagt paa Skibsrederier, fremgaar deraf, at Afgiften kan beregnes for sidste Aar til 13,000 Kr. alene for Fanø. Saaledes som Lovforslaget her foreligger, er det egentlig talt i nøje Overensstemmelse med de Motiver, der fremhævedes, da Loven om Konsulatafgifterne blev vedtaget, saavel fra Regeringens Side som fra Ordførers Side her i Tinget. Jeg kunde ønske, at dette lille Lovforslag maatte faa en hurtig Gang gennem Tingene, saaledes at man kunde haabe, at det blev vedtaget i denne Rigsdagssamling. Hvis min Motivering finder Billigelse fra Ministerens Side, saa antager jeg det for givet, at Tinget ogsaa vil slutte sig hertil.

(Fortsættes).

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

i Ugen fra 24. Marts til 30. Marts 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-flynder: Pigvar: Pd.	Tungør. Pd.	Skrupper og Sletter Pd.	Torsk. Pd.	Kuller ¹ Sten- bidder ² Pd.	Sild. Pd.	Aal ¹ og Gædde ² Pd.	Lax ¹ og Stør ² Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt Pd.
6 danske Fiskerfartøjer	15,858		50	50	216							
4 danske Kvaser					24,516							
pr. Vogn fra nærliggende Fiskerlejer				1,442	1,476	1,505		120 ¹				
pr. Jernbane og Dampskib	24,480	2,427 ¹ 110 ²	1,060	6,052	62,256	3,500 ¹ 3,500 ²	53,333	5,365 ¹ 5,880 ²	5,437 ¹ 30 ²	12,621	7,102	
Ialt =	40,338	2,537	1,110	7,544	88,464	8,505	53,338	11,365	5,467	12,621	7,102	238,391

Betalt Gennemsnitspris af Opkøbere	levende 4 Kr. Kassefisk 3 Kr. pr. Lpd.	levende 3 Kr. Kassefisk 2 Kr. pr. Lpd.	alm. danske 65 Øre, 2 Kr., gule bornh. 40 Øre pr. Ol.
------------------------------------	--	--	---

NB. Heraf er ca. 50,000 bornh. Sild.

En hvid Sællund er fanget ved Bornholm.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Torm« har holdt ordinær Generalforsamling.

Forretningsføreren, Skibsreder O. Torm, aflagde Beretningen: Aaret havde været Selskabets daarligste, særlig grundet paa Oktober Kvartals ualmindelige Slethed for Skibsfarten samt enkelte Havarier. Sidst i September fik man Selskabets ny Skib hertil; det syntes at være godt i alle Henseender. Udsigterne for det ny Aar var naturligvis ubestemmelige; men man maatte haabe det bedste, særlig da man havde billige og praktiske Skibe. Hvad Regnskabet angik, havde Overskudet for Dampskibet »Alice« været 12,756 Kr., for »Hermia« 13,196 Kr. og for »Agnete« i de 3 Maaneder, det havde sejlet, 8233 Kr. Indtægten var ialt 34,823 Kr. Til Reservefonden foresloges henlagt 16,400 Kr. og i Udbytte 3 pCt. eller 10,800 Kr.

Der gaves Decharge.

Til Kommitterede genvalgte Kapt. Harboe og Kapt. H. E. Hansen. Revisorerne genvalgte.

Dampskibsselskabet »Thingvalla« har afholdt aarlig Generalforsamling.

Direktør E. Suenson aflagde Beretning. Aaret var bedrøveligere end man havde ventet, hvilket til Dels skyldes den store Arbejdsløshed i Amerika. Den samlede Emigration

til Amerika havde været 486,529 Mennesker i 1893 imod i 1894 280,725. For Selskabets Vedkommende var Emigrationen sunken fra 17,560 i 1893 til 9292 i 1894. Der var overført flere Passagerer fra end til Amerika. Ogsaa »Scandia«s Konkurrence havde skadet betydeligt. Godstrafken havde ikke været saa slet som Passagerbefordringen. Der var overført 73,270 Tons imod i 1893 78,108.

Hvad der ikke havde været at vente, var den urimelige Konkurrence imellem de kontinentale og de engelske Selskaber, der var opstaaet forrige Aar og var fortsat ind i indværende Aar, og som Selskabet havde lidt betydeligt under. Nettopassagerfragten var ikke sunket mindre end fra ca. 60 Kr. 59 Øre pr. Passager til ca. 36 Kr. 13 Øre. Godsfragten var sunken fra 11 Kr. 80 Øre pr. Ton i 1893 til 9 Kr. 71 Øre. For Indgaaende havde Fragtnedgangen dog været højst ubetydelig, nemlig 17 Kr. 73 Øre pr. Ton imod i 1893 17 Kr. 98 Øre.

Taleren skildrede den hidsige, for Selskabet højst skadelige Konkurrence, der havde fundet Sted mellem de kontinentale Linier; i Efteraaret var man da skredet til Forhandlinger med »Scandia« om Fælteseksplotering af Emigrationen fra Norden og om at paaføre Englænderne Konkurrencen.

Overenskomsten, der opnaaedes, gik væsentlig ud paa, at Linierne drevs i Forening, at der hver Uge, afvekslende af hvert Selskab, afsendtes Skib, at Passagerfarten drevs for fælles Regning, og endelig, i hvilken Henseende »Thingvalla« havde en mindre Overvægt, at dens Indtægter fordeltes i

Forhold til Tonnagen. Det skulde synes, som om denne Overenskomst i Forbindelse med alle Selskabernes slette Opgørelser i Begyndelsen af indeværende Aar, maatte have bragt Bægeret til at flyde over. Der var nu ogsaa besluttet et Fællesmøde af Repræsentanter for Selskaberne; for ca. en halv Snes Dage siden mødtes i Køln alle Repræsentanterne. Der forelaa allerede en fuldt detaljeret Overenskomst om trentlig af samme Indhold, som den tidligere skulde have været, og som skulde være bindende for tre Aar, i hvilket Tidsrum Selskaberne i det mindste kunde have faaet samlet sig lidt ovenpaa den skarpe Konkurrence. En af de engelske Liniers Repræsentanter nægtede imidlertid i sidste Øjeblik at skrive under. Hvilke dens Betæneligheder vare, og om de kunde hæves, vidstes ikke. Bestyrelsen havde imidlertid en absolut Fortrøstning til, at der paany maatte komme Enighed, og der var saaledes ikke andet for end at holde ud. Udsigterne for Aaret var dog noget bedre end i Fjor paa Grund af Forbindelsen med »Scandia«.

Indtægten af samtlige Skibe havde udgjort 1 404,218 Kr., hvoraf 1,068,511 vare indsejlede ved Gods- og 335,706 Kr. ved Passagerbefordring. Udgifterne ved Driften havde udgjort 1,716,354 Kr. Der var saaledes ved Driften lidt et Tab af 312,136 Kr. Hertil kom Udgifter ved Skibenes Oplægning 58,685 Kr., Administrationsudgifter 194,207 Kr., ialt et Tab af 565,028 Kr., hvorfra maa drages Saldo fra forrige Regnskabsaar med 3,412 Kr. Der blev saaledes at overføre til Forsynelsesfonden et Tab af 561,616 Kr. Denne udgjorde nu kun 331,063 Kr. Status balancerede med 4,345,975 Kr.

Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

Grosserer Zøylner, der fratraadte efter Tur som Medlem af Bestyrelsen, genvalgte, og i Stedet for Grosserer Stokkoby, der havde trukket sig tilbage, valgtes enstemmig Hr. Carl Melchior. De fratrædende Revisorer, d'Hrr. Giødese og Ring, genvalgte med Akklamation.

Dansk Fiskeriforening har afholdt aarlig Generalforsamling.

Kassereren Grosserer Munk, fremlagde Regnskabet, der viste en samlet Indtægt af 23,507 Kr. mod 18,473 Kr. f. A. Indtægtsforøgelsen skrev sig væsentlig fra Indtægning af et ret betydeligt Antal nye Medlemmer samt fra Statens forøgede Tilskud. Den samlede Udgift var 26,095 Kr. imod ca. 21,000 Kr. f. A. Der var saaledes et af Grundfonden dækket Underskud af 2600 Kr. (f. A. 3200 Kr.). Beholdningen var nu 10,809 Kr. eller 1000 Kr. mindre end f. A.

Præsidenten, Greve Moltke-Bregentved gav dernæst en kort Oversigt over Virksomheden og Aarets Begivenheder i Overensstemmelse med Aarsberetningen, som vi gen-gave i Uddrag i dette Blads Nr. 12.

Grosserer Petersen fremlagde Regnskabet for Forsikringen af danske Sejlfartøier til Fiskeribrug. I det sidste Aar havde det samlede Præmiebeløb udgjort 20,000 Kr., og Reservefonden var vokset fra 9547 Kr til 15,000 Kr. Statstilskudet var 10,000 Kr.

Kommandør Bojesen henlede Opmærksomheden paa Modelsamlingens Fremgang og opfordrede Medlemmer til at benytte Lejligheden til at tage den i Øjesyn.

Fisker R. Nielsen talte for Oprettelsen af Fisker-Livsforsikring. Dette kunde vistnok temmelig billigt sættes iværk. Indenfor Skagen burde Fiskernes Liv vistnok assureres for 1/2 pCt. aarlig. Der samledes nu stadig ind til forulykkede Fiskeres Efterladte, men var det dog ikke bedre istedetfor eller ved Siden af disse Gaver at lade Fiskerne selv forsikre deres Liv.

Fisker Jens Thomsen troede ikke ret paa Livsforsikringstanken. Han fandt, at Indsamlingen til forulykkede Fiskeres Efterladte burde udstrækkes til at gælde flere end de paa Søen omkomne.

Dirigenten gjorde bl. a. opmærksom paa, at Hjælpefonden ogsaa understøttede saadanne, som var blevne udygtiggjorte til deres Gerning.

Til Revisorer genvalgte Dhr. Theodor Lund og Thielemann.

Til Præsident genvalgte Greve Moltke-Bregentved, til Bestyrelsesmedlemmer Kommandør Sig. Bojesen og Fisker P. Villumsen.

Fisker J. Thomassen, Snekkersten, motiverede dernæst nærmere følgende Forslag: »Generalforsamlingen henstiller til Bestyrelsen at søge Statshjælp til Fiskerrejser i Lighed med de gennem Landboforeningerne fordelte Husmandsrejse-Stipendier«, som vedtoges enstemmig.

Fisker J. Thomassen, Snekkersten, modtivered nærmere følgende Forslag: »Generalforsamlingen henstiller til Bestyrelsen at samle Medlemmerne i de til Dansk Fiskeriforening hørende Lokalforeninger til en Fællestur til Kjøbenhavn«. I Motiveringen fremhævede han stærkt, at navnlig de Unge i Fiskerbefolkningen paa deres Rejser til Hovedstaden erfaringsmæssigt havde set meget lidt af det meget søværdige, ikke blot paa Fiskeriomraadet (Modelsamlingen f. Eks.), men ogsaa paa almindelige Kulturomraader. Fællesturen skulde saaledes, ved Siden af at være meget billig, være væsentlig belærende og oplysende. Forslaget blev efter nogen Diskussion taget tilbage.

Sluttelig behandlede Fiskerilovsrevisions-Udvalgets Udkast til en Lov for Saltvandsfiskeriet i Danmark. Dette fremstillede af Borgmester Neumann som i væsentlige Henseender bedre end Regeringens nylig fremsatte Fiskerilov-Forslag, der betegnedes som kun en lidet omfattende Revision af den bestaaende Lov. Udkastet anbefales fremdeles af Overretsprokurator Leth, Etatsraad Eckardt og Fisker Ole Hansen af Petersværft samt Fisker Hans Nielsen, Kjøbenhavn, der dog til Dels anbefalede Regeringsforslaget. Kaptajn Drechsel hævdede, at Overensstemmelserne mellem Regeringens og Udvalgets Forslag ikke vare saa store; han forsvarede iøvrigt Regeringsforslaget og fremhævede Nødvendigheden af at komme til et Kompromis mellem de i denne Sag stærkt divergerende Anskuelser. Taleren betegnede Regeringsforslaget som et tilfredsstillende Kompromis. Han støttedes af Dr. Joh. Petersen. Efter en lang Diskussion vedtoges enstemmigt følgende, af Borgmester Neumann stillede Forslag: Generalforsamlingen beslutter at anmode Bestyrelsen om at indsende til Indenrigsministeren det fremlagte Udkast til Lov og den stenografiske Beretning om de paa Generalforsamlingen faldne Udtalelser med Anmodning om, at de heri indeholdte Forslag og Udtalelser maa blive gennemgaaede og overvejede, forinden der atter forelægges Rigsdagen et Forslag til en ny Fiskerilov for Danmark.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.

Indgaaede Skibe.

1ste April. Emma, Kapt. Krützfeldt, fra Hamburg med 25 Sk. Ærter, 100 Fst. Affaldsolie, 369 Ril Bark, 28 Bil. Bassine, 132 Bil. Piasava, 2 Ks. Børster, 52 Bil. Fibre, 5 Bil. Terra Japonica, 1 Ks. Glas, 150 Sk. og 16 Bil. Kork, 64 Stk. Huder, 500 Sk. Mel, 124 Sk. Salpeter, 26 Sk. Mandler, 700 Sk. Kaffe, 10/4, 3/8 & 4/2 Piber Portvin, 5 Koll. Talg; 108 Pk. Tobak.

Cintra, Kapt. Th. Sainberlich, fra Rio og Santos med 3110 Sekke Kaffe. Ladningen blev dels ved Hjælp af elektriske Kraner, dels ved Hjælp af Elevatorer udlosset ved Skur i 5 à 6 Timer. Dampere indladede til Lissabon, Rio og Santos 23 Kasser Smør, 67 Kasser Øl, 50 Kasser Likør, 10 Kasser Spirituosa, 2 Kasser Ansjev, 11 Kasser Skinker, 4 Kasser Flæsk, 10 Kasser Ost, 1 Kasse Konserver.

Dampskib Ardle, Kapt. Batchelor af Dundee, der under Isperioden paa Grund af et mindre Havari blev indbugseret i Frihavnen og i Silopakhuset oplossede sin Last, bestaaende af ca. 18000 Tdr. Havre, 2100 Tdr. Ærter og 525 Tdr. Vikker, har efter endt Reparation atter indtaget Lasten og er afgaaet til London.

Indladningen blev trods ugunstigt Vejr og trods at Lasten bestod af 8 Partier, som maatte afmaattes hvert for sig, tilendebragt i 20 Timer.

3die April. Dampskib Dana, Kapt. N. D. Nielsen, fra Grangemouth med 200 Tons Kul.

Dampskib Cobden, Kapt. Clark, fra Middlesborough med 560 Tons Skinner, 410 Tons Jernrør.

Udgaede Skibe.

Dampskib Jylland, Kapt. Starck, til Reval med 1030 Baller Bomuld.

Ugens Havarier.

Harald, Dpsk. af Kjøbenhavn, Jørgengen, er den 1ste ds. strandet ved Cimbritshamn. Skibet, der var paa Rejsen fra Libau til London med Stykgods har Assistance af Svitzers. det kom let af Grunden og fortsatte Rejsen.

Tana, Dpsk. af Leith, er paa Rejsen fra Fredericia til Hjemstedet i Ballast strandet paa Silderevet. Skibet staar 5 Fod tørt og er læk, Dykkerdampskibet Frederikshavn er paa Strandingsstedet.

Fraim, Dpsk. af Bergen, Bie, er den 1ste ds. om Aftenen strandet paa Lillegrunden ved Kjerteminde. Skibet, der er paa Rejsen fra England med Kul til Odense, er læk, og har Assistance af »Herthaa«.

Odin, Dpsk. af Kjøbenhavn, der den 25de Marts grundstødte paa Elben, har maattet losse sin Last for at blive repareret. Varerne sendes hertil med Morsø.

Flora, Skonnert, er paa Rejsen fra Morrisonshaven til Gravesend indløben læk til Leith, hvor Skibet losses og reparerer.

M. G. Melchior, Dpsk. af Kjøbenhavn, kolliderede den 31te Marts om Morgenen ved Kullen paa Rejsen fra Christiania hertil med Dampskibet Julia af Flensborg. Julia, der var paa Rejsen fra Libau til London med Havre, rantes bagved Maskinrummet og sank 2 Timer efter at Kollisionen havde fundet Sted paa 14 Favne Vand. Et Forsøg paa at slæbe Julia til Helsingør mislykkedes. Julias Besætning, der bjergedes om Bord i Melchior, landsattes her og tog straks til Flensborg, hvor Søforklaring aflagdes den 3die ds. M. G. Melchior har faaet et stort Hul i Bougen.

Dewdrop, Dpsk. af W. Hartlepool, Simons, strandede den 29. Marts i Taage ved Hanstholm. Skibet, der kom fra Newcastle med Kul, blev flod den følgende Dag og fortsatte Rejsen til Lybeck via Frederikshavn.

Irene, Skonnert af Marstal, strandet ved Fjaltring: Kahltytsinventariet og noget løbende Gods er bjerget i Land. Skibet er Vrag.

Tawm, 2/3m Kutter af Trangisvaag, Conradsen, har paa Skagabugten mistet Anker og Kæde.

Veritas, Barkslib af Laurvig, Hansen, grundstødte den 3. ds. paa Rejsen fra Savannah til Danzig med Harpix paa Nordre Røse.

Fra Sø og Land.

Aktieudbytte. Aktieselskabet Dampskibet »Skjalm Hvide« giver 4 pCt. i Udbytte for sidste Aar.

I den tyske Rigsdag er indbragt et Lovforslag om at udelukke hollandske, danske, svenske og norske Skibe fra den tyske Kysthandel.

Som Havnefoged i Lemvig er forhenværende Skibsfører J. Futtrup ansat.

Hovmester paa Dampskibet Frederiksborg N. P. Nielsen er afgaaet ved Døden.

Uddybningen af Sejlløbet i Horsens Fjord udbydes i Entreprise.

Konsulat. Til dansk Vicekonsul i Vexiø er Hr. Hjalmar Petro udnævnt.

Med Skruedampskibet »Gustaf Wasa«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri for Regning Ångfartygs A. B., Stockholm—Lübeck i Stockholm, foretoges i Søndags officiel Prøvetur i Sundet, hvilken i enhver Henseende forløb til de ombord værende Rederes fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey« er 143' 0" langt i Hoveddækket, 24' 9" bredt og 12' 1/2" dybt i Rummet og forsynet med Tripple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation.

Paa Prøveturen indicerede Maskinen 435 Hestekraft, hvormed opnaaedes en Gennemsnitshastighed af 10 1/2 Knob med et Kulforbrug betydeligt gunstigere end kontraktlig stipuleret.

I Følge Indberetning fra det kgl. Generalkonsulat i Rio de Janeiro er en dansk Sømand ved Navn Kyerstein (?) Mathias Larsen, der synes at have opholdt sig længere Tid i Brasilien, afgaaet ved Døden i Santos, 21 Aar gammel, den 9de September f. A., efterladende sig et ringe Pengebeløb.

Den Afdøde var opgivet at være hjemmehørende i Vejle og hans Fader at hedde Mathias Larsen, men disse Oplysninger er ikke blevne bekræftede. Da saaledes hans Familie og Hjemsted er ubekendte, opfordres herved enhver, der maatte kunne give Oplysning herom, til at henvende sig desangaaende til undertegnede Ministerium.

Udenrigsministeriet, den 28de Marts 1894.

Dødsfald. Fhv. Skibsfører Christian Hansen er afgaaet ved Døden her i Byen.

Fhv. Skibsbygmester i Liverpool, Kapt. Chr. Jensen, er afgaaet ved Døden.

Som Det Forenede Dampskibs Selskabs Ekspeditør i Nibe er Hr. Fabrikant Ivar Jensen ansat.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 2. April:

Fiskekutteren Prins Valdemar, Skpr. Fr. Thiel, indkom i Onsdags til Frederikshavn fra Østersfiskeri i Nordsøen, med et ualmindelig godt Udbytte, idet der i Løbet af en Maanedstid var gjort en Fangst af over 57.000 Stk Østers, det bedste Resultat, der endnu er naaet ved dette Fiskeri. Fangsten er afhændet til Fiskehandlerfirmaet Brønnum & Co.

Straffet for ulovligt Fiskeri. Kanonbaaden Grøn-sund Kaptajn Bræstrup, der var paa Vej til Esbjerg for at tage Station der som Fiskeri-Inspektionsfartøj i Farvandet udenfor Skagen, indkom i Tirsdags med den engelske Fiske-

damptrawler »Duchess of York«, Kaptajn Brown, af Hull, der var antruffet fiskende paa dansk Søterritorium udfor Skagen. Kaptajnen paa Trawleren kom strax i Forhør for Politimesteren og blev idømt en Bøde af noget over 100 Kr. foruden at Fiskeredskabet — in casu Trawlen og Fangsten — blev konfiskeret — til Skræk og Advarsel for alle Ligesindede.

nn.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen, Thide-mann, ankom til Antwerpen 26. Marts, bestemt til Kbhvn. Riga. — Antwerpen, Caroc, ankom til Antwerpen den 21. Marts, bestemt til Aarhus, Kbhvn. og Riga. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Messina 1. April, bestemt til Kjøbenhavn og St. Petersborg. — Castor, Kruse, pass. Gibraltar 2. April, bestemt til Barcelona og Italien. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Stettin 29. Marts, bestemt til Kbhvn. og Spanien. — Dagmar, Strubberg, ankom til Kbhvn. 31. Marts. — Georgios I, Rohde, afgik fra Sebastopol 2. April, bestemt til Odessa. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Newcastle 30. Marts, bestemt til Marseille og Spanien. — Kiew, Rasmussen, ankom til Havre 2. April, bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 31. Marts, bestemt til Kbhvn. — Stettin. — Leopold II. Jespersen afgik fra Smyrna 31. Marts, bestemt til Algier, Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersborg. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom til Antwerpen 2. April, bestemt til Malaga, Tunis og Sortehavet. — O. B. Suhr, Koch, pass. Qnessant 2. April, bestemt til Genoa og Italien. — Omsk, Kihl, ankom til Piræus 1. April, bestemt til Smyrna, Saloniki. Samsoun og Sortehavet. — Tejo, Fenger, ankom til Kbhvn. 31. Marts, bestemt til Oporto og Lissabon. — Tomsk, Petersen, ankom til Antwerpen 27. Marts, bestemt til Sortehavet. — Vesta, Korfitzon, afgik fra Kbhvn. 2. April, bestemt til Xenia, Passages og Bordeaux. — Vesuv, Gade, afgik fra Lissabon 30. Marts, bestemt til Kbhvn. — Viking, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 29. Marts, bestemt til Madeira.

Axelhuus, Harder, afgik fra Kbhvn. 3. April, bestemt til Vestnorge. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom til Hamburg 29. Marts, bestemt til Kbhvn. — Danzig. — Ceres, Svensson, ankom til London 31. Marts, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Charkov, Norden, pass. Skagen 31. Marts, bestemt til Hull. Christian IX, Rabe, ankom til Kbhvn. 2. April, bestemt til London. — Christiansund, Jensen, afgik fra Stettin 3. April, bestemt til Kbhvn., Christiania. — Olga, Fischer, ankom til Kbhvn. 1. April. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 23. Marts, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Hansen, ankom til Kbhvn. 28. Marts, bestemt til Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 3. April, bestemt til Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Granton 20. Marts, bestemt til Færøerne og Island. — Libau, Andersen, ankom til Danzig 1. April, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Nidaros, Olsen, afgik fra Trondhjem 1. April, bestemt til vestnorske Byer, Kbhvn., Stettin. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 2. April, bestemt til Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom til Liverpool 1. April, bestemt til Kbhvn. — Morsø, Lind, ankom Hamburg 29. Marts, bestemt til Kbhvn., Königsberg — Moskov, Petersen, ankom til Libau 26. Marts, bestemt til Kbhvn., Anvers. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 31. Marts, bestemt til Libau. — Nordjylland, Jensen, ankom til Kbhvn. 31. Marts, bestemt til Hamburg. — Odin, Frisnette, ankom til Hamburg 29. Marts. — Perm, Christensen, ankom til Libau 29. Marts, bestemt til Kbhvn., London. — Pregel, Egidiusen, pass. Hanstholm 1. April, bestemt til Anvers. — Romny, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 3. April, bestemt til Libau. — Thyra, Garde, afgik fra Granton 30. Marts, bestemt til Færøerne og Island. — Tula, Paaske, afgik fra Kbhvn. 2. April, bestemt til Hamburg. — Valdemar, Sørensen, ankom til Libau 28. Marts, bestemt til Kbhvn., Anvers. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 2. April, bestemt til Königsberg. — Douro, Brabrand, ankom til Libau 1. April, bestemt til Anvers.

Constantin, Fenger, afgik fra Kjøbenhavn 4. April, bestemt til Newcastle — Esbern Snare, Holm, afgik fra Newcastle 2. April, bestemt til Odense. — Georg, Terkildsen, afgik fra Newcastle 3. April, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Odense 4. April bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Kronen, Petersen, afgik fra Newcastle 2. April, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 3. April, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, Güllich, afgik fra Nakskov 3. April, bestemt

til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Leith 2. April bestemt til Odense.

Dannebrog, Amalienborg, Olsen, ankom til Kiel 30. Marts. — Christiansborg, Schmidt, ankom til Eckernförde 31. Marts. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Memel 31. Marts til Rotterdam. — Uranienborg, van Deurs, afgik fra Newcastle 2. April til Swinemünde

Kjøbenhavn, Carl Hecksher, Petersen, ankom til Kbhvn. 28. Marts. — Fyen, Andersen, ankom til Balticport 27. Marts. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Roncn 30. Marts, ankom til Blyth 1. April. — Russia, Rasmussen, ankom til Rotterdam 30. Marts.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Boness 28. Marts, ankom til Aarhus 2. April. — Orrik, Eriksen, afgik fra Gøteborg 29. Marts, ankom til Newcastle 31. Marts.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, ankom til Esbjerg 20. Marts, afgik 22., ankom til Sunderland 25., afgik 27., ankom til Esbjerg 29., afgik 30., ankom til Burntisland 1. April. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Frederikshavn 20. Marts, afgik 22., ankom til Lysekild 23., afgik 27., ankom til Antwerpen 31.

Sejlskibe.

Adolphine, Nordentoft, ank 26. Marts til Amsterdam fra Savannah. — Anna Breum, Willadsen, ank. 28. Marts til Methil fra Plymouth. — Brødrene, Larsen, ank. 24. Marts til Cardiff fra Appledore. — Eos, Nielsen, afs. 26. Marts fra Warkworth til Rudkjøbing. — Fiona, Nielsen, afs. 27. Marts fra Granton til Kastrup. — Frederiksvaaag, Restorf, afs. 27. Marts til Lerwick fra Kjøbenhavn. — Harriet, Hansen ank. 21. Marts til Fraserburgh fra London. — Hebe, Clausen, ank. 25. Marts til Cowes fra Portmadoc. — Heimdal, Andersen, ank. 26. Marts til Charlestown fra Bergen. — Hansine, Hansen, ank. 23. Marts til Lissabon fra Genua. — Helene, Sørensen, ank. 28. Marts fra Falmouth til Port Elizabeth. — Niels Juel, Nielsen, ank. 16. Febr. til Port Cabello fra Cardiff. — Sigrid, Petersen, afs. 24. Marts fra Nantes til Papenburg. — Saga, af Svendborg, pass. 20. Marts Dungeness vestgaaende. — Søridderen, Palm, ank. 25. Marts til Port Vendres. — Thyra, Holm, afs. 27. fra Charlestown til Brig. — Ægir, Rasmussen, ank. 22. Marts til Lissabon fra Gijon.

Fragtberetninger.

D'Hr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 3. April:

St. Petersburg noterer for Damper pr. aabne Vande: London 1 0³/₄ d., Rotterdam, Amsterdam eller Bremerhafen 1 1¹/₂ d., Antwerpen eller Dünkirk 1/3 d. alt pr. 496 lbs. Hvedebasis.

Montrose, Dundee eller Leith 16/—, Dünkirk eller Gent 20 frcs pr. Ton Hør.

St. Petersburg ventes aaben for Trafik i første Halvdel af Maj Maaned.

Reval noterer for Damper:

London 1 1¹/₂ d., Hull 1/—, Rotterdam 1/3— d., Antwerpen, Gent eller Dünkirk 1/3 à 1 4¹/₂ d., Rouen 1/6 d., (Dünkirk 21 frcs. pr. 60 poods Hør), alt pr. 496 lbs. Hvedebasis.

Reval ventes aaben for Trafik i disse Dage.

Libau noterer for Dampere:

London, Hull, Leith eller Rotterdam 11¹/₄ d., Antwerpen 1/— à 1 0³/₄ d., Gent eller Dünkirk 1/— à 1 0³/₄ d. (18 frcs. pr. Ton Hør). Rouen 1 2¹/₄ à 1 3 d., Bordeaux 1 3³/₄ à 1 4¹/₂ d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Til Danmark 13/14 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis 19,20 M. pr. 2000 Kilos Klid.

Danzig noterer for Dampere:

Til Danmark 14-15 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis 40/45 Pf. pr. 50 Kilos Klid.

Kulfragterne fra England og Skotland til Danmark variere mellem 4/— og 5-6 d. efter Baadenes Størrelse.

D'Hr. A. Nærup & Co., Swansea, tilskrive os under 1ste April: Siden vor seneste Beretning af 7. Marts, har Kul- og Fragtmarkedet været i en variabel og usikker Stilling, grundet paa Udsigt til en større Strike eller Lock Out i Wales og Nabodistrikter, der truede med at ville tage sin Begyndelse fra Dags Dato.

Det er dog glædeligt at kunne meddele, at de Vanskeligheder, der var opstaaet mellem de forskjellige Partier, angaaende den saakaldte »Sliding Scale«, Arbejderne Lønninger, nu er ordnet paa en tilfredsstillende Maade, uden nogen Stansning, hvilket vi haabe vil bringe Forretningen tilbage

til et mere sikkert og solidt Standpunkt, saavel hvad Prisen paa Kul angaar som tillige for Fragtmarkedets Vedkommende.

Der noteres i Dag følgende Udfragter.

Swansea Quebec 6800 tons 6/3, do. Drammen 3,500 tons 4/9, do. Christianssand 200 tons 6/, do. Christiansund 400 tons 5, do. Trondhjem 400 tons 5 6. do. Helsingborg 300 tons 5.6, do. Norkjøping 300 tons 5.9, do. Kalmar 250 tons 5/9, do. Helsingfors 350 tons 5', do. Kronstad 500 tons 5, do. Petersburg 400 tons 6.9, do. Gefle 300 tons 5/6, do. Montevideo 1000 Tons 10. Bunuport-Stockholm 5 9, do. Drammen 300 tons 5', do. Skien 300 tons 5/, do. Gefle 300 tons 5', Llanelly Ystad 350 tons 5/9, do. Ystad 500 tons 5/6, do. Åhus 300 tons 6', do. Karlskrona 400 tons 5.9. Britonferry-Petersburg for Mursten 300 tons 9/6, Port Talbot-Drammen 400—500 tons 4 3 4/6, Do.-Quebec 600 tons 6/.

Funch Edye & Co. New York meddeler den 22de Marts: Siden Udsendelsen af vor sidste Beretning har adskillige Afslutninger fundet Sted fra de atlantiske Havne, til Rater, som tyde paa en fremadgaaende Tendens i vort Fragtmarked. Antallet af de afsluttede Forretninger er dog endnu kun ringe og viser ikke nogen særlig Fremgang med Hensyn til vore Brødstoffer. Begæret for fremtidige Afskibninger indskrænker sig til Partforretninger, og der er endnu kun taget smaa Partier for Maj, Juni og Juli-Lastning. Europas Utilbøjelighed til at indgaa paa de højere Priser paa vort Korn har bevirket Stansning i Partforretningerne, men Raterne have dog holdt sig i alle Retninger. Sukkerfragterne fra Cuba synes fastere, og Befragterne ville uden Tvivl blive nødsagede til at indgaa paa den af Rederne forlangte Forhøjelse. Der er i det hele taget bedre Forhaabning i alle Brancher af Dampskibsforretningen, men det øjeblikkelige Tilbud af Tonnage er fuldstændig tilstrækkelig til at dække Efterspørgslen.

Sejlskibs-Markedets Tilstand har ikke forandret sig i den forløbne Uge, og vedbliver at være utilfredsstillende. Der er lidt mere Begær i enkelte Retninger, men de stedfundne Befragtninger vise ingen Fremgang i Raterne. Antallet af store fragtsøgende Skibe her i Havnen er betydeligt og det er meget vanskeligt at erholde Beskæftigelse for dem.

Blandt de befragtede Skibe noteres: Dansk Skib »Tercera«, New York til Vestkysten af Sydamerika.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 30 Marts:

I Fragtmarkedet er der ingen Forandring at berette, men antageligt vil Afværgelsen af den truende Strike i Wales fremkalde forstærket Efterspørgsel for Tonnage derfra, hvilket saa igen muligt vil indvirke paa Kulfragterne fra Østkyst Havne. I de forskjellige Returnekeder er der heller ingen væsentlig Forandring i Raterne for prompt Lastning, men Markedet i Sortehavet og Asoff har en faldende Tendens, og det er for Tiden vanskeligt at placere Tonnage for April Lastning uden Reduktion. Der er sluttet Tyne Blyth eller Wear til: Neufahrwasser 4/1300 4/1² 950. Swinemünde 1700 3 10¹/₂, 1700 & 2300 3 9. Rostock 600 5/. Lübeck 1300 4.3. Odense 650 5/3. Korsør 1100 4/3. Helsingør 780 4/6. Esbjerg 600 5.6. Bayonne 4.9. Carthagena 6.9. Barcelona 8.6 d. V. Marseilles 1800 5.6. Toulon 1100 7.3. Genua 2400 5/3 2000 5.10¹/₂ d. V. Neapel 5.4.1. Piræus 5/3. Galatz 1800 6 10¹/₂. Alexandria 2900 5/6, 4000 5/3. Fra Hartlepool: Flensborg 1200 4/3. Pillau 1600 4/—.

Fra Sortehavet er sluttet: Nicolaieff til L. H. A. R. 10/., Hamburg 10.6, Part Byg Donau til U. K. Cont. 1950 t. 11/9 n. c. prompt. Galatz til Rouen 1600, 13.6, Mel., ult. April. Taganrog til L. H. R. 2200 11/1, Hamburg 11/6, prompt. Taganrog til Leith 4200 11.6. Azoff til U. K. Cont. 11.6. n. c. Poti til Middlesbro 2400 12., til Rotterdam 3200 11/6.

Fra Middelhavet er sluttet: Seriphos til Glasgow 2000 8. Sicilien til Petersburg 2500 9/3. Mazazan til U. K. 1/9, Beans. Carthagena til Middlesbro 7/10¹/₂. Pomaron til Stettin 8.9, til Rotterdam 7/— Bilbao til Middlesbro 4 10¹/₂, til Rotterdam 5 6.

Fra Østersøen er sluttet: Sverrig til Dundee 375 stds. 23/ D. B. b., 2 Reiser. Neufahrwasser til London 5/, Sukker. Neufahrwasser til Montreal 2000 t. 9/— St. Petersburg til Vladivostok 4700 Tons, 25 1 Mai.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 30. Marts:

Der er intet af væsentlig Betydning at rapportere om Fragtmarkedet i forløbne Uge; Efterspørgselen efter Tonnage er dog noget bedre, især for Sejlskibe.

Amerika-Markedet er fastere, men med de der herskende utilfredsstillende Konjunkturer vil vist endnu en Tid hengaa inden en virkelig Bedring i Fragterne tør ventes.

River Plate Markedet er igen flovere, og især for prompt Tonnage er Tilbud af Fragt vanskeligt at faa. Dampere acceptere 19/— fra Paranafloden, medens smaa Jernskibe maaske finde Liebhave til 21/— à 22/— for 1000 Tons d. v. Skibe er netop accepteret Ladning af Quebracho Wood til Kanalen for Ordre à 16/.

Der sluttedes i forløbne Uge blandt andet som følger:

Dampskibe.

Kul fra Cardiff til River Plate 10/— à 10/6; Bombay 8/— à 8 6, Algiers 7¹/₂ frcs., Marseilles 8 frcs.

Santander til Rotterdam 5/6, Bilbao til Cardiff eller Newport 4/. Middlesbro 4/9, Azoff til U. K. Cont., 11/6, Donau til Antverp 10 6, Rotterdam 10/9, Odessa til Christiania 10/9.

Newport-News, Liverpool 14/—, Cuba til New-York 10 cents. for Sukker. Philadelphia eller Baltimore 11 cts., Boston 12 cts.

Sejlskibe.

Kul, Garston til Ceara 12/6, Point à Pitro 7/—, Salt, Liverpool til Quebec 4/—, Tyne til Callao, Kul, 16/—, Cardiff til Colombo 10/—, San Francisco 12/—, Glasgow Dock til Buenos Ayres 9/—.

Quebec til Greenock 1300 Reg., 16 — pr. Load Tømmer, Sheernes og Chatham 17/— og 40/— pr. Std., Planker 1200 Register. Monai Bridge 25/6 og 57/6 for 300 Register.

New-Caledonia til U. K. Kont. 27/6 ÷ 1/3.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Den 27de Marts 1895 er Fyrskibet »Læso-Trindels«, den 29de Fyrskibet »Schults's-Grund«, den 30te Fyrskibet »Anholt-Knob« og den 1ste April Fyrskibet »Kobbergrund« igen udlagte paa Station.

Hermed er samtlige danske Fyrskibe paa Station.

Den 29de Marts 1895 er Lystønden »Hatter-Barn« og den 1ste April Lys- og Fløjtetønderne »Tangen« og »Mosel-Grund« igen udlagte paa Station.

Sundet. Den 1ste April 1895 afmærkes Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran Mellemfort og Prøvesten.

Samtidig tændes Varselyrene. Brændetiden er nu fra 1/4 Time efter Solnedgang til 1/4 Time før Solopgang.

Den 28de Marts 1895 er Fyrskibet »Drogden« igen udlagt paa Station.

Store-Bælt. Den 29de Marts 1895 er Lys- og Fløjtetønden »Revsnæs« igen udlagt paa Station.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sundet. Kullen S. Vraget af Dampskibet »Julia« ligger sunket i c. 14 Fv. Vand, fra Kullen i S. t. Ø. og fra Lerhamn i SV. t. V.

Vraget er formentlig ikke farligt for Sejlsadsen.

Sverig. Sundet. Den 27de Marts 1895 ere Fyrskibene »Seinbådan«, »Oscarsgrundet«, og »Kalkgrundet« igen udlagt paa Station.

Finland. Finske Bugt. Ved 23 Fods Grunden Plazin er Stagen med Kors inddragen. 60° 25' 24" N. Br. 26° 58' 10" Ø. Lgd.

Rusland. Libau S. Skibsførere advares mod, naar de i usigtbart Vejr søge Kurlands Kyst, og særlig ved Bernaten, S. for Libau, at komme Kysten nærmere end i 10 Fv. Vand, og det anbefales at holde Loddet gaende.

Tydskland. Rügen. Uden for Sassnitz er fundet en 6 Fods Sten c. 1,100 Alen S. 37° Ø. fra Sassnitz Kirke og en 8 Fods Sten c. 1,200 Alen S. 20° Ø. fra Sassnitz Kirke.

Kiel. Fra 8de—13de April 1895 afholdes Sømineøvelser i Wieker Bugt. Pladsen, der er spærret for al Sejlsads, begrænses mod V. og N. af Kysten fra Vossbrook Skovs S-Ende til Friedrichsfort Lazareth, og er mod Ø. og S. afmærket med gule Tønder med rødt Flag.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Kattegat. Den 1ste April 1895 er Fyrskibet »Fladen« igen udlagt paa Station.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Et Vrag ligger sunket paa 54° 25' S. Br. 2° 22' Ø. Lgd. En Mast er et Par Fod over Vandet.

Nordseen. Doggers Banke. Ved Efterspørgelse efter Vraget,

som laa sunket paa 55° N. Br. 3° Ø. Lgd. med en Mast 8 Fod over Vandet, er dette ikke fundet.

Tydskland. Elben. Den 21de Marts 1895 er Fyrskibet „*Krautzand*« igen udlagt paa Station.

Den 19de Marts 1895 ere Fyrskibene »*Oste Riff*« og »*Schulau*« igen udlagte paa Station.

Ledefyrene ved *Oberhafen-Kanal* i *Hamburg* ere igen tændte.

Weser. I *Weser* er Sommerafmærkningen paabegyndt.

Ud for *Rechtenfleth* ligger en 13 Fods Sten, c. 150 Alen V. for *Harriersand* Ledefyrlinie. En Vragtønde med Ø-lig Topbetegnelse ligger Ø. for Stenen.

Lystønden »*Geestmünde*« er igen udlagt og den røde Spirtønde G inddragen.

Jade. I *Alle Jade* og *Weserfahrt* er Afmærkningen nu i Orden, kun nogle enkelte Tønder mangle endnu Topbetegnelse.

Holland. Zeegat van Ameland. S. Baaken paa *Boschplaat* er ødelagt.

Zeegat van Terschelling. I *Thomas Smit Gat* har Spidstønde Nr. 3 et Kors som Topbetegnelse. I *Schuiten Gat* ere Spidstønde Nr. 7 og 8 udlagte. Om Vinteren ombyttes hver mod en rød Vager med Ballon. I *Vlie* eller *Monniken-Sloot* har Spidstønde Nr. 1 Ballon som Topbetegnelse. Den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 1 med Diamant ombyttes om Vinteren med en Vager med Diamant.

Vlie Rhed. Den 20de Marts 1895 er Lodsartøjet paa *Vlie Rhed* igen udlagt.

Zuiderzee. I *Zuiderzee* er Sommerafmærkningen paabegyndt.

I *Sloot* er en Stumpstønde Nr. 2 a udlagt mellem Stumpstønde Nr. 2 og den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 1 med Kors ved *Wieringen Waard*.

I *Zuiderzee* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

I *Vlie-Stroom* ombyttes Spidstønde Nr. 3 om Vinteren med en Tønde med Stage og 2 Balloner.

I *Molen Rak* forbliver den rød og sort lodret stribede Kugletønde liggende ude om Vinteren.

I *Stenken Noord Meep* ombyttes Spidstønden med Ballon om Vinteren med en rød Vager med Ballon.

I *Oost Meep* ombyttes Stumpstønde Nr. 7 om Vinteren med en sort Vager med Kors.

I *Meep* ombyttes Stumpstønden med Ballon om Vinteren med en rød Vager med Ballon.

Ved *Vlakte van Oosterbierum* udlægges en rød Vager mellem Spidstønde Nr. 4 med Ballon i *Oost Meep* og Spidstønde Nr. 3 med Ballon ved *Vlakte van Oosterbierum*.

I *Kromme Balg* og *Abt* have Stumpstønderne Nr. 2 a, 3, og 5 nu henholdsvis faaet Nr. 3, 4, 5 og 6.

I *Doove Balg* er Topbetegnelsen, afkortet Kogle, borttagen paa Stumpstønde Nr. 3 og Nr. 6.

Eierlandsche Gat. I *Vlieter-en-Wieringen-Vlaak*, faar Vintermærket ved Stumpstønde Nr. 2 ingen Topbetegnelse, og ved den sort og rød vandret stribede Kugletønde Nr. 1 i *Gaatje*, Diamant som Topbetegnelse.

Zeegat van Texel. I *Westgat* har Stumpstønde Nr. 6, *zandden-Bol* Tønde, nu et Kors, hvorunder en afkortet Kogle, om Topbetegnelse.

Hoek van Holland. Den sort og rød lodret stribede Lystønde uden for *Zeegat Hoek van Holland* er mærket »*Rotterdam*« N. R. W.» med hvidt.

Rotterdamsche Waterweg. Samtidig med Sommerafmærkningen i *Rotterdamsche Waterweg* inddrages Stumpstønde Nr. 15, 17 a, Nr. 20 med afkortet Kogle og Nr. 21, samt Spidstønde Nr. 15, 16 og Nr. 17 med Ballon.

Zeegat van Goeree. I *Nieuwe* eller *Noorder-Gat* have Spidstønderne Nr. 2 og 3 nu hver en Ballon.

I *Bokkegat* har Spidstønde Nr. 2 nu en Ballon.

I *Aardappelen Gat* har Spidstønde Nr. 2 nu en Ballon og Nr. 3 ingen Topbetegnelse.

Zeegat van Zierikzee. V. for *Haringvretter* er en Stumpstønde Nr. 3 a udlagt mellem Stumpstønderne Nr. 3 og 4.

I *Zandkreek* er Spidstønde Nr. 7 a udlagt mellem Nr. 7 og 8, Spidstønderne Nr. 13 a og 13 b mellem Spidstønderne Nr. 13 og 14, og Stumpstønderne Nr. 9 a og 9 b mellem Stumpstønderne Nr. 9 og 10.

Schelde. I *Nauw van Bat* er Spidstønde Nr. 26 a inddragen.

Ved *Schor van Zandliet*, paa *Ballastplaat*, er i 17 Fod afstand mellem Stumpstønde Nr. 32 og den store Koglebaakedlagt to Stumpstønder Nr. 33 og 34.

I *Pas van Terneuzen* er Stumpstønde Nr. 7 flyttet og ligger u i 27 Fod Vand.

Ved *Plaatje van den Doel* er Spidstønde Nr. 33 b flyttet ud i Farvandet.

Baaken paa N.-Kant af *Marlemonsche-Plaat* skal erstattes med en Jernbaake.

Belgien. Schelde. I den belgiske Del af *Schelde* er det ny Afmærnings System nu gennemført.

Fyrhuset til Fyret *De Frederik* lave Ledefyr er nu rødt.

England. Mersey. Den 17de Juni 1895 forandres det hvide, faste Fyr paa Fyrskibet »*Upper Mersey*« til et hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 7 s., Mærke 3 s.

Taagesignal skal fra samme Tid gives med Tre-Slag paa Klokke.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag m. m. i Atlanterhavet. I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 19de Febr. 40° 35' N. Br. 19° 50' V. Lgd. Sortmalet Træskib, c. 900 Tons, 10 Fod over Vandet.

Den 28de Febr. 25° 22' N. Br. 64° V. Lgd. Vrag med Bunden opad.

Den 4de Marts. 50° 42' N. Br. 20° 20' V. Lgd. Vrag af et c. 150 Fod langt, kobberforhudet Skib med Bunden opad; stærkt beskadiget.

Den ? Marts. 41° N. Br. 47° V. Lgd. Vrag kun lidt over Vandet.

Den ? Marts. 55° 40' N. Br. 20° V. Lgd. Skibet »*Carl Louise*« forladt.

Newfoundland S.-Kyst. Klokketønden, der laa ½ Kbl. N. 17° Ø. fra *West Balduin Rock*, Indløbet til *Port Basque*, er bortdrevet.

Forenede Stater i Nordamerika. Narragansett Bay. Rhode Island. Den sorte Spirtønde Nr. 1 ved Ø.-Enden af *Plum Beach Shoal* er ombyttet med en sort Klokketønde uden Nummer. Den ligger i 16 Fod Vand, fra *Dutch Island* S.-Fyr i N. og fra *Two Brothers Rocks* i V.

James Ledge Tønde har nu Nr. 1, *Quonset Point Shoal* Tønde har nu Nr. 3, *Warwick Narrows* V.-lige Tønde har nu Nr. 5 og *Cominicut Middle Ground* Tønde har nu Nr. 7.

New Jersey. Tathams Beach Rednings-Station er flyttet og ligger nu 2½ Kml. N. 29° Ø. fra *Hereford Inlet* Fyr. En ny Rednings-Station, *Abaton*, er oprettet 3¾ Kml. S. 21° V. fra *Lullam Beach* Fyr.

Chesapeake Bay. Maryland. Resten af *Salomons Lump* Fyrhus, hvorfra det midlertidige Fyr vistes, er bortrevet af Isen

Den 28de Febr. 1895 er *Wolf Trap* Fyr forandret. Det viser nu hvidt, fast Fyr med et hvidt Blus hver 25 Sekunder.

Elizabeth River. Virginia. Den 5te Marts 1895 er Skonerten »*Drift*« ombyttet med »*Holly*« som Fyrskib ved *Bush Bluff Shoal*. »*Holly*« viser hvidt, fast Fyr. Flammen Højde: 48 Fod. Taagesignal gives med Klokke.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italiens Ø.-Kyst. Port Pesaro. Ved *Port Pesaro* er det hvide, faste Havnefyr paa det Ø.-lige Molehoved midlertidig slukket.

Rusland. Swatotoirzki. Bug. Den 13de Marts 1895 er *Swatotoirzki* røde, faste Fyr forandret til et hvidt, fast Fyr

Vestindien, Mexikanske Bugt og Karaibiske Hav.

British Honduras. I *British Honduras* ere følgende Fyr tændte:

Punta Gorda, et hvidt, fast Fyr. 16° 5' 10" N. Br. 88° 49' 20" V. Lgd.

Alpines. Zapotillos Lagoon N.-Ende, et hvidt, fast Fyr. 16° 46' 35" N. Br. 88° 18' 10" V. Lgd.

Mullins River Indløbs N.-Side, et hvidt, fast Fyr. 17° 7' 5" N. Br. 88° 18' 10" V. Lgd.

Fyrene vises fra hvide Pæle. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden: 13 Kml.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Rio de la Plata. Vraget af italiensk Bark »*Battistine Raptor*« der er sunket Ø. for *Cuirassier Bank*, ligger ikke som tidligere angivet, men c. 14¼ Kml. S. 81° Ø. fra Fyrskibet »*Indio Point*«. 35° 12' S. Br. 56° 49' V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Ægypten. — Karantæneforanstaltningerne overfor Skibe fra Kysten af *Karamanien* mellem *Caledonia* og *Lamas* ere ophævede.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,
Adelgade 14.

A. J. Rosenfeldts

Skibs- og Baadebyggeri,
Patent Ophalingsbedding,
Udsalg af Aarer og Stager,
Ny Kalkbrænderi, Ø.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Foundres and Ship Repairers.
By Vildersplads, Copenhagen, C.

FRIHAVNSHOTELLET

anbefaler
de Herrer

Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre propre og
billige Værelser med Udsigt over Sundet.

Faa Minutters Gang fra Frihavnen og tæt ved Sporvogn.

Ærbediget

L. P. Jensen, Livjærggade 5.

Fritsche & Co. Dampskibs-Expedition.

Spedition — Kommission.
Amaliegade 15. Kjøbenhavn K.

Patent

Universal Slippeapparatet

anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af
Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.



Det gjensidige Forsikringselskab

DANMARK.

Brandforsikring:

Indbo i Kjøbstad 3 Øre 1/2-aarl.
Land 4 » »
Varer i Kjøbstad 5 » »
Forsikringssum c. 500 Mill. Kr.
Formue c. 2 1/6 » »

Livsforsikring:

Billige Præmier.
Forsikringssum c. 14 Mill. Kr.
Formue c. 3 1/4 » »
Fordelt Overskud i 1894:
ca. 400,000 Kr.

Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,

Velsmagende og holdbar Margarine,
Særlige Kvaliteter til Skibsbrug.

Kontor og Lager: Raadhusstræde 4.

Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa
Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre.

Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-
plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større
Havne-Provindsbyer.

Paa Undertegnedes Forlag
er udkommet:

Deviations-Journal

til Kontrollering af
Skibskompasser.

Udgiven i Medfør af den gæl-
dende Anvisning til at føre
Skibsdagbogen af

J. A. D. Jensen, Navigationsdirektør.
I helt Læderbind 1 Kr. 50 Øre.
G. E. C. GAD,
Viumelskaftet 32.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

H. Hvalsøe & Co.

St. Strandstræde 8.

Lager af

Skibsartikler

&

Værktøj til Skibsbrug.

S. Jacobsens

Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler

ferske, saltede og rogede Varer.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.

Skandinavisk Forretning.

Swansea.

Telegrafadresse: NÆRUP.

St. Kongensgades

Brødfabrik

& Melforretning 63

anbefaler

1ma veltørrede Skonnerogger.

Telefon 197.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr Kvarter, foruden Postpengene. Enkelt Numre 20 Øre.
Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11—3 og Hølesteinsgade 9, Ø.,
hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelt Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Brødgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petillinie à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske	35 Øre.	
De øvrige Sider	20 —	do.	25 —	
	Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	. . . . .	20 0/100	30 0/100	50 0/100
Mindre end 1/2 Side	. . . . .	10 0/100	20 0/100	40 0/100

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 15.

Kjøbenhavn, Fredag den 12. April 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Fra Island, af Vicekonsul H. J. Ernst. — Om Slingrekøle, af Skifter Andersen. — Fra danske Skibsførere. — Generalforsamlinger. — Udgifter ved Lastens Maaling, Vejning eller Tælling. — Konsulatlovens Revision. — Fiskeri-Statistik. — Sø- og Handelsretsd. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.
Grundlagt 1857. Telefon 106.

Normal-Blaek, Normal-Papir
Normal-Konvolutter

till de af Regjeringen autoriserede Priser.

Carbolineum, Maskinolier.

Oskar Borch, Gothersgade 158.

Dækskoste.

13 Rækker halvstive Piasava
6 Kr. pr. Dusin.
13 Rækker fine Piasava 7 Kr
pr. Dusin.
Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.
Levanger 7 Kr.
Kosteskaffer 1 Kr.

Hans Prehn,
Børstenbinder,
Fabrik for Dæks- og Gadekoste,
Vesterbrogade 46.
— Telefon 2625. —

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,
Strandgade 32.
Kjøbenhavn. C.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.
Etableret 1857.
En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.
Største Lager
af
Fedevarer.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbød.

Nær Frihavnen.  Classensgade 3.

Største Lager

af Uldvarer, Skjorter, Bluser, Trøjer, Sokker, Kraver,
Flipper og Manchetter.

Telefon
1269

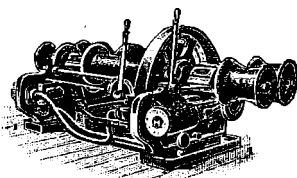
M. CLAUSEN,

KJØBENHAVN, K,

leverer

Telegr.-Adr.:
„Baltic“.

Damp-
Kraner,
Hejse-
og
Ankerspil,



Donkey-
Kjædler.
Donkey- og
Ballast-
Pumper

fra
Clarke Chapman & Co. lim., Gateshead.

Temperleys Vare-Transporters. Staal-Skibsbaade, presset
af kun 2 Plader. Ogdens selvregulerende Reduktions-
Ventil. Selvtættende Metalpakninger. Danby's Cement
til Skibscementering. Mollerups Smøreapparater.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine,
anbefaler sig med alle

Conserves til Skibsbrug

af Kjød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l.

Prislister udleveres paa Forlangende.

Kontor og Lager Store Kongensgade 106.

GORDON WHISKY

fra

Pattison, Elder & Co., Leith.

Generalagent for Danmark:

AXEL NYGAARD.

Telefon 3896

Flensborgs Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler

særlig hurtig og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Bogtrykkeri,

nyeste Typer & Maskiner.

Papirhandel,

største Udvalg i Kontormateriel.

Tegneartikler,

prima Bestik anbefales.

Bogbinderi,

Protokoller af enhver Art.

S. Friedlænder

Ved Stranden 14

Kjøbenhavn.

Frihavnens

Kjød og

Flæsk Udsalg

anbefaler sig til de ærede

Skibsførere og Houmestre.

Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.

Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.



Luftbælteisolation.
Patent for Rør og Kjædler.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier,

Maskinolier,

Carbolineum etc.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Raadhuspladsen 51. Kontortid 9-5.

Telefon 3326.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Føstager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Galle & Jessens
oljefri, rene Poudre

Cacao uden Sukker
kan særlig anbefales
til Skibsbrug.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Hofman-Bang, Ingt., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns nye
Skiltefabrik,
41, Frederiksborggade 41,
leverer

alle Slags Skilte
samt alt

Malerarbejde
henhørende til
Maskinfaget.

Alt leveres til Nutidens billigste
Priser.
Overslag leveres gratis

H. Hvalsøe & Co.
St. Strandstræde 8.

Lager af
Skibsartikler
&
Værktøj til Skibsbrug.

**S. Jacobsens
Sønner,**

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler
ferske, saltede og røgede Varer.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.

Holm & Collerup,
Smedie og Maskinfabrik,

Toldbodgade Nr. 15

Telefon 3872.

og

Telefon 3872.

Frihavnen i Kjøbenhavn.

Alle Skibs- og Maskinreparationer udføres hurtigt
og solidt.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

Eneste Lager

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Viggo O. P. Hammer & Søn,

Baadsmandsstræde 20, Kjøbenhavn C. Etabl. 1856.

Tømmer- og Trælastforretning.

EXPORT af indenlandske Træsorter.

Bøg, Eg, Ask, Hvidbøg etc.

IMPORT af udenlandske Træsorter.

Mahogni, Nøddetræ, Eg, Whitewood, Teak etc.

Andersons Præserveringsfarve for Metaller

forhindrer ubetinget Rustdannelse,
anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway
Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:

Evers & Co.,

12. Nybrogade.

Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa
Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.

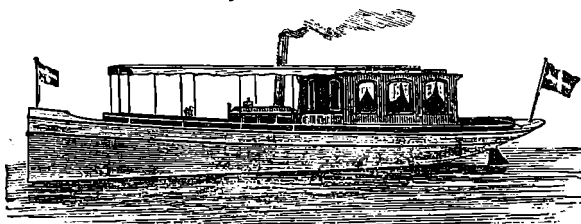
Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

N. M. Preus,

Skibssmedie- & Maskinetsablisement,

Nyhavn Nr. 57.



Paatager sig Bygning og Levering af smaa Dampbaade
med kraftige Maskiner.

Hattemagasinet

'London'

Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg

Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

Rugbrød

A **Frederiksberg** A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annegade 3.

Kjøbenhavn C.

Th. Meier,

Vognmandsforretning.

Al Slags Kørsel

besørger.

Kontor: Frihavnsselskabets

Kontorbygning.

Telefon 2068.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.

Skandinavisk Forretning.

Swansea.

Telegrafadresse: NÆRUP.

F.W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablisementet

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

Fra Island.

Seydisfjord, den 18de Februar 1895.

Tillad mig, Hr. Redaktør, gennem Deres meget ærede Blad at fremkomme med nogle Bemærkninger angaaende Fiskeriet under Island. I de otte Aar jeg har været ansat som Apoteker heroppe, har jeg haft rig Lejlighed til at se den Virksomhed, flere europæiske Nationer udfolde under Island paa Fiskeriets Omraade. Blandt disse spille som bekendt Franskændene, Englænderne og Nordmændene den betydeligste Rolle. Hvad den sidste Nation angaar, faar den jo nu mere og mere fast Fodfæste i Landet, og det skal siges til dens Ros, at den paa bedste Maade forstaar at øse af de Erhvervskilder, Island tilbyder i saa rigt Maal. Frankrig sender aarlig en Fiskeflaade herop paa ca. 170 Fartøjer, væsentlig bestaaende af Skonnerter, og med en samlet Besætning paa over 3000 Mand. At det ikke er Bagateller, et saadant Fiskeri drejer sig om, udviser en officiel Beretning i det franske Blad »Le petit journal«, der angiver Franskændenes Udbytte af Fiskeriet under Island i 1893 til over 22 Millioner Pd. Stokfisk foruden Rogn og Levertran, og nævnte Aar var jo ikke mere end et almindeligt godt Fiskeaar. At Englænderne ikke have ligget ledige, turde være overflødigt at bemærke. I Modsætning til Frankrig anvender denne Nation næsten udelukkende Dampskibe til at drive Fiskeriet med, og Nedsriveren af disse Linier har ofte paa én Dag talt over en Snes af disse smaa engelske Dampfartøjer paa 60—120 Tons her paa Seydisfjord, hvor de ere løbne ind, dels for at søge Agn (Linefiskere), dels for at se Anledning til muligvis at kaste deres Trawl-net i selve Fjorden. Om de engelske Trawldampers ødelæggende og hærjende Virksomhed heroppe, have danske Dagblade i den sidste Tid leveret udførlige Beretninger, og man maa derfor haabe, at Regeringen, der har sanktioneret en sidste Sommer paa det islandske Althing vedtagne Lov om Trawlfiskeriet, vil yde den tilstrækkelige eksekutive Magt til Lovens Haandhævelse. Fra England har man næppe nogen Hjælp i Vente; thi med Undtagelse af en Advarsel fra »Board of Trades Fishery Department« til de engelske Islandsfiskere, har England hidtil stillet sig meget lunkent ligeoverfor fremkomne Klager over begaaede Lovovertrædelser af engelske Fiskere. At Island har flere Besøg i Vente af Nationer, der have faaet Øjnene op for den Guldgrube, der findes i Havet rundt Landet, tyder et Forslag paa, der i Følge »Berl.-Pol.-Nachr.« er indsendt til det tyske Forbundsraad. Dette Forslag, der støttes af en Mængde tyske Fiskeriselskaber, gaar ud paa, at det mindre Skippercertifikat, der kun giver Ret til at fiske indtil 61 Gr. n. Br. (altsaa Farvandet mellem Shetlandsøerne og Færøerne), skal emaneres til at Ihændeleveren faar Tilladelse til at føre Dampskib paa Island. En lignende Lempelse søges udvirket for Maskinmestre; de nu gældende Bestemmelser udøve nemlig i Følge Petitionen et hæmmende Tryk paa et tysk Fiskeri under Island, der i Forslaget anbefales paa det varmeste til Støtte af Regeringen. — Under alle disse Omstændigheder maa det forundre, hvilken ringe Del Danmark tager i Fiskeriet under Island, særlig naar man tager Hensyn til, at den danske Fisker har Ret til at hente sin Fangst indenfor Søterritoriet, med andre Ord han har de samme Rettigheder som selve den islandske Fisker. At Islændernes Udbytte af Fiskeriet ikke kan sammenlignes med de fremmede Fiskeres, ligger ene og alene i den Aarsag, at den islandske Fisker næsten udelukkende

er henvist til at drive Fiskeriet fra Baad: Befolkningen er for ringe bemidlet til ved egen Hjælp at kunne anskaffe sig hensigtsmæssige Fartøjer, og de, der kende, under hvilke Omstændigheder det islandske Baadfiskeri finder Sted, ere vel vidende om hvilke Ulemper, Genvordigheder og Farer disse udholdende og arbejdsomme Fiskere ere underkastede i deres Kamp for det daglige Brød. De faa Steder, særlig paa Vestkysten af Island, hvor Befolkningen driver Fiskeri ved Hjælp af Fartøjer, fremvise ogsaa et Resultat, hvoraf det klart fremgaar, hvilken Fordel en Omforandring af det nuværende System vilde medføre for den islandske Fisker, og det vilde ligesaa sikkert være en lukrativ Forretning for de Folk, der satte den i Scene. — At det Fiskeri, som de fem frederikshavnske Kuttere i 1893 dreve under Island i Forening med Damperne Dania, Cimbria og Hafnia, efter Sigende kun gav et mindre tilfredsstillende pekuniært Udbytte, tør vel næppe søge sin Grund i en daarlig Fangst, men snarere i den Omstændighed, at Konjunkturerne, takket være de engelske Trawleres lovløse Virksomhed, daledede meget betydeligt. Dette danske Fiskeri var desuden baseret alene paa at faa Fangsten ned i levende eller fersk Tilstand, og det er jo indlysende, at en saadan Forretning kan komme til at arbejde med Tab, saafremt Markedet er overfyldt. Et dansk Fiskeri under Island, til Dels funderet paa det franske System, burde forsøges, og vilde samtidig Island kunde drage Fordel af dette, saafremt de danske Fiskefartøjer delvis bleve bemandede med islandske Fiskere, der i Lighed med Franskændene fiskede paa Part. En saadan Alliance vilde være til stor Gavn for Island, da den islandske Fisker derved kom til at arbejde under lettere og gunstigere Vilkaar, og de danske Fiske-skibe kunde ikke faa en mere haardfør og duelig Besætning.

Jeg skal sluttelig tillade mig at henlede Opmærksomheden paa et andet indbringende Foretagende paa Islands Østkyst, nemlig Oprettelsen af en Hvalfangerstation her paa Seydisfjord, og det være vel heller ikke længe, forinden en saadan er etableret. Jeg er ikke Fagmand og kan følgelig ikke gaa ind paa Detailler; men naar man ser hen til de Resultater, de norske Hvalfanger-Stationer paa Vestlandet kunne fremvise, er det indlysende for enhver, der er kendt med Østkystens Rigdom paa Hvaler, at her ligger Kapitaler uhævede. Jeg har hørt mange udtale, deriblandt vor bekendte Landsmand Marinekaptajn Hovgaard, at man intet Sted rundt Island traf saa mange Hvaler som paa Østkysten, og det er ogsaa ganske betegnende, at norske Hvalfangere fra Isafjorden saa smaat begynde at søge deres Fangst paa denne Side af Landet. I selve Seydisfjorden har jeg ofte paa en Gang set en halv Snes store Hvaler holtre deres vældige Kroppe og udsendende mægtige Vandsojler.

Ogsaa paa dette Felt burde danske Interesser vækkes, forinden et saadant Foretagende gaar over i udenlandske Hænder, og jeg føler mig overbevist om, at der blandt de danske Søofficerer, der aarlig komme til Island, findes kompetente Folk, der kunde bidrage til, at Sagen blev belyst paa en fagkyndig Maade.

Deres ærbødige

H. J. Ernst,

Apoteker og Vicekonsul.

Om Slingrekøle.

Hr. Redaktør! I Nr. 11, 12 og 13 i »Dansk Søfartstidende« har jeg fremhævet den store Betydning, som de af mig anbefalede parallelle Bundkøle have som modstand-

ydende mod Rullinger, mod Afrift og mod Giring samt at de støtte Skibets praktiske Stabilitet m. m. Nu vilde jeg gerne fortsætte med, hvor vigtige de kunne blive, ikke alene for Koffardistaalskibe, men ogsaa for moderne Kampskibe, — med Hensyn til en bedre Styling.

Alene af den Grund at den lodrette Stævn, som des-

foruden Tabet af »Alexander III.», som var kalkuleret til 340,000 Kr. — Der henstod endnu uopgjort flere Havarier, hvilke Havarier vare afhængige af Processer.

I Aarets Løb var Generalkonsul Jul. Holmblad af Helbredshensyn udtraadt af Bestyrelsen, som har suppleret sig med Fabrikejer Jacob Holmblad.

Grosserer Frantz Adolph er tiltraadt som Kommitteret. Der gaves Decharge.

Fabrikejer Jacob Holmblad valgtes til Bestyrelsesmedlem og Revisorerne genvalgtes.

»Dampskibsselskabet Danmark« har afholdt aarlig Generalforsamling.

Formanden, Direktør F. Gram, mindede om en af Selskabets Forretningførere, Grosserer Sommers Død, der var indtruffen i Aarets Løb. Forsamlingen sluttede sig hertil ved at rejse sig.

Formanden aflagde dernæst Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar. Fragterne havde været yderst lave, særlig i Slutningen af Aaret. De seks Skibes Overskud havde udgjort ca. 68,600 Kr. Paa »Helge« var der i de Maaned, Skibet havde sejlet, lidt et Tab af 235 Kr. Administrationsomkostningerne havde udgjort 12,817 Kr., medens der til Reservecifonden var henlagt 56,624 Kr. I Udbytte kunde man desværre intet udbetale for det forløbne Aar.

Der gaves Decharge for Regnskabet; dette skete paa Foranledning af Kapt. Hansen ved skriftlig Afstemning, der gav det Resultat, at Decharge vedtoges med 176 Stemmer imod 44.

Den afgaaende Kommitterede, Direktør F. Gram, genvalgtes med 163 Stemmer. Paa Kapt. Hansen faldt 49 Stemmer.

Udgifter ved Lastens Maaling, Vejning eller Tælling.

Det er en bekendt Sag, at der meget ofte opstaar Uenighed om, hvem der skal betale disse Udgifter. Det er næsten umuligt at sige noget almenlydigt herom, da Reglerne varierer efter stedlige Kutymen eller Reglementer. Kun saa meget kan siges, at megen unødigt Strid vilde kunne undgaas, naar man sørgede for at træffe kontraktmæssig Aftale derom paa Forhaand. Det er mærkeligt nok, meget sjældent, at Certepartier eller Konnossementer indeholder Bestemmelser om dette Punkt, der dog har en ikke ringe praktisk Betydning, i al Fald saa vidt man kan domme efter de for Forcningen indbragte Sager. Vi skal nævne et Eksempel fra de sidste Dage.

Et svensk Skib lossede i en dansk Havn en Ladning Salt løst i Skibet. Fragten var betalbar *pr. Ton of 20 Cwt. delivered*. Certepartiet havde den sædvanlige Klausul: *The cargo to be brought to and taken from alongside the vessel at Charterer's risk and expense*. Konnossementet undertegnedes for 209 Tons Salt, *weight unknown*. Ladningsmodtagerne sendte Folk ned i Lasten for at fylde Saltet i Tønder og belastede Skibet »Andel i Maaling,« nemlig Halvdelen af Udgifterne. Da Foreningen anmodede dem om at tilbagebetale dette Beløb, forandrede de det til, at det var »Arbejdspege i Lasten med at fylde i Tønder«. Det er imidlertid klart, at de ikke kunde komme nogen Vej hermed, da der ikke var nogen, der havde anmodet dem om at engagere Folk til at udføre Skibets Arbejde. Men efter de citerede Klausuler kunde det heller ikke antages, at Skibet havde noget at gøre med Maaling af Lasten, hvilket ogsaa Ladningsmodtagerne til sidst indirekte erkendte derved, at de betalte Beløbet, efter at Sagen var overgivet til Sagfører.

Dette Tilfælde er kun et af mange. Det viser Ønskeligheden eller Nødvendigheden af at have klare Bestemmelser

i Kontrakten, der paa Forhaand kan udelukke al Dissens og dermed følgende Vidtløftigheder og Udgifter.

(Nord. Skibsrederforen. Cirkul.)

Konsulatlovens Revision.

(Fortsat.)

Folkethingsmand Frederiksen udtalte bl. a.:

Vi maa tage Hensyn til, at i vore Dage slutte de forskellige Samfundsklasser og Stænder sig sammen gennem deres Repræsentanter. Det er saaledes Tilfældet med Landmænd, Handelsmænd, Haandværkere, Industridrivende o. s. v. De prøve saa paa, om de ikke ved fælles og enig Optræden kunne virke til deres Næringsvejes økonomiske Udvikling og Fremgang. Til Støtte herfor søge de hen til Lovgivningsmagten og bede om at faa Lettelse i de trykkende Byrder, og de genere sig ikke for direkte og indirekte at søge Støtte fra Statens Side. Jeg skal være den sidste til at have noget imod en saadan Sammenslutning, da jeg fuldt ud erkender, at de forskellige Næringsveje have deres Besvær. Men for Sømændenes Vedkommende er det temmelig vanskeligt at slutte sig sammen og paa den Maade frembære deres Krav. Sømændene bo jo spredte rundt omkring — naar Hensyn tages til vort Lands Størrelse — ved vore udstrakte Kyster og rundt om paa vore Smaaøer. Dels af denne Grund og dels, fordi de færdes omkring i fremmede Verdensdele og ude omkring i vor egen Verdensdel, er det som sagt vanskeligt for dem at slutte sig sammen, saaledes som de andre gøre, og af samme Grund have de heller ikke nogen egentlig Talemand eller Repræsentant paa Thinge. Derfor mener jeg, at Lovgivningsmagten skylder at tage saa meget desto mere Hensyn til dem, saa at man ikke indlader sig paa at bebyrde den farlige og besværlige Gerning, de have at udføre, med større Skatter end højst nødvendigt. Det vil jo ikke kunne bestrides fra nogen Side, at den ny Konsulatlov har paalagt Søfarten en temmelig betydelig Afgift. Taleren nævned flere Eksempler fra Ærø. Det vil af disse faa Eksempler, jeg her har fremdraget, fremgaa, at for Sejlskibenes Vedkommende er Konsulatafgiften stegen til mellem det dobbelte og tredobbelte af, hvad den var efter Loven af 1888. Kun for de Skibes Vedkommende, som gaa i fast Fart og mange Gange aarlig anløbe een Havn, er den ny Lov fordelagtig, men baade for Skibene i den østersøiske Fart og for de Skibe, der have deres væsentligste Fart i Nord- og Østersøen, er Afgiften stegen saa meget, som jeg nys anførte, og man vil let kunne indse, at det generer Farten temmelig betydelig, naar de ovenikøbet lide under Trykket af, at Betalingen for Fragterne er mindre, end den har været før. Jeg ser derfor ikke rettere end, at, hvis man biholder den nu gældende Lov, vil det i Længden blive til Skade for alle og ikke til Gavn for nogen. Hverken Landmænd, Haandværkere eller Industridrivende have Gavn af, at det gaar daarlig med Skibsfarten. Florerer Skibsfarten, saa forøges i alt Fald for dem, som leve deraf, Evnen til at købe de Produkter, der frembringes her i Landet, og det bidrager til at hæve Prisen paa vore Produkter, og derigennem bidrager det i det hele til Skatteevnens Forøgelse. Selv om Konsulatafgiften ikke var saa stor, mener jeg nok, at Søfarten har temmelig betydelige Skatter alene i denne, om jeg maa sige ubillige, for ikke at sige meningsløse Toldafgift, der hviler paa den. Paa Anskaffelsen af Skibe, paa Skibsmateriel og paa Udrustningsgenstande hviler der jo en saa stor Toldafgift, at det kunde være meget ønskeligt, om man ret snart kunde komme til ogsaa for den Sags Vedkommende at faa en Toldlov, hvorved Toldsatserne for disse Tings Vedkommende kunde blive reviderede. Særlig for den udenrigske Skibsfart er det fuldstændig urimeligt, at der hviler saadanne Afgifter paa Skibsfarten, som jeg før anførte. Saa

Af Omladningsgoods havde Selskabet i 1894 ekspederet ialt 56,316 Tons.

I Stedet for Havneafgift var der indtraadt en mindre Afgift, som opkræves hos Varemodtagerne. Bestyrelsen havde bestemt, at Selskabet afholdt denne Afgift for den større Del af Stykgodstrafiken, hvor den viste sig mest byrdefuld, medens man for enkelte Varesorter forbeholdt, at Vareafgiften bæres af Modtagerne. Denne Restemelse var bleven hilset med megen Paaskønnelse af Selskabets Kunder.

Den indenlandske Afdelings Nettoopsejling var ca. 24,000 Kr. større trods de forøgede Driftsudgifter ved den udvidede Sommerfart paa Aalborg, Aarhus og Odense.

Tilførslen af Kreaturer til Kjøbenhavn var lidt mindre end i foregaaende Aar, og det til Trods for de fremdeles bestaaende Indførselsforbud til Storbritannien og fra Sverig samt Paabudet om Slagtetvang i tyske Havne. Øerne havde visselig givet et noget større Kontingent, men derimod var der en betydelig Nedgang fra Jylland, idet en stor Del af det jyske Slagtekvæg var gaaet landværts over Grænsen til Hamburg, hvor Priserne næsten stadig havde været højere end i Kjøbenhavn. Der overførtes ialt 15,503 St. stort Hornkvæg, 9880 Kalve, 3566 Svin og 74,522 Faar og Lam. Den Godsmængde, som var befordret, var væsentlig den samme som det foregaaende Aar, dog med nogen Forøgelse i de herfra udgaaende Fragter, men derimod nogen Formindskelse i Returfragterne. Forsendelsernes Antal havde været 663,600.

Sundfarten var gaaet sin regelmæssige Gang. Den opsejlede Passage havde været c. 50,000 Kr. større end det foregaaende Aar.

Frederikshavn — Gøteborg — Ruten havde ikke vist sig lønnende, og Selskabet var betænkt paa at ophæve den. Da Ruten imidlertid syntes at være af Betydning ikke alene for vore Fiskeimportører, men ogsaa for den gennemgaaende Jærnbanetrafik, særligt fra de tyske Baner, havde Selskabet paa givne Anledning besluttet endnu at gøre et Forsøg med at fortsætte Farten. Ogsaa paa denne Linie spillede den svenske Lodstvang en Rolle, og den forøgede Afgift vilde have været ret følelig; den er imidlertid undgaaet derved, at de Skibsførere, der befare Ruten, have taget svensk Lodseksamen.

Udførsel af levende Kreaturer til England havde ialt udgjort c. 100,000 Tons Gods imod c. 96,000 Tons det foregaaende Aar og bestod af Smør 44,348 Tons imod 41,358 Tons, Æg 7,733 Tons imod 7,060 Tons, Flæsk 37,180 Tons mod 39,976 Tons. Forventningen om, at fersk Kød vilde blive en større Udførsels-Artikel, har hidtil ikke gaaet i Opfyldelse, formentlig paa Grund af lave Priser i England; der udførtes kun 1,424 Tons imod 3,491 Tons det foregaaende Aar. Indførslen af Gods var 16,363 Tons imod 20,018 Tons og af Kul 100,758 Tons imod 80,351 Tons. Den formindskede Godsmængde faldt navnlig paa Foder og Gødningsstoffer. Paa Ruten Malmø — Helsingborg — Grimsby var der endvidere ved et Skib hver 14. Dag overført 3,976 Tons Gods og tilbageført 1,351 Tons Gods og 18,000 Tons Kul.

Islandsfarten var udført planmæssig.

Paa Vestnorge havde Farten kun givet et tarveligt Resultat, da Sildefangsten hurtig ophørte, hvilket atter virkede formindskende paa Importen af Mel og Byg.

Ogsaa fra Gøteborg havde der saavel i Begyndelsen som i Slutningen af Aaret været god Fragtfortjeneste med ferske og saltede Sild, hvorved Farten paa Stettin, der ellers havde lidt ved Toldforhøjelsen paa Mel i Sverig, havde faaet en velkommen Støtte. Farten Stettin — Kjøbenhavn — Kristiania havde som sædvanligt givet tilfredsstillende Resultat.

Hamburg Farten er fortsat regelmæssigt med Fortsættelse til Königsberg og Danzig, medens man endnu i Aar ikke havde haft Anledning til, som paatænkt, ogsaa at optage Libau og Riga i denne Fart.

Hull- og London-Farten havde gaaet sin regelmæssige Gang. Imellem Libau og Hull havde Selskabets Skibe efter afsluttet Kontrakt besørget Transport af Emigranter paa for-

holdsvis gode Betingelser. Paa samme Rute var befordret en Del Heste saavel til Kjøbenhavn som til Hull og London, og disse Fragter for Mennesker og Dyr havde været en Hjælp ligeoverfor de daarlige Kornfragter.

Som bekeudt aabnedes Trafiken paa Manchester-Kanalen ved Begyndelsen af 1894, og Bestyrelsen havde straks sin Opmærksomhed henvendt paa at optage Farten paa Manchester-Liverpool i den Udstrækning, som maatte være nødvendig. Der begyndtes med en Fart Stettin — Kjøbenhavn — Manchester, og det var Mening at udvide denne Fart til andre Østersøhavne. I denne Fart, som i høj Grad berørte de engelske Rederier, der ogsaa ere interesserede i Farten paa Englands Østkyst, vilde Selskabet, saavidt mulig, arbejde i god Overensstemmelse med de nævnte Rederier, som nu ogsaa havde gjort Skridt til at optage Farten paa Manchester.

Paa Antwerpen havde Trafiken været meget livlig; trods al Konkurrence bevarede Selskabet her sin gunstige Position, og man frygtede ikke for at miste de gode faste Kunder, naar der kun var sørget for, at der kunde bydes regelmæssigt og tilstrækkeligt Skibsrum.

Paa Sortehavet vare Forholdene ved Aarets Begyndelse ret gode og Fragterne tilfredsstillende; men dette fastere Fragtmarked lokkede mange konkurrerende større Baade frem, hvorved Fragterne dreves betydeligt ned, og under forskellige Svingninger fæstnede de sig sluttelig paa det nuværende lave Standpunkt trods de store Kornmasser fra Ruslands sidste rige Høst, som skulde transporteres. Under saadanne Omstændigheder kunde Farten kun lønne sig for større Skibe; man havde derfor ombyttet de Baade, som Selskabet hidtil havde anvendt i Farten paa Sortehavet, »Tomske«, »Omsek« og »A. N. Hansen«, der kun lade 1600 Tons, med 3 ny Baade med en noget større Lasteevne, nemlig ca. 3400 Tons. Disse Baade ventedes færdige i Maj, Juni og Juli Maaned, hvorefter de ældre Skibe skulde gaa over i Middelhavsfarten, til hvilken de oprindelig vare lyggede og hvor de bedre kunde anvendes, da der ogsaa der tiltrænges større Skibe for tilfredsstillende at kunne betjene Ruten.

Paa Grund af den ualmindelig rige Vinhøst i 1893 havde der været en livlig Befragtning fra Bordeaux, og Selskabets Skibe havde i 1894 transporteret fra denne Plads 13,115 Tons imod 11,007 Tons det foregaaende Aar.

Sejladsen paa Madeira, Portugal og Havre havde været meget tilfredsstillende.

Lige mod Aarets Slutning overgik der Selskabet den Ulykke, at Dampskibet »Alexander III.« under et særdeles haardt, orkanagtigt Vejr forliste i Nordsøen, ved hvilken Lejlighed 18 Mennesker mistede Livet, medens kun 7 Personer, deriblandt Skibets Fører, paa en vidunderlig Maade bjergedes. Bestyrelsen havde intet at behjæde Officerer eller Besætning, som til det sidste havde gjort deres Pligt.

Den samlede Fragtindtægt havde været 13,926,957 Kr. eller 717,119 Kr. større og Provision, Agio og forskellige Indtægter 468,320 eller 82,761 Kr. større end Aaret forud. Den samlede Merindtægt udgjorde altsaa 799,880 Kr. Udgifterne vare samtidig stegne foranlediget ved større Sejlads og flere Skibe i Fart med ialt 1,112,277 Kr., hvorhos der til Forsikring var en Merudgift af 8048 Kr. Administrationsudgifter havde udgjort 277,092 Kr. eller 23,306 Kr. mindre end i 1893, ligeledes var der paa Rente-Kontoen en Besparelse af 27,291 Kr. Af Overskudet 2,039,709 Kr. var der foretaget de sædvanlige Afskrivninger paa Inventar og Pakboder 22,876 Kr. samt henlagt det statutmæssige Beløb til Fornylsesfonden med 1,053,192 og til Assurancefonden 535,298 Kr., ialt et Beløb af 1,611,367 Kr. og efter Fradrag af Tantiemer foresloges Udbyttet fastsat til 5 pCt., medens Restbeløbet 14,195 Kr. overførtes i ny Regning.

Skibenes bogførte Værdi var 32,675,158 Kr. Der er siden sidste Regnskab tilkommet Værdien af 3 Skibe, »Eos«, »Vesta« og »Ceres«, medens »Alexander III.s« Kapital-Konto er udgaaet. Blandt Nyanskaffelser kunne nævnes 3 Pramme 22,103 Kr. For Havarier i Aarets Løb var der afskrevet 126,711 Kr.

foruden Tabet af »Alexander III.», som var kalkuleret til 340,000 Kr. — Der henstod endnu uopgjort flere Havarier, hvilke Havarier vare afhængige af Processer.

I Aarets Løb var Generalkonsul Jul. Holmblad af Helbredshensyn udtraadt af Bestyrelsen, som har suppleret sig med Fabrikejer Jacob Holmblad.

Grosserer Frantz Adolph er tiltraadt som Kommitteret. Der gaves Decharge.

Fabrikejer Jacob Holmblad valgtes til Bestyrelsesmedlem og Revisorerne genvalgtes.

»Dampskibsselskabet Danmark« har afholdt aarlig Generalforsamling.

Formanden, Direktør F. Gram, mindede om en af Selskabets Forretningførere, Grosserer Sommers Død, der var indtruffen i Aarets Løb. Forsamlingen sluttede sig hertil ved at rejse sig.

Formanden aflagde dernæst Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar. Fragterne havde været yderst lave, særlig i Slutningen af Aaret. De seks Skibes Overskud havde udgjort ca. 68,600 Kr. Paa »Helge« var der i de Maaneder, Skibet havde sejlet, lidt et Tab af 235 Kr. Administrationsomkostningerne havde udgjort 12,817 Kr., medens der til Reservefonden var henlagt 56,624 Kr. I Udbytte kunde man desværre intet udbetale for det forløbne Aar.

Der gaves Decharge for Regnskabet; dette skete paa Foranledning af Kapt. Hansen ved skriftlig Afstemning, der gav det Resultat, at Decharge vedtoges med 176 Stemmer imod 44.

Den afgaaende Kommitterede, Direktør F. Gram, genvalgtes med 163 Stemmer. Paa Kapt. Hansen faldt 49 Stemmer.

Udgifter ved Lastens Maaling, Vejning eller Tælling.

Det er en bekendt Sag, at der meget ofte opstaar Uenighed om, hvem der skal betale disse Udgifter. Det er næsten umuligt at sige noget almenlydigt herom, da Reglerne varierer efter stedlige Kutymen eller Reglementer. Kun saa meget kan siges, at megen unødigt Strid vilde kunne undgaas, naar man sørgede for at træffe kontraktmæssig Aftale derom paa Forhaand. Det er mærkeligt nok, meget sjældent, at Certepartier eller Konnossementer indeholder Bestemmelser om dette Punkt, der dog har en ikke ringe praktisk Betydning, i al Fald saa vidt man kan dømme efter de for Forcningen indbragte Sager. Vi skal nævne et Eksempel fra de sidste Dage.

Et svensk Skib lossede i en dansk Havn en Ladning Salt løst i Skibet. Fragten var betalbar *pr. Ton of 20 Cwt. delivered*. Certepartiet havde den sædvanlige Klausul: *The cargo to be brought to and taken from alongside the vessel at Charterer's risk and expense*. Konnossementet undertegnedes for 209 Tons Salt, *weight unknown*. Ladningsmodtagerne sendte Folk ned i Lasten for at fylde Saltet i Tønder og belastede Skibet »Andel i Maaling,« nemlig Halvdelen af Udgifterne. Da Foreningen anmodede dem om at tilbagebetale dette Beløb, forandrede de det til, at det var »Arbejdspege i Lasten med at fylde i Tønder«. Det er inidertid klart, at de ikke kunde komme nogen Vej hermed, da der ikke var nogen, der havde anmodet dem om at engagere Folk til at udføre Skibets Arbejde. Men efter de citerede Klausuler kunde det heller ikke antages, at Skibet havde noget at gøre med Maaling af Lasten, hvilket ogsaa Ladningsmodtagerne til sidst indirekte erkendte derved, at de betalte Beløbet, efter at Sagen var overgivet til Sagfører.

Dette Tilfælde er kun et af mange. Det viser Ønskeligheden eller Nødvendigheden af at have klare Bestemmelser

i Kontrakten, der paa Forhaand kan udelukke al Dissens og dermed følgende Vidtløftigheder og Udgifter.

(Nord. Skibsrederforen. Cirkul.)

Konsulatlovens Revision.

(Fortsat.)

Folkethingsmand Frederiksen udtalte bl. a.:

Vi maa tage Hensyn til, at i vore Dage slutte de forskellige Samfundsklasser og Stænder sig sammen gennem deres Repræsentanter. Det er saaledes Tilfældet med Landmænd, Handelsmænd, Haandværkere, Industridrivende o. s. v. De prøve saa paa, om de ikke ved fælles og enig Optræden kunne virke til deres Næringsvejes økonomiske Udvikling og Fremgang. Til Støtte herfor søge de hen til Lovgivningsmagten og hede om at faa Lettelse i de trykkende Byrder, og de genere sig ikke for direkte og indirekte at søge Støtte fra Statens Side. Jeg skal være den sidste til at have noget imod en saadan Sammenlutning, da jeg fuldt ud erkender, at de forskellige Næringsveje have deres Besvær. Men for Sømændenes Vedkommende er det temmelig vanskeligt at slutte sig sammen og paa den Maade frembære deres Krav. Sømændene bo jo spredte rundt omkring — naar Hensyn tages til vort Lands Størrelse — ved vore udstrakte Kyster og rundt om paa vore Smaaøer. Dels af denne Grund og dels, fordi de færdes omkring i fremmede Verdensdele og ude omkring i vor egen Verdensdel, er det som sagt vanskeligt for dem at slutte sig sammen, saaledes som de andre gøre, og af samme Grund have de heller ikke nogen egentlig Talemand eller Repræsentant paa Thinge. Derfor mener jeg, at Lovgivningsmagten skylder at tage saa meget desto mere flensyn til dem, saa at man ikke indlader sig paa at bebyrde den farlige og besværlige Gerning, de have at udføre, med større Skatter end højst nødvendigt. Det vil jo ikke kunne bestrides fra nogen Side, at den ny Konsulatlov har paalagt Søfarten en temmelig betydelig Afgift. Taleren nævnedes flere Eksempler fra Ærø. Det vil af disse faa Eksempler, jeg her har fremdraget, fremgaa, at for Sejlskibenes Vedkommende er Konsulatafgiften stegen til mellem det dobbelte og tredobbelte af, hvad den var efter Loven af 1888. Kun for de Skibes Vedkommende, som gaa i fast Fart og mange Gange aarlig anløbe een Havn, er den ny Lov fordelagtig, men baade for Skibene i den østersøiske Fart og for de Skibe, der have deres væsentligste Fart i Nord- og Østersøen, er Afgiften stegen saa meget, som jeg nys anførte, og man vil let kunne indse, at det generer Farten temmelig betydelig, naar de ovenikøbet lide under Trykket af, at Betalingen for Fragterne er mindre, end den har været før. Jeg ser derfor ikke rettere end, at, hvis man biholder den nu gældende Lov, vil det i Længden blive til Skade for alle og ikke til Gavn for nogen. Hverken Landmænd, Haandværkere eller Industridrivende have Gavn af, at det gaar daarlig med Skibsfarten. Florerer Skibsfarten, saa forøges i alt Fald for dem, som leve deraf, Evnen til at købe de Produkter, der frembringes her i Landet, og det bidrager til at hæve Prisen paa vore Produkter, og derigennem bidrager det i det hele til Skatteevnens Forøgelse. Selv om Konsulatafgiften ikke var saa stor, mener jeg nok, at Søfarten har temmelig betydelige Skatter alene i denne, om jeg maa sige ubillige, for ikke at sige meningsløse Toldafgift, der hviler paa den. Paa Anskaffelsen af Skibe, paa Skibsmateriel og paa Udrustningsgenstande hviler der jo en saa stor Toldafgift, at det kunde være meget ønskeligt, om man ret snart kunde komme til ogsaa for den Sags Vedkommende at faa en Toldlov, hvorved Toldsatserne for disse Tings Vedkommende kunde blive reviderede. Særlig for den udenrigske Skibsfart er det fuldstændig urimeligt, at der hviler saadanne Afgifter paa Skibsfarten, som jeg før anførte. Saa

længe en saadan Toldreform ikke er gennemført, finder jeg virkelig, at Sømandene ere beskattede nok ved det, de maa svare i Told. Jeg finder derfor, at der kunde være mere Anledning til, at stille os over for vore Sejlskibe som England stiller sig over for deres, nemlig saaledes at de saa godt som helt undlade at opkræve Konsulatafgift, og jeg finder end yderligere, at der er saa meget mere Grund til at anvende den Fremgangsmaade, som Konsulatvæsenet nu efterhaanden er gaaet over til at være en Institution, der ikke alene er til for Søfarten, men for vort Erhvervsliv i det hele taget.

Udenrigsministeren udtalte bl. a. følgende, der viser, at Regeringen foreløbig stillede sig afventende, men ikke afvisende over for Lovforslaget:

Naar man nu klager over, at Udgiften er bleven for høj for Sejlskibene, skal jeg erindre om, at det jo ikke var Meningen ved Konsulatloven at nedsætte Konsulatafgiften, men det var kun Meningen at konvertere den, at opkræve den paa en anden Maade. Hvor vidt denne anden Maade er truffen rigtig eller ikke, skal jeg ikke kunne sige. Det forholder sig ganske, som det ærede Medlem for Ribe Amts 2den Valgkreds (Bluhme) sagde, at det den Gang blev anført, at man i Udenrigsministeriet ikke havde og i det Øjeblik ikke kunde skaffe Oplysninger angaaende Sejlskibene. Man havde fuldstændig udtømmende Oplysninger angaaende Dampskibene, og det var dem, der blev lagte til Grund for de Beregninger, der blev anstillede, men Sejlskibene havde man ingen Oplysninger om. Og jeg maa ærlig talt sige, at jeg ikke ser, at der om dem er fremkommet virkelig udtømmende Oplysninger senere. Naar man da kom til det Resultat, at det var en

naturlig Forandring af den tidligere Konsulatafgift at vedtage en Sats af 1 Kr. aarlig pr. Registrertøn for Dampskibenes Vedkommende og en Trediedel deraf, 33 Øre, for Sejlskibene, var Grunden til, at man fastsatte dette Forhold, den, at det er en gammel, almindelig antagen Sætning, ikke alene her til Lands, men rundt omkring i Verden, at det, der præsteres af et Dampskib, kan regnes for at være 3 Gange saa meget som det, der præsteres af et Sejlskib. Jeg maa tilstaa, at jeg ikke kan se, at der fra de ærede Forslagsstilleres Side egentlig er fremkommet ny Oplysninger, som bestemt skulde tyde paa, at den Paastand af de ærede Medlemmer, at Sejlskibene skulde være præjudicerede ved Konsulatloven, virkelig skulde være rigtig. De Oplysninger, som de ere komne med, ere jo enkeltstaaende, samlede fra forskellige Rederier, men der foreligger endnu ikke en saadan samlet Oversigt over Sejlskibene, at jeg kan finde, at der er nogen særlig Grund til allerede nu, efter ikke to Aars Forløb, at tage dette Spørgsmaal op igen til Overvejelse. Indtil saadanne mere fuldstændige Oplysninger foreligge, tillader jeg mig derfor at stille mig afventende lige over for dette Lovforslag. Ærede Medlemmer ville jo indrømme, at de Oplysninger, der ere komne frem fra de ærede to Medlemmer, kunne bero paa, at de paagældende Skibe tilfældigvis tidligere ikke have haft gode Fragter, ikke have været heldige i det Aar under den gamle Lovs Herredømme, hvorfra Oplysningerne foreligge. De have maaske ligget længe stille. Det er meget vanskeligt paa den Maade at trække enkelte Eksempler frem. Der maatte, for at man kunde have en Mening om Sagen, foreligge en almindelig enquete, en Række Oplysninger fra mange forskellige Sejlskibe.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

i Ugen fra 31. Marts til 6. April 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Pighvar ¹ Sethvar ² Lpd.	Tunger ¹ Heile- flynder ² Pd.	Skrupper og Sletter Pd.	Torsk. Pd.	Kuller ¹ og Gødde ² Pd.	Sild. Pd.	Aal ¹ og Lax ² Pd.	Sten- bidder ¹ Aborro ² Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt. Pd.
22 danske Fiskerfartøjer	25,020	367 ¹ 732 ²	141 ¹	.....	1,476	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
15 danske Kvaser	29,556	.....	.....	.....	60,066	.....	.....	.....	25,340 ¹	.....	.....	.....
14 svenske Fiskerfartøjer pr. Baad og Vogn fra nær- liggende Fiskerlejer	1,080	.....	42 ²	.....	12,726	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
pr. Jernbane og Damp- skib	7,120	400 ¹ 350 ²	350 ¹ 5,800 ²	3,800	46,420	1,365 ¹ 14,462 ²	99,830	5,100 ¹ 6,211 ²	472 ²	12,866	134	.....
Ialt =	62,776	1,849	6,333	6,306	123,160	15,827	99,830	11,787	28,782	12,866	134	369,650
Betalt Gennemsnitspris af Opkøbere	levende 5 Kr. Kassefisk 3Kr. 75Ø. pr. Lpd.	.....	.....	.....	levende 2Kr. 75Ø. Kassefisk 1Kr. 35Ø. pr. Lpd.	.....	alm. danske 65 Øre, 1Kr. 25Ø. gule bornh. 37 Øre pr. Ol.	.....	.....	.....	.....	.....

Sø- og Handelsretsdomme.

(Forsinket af Mangel paa Plads).

Dom i S. S. ⁵⁴/₉₄, afsagt 9de Januar 1895 (ang. Overliggedagspenge).

Forholdet var dette, at Modtageren af et Parti Hvede, der udgjorde Størsteparten af et hertil ankommet Skibs Ladning, i rette Tid havde forlangt Skibet losset ved Halberstadts Plads, hvor han havde lejet Loftsrum. Skibet udlossede imidlertid først den øvrige Del af sin Ladning ved Nordre Toldbod, og da det derefter vilde gaa hen til Halberstadts Plads, erklærede Lodsens, at han under de stedfindende Strømforhold (3 Miles sydlig Strøm) ikke paa egen Risiko vilde føre Skibet gennem Knippelsbro. Først da — kort derefter — et af Det Forenede Dampskibsselskabs

Skibe, der tilmed var større, uden Lods var gaaet igennem, erklærede han sig villig; men da det nævnte Skib havde indtaget det eneste ledige Sted ved Halberstadts Plads, var man nu lige vidt. Der førtes saa en Del Forhandlinger i Løbet af Formiddagen om Udlosningsstedet, idet hverken Ladningsmodtageren eller Skibet vilde bære de med Hvedens Udlosning ved Nordre Toldbod forbundne Ekstraudgifter. Da imidlertid intet andet passende Loftsrum med Bolværk var at faa, gik Ladningsmodtageren dog om Eftermiddagen under alt muligt Forbehold ind paa, at Udlosningen skete ved Nordre Toldbod. Under disse Omstændigheder trak Udlosningen imidlertid ud til næste Eftermiddag, medens den, hvis disse Afbrydelser ikke vare komne, vilde have været tilendebragt samme Dag, og Kaptajnen forlangte derfor under Henvisning til

Konnossementerne, der lod paa, at Varerne skulde afhentes »straks« samt til Sølovens § 137 jfr. § 120, et Beløb af 176 Kr. i Overliggedags-Godtgørelse, hvilket Ladningsmodtageren vægrede sig ved at betale.

Retten udtalte, at Ladningsmodtageren havde været berettiget til at forlange Skibet henlagt til Halberstadts Plads, og selv om det mulig maatte statures, at Lodsens Forhold diskulperede Skibet, maatte paa den anden Side Ladningsmodtageren under disse Omstændigheder i alt Fald være berettiget til at anvende en passende Tid (der var anvendt 5 à 7 Timer) til at forhandle og søge at finde anden bekvem Losseplads. Han frifandtes derfor for Søgsmaalet. Sagens Omkostninger hævdedes.

Dom i S. S. ¹⁷⁴, afsagt 9. Januar 1895, angik ligeledes Krav paa Overliggedags- og anden Godtgørelse.

Sagen var rejst af en engelsk Damper, der havde bragt en Kulladning til Karebæksminde, og som, da der var for lidt Vand i Havnen til, at den kunde gaa derind, lossedes i Lægtere, hvilken Losning paa Grund af forskellige Omstændigheder trak noget i Langdrag. Af Interesse i Dommen er for det første, at Kaptajnen fremsatte den noget ejendommelige Paastand, at han bl. a. skulde have Godtgørelse for de Bunkerkul, der medgik til at holde Skibet under Damp, medens Losningen foregik — et Krav, der ikke godkendtes af Retten.

Af Interesse er dernæst ogsaa følgende: Da Certepartiet bestemte, at Befragteren ikke skulde være ansvarlig for udenfor hans Raadighed liggende Hændelser (»accidents«), der maatte hindre Losningen, og da det ved Vidner var godtgjort, at der paa Grund af Storm og Uvejr ikke uden øjensynlig Fare kunde foregaa nogen Lægning paa Karebæksminde Red hele Onsdag d. 4de Oktober og Torsdag d. 5te Oktober indtil Kl. 5 Eftm., kunde de til Losningen indrømmede 3 Dage først begynde fra sidst nævnte Tidspunkt. Endvidere kunde, da ifølge Certepartiet Søndagen ikke skulde medregnes, de 3 Dage i hvert Fald først være udlobne Mandag den 9de Okt. Kl. 5 Eftm. Men herved var endnu at bemærke, at da Kaptajnen nogle Gange uberettiget havde standset Udlosningen med den Bemærkning, at han ikke vilde fortsætte, før visse Beløb deponeredes, maatte den derved forårsagede Standsning, ialt 9½ Time, yderligere tillægges Liggedagstiden. Der blev saa kun 8½ Times Overskridelsestilbage, hvilken Modtagere maatte erstatte.

Endelig tillagde Retten Skibet Godtgørelse for Overarbejde, (nemlig for Losning ud over Tiden fra Kl. 6 Morgen til Kl. 6 Eftm. samt om Søndagen) ialt 27½ Time, hvilken Godtgørelse i Overensstemmelse med Skibets Krav beregnedes til 2 sh. 6 d. pr Time og følgelig udgjorde 3 £ 8 sh. 9 d. eller 62 Kr. 32 Øre.

Dom i S. S. ⁵⁸⁹, afsagt d. 19 Januar 1895, ang. Spørgsmaal om Erstatning for beskadiget Ladning.

Et tysk Dampskib i regelmæssig Fart mellem Stettin og New York bragte et Parti Hvede fra New York til et herværende Firma, der forlangte det udleveret til Korn-tørrings- og Oplagsmagasinet.

Ved Udlosningen viste en Del af Hveden sig beskadiget (den dannede et sammenbrændt og sammenhængende Lag, der maatte brækkes i Stykker, men smuldrede hen, naar man tog en Klump i Haanden og da havde samme Udseende som anden Hvede, ligesom den paagældende Del hverken var varm, vaad eller lugtede anderledes end sundt Korn). Korn-tørringsmagasinet vægrede sig paa det paagældende Firmas Vegne ved at modtage denne Del, hvorfor Skibets Fører lod den henlægges paa Kajen ved Kalkbrænderihavnen i de Sække, hvori den var bleven opløst. Her henlaa den saa fra den 17de til den 23de Maj, hvorefter den ifølge Overenskomst mellem det Firma, for hvem den var bestemt, og Skibets herværende Repræsentant blev solgt ved Mægler for 1 Kr. 50 Øre pr. Centner. Den var da i meget varm, vaad og muggen Tilstand.

Det nævnte Firma vilde nu fradrage det herved lidte Tab (opgjort til 1377 Kr. 84 Øre) i den skyldige Fragt (2457 Kr. 50 Øre), hvilket gav Anledning til, at Skibets Repræsentant anlagde den her omhandlede Sag.

Efter hvad der oplystes under Sagen, maatte den oprindelige Skade paa Hveden nærmest antages at hidrøre fra fersk Vand, der var løbet ind i Rummet derved, at Bagbordsdrikkevandstank var sprungen læk. Retten fandt det imidlertid overflødigt at komme ind paa, om Skibet efter Loven og Konnossementet var ansvarligt for denne Skade, thi — siger Retten — efter hvad der var fremkommet under Sagen, maatte det antages, at den d. 23de Maj foresundne Beskadigelse var en delvis anden og langt mere omfattende end den, hvoraf det samme Kvantum havde lidt ved selve dets Oplosning den 17de Maj, og i alt Fald for en væsentlig Del bevirket ved de Forhold, hvorunder dette Kvantum havde henligget uden videre Omsorg og mulig uildækket paa aaben Kaj fra d. 17de til d. 23de Maj. Og da der derefter ikke forelaa nogen Mulighed for at bestemme Omfanget af den Værdiforringelse, som maatte have været til Stede ved Oplosningen, vilde det heller ikke kunne blive af Betydning, hvad der maatte have fremkaldt denne Værdiforringelse, og hvem der maatte have Ansvaret for samme. Spørgsmaalet kunde kun blive, hvilken af Parterne der havde Ansvaret for Varernes omtalte Henliggen paa aaben Kaj uden Omsorg og rigtig Behandling.

Det var nu i Konnossementets trykte Klausuler bestemt, at ligesom der skulde betales fuld Fragt ogsaa af beskadiget Gods, og ligesom Skibet skulde være berettiget til at begynde Losningen umiddelbart efter dets Ankomst, saaledes skulde Varerne modtages fra Skibet af Ladningsmodtagerne straks, naar de kunde komme til at losse den fra Skibet, samt at Skipperen eller Skibets Agent i modsat Fald skulde have Ret til at lægge Varerne i Land eller i Pramme for Modtagerens Regning og Risiko, en Bestemmelse af særlig Vigtighed for nærværende Skib, fordi det gik i fast Rute. Men under disse Omstændigheder kunde Ladningsmodtagerne og deres Repræsentant ikke, fordi de af en Grund, som først senere kunde konstateres ved Besigtigelse af Varerne, mente sig beføjede til ikke at modtage en Del af disse, være berettigede til ganske at undlade at drage Omsorg for denne Del, hvorved Besigtigelsen i uforandret Stand vanskeliggjordes eller umuliggjordes.

Tabet maatte herefter komme paa Modtagernes egen Kape, hvorfor disse dømtes til at betale fuld Fragt uden Afdrag. Sagens Omkostninger ophævedes.

Dom i S. S. ⁵⁴², afsagt den 23de Januar 1895, angik et mod flere Ladningsmodtagere under et fremsat Krav paa Overliggedagspenge. Dommen er nærmest af processuel Interesse, idet den ikke indlader sig paa Realiteten, men efter de Indstævntes Paastand afviser Søgsmaalet, fordi der efter Rettens Formening ikke forelaa et saadant Fællesskab mellem de Indstævntes mulige Forpligtelse til at betale Overliggedagspenge, at de kunde sages under et.

Sagen angik i øvrigt en stor Korn-Ladning, der i Ladningsmanifest og Konossementer var udskilt i 27 Partier, men for største Del indladet under et. Udlosningen foregik dels mellem Strømmens Pæle, dels ved Bolværk efter nærmere Aftale mellem Skibets herværende Repræsentant og Selskabet »de forenede Oplagspladser og Værfter«, der ogsaa skaffede de fornødne Folk udenfor Besætningen, og som fra samtlige Ladningsmodtagere modtog Konossementerne paa, hvad der tilkom dem.

Naar Retten ikke antog, at der forelaa et saadant Fællesskab mellem Ladningsmodtagerne, at dette kunde berettige til at søge dem under et, støttedes dette paa, at der for det første hverken i Konossementernes Indhold eller i øvrigt var Hjemmel til at anse Ladningsmodtagerne for solidarisk forpligtede for Overliggedagspenge, og »ej heller fandtes at være oplyst noget om, at Udlosningen i Virkeligheden var foregaaet ved »Oplagspladserne« som en af Modtagerne eller endog blot af disses Flertal valgt enkelt Repræsentant for dem for fælles Regning overfor Skibet«. Forholdet »syntes ligesaa vel at kunne opfattes saaledes, at »Oplagspladserne« efter Anmodning af Skibets Agent repræsenterede Skibet og ham overfor de enkelte Mod-

tagere, hvorfor der heller ikke fandtes at kunne udledes noget overfor de Indstævnte deraf, at disse udleverede deres Konossementer til Oplagspladserne, hvad der var en nødvendig Betingelse for at komme i Besiddelse af Varerne, og at Oplagspladserne foretog den endelige Vareregulering mellem Modtagerne.

Moralen af Dommen er nærmest den, der udtrykkes i disse Ord, at »det eventuelt maa gaa ud over Skibet selv, hvis det har ladet Udlosningen foregaa paa en saadan Maade at det nu mulig ikke let lader sig paavise, hvem der maatte bære Skylden for den paastaede Forsinkelse«.

Samtidig med Afvisningen paalagdes det Sagsøgeren (Skibets Agent) at betale de Indstævnte under et 100 Kr. i Kost og Tæring. Dommens Rigtighed synes iøvrigt meget tvivlsom.

Ved Dom i S. S. $\frac{1}{5}$, afsagt 30te Januar 1895, blev en ikke tidligere straffet Fyrbøder, der, uden at skyldes Hyre, udeblev ved sit Skibs Afgang herfra til Aarhus alene som Følge af Svir og uden at kunne antages at have villet unddrage sig sin Tjeneste, idømt en Bøde af 40 Kr. i Henhold til Søvovens § 297 jvf. § 300 samt Sagens Omkostninger. E. T.

Fra Sø og Land.

Sejlskibsrederi-Mødet i Odense.

Ved en Fejltagelse er i den Liste over Medlemmerne af Udvalget, der skal udarbejde Love for den ny Sejlskibsrederi-Forening, som meddeltes i vort sidste Nummer, udeladt Navnet paa et af de valgte Medlemmer, nemlig Hr. Skibsreder M. N. Fischer af Vejle.

Forhenværende Skibskaptajn A. Sølling, der som tidligere meddelt paa Foranledning af Indenrigsministeriet forsøgsvis i et Tidsrum af 3 Maaneder skal varelage de danske Fiskeriinteresser i England, er i Begyndelsen af indeværende Maaned afrejst til London, hvor hans Adresse er: Doughty Street, Mecklenburgh Square, W. C.

En ny Huldampfærge, bestemt til Færgeforbindelsen mellem Kjøbenhavn og Malmø, er bleven sat i Vandet fra Burmeister & Wains Værft paa Refshaleøen. Denne Færge, der har faaet Navnet »Kjøbenhavn«, er i alt væsentligt lig dem, der besørge Forbindelsen over Storebelt, kun er den noget længere end disse. Den er bygget af Staal til Veritas højeste Klasse, er 274 Fod lang, 34 Fod bred, (58 Fod over Vingerne) og 16 Fod $9\frac{1}{2}$ Tomme dyb i Lasten. Den faar 2 Jernbanespor, og udstyres med alle almindelige Bekvemmeligheder for Passagererne.

Kotyme og Havneforhold i Marseille. En Skibsfører skriver til »Norg. Sjøft.«: Ved Sukkerskibenes Ankomst til Marseille om Vaaren er det almindeligt, at der i alle Certepartier er Custom of the Port for Losning, hvilket er beklageligt, da Skibene som oftest maa finde sig i at ligge og vente paa Tørn op til 3 à 4 Uger før disse kan komme til Sukkerkajen og faa sine Liggedage til at begynde, ligesom at Skibene er tvunget til at benytte Købmandens Stevedor til at losse, hvilket koster 1 Fr. 25 Ct. pr. Brutto Ton.

Med Havneordningen i den gamle Havn er det ligesaa beklageligt, da Skibene, som venter paa Losseplads, i mange Tilfælde ligger med løse Agterfortøjninger i flere Timer om

Dagen, da disse maa kastes løs for hvert Skib, som skal passere fra og til Kajen.

I stormende Vejr er Skibene saaledes udsat for mere eller mindre Beskadigelse og som oftest maa man stikke fra sig Anker og Kætting (og sætte Bøjen paa) for at komme ind til Kajen, da Skibene fra begge Sider i Havnen ankrer i kryds og tværs over hinanden uden videre Hensyn. Det hænder saaledes mange Gange, at Skibene maa have Dykker for at klare Anker og Kætting, eller at man river sine Spil og Klyds i Stykker, noget der naturligvis medfører større Udgifter og Tidsspilde for Skibene.

Frossen Laks fra Kanada. »Fish Trades Gaz.« meddeler, at man ret snart kan vente Prøveladninger af frossen Kanadalaks paa Londonermarkedet, og forudsiger betydelige Tilførsler i denne Branche, saafremt det viser sig, at Laksens »flavor« ikke berøres af Frysingsprocessen.

Fryserum oprettes da paa Salgspladserne, og der er allerede anvendt betydeligere Summer paa Kølerum i Dampskibe, der ere bestemte til saadan Transport.

Efter hvad vi erfare, har en kjøbenhavnsk Fiskehandler allerede over London modtaget og her forhandlet amerikansk Laks i frossen Tilstand.

Til Sønderho er indkjøbt det i Rotterdam beliggende, i Lybeck 1870 byggede Barkskip Angustura, 416 Reg. Tons, Pris 9500 M. N. H. Brinch er bestyrende Reder, P. S. Mortensen Fører.

Skibsefterretninger.

(Ufuldstændige paa Grund af Helligdage).

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen. Thide-mann, afgik fra Antwerpen 7. April, bestemt til Kbhvn og Riga. — Antwerpen, Caroc, ankom til Antwerpen den 27. Marts, bestemt til Aarhus, Kbhvn. og Riga. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Messina 6. April, bestemt til Kjøbenhavn og St. Petersborg. — Castor, Kruse, ankom til Barcelona 4. April, bestemt til Italien — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Kbhvn. 10. April, bestemt til Frederiksstad og Spanien. — Dagmar, Hansen, ankom til Kbhvn. 31. Marts, bestemt til Østersøen. — Douro, Brabrand, afgik fra Libau 8. April, bestemt til Kbhvn. og Bordeaux. — Georgios I, Rohde, afgik fra Pera 9. April, bestemt til Smyrna, Messina og Algier. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Marseille 9. April, bestemt til Cette og Spanien. — Kiew, Rasmussen, afgik fra Havre 9. April, bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, afgik fra Bordeaux 9. April, bestemt til Kbhvn. — Leopold II., Jespersen, afgik fra Smyrna 4. April, bestemt til Algier, Antwerpen og Kbhvn. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik fra Antwerpen 10. April, bestemt til Sortehavet. — O. B. Suhr, Koch, afgik fra Newcastle 30. Marts, bestemt til Genua. — Omsk, Kihl, afgik fra Pera 9. April, bestemt til Samsoun, Trebizonde og Batoum. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 4. April, bestemt til Oporto og Lissabon. — Tomsk, Petersen, ankom til Antwerpen 27. Marts, bestemt til Sortehavet. — Vesta, Korfizon, afgik fra Christiania 6. April, bestemt til Passages og Bordeaux. — Vesuv, Gade, ankom til Kbhvn. 9. April. — Viking, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 5. April, bestemt til Newcastle, Cadiz og Madeira. — Axelhuus, Harder, ankom til Trondhjem 10. April. — Bergehuus, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 7. April. — Char-kow, Norden, ankom til Hull 2. April. — Christian IX, Rabe, ankom til London 9. April. — Christiansund, Jensen, afgik fra Christiania 9. April, bestemt til Kbhvn. — Frederik, Harboe, pass. Hanstholm 9. April, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Hansen, ankom til Kbhvn. 28. Marts. — Kasan, Thomsen, ankom til Kønigsberg 7. April. — Laura, Christiansen, pass. Hanstholm 9. April, bestemt til Kbhvn. — Libau, Andersen, ankom til Kbhvn. 8. April. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 3. April. — Minsk, Olsen, afgik fra Liverpool 4. April, bestemt til Kbhvn. — Morsø, Lind, ankom til Kbhvn. 8. April. — Moskov, Petersen, pass. Hanstholm 10. April, bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 8. April. — Nordjylland, Jensen, afgik fra Kbhvn. 6. April, bestemt til Hamburg. — Perm, Christensen,

ankom til Kbhvn. 7. April. — Pregel, Egidiusen, ankom til Antwerpen 4. April. — Romny, Nielsen, ankom til Libau 5. April. — Tula, Paaske, afgik fra Hamburg 8. April, bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Sørensen, ankom til Kbhvn. 7. April. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Pillau 4. April. — Olga, Fischer, ankom til Königsberg 9. April.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 10. April, bestemt til Kjøbenhavn. — Esbern Snare, Holm, afgik fra Odense 11. April, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Terkildsen, afgik fra Kbhvn. 12. April, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 9. April, bestemt til Aalborg. — Kronen, Petersen, afgik fra Nykjøbing F. 10. April, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, Ankensen, afgik fra Leith 9. April, bestemt til Odense. — Storebelt, Güllich, afgik fra Newcastle 9. April, bestemt til Nakskov. — Union, Bloch, afgik fra Odense 10. April, bestemt til Leith, via Aarhus og Aalborg.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, afgik fra Burntisland 2. April, ankom til Randers 5. April. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Antwerpen 6. April til Odense.

Den kgl. grønlandske Handel. Hvidbjørnen, Hammer, afgik fra Kjøbenhavn 18. Marts til Julianehaab (Grønland), ankom til Trangisvaag (Færøerne) 24. Marts for at søge Læ under Færøerne formedelst en V. N. V. Storm med høj Sø. Formentlig atter afgaaet derfra den 26. Morgen.

Sejlskibe.

Fanø, Sønderho. Else, Thomsen, ankom til Guayaquil 3. April fra Hamburg. — Martha, Nissen, afgik fra Rio Grande 10. Marts til New-York.

Fanø, Nordby. Afma, Ankensen, ankom 27. Marts til Rio Grande fra Cadiz. — Ane Agnete er afsejlet fra Gibraltar til Marseille. — Anite, Lybecker, præjet 17. Marts paa 29° Nord og 19° Vest. — Anna, Clausen, afgik 15. Marts fra Port Eads til St. Petersburg. — Anne & Emmy, Svarrer, ankom 27. Marts til Rio Grande fra Cadiz. — Claus, Hansen, ankom 1. Marts til Manzanilla fra St. Thomas. — Dorane, Rødgaard, ankom 28. Marts til Buenos Ayres fra Hull. — Erna, Thomsen, ankom 31. Marts til Mona Island fra Rio Grande efter 61 Dages Rejse. — Esperance, Toft, ankom 27. Marts til Santos fra Newcastle. — Havila, Mortensen, ankom 28. Marts til Santos fra Cardiff efter 33 Dages Rejse. — Helena af Korsør, Sørensen, ankom 28. Marts til Falmouth fra Port Elisabeth. — Lenita, Clausen, afgik 1. April fra Port Hamlin til Delgoa Bay. — Rosa, Brinck, præjet 23. Marts paa 48° Nord og 11° Vest. — Professor, Christiansen, afgik 1. April fra Bahia til Buenos Ayres. — Thea, Jessen, ankom 3. April fra Rio Grande til Pernambuco. — Union, Svarrer, afgik 1. Februar fra Mulifanova til Punta Delgada for Ordre. — Venus, Pedersen, har 30. Marts i Buenos Ayres faaet Ordre til Rosario.

Chr. Simoni, Aalborg. Carl, Andersen, ankom til Aalborg 28. Marts. — S. J. Lund, Assarsson, afgik fra Aalborg 3. April, solgt til og overtaget af Reder G. Nielson i Helsingborg.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 6. April:

Vort Fragtmarked er stille for Middelhavets Vedkommende, med Raterne paa Basis af 5— Tyne til Genua.

Østersø-Markedet er temmelig fast med uforandrede Noteringer. Fra London meddeles, at der er jævnt godt Begær for Tonnage fra Sortehavet til uforandrede Rater, og Returmarkedet fra Middelhavet fremviser ej heller nogen næneværdig Forandring. Af Befragtningerne nævnes: Tyne, Blyth eller Wear til: Mühlgraben 1000 4/—, Pillau 1650 4/—, Neufahrwasser 950 & 1050 4/6, 1550 4/—, Swinemünde 2100 3/9, Assens 1100 4/3, Horsens 1000 4/6, Aarhus 1100 4/3, Randers 450 5/3, Aalborg 750 4/9, 1450 3/10 1/2, Svendborg 650 5/4 1/2, Holbæk 450 6/—, Oporto 1900 4/10 1/2, Oporto 1050 5/6, Lissabon 1600 4/10 1/2, Cadiz 800 5/— Dagskurs.

Alicante 800 8/—, Kurs 46 d., Barcelona 2550 8/—, Cannes 1500 6/6, Genua 2800 5/—, Livorno 2500 5/4 1/2, Neapel 3900 5/—, Messina 1800 5/4 1/2, Girgenti 1750 5/6, Ancona 3200 6/1 1/2, Venedig 1900 6/4 1/2, Malta 1900 4/10 1/2, Alexandria 3530 5/1 1/2.

Fra Sortehavet etc. er sluttet:

Nicolajeff til U. K. Kont. 2800, 10/3 n. c. do. 2700 10,6 n. c., til Christiania 2800, 11/6.

Odessa, Sebastopol eller Theodosia til to danske Havne 10/9 Byg, 10000 qrs., prompt, Eupatoria til Riga 2800 & 2950, 13/—, prompt. Donau til Rotterdam 10/9, Komplettering Sulina 10/—, Taganrog til Danmark 3000, 12/9 Byg, Azoff til Kjøben-

havn 3200 12/—, hvis Byg 11/9, til London, Hull, Antwerpen, Bremen 11/3, Hamburg 11/6.

Fra Middelhavet er sluttet:

Finue til Bordeaux 1170 Netto frc. 11. Staver, Sicilien til Gutujewski 1700 9/—, Sicilien & Neapel Bugt til London, 1750 t. d. V. £ 725 tre, £ 765 fire Ladepl, Spanien til Liverpool 1250 t. d. V. £ 600, Alexandria til U. K. 1700 tons 10— for Ordre, 9/ direkte, Huela Rotterdam 2000 6/—, Tinto Certeparti, Benisaf til Middlesbro 1600 7/3, Ergasteria til Middlesbro 8/—.

Fra Østersøen er sluttet:

Libau til Dundee 672 Netto £ 380. Fairwater til Montreal 2800 t. 9'— Sukker.

Lower Sweden til Trouville 330 stds. frc. 36 D. B. b., Thronhjelm til Amsterdam ft. 10 1/4 D. B., Hamburg til Vladivostoch & Nicolajewski 900 tons d. V. M. 53000.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 6. April:

Fragtmarkedet vedbliver omtrent uforandret i de forskellige Retninger, og Forretninger ere atter vanskeligere at faa bragt i Stand begrundet paa mere Tilbageholdenhed fra Befragternes Side, og er de forskellige Markeder fremdeles overfyldte med ledig Tonnage, som er parat til at optage nye Ordre, saa snart de komme i Markedet.

Fra River Plate er Efterretningerne alt andet end opmuntrende, thi for April Lastning accepteres 18/6 & 18/— for Dampbaade. For smaa Jernskibe kan opnaas 17/— fra Buenos-Ayres, 20/— fra Diamanta.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Limfjorden. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvandstid:

Paa Havreøen 9 Fod.

I Kanalen 9 1/2 Fod.

Paa Fjordgrunden 11 Fod.

Thyborøn-Kanal. Den 2den April 1895 er Fyrskibet »Thyborøn-Kanal« igen udlagt. Det ligger c. 900 Alen V. for den Ø-lige Indsejls-Baake.

Kattegat. Den 3die April 1895 ere Lys- og Klokketønderne »Sejro NV.« og »Lille-Grund N.« igen udlagte paa Station.

Den 6te April 1895 er Lys- og Klokketønden »Ostindiefarer-Grund« igen udlagt paa Station.

Hermed er samtlige danske Lystønder igen paa Station.

Anholt-Øster-Rev. Foruden de i »Efterretninger for Søfarende« Nr. 10/289 1895 nævnte Vagere vil der muligvis i Løbet af Sommeren 1895 blive udlagt en Vager med Stage og hvidt Flag c. 1/2 Kml. V. t. S. for den røde Spidstønde med rød Stage og Kost for Enden af Anholt-Øster-Rev

Store-Bælt. Den 3die April 1895 er Lys- og Klokketønden »Halskø-Rev« igen udlagt paa Station.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Östergötlands Skjærgaard. Den 1ste Maj 1895 nedlægges Bokö og Häskö Lods-Stationer. Lodserne ved Häradsskär Station holde Udkig ved Häradsskär og paa N.-Enden af Kettilö og møde Skibe udenfor Ydergrundene og N. for Kettilö. Lodsartøj holder krydsende uden for Ydergrundene N. og S. for Indløbet.

Tydskland. Stettin. I Følge Indberetning fra det kgl. danske Generalkonsulat i Stettin er Fyrskibet »Swantewitz« igen udlagt paa Station.

Kieler Bugt. Fra 16de April til 31te Maj 1895 afholdes fra Kl. 7 Fm. til Kl. 2 Em. Skydeøvelser i Kieler Bugt. Skydepladsen begrænses af Linier fra Fyrskibet »Stoller Grund« — Klokketønden — Faarehuset og fra Friedrichsort — Fyrtaarnet — Körügen Bro.

Dampere med sort og gult Flag ligge ude for at advare Skibe. Naar der skydes, er Pladsen spærret for Sejlskibe; men i Pauserne, der tilkendegives ved, at Dampere kun have gult Flag, kunne Dampskibe passere. Paa Fortet, hvorfra der skydes, hejses sort Flag.

Flensborg Fjord. Fyrskibet »Kalk Grund« er igen udlagt paa Station.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Bohuslän S. Flatskär Varde uden for *Strömstad* har nu et sort Bælte.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tydskland. Eider. Fyrskibene »Eider« og »Eider Galliot« ere igen udlagte paa Station.

Elben. Cuxhaven. Fra 21de April til 23de Maj 1895 afholdes paa forskellige Tider af Dagen Skydeøvelser ved *Cuxhaven*. Skydepladsen begrænses mod N. af en Linie fra Tønde M til Tønde Nr. 9 og mod S. fra *Altenbruch* Kirke til Tønde Nr. 17. Naar der skydes, er Pladsen spærret for al Sejlads, og Dampere med *Hamborgs* Flag og rødt Flag paa Toppen ligge ude for at advare Skibe. Anvisninger og Signaler skulle ubetinget følges. Naar der en Dag ikke skydes, vises Flag mod Søen fra *Cuxhaven* Fyrtaarn.

Weser. Meyers Ledge. *Jungfernbake* paa *Meyers Ledge* er nedblæst. Den opføres ikke igen.

Jade. I Munden af *Jade* skal en Lystønde om kort Tid udlægges til Forsøg i 7½ Fv. Vand. Den viser hvidt Lys med Formørkelser. 53° 50' 5" N. Br. 7° 52' 25" Ø. Lgd.

Fra 15de April til 15de Novb. 1895 afholdes Sømne-øvelser i *Varehr Tief*. Pladsen begrænses mod N. af en Linie i V. fra Tønde Nr. 24. i Ø. S. og V. af 5½ Fv. Grænsen og er afmærket med fire Pøjer med rødt Flag. Pladsen er spærret for al Sejlads. Dampere, der om Dagen føre rødt Flag, om Natten en rød Lanterne over en hvid, ligge ude for at advare Skibe.

Langeoog Ø. I *Otzumer Balje* er det vestlige Farvand tilsandet. Anduvningstønden og de to sorte Spidstønder ere derfor inddragne

Ems. I *Fischerygatje*, N. for *Mittelgrund*, ere den røde Stumpstønde og den sorte Spidstønde uden Nummer inddragne.

Baaketønderne *Mittelgrund W.* og *Mittelgrund O.* inddrages, og sort Spidstønde E 8 lægges paa Baaketønde *Mittelgrund W.* Station.

Holland. Terschelling. Zeegat van Ameland. Paa *Bosch Plaats* er paa den ødelagte S.-Baakes Plads opført en Baake med Ballon paa Toppen. N.-Baaken vil sandsynligvis snart blæse om.

Zeegat van Terschelling. Amerikaan. Paa *Amerikaan*, lige over for *Stenk*, er udlagt tre Skydeskiver. En grøn Spidstønde med rød Ballon er udlagt i *Schuitengat*, c. ½ Kbl. S. for Skiverne.

Zeegat van Texel. I *Malzwin* er en Sømne-Øvelsesplads afmærket saaledes: S.-Enden og Ø.-Enden med en rød og sort tærnet Stumpstønde med Kryde, N.-Enden med den sorte og rød vandret stribede Kugletønde Nr. 1 med Ballon, de *Bollen*, og V.-Enden med Torpedofartøjet »*Mercuur*«, eller en Dampbarkas.

Naar »*Mercuur*« eller Dampbarkassen have rødt Flag hejst, er Pladsen spærret for al Sejlads.

Ooster Schelde. Vlie. I *Vlie* er en Spidstønde Nr. 5 a udlagt mellem den S.-ligste Baake paa *Vondelings Plaats* og den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 6 med Kegle.

Zeegat van Brouwershaven. En Tjalk er sunken i *Grevelingen* i 8 Fv. Vand, c. ¾ Kbl. N. 70° Ø. fra Spidstønde Nr. 3 med Ballon. Toppen af Masten er ved Lavvande netop over Vandet. En Vragtønde ligger tæt ved Vraget.

England. Themsen. Den engelske Bark »*Aneyron*« er sunken i 21 Fod Vand i *Sea Reach*, 2,2 Kml. N. 66° V. fra Fyrskibet »*Nore*«.

Vraget afmærkes med et Vragfyrskib, som viser de sædvanlige Signaler.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Baie de la Canche. En sort Baake med Cylinder paa Toppen er opført paa Yderenden af den undervands Forlængelse, som er under Arbejde, af N.-Dæmningen ved Indløbet til *Port d'Etapes*, c. 500 Alen uden for Dæmningens gamle Yderende. 50° 32' 29" N. Br. 1° 36' 7" Ø. Lgd.

England. Dampere »Guiseppe«, er sunken c. 11 Kml. SØ. for Fyrskibet »*Royal Sovereign*«. 50° 37' 23" N. Br. 0° 42' 20" Ø. Lgd.

England-V.-Kyst. Mersey. Dampere »*Argus*« er sunken i *Mersey* c. 250 Alen N. 50° Ø. fra *Morpeth* Dokhoved, *Birkenhead*. Et Vragfyrskib er udlagt NØ. for Vraget.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag m. m. i Atlanterhavet. I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 3die Marts. 50° 24' N. Br. 27° 0' V. Lgd. Vrag af en Bark uden Master.

Den 4de Marts. 50° 7' N. Br. 20° 48' V. Lgd. Bark »*Birgette*« kun lidt over Vandet.

Den 7de Marts. 38° 50' N. Br. 56° 48' V. Lgd. Vrag af en Skonnert, uden Master, kun lidt over Vandet.

Den 9de Marts. 51° N. Br. 19° V. Lgd. Et lille Skib med Bunden opad og Vrag af Skonnerten »*H. B. Jones*«.

Den 13de Marts. 37° 21' N. Br. 65° 52' V. Lgd. Vrag af Skonnerten »*Florence J. Allen*«.

Den 13de Marts. 42° 26' N. Br. 60° 27' V. Lgd. Vragstykke, c. 50 Fod langt, 6 Fod over Vandet.

Den 13de Marts. 42° 18' N. Br. 52° 12' V. Lgd. Vrag, med Bunden opad, c. 6 Fod over Vandet.

Den 15de Marts. 37° N. Br. 66° 26' V. Lgd. Vrag, med Bunden opad.

Frankrig. Chenal du Four. Taarnet paa *La Grande Vintière* skal ombygges og forstørres. 48° 21' 58" N. Br. 4° 48' 27" V. Lgd.

Spaniens N.-Kyst. Ved *Castro Urdiales* bygges en Bølgebryder, som i en ret Linie skal strække sig fra *Pena de Santa Ana*. c. 1000 Alen i SØ. t. Ø.

Under Arbejdet er Bølgkryderen afmærket med 5 hvide cylindriske Tønder, hvoraf den yderste ligger i Bølgebryderens Midtlinie, c. 550 Alen fra *Pena de Santa Ana*, og to ligge paa hver Side af Midtlinien, c. 130 Alen fra denne og indenfor den yderste Tønde.

Forenede Stater i Nordamerika. New York. New York Bay. Lystønderne G1, G2, G3, G4, G5 og G6 i *Gedney Channel* ere igen tændte.

Gedney Channel sort og hvid stribede Fløjtetønde er igen udlagt, og Afmærkningen i *New York Lower Bay* og *Upper Bay* bringes snarest mulig i Orden.

Virginia. Chesapeake Bay. Skonnerten »*Drift*« er i 24 Fod Vand udlagt ved S.-Siden af Indløbet til *Potomac River*, c. 1½ Kml. S. 42° Ø. fra det ødelagte *Smith Point* Fyrhus, paa den Plads, hvor *Smith Point Shoal* Tønde Nr. 19 laa. Tønden er inddragen.

Skonnerten viser 2 hvide, faste Fyr, et fra hver Mast. Skroget er rødt, mærket »*Smith Point*« med hvidt. Taagesignal gives med Klokke.

En sort Spirtønde Nr. 19 ligger i 5 Fv. Vand, ½ Kbl. Ø. for Fyrskibet.

Venus Point Ledefyr brænder uforandret. »Efterretning for Søfarende« Nr. 13/870 tilbagekaldes. Over *Tybee Knoll* er der 17 Fod Vand Middel Lavvande. Nærmere Meddelelse senere.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Baleariske Øer. Minorca. Kap Bajoli. Den 1ste April 1895 er en Signal-Station oprettet paa Kap *Bajoli* paa *Minorca*

Italiens Ø.-Kyst. Magnavacca. Taarnet, hvorfra vistes et hvidt fast Fyr, paa Yderenden af S.-Dæmningen ved *Magnavacca* Kanalhavn, er bortrevet af Søen. Et midlertidigt Fyr vises fra en Pæl.

Østerrig-Ungarn Den N.-ligste Baake, i Farvandet mellem Klipperne *Feloneya* og *Porer*, er ødelagt.

Vestindien, Mexikanske Bugt og Karaibiske Hav.

Cuba N.-Kyst. Gibara. I April 1895 antages et hvidt, fast Fyr at blive tændt ved Indløbet til *Gibara*. Synsvidden: 10 Kml. Fyrapparat af 5te Orden.

Guantanamo. Ved Indløbet til *Guantanamo* skal tændes et fast Fyr. Synsvidden: 13 Kml. Fyrapparat af 4de Orden.

Karantænebestemmelser m. m.

Søerig. — *Rusland*, med Undtagelse af *Volhynien* og *Podolien*, samt *Nederlandene* ere erklærede for kolerafri.

Galizien er erklæret for kolerafri.

Malta. — Det er forbudt Skibe, som i de sidste 7 Dage have haft Kolera eller Sygdom med koleralignende Symptomer ombord, at sejle ind i Havnen. Skibe som ikke have rent Sundhedspas eller som komme fra *Konstantinopel* eller *Marmorahavet* underkastes 7 Dages Karantæne. Skibe med Skarlagensfeber, Mæslinger eller Kopper ombord undergives Forsigtighedsregler.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,

Adelgade 14.

A. J. Rosenfeldts

Skibs- og Baadebyggeri,
Patent Ophalingsbedding,
Udsalg af Aarer og Stager,
Ny Kalkbrænderi, Ø.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Foundries and Ship Repairers.
By Vildersplads, Copenhagen, C.

FRIHAVNSHOTELLET anbefaler
de Herrer
Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre propre og
billige Værelser med Udsigt over Sundet.

Faa Minutters Gang fra Frihavnen og tæt ved Sporvogn.
Ærbødigt

L. P. Jensen, Livjærggade 5.

Vesterbros billigste

Beklædningsmagasin,

Gl. Kongevej 49. **Stort Udvalg** Gl. Kongevej 49.

af alle engelske, tyske og franske Stoffer.

Færdige Klædninger leveres fra 20 Kr.

Overfrakker fra 20 Kr. og Benklæder fra 5 Kr.

Alle Uniformsgenstande leveres paa Bestilling
hurtigt og billigt.

Reparationer udføres prompte.

K. Andersen.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Københavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg
»Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Svea«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Manometre, Vacummetre og Tællemaskine

Fabrik og Lager. Reparationsværksted.

P. Otzen & Thorstenson,

Ryesgade Nr. 105. Kjøbenhavn Ø.

Dampskibe, Bugserbaade,

mindre Lyst- og Fjorddampere, nye og brugte, alle Størrelse
samt 1ste Klasses Petroleumsbaade kjøbes og sælges.

Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal
Kjøbenhavn.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Jacob Holm & Sønner,

Kjøbenhavn.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk

Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,

Velsmagende og holdbar Margarine,

Særlige Kvaliteter til Skibsbrug.

Kontor og Lager: Raadhustræde 4.

M. B. Hansen,

mekanisk Etablissement,

Nørrevold 78.

Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tæller

Patent

Universal Slippeapparatet

anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages

Jul. Christensen — Hjertensfyrdsgade 12 — Kjøbenhavn.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11—3 og Holsteinsgade 9, Ø.,

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske	35 f
De øvrige Sider	—	do.	25
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gar
1/2 Side eller derover	20%	30%	50%
Mindre end 1/2 Side	10%	20%	40%

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 16.

Kjøbenhavn, Fredag den 19. April 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: En interessant amerikansk Dom om Rederens Ansvarlighed for "latent defects". — Aalborg Havn. — Fra danske Skibsførere. — Folkethingsvalgene i Thisted. — Fiskeri-Statistik. — Generalforsamlinger. — Vandtætte Skodder. — En moderne Fragtskonnert. — Fragt af Stuage paa Dæk. — Fragt af vankantet Tømmer. — Bølgedæmpning. — Weichselstrømmen. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.
Grundet 1845 Telefon 243.

Skibsdagbøger,
trykt paa klassificeret Papir.
Obs. Trykt Brugsanvisning i
hvert Expl.

Carbolineum, Maskinolier.

Oskar Borch, Gothersgade 158.

Dækskoste.

13 Rækker halvstive Piasava
6 Kr. pr. Dusin.
13 Rækker fine Piasava 7 Kr
pr. Dusin.
Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.
Levanger 7 Kr.
Kosteskaffer 1 Kr.

Hans Prehn,
Børstenbinder,
Fabrik for Dæks- og Gadekoste,
Vesterbrogade 46.
—> Telefon 2625. <—

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,
Strandgade 32.
Kjøbenhavn. C.

Linoleum

og
Voxdug
til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,
St. Kjøbmagergade 26.

Aut. Forhryringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
C. A. Grell, Holm. Kanal 18.

SEIFERT & NØRGAARD,

Ny Østergade 1,

Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.

Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sponong & Co.,
Stockholm.

Anbefaler alle Slags Uniformeffekter.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbød.

Nær Frihavnen. Classensgade 3.

Største Lager

af Uldvarer, Skjorter, Bluser, Trøjer, Sokker, Kraver,
Flipper og Manchetter.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transport-
pramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater,
Bugserdampere og Fiskerfartøjer med Petroleumsmotorer
indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902. Nørrefarimagsgade 31A, 1. Sal.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigstelefon:
Willaohou. Nr. 3876.

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

modtager Ordres som Agent for Firmaerne
Messrs. **Bolling & Lowe, 2 Lawrence Pointney Hill,**
London. E. C.

La Société Cockerill, Seraing i Belgien.
Messrs. **Bullivant & Co., Millwall og 72, Mark Lane,**
London. E. & E. C.

Messrs. **E. T. Brown & Co., 22, Great St. Helen's,**
London. E. C.

samt overlager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybnings-
materiel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Dampf- og Petroleumsmotorer
etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer
af alle Slags til og fra Kjøbenhavns Havn.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

or Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Sø-, Brand-, Livs-,
Uhelds-, Glas- og
Kautions-Forsikring
Bergh & Owen,
Holmens Kanal 20.
Telefon 97.

Connossementer,

D. F. D. S.

med og uden Flag,
tyske, engelske, franske,
Leith & Hull Connossementer.

Dampskibsfragtbreve
med & uden Coupons.

S. Friedlænder
Ved Stranden 14

Kjøbenhavn.

Frihavns

Kjød og

Flæsk Udsalg

anbefaler sig til de ærede

Skibsførere og Houmestre.

Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab
HAFNIA

Raadhuspladsen 51. Kontortid 9-5.
Telefon 3326.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Galle & Jessens
oljefri, rene Poudre

Cacao uden Sukker
kan særlig anbefales
til Skibsbrug.

Anti-magnetiske
Ankergangs-Uhre
fra 20 Kr.

Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.
Alle Reparationer udføres.
PALLE SØRENSEN,
6, Selvtorvet 6.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)
Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opbeholdelse af
Patenter
i Ind- og Udlandet.
Indregistrering af Varemærker etc. etc.
Oversættelser
til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser
5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns nye
Skiltefabrik,
41, Frederiksborggade 41,
leverer

alle Slags Skilte
samt alt
Malerarbejde
henhørende til
Maskinfaget.
Alt leveres til Nutidens billigste
Priser.
Overslag leveres gratis

Petersen & Rand,
Niels Juelsgade 7.
—> Telefon 3523. <—

Import af finsk Smør,
fineste holdbar Kvalitet,
billigste en gros Pris.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.

Holm & Collerup,
Smedie og Maskinfabrik,

Toldbodgade Nr. 15
Telefon 3872. og Telefon 3872.
Frihavnen i Kjøbenhavn.
Alle Skibs- og Maskinreparationer udføres hurtigt
og solidt.

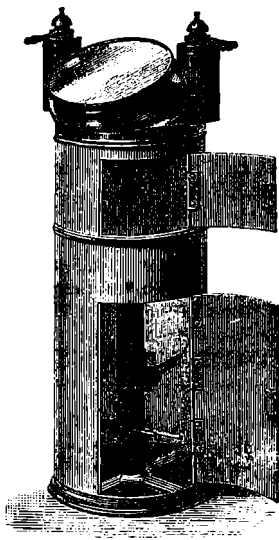
J. C. TEILMANN & Co.
Eneste Vinforretning paa Frihavnen.
Eneste Lager
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Viggo O. P. Hammer & Søn,
Bandsmandsstræde 20, Kjøbenhavn C. Etabl. 1856.
Tømmer- og Trælastforretning.
EXPORT af indenlandske Træsorter.
Bøg, Eg, Ask, Hvidbøg etc.
IMPORT af udenlandske Træsorter.
Mahogni, Nøddetræ, Eg, Whitewood, Teak etc.

C. W. Obel's
Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.
Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:
Frederiksberggade Nr. 1.
Telefon 3669.

Rullesten eller Singels til Beton-
bygning
faas mod Forudbestilling billigst hos
R. Lorange, Vesterbrogade 5, Mezzaninen.

Cornelius Knudsens Etabl.,
37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.
Patent Multiplicator, Kompasser,
Sprit- og Baadskompasser,
Patent Tidsglas. Saltmaalere.
Sextanter og Oktanter.
Kaptein Rungs
Universal-Bathometer.
Logge og Loddemaskiner.
Dybhavsthermometre
med Vendeapparat.
Barometre, Thermometre, Manometre.
Indicatorer. Tegnebestikker.
Parallellinealer.
Marinekikkerter.
Complete Dykkerdragter
Premierløjtnant Clausens
Patent Universal Deflektor.
Reparationer udføres med Omhu.



ENEFORHANDLER:
V. LØWENER,
Kvæsthusgade 6,
KJØBENHAVN. K.

Hattemagasinet
'London'
Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg
Førtinlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

Orgel-Harmoniums
og alle
Musik-Instrumenter
føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Fordang vore
illustrerede Kataloger.
Petersen & Steenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2D.

Til Proviantering
anbefales
godt holdbart Smør
til en gros Priser.
H. P. Erichsen,
8, Admiralgade 8.

Rugbrød
A {Frederiksberg} A
er udmærket og holdbart.
Guldmedaille i Amsterdam.

F. W. Bergstrøm,
23, Vestervoldgade 23.
Filial:
14, Fælledvej 14.
Etablissements
for
Elegant Skræderi.
Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.
NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

En interessant amerikansk Dom om Rederens Ansvarlighed for „latent defects“.

Det i New-York udkommende Fagblad »Steam and Sail« meddeler, skriver »Hamb. Børsen Halle«, under Overskriften Ship Owners Responsibility en Beretning om en af den amerikanske »Supreme Court« afsagt Dom, der har overordentlig Betydning for Rederierne.

Denne Dom lægger Ansvar for en forsinket Aflevering af en Kvægafskibning, begrundet i en Beskadigelse af Maskineriet i et Dampskib, paa Rederiet, baade i det Tilfælde, at Varen er sunket i Pris, som ogsaa naar den overhovedet er blevet usælgelig — ganske bortset fra, om Skaden har været en skjult, som det ikke har været muligt hverken for Rederen, Kaptajnen eller Maskinisterne at opdage forinden Rejsens Begyndelse. Denne Dom er saa meget vigtigere for Dampskibs-Rederierne, som en saadan Behandling af »latent defects« vil have uberegnelige Følger for dem, idet denne Afgørelse vil ramme ikke alene Kvægtransporten, men ogsaa og lige saa stærkt Godstransporten i Almindelighed. Denne Retsafgørelse, der tilvisse vil forbause enhver Fagmand, skærpes yderligere derved, at denne Kendelse af de forenede Staters »Supreme Court« sandsynligvis ikke kan appelleres, saa at den i uoverskuelig Tid vil staa som et farligt Præcedens for Rederierne.

Det Tilfælde, der har hidført denne mærkelige Dom, var indanket for Domstolen i Massachusetts af en Mr. Goldsmith, som havde afskibet Kvæg med Damperen »Caledonia«. Denne Damper havde det Uheld i Søen at brække Skruesakslen og Afskiberen forlangte Erstatning for den Skade, der var paaført ham ved den forsinkede og derved forringede Levering af det for hans Regning med Damperen afskibede Kvæg. I Konossementet hed det vel »the shipper agreed to shipp all the cattle the steamship could carry under specified conditions paying freight on same at the rate of 45s British sterling per bullock for all cattle shipped at Boston, vessel lost or not lost and irrespective of number landed at the port of destination; and the shipper assumes all risk of mortality or accident, however caused throughout the voyage«.

Dette Konossement var dog efter vor Mening tydeligt nok og det er ubegribeligt, hvorledes den amerikanske Overret har kunnet komme til et Resultat som ovenstaaende.

En herværende fremragende Fagmand, der er nøje kendt med det her foreliggende Tilfælde, bemærker om dette følgende, hvorved det foreløbig i Hovedsagen er tilstrækkelig gengivet:

»En engelsk Damper, der var lastet med Gods og Kvæg, brækker paa Rejsen fra New-York til Deptford Skruesakslen. Paa Grund af den ved dette Uheld betydelig forlængede Rejse var det ombord værende Kvæg ved Afleveringen i Deptford blevet afmagret. Derved paaførtes der Afskiberen et efter Opgivende betydeligt økonomisk Tab. Han rejste da Anklage mod det engelske Rederi og vandt Processen i første Instans. Han har nu, efter at Rederiet havde appelleret Sagen, ogsaa vundet den i anden Instans i Amerika og som det synes definitivt, da derovre ikke gives nogen højere.

Bruddet paa Akslen skete under gode Vejrforhold.

Herpaa kan der imidlertid ikke lægges nogensomhelst Vægt, thi Domstolen, der har afsagt den endelige Dom, bestrider ikke, at Bruddet ikke kunde være opdaget af Rederiet eller dets Undergivne, da Skibet gik til Søs, selv om der var udvist den største Omhu. Domstolen dømmer altsaa ud fra det Synspunkt, at det drejer sig om en latent defect.

Ud fra denne Forudsætning, der jo aabenbart er den for Rederiet absolut gunstigste, kommer Retten til følgende Slutninger:

Rederen er forpligtet til at stille et sødygtigt Skib til Afladerens Raadighed. Viser Skibet sig ikke sødygtigt, saa er Rederen pligtig at erstatte Afladeren alle heraf opstaaede Skader. Rederens Erstatningspligt indtræder ogsaa, naar et Skib gaar tabt, paa Grund af at Akslen har havt en latent defect og er brækket, eller naar der herved paafores Afskiberen Tab ved Ladningens forsinkede Aflevering.

Dommen tilføjer, at de forskellige herhen hørende Konossementsklausuler i deres Ordlyd ere gunstige for Rederen. Dette ere de imidlertid, efter Domstolens Opfattelse, ikke naar det drejer sig om den retslige Fortolkning. Dommen siger: naar et Skib, ligegyldig af hvilke Grunde, viser sig usødygtigt, saa har Rederen ikke lige overfor Afladeren opfyldt den Forpligtelse, der ligger til Grund for Forretningen. Mod dette beskyttes Rederen ikke af noget Konossements Klausul. Kun en Klausul kan gøre det, nemlig den, at Afladeren antager et Konossement med den Klausul, at Rederiet ikke forpligter sig til overhovedet at stille et sødygtigt Skib til Disposition.

Om de Følger, som disse besynderlige Retsafgørelser kunne have for Rederne, bemærkes følgende:

Dommen udtaler, at det ikke alene er Afladerens Ret i og for sig, men ogsaa hans Forpligtelse over for Ladnings-Assurandørerne, der maa tages i Betragtning. Naar Afladeren assurerer sine Varer, saa sker dette fra Assurandørens Side under den Forudsætning, at Afladeren raader over et sødygtigt Skib; i modsat Fald gælder Forsikringen ikke — derfor kan Afladeren aldrig, naar han vil assurere sit Gods, antage et Konossement, i hvilket Rederen ikke forpligter sig til at levere et sødygtigt Skib.

Heraf slutter saa Dommen videre, at ingen Klausul, der drager Spørgmaalet om Skibets absolute Sødygtighed, indbefattet latent defects, i Tvivl, kan beskytte Rederen overfor Afladeren.

Det er værd at lægge Mærke til, at den amerikanske Ret, der ganske lader vis major og ultra vires ude af Betragtning, intet Hensyn tager til, at Afladeren, ved at antage Konossementet, med fuldt Vidende har accepteret de omtalte Klausuler«.

Selvfølgelig dele vi, slutter »Børsen-Halle,« fuldstændigt de i ovenstaaende udtalte Anskuelse, og vi ere af den Mening, at alle europæiske Rederier, der staa i Skibssamkvem med de forenede Stater, have den absolute Pligt, snarest at gøre skarp Front mod en saadan Fremgangsmaade af den amerikanske »Supreme Court«; de ville uden Tvivl ikke komme til at savne deres Regeringers kraftige Understøttelse.

Aalborg Havn.

Vor Korrespondent skriver til os under 5. April: Naar for 15 Aar siden et Skib skulde befragtes hertil, da hed det: Hals Barre, 11 Fod, langt Revier, store Udgifter — nej Tak; men inden Sommeren 1895 er til Ende, vil Aalborg desuagtet kunne regnes blandt Landets billigste og bekvemteste Havne, idet der i disse Dage tages fat paa den sidste af de Foranstaltninger, der skal sikre dette: Limfjordens Belysning.

Det er et betydeligt Arbejde, her er udrettet. Der begyndtes med Hals Barre, der med sine 11 Fod Vand altid vilde være en Hindring for Skibsfarten og umuliggøre det at holde Trit med f. Eks. Aarhus. Der blev anskaffet en Uddybningsmaskine, og ved Hjælp af denne blev Barren uddybet indtil 17 Fod d. M., men denne Bekostning var dog større, end Byen ene kunde bære, hvorfor der blev lagt en »Barreafgift« paa alle Skibe af over 11 Fods Dybgaende, en Afgift af 20 Øre pr. R.-Ton. Ogsaa en anden Ulempe fulgte med, nemlig at det ene af Ledefyrene, Egense Fyr, fik en for det ny Løb uheldig Stilling, men i Løbet af den kommende Sommer vil dette blive rettet, idet der paa Finansloven er bevilget Beløb dertil, ligesom der vil blive lagt en Lydbøje for Indsejlingen, der saaledes vil være tilfredsstillende markeret.

Det næste, der toges Sigte paa, var at holde Fjorden aaben under Isvintre, hvortof Bryderen »Frem« blev anskaffet, og denne har da ogsaa i afvigte Vinter vist sig at svare til sit Navn, idet Fjorden her blev aaben for Trafiken før nogen anden Østkysthavn, Frederikshavn undtagen. Trods dette vil det jo dog altid være saaledes, at saa længe Dampere, der blive udlossede henad Aften, altid skulle være nødte til at ligge Natten over, fordi de ikke kunne naa over Barren ved Dag, saa længe vil man altid ved Befragtninger hertil have at regne med en Del Tidsspilde. For at afhjælpe dette fremkom i Slutningen af 1893 Projektet om Fjordens Belysning, der straks vandt Bifald.

Der vil nu blive rejst en Række smaa Jerntaarne langs Fjorden, fra hvilke vil blive vist større Lanterner, og ved at have Mærke af disse vil Fjorden kunne besjles Nat som Dag. Ved Placeringen af disse Taarne er Farvandslinien ogsaa bleven bedre reguleret end hidtil. Anlægget vil koste Byen ca. 35,000 Kr.

Nu kunde der saaledes ikke indvendes mod andet end den før nævnte Barreaftgift, men ved Ministeriets Approbation af et Forslag fra Byraadet er denne hævet fra 1ste April d. A. Da Aalborg har baaret alle Omkostningerne ved de nævnte Foranstaltninger, vilde man dog sørge for, at dette, der ventes at ville medføre en billigere Befragtning, ogsaa kun kom denne By, under hvilken Hals Bro ogsaa sorterer, til Gode, og Forholdet bliver derfor fra 1ste April dette: Alle Skibe, der losse i Aalborg Havn eller ved Hals Bro og ere af 12 Fods Dybgaende eller derover (engl. Maal), de Skibe, som ved Halshave erlagt Barreaftgiften 20 Øre pr. R.-Ton — ville blive fritagne for Havneafgift, der ligeledes andrager 20 Øre pr. Reg. Ton. Denne Begunstigelse kommer saaledes hverken til at gælde for Skibe til N. Sundby eller til den herværende Cementfabrik, med hvilke man forgæves har søgt at komme til en Ordning. Dette maa vel erindres ved Befragtninger.

Naar nu endelig tages Hensyn til den før her i Bladet omtalte betydelige Eksport af Kridt og Cement, da vil det ses, at Aalborg Havn til Dels allerede nu, men i den nærmeste Fremtid fuldt ud kan henregnes til Landets bedste og billigste Havne, tilgængelig Sommer som Vinter, Nat som Dag.

Fra danske Skibsførere.

Kapt. P. L. Winther, Fører af Bark Prinsesse Marie af Fanø, indberetter til Rederiet:

Den 19de December 1894 sejlede vi fra Iquique, fik straks SO. Passat med flau Brise i flere Dage; det friskede senere og holdt sig til Ækvator, som passeredes den 8de Januar 1895 paa 117° V. Lgd.; flau og omløbende Vinde til 10° N. Br., da NO. Passat satte ind, som hurtigt bragte os nord-efter; var den 28de Januar paa 41° N. og 135° V., laa med flaut og stille i flere Dage, fik Land i Sigte den 9de Februar, lidt syd for Columbia R., da det blæste om til Storm, som drev os til Søs igen, saa Landet først saas den 14de ud for Floden, fik Lods, som tog Skibet over Barren den 15de; vi antogte Damper, som slæbte os til Astoria, der ligger paa højre Side af Floden og hvor der indklarerer, samt skiftes Lods og Damper; Damperne, der slæbe Skibene ind fra Søen, ere kraftige Baade; de holde selv Slæbere, som maa være svære og 190 Favne lange. Bugseringen var kostbar for »Prinsesse Marie«, der er 1288 R. T.; den beløb sig til Doll. 650,00 + Doll. 30 for Trossen ekstra. Op ad Floden, der omtrent er 100 engelske Mile lang fra Astoria til Portland, bugseres Skibene af meget lange Dampskibe, der drives frem af et stort Hjul med Skovle i Agterenden; de fortøjes til Skibet, sædvanligt om Bagbord; der gaar en svær Strøm og Vandet stiger og falder betydeligt; paa Lavvande ses mange Banker midt i Floden.

Brederne ere bevoksede med Træer, af og til ser man et Hus, men ellers ser det paa denne Aarstid temmeligt øde ud. Det tog 24 Timer for at komme op, da vi paa Grund af Taage maatte til Ankers. Portland er nu en stor By, af Skandinaver findes ca. 9000, og da der kun sjældent kommer et dansk Skib, faar man især om Søndagen mange Besøg af Landsmænd, der glæde sig over at komme ombord og tale deres Modersmaal og se det danske Flag vaje. Klimaet er tempereret og sundt, Is ses sjælden, men om Vinteren er her megen Taage og Regn samt af og til svære Storme. Den vigtigste Udførselsartikel er Hvede til Europa, Træ skibes til Australien, Sydhavsøerne, Chile og Peru og i den senere Tid til Østkysten af Afrika. Henkøgt Laks sendes i store Ladninger især til London; de fanges i Masse her, flere af vore Landsmænd ere paa forskellig Maade beskæftigede ved denne Forretning. Arbejdet ved Tilberedelsen besørger af Kinesere. »Prinsesse Marie«, der i Juni 1893 afleveredes fra Helsingørsk Skibsværft, har vist sig som et godt og stærkt, praktisk Skib i enhver Retning; dens smukke Former og Indretning blive overalt almindelig beundret, ligesom Skibet ogsaa har vist sig som et godt og velsejlende Søslib, der klarer sig godt i Storm; efter at der ved Roret nu sidst i Hull blev gjort en lille Forandring styrer det godt. Det var at ønske, at vor Handelsflaade kunde faa flere af den Slags Skibe, som et Bevis paa, hvad dansk Industri formaar at frembringe.

Folkethingsvalget i Thisted.

Naar vi med nogle Ord omtale det nylig afholdte Folkethingsvalg i Thisted, saa er det, fordi man her havde opstillet en Kandidat, der ønskede og opnaede Valg som særlig Repræsentant for Skibsfartens og Fiskeiets Interesser, nemlig vor Medarbejder Hr. Kaptajn Trolle. Det fremgaar af Forhandlingerne paa de før Valget afholdte Møder og af selve Valgbehandlingen, at Kaptajn Trolle er valgt, dels fordi Kredsen ønskede til Folkethinget at sende en Talsmand for ovennævnte Næringsveje, dels og navnlig fordi Hr. Trolle er en ihærdig Forkæmper for Planen om at anlægge en Fiskeri- og Handelshavn paa Jyllands Vestkyst. Yderligere gør den Omstæn-

dighed, at Hr. Trolles to Modkandidater vare opstillede af Højres og Venstres Organisationer i Kredsen, det klart, at han er valgt paa det ovenfor antydede Program.

Idet vi se bort fra Hr. Trolles politiske Standpunkt, der er os uvedkommende og som ingen Indflydelse har havt paa hans Valg, bringe vi ham og Thisted-Kredsen vor bedste Lykønskning. Vi haabe, at Hr. Trolles Virksomhed i Rigsdagen vil gavne den betydningsfulde Sag, som han særlig er valgt for at fremme, Vestkyst-Havnesagen, og vi tvivle ikke om, at han i Rigsdagen vil arbejde lige saa ihærdigt for Fiskeri og Skibsfart,

som han i en Aarrække har gjort det udenfor den. Vi glæde os iøvrigt over, at der i det ny Folkething er indvalgt flere Mænd, af hvem man kan vente, at de ville interessere sig for vore Søneringsveje. Ved kommende Valg vilde det være ønskeligt, om de politiske Partiers Organisationer i de Kredse, i hvilke Søfartsinteresserne ere særlig fremtrædende, søgte at faa opstillet Kandidater, der repræsenterede disse Interesser, og vi tro, at de politiske Organisationer ingenlunde ville stille sig uvillige over for denne Tanke.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 7. April til 13. April 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rødspætter. Pd.	Helleflynder ¹ Pighvar ² Pd.	Tunger Pd.	Skrupper og Sletter Pd.	Torsk. Pd.	Stenbidder ¹ Kuller ² Pd.	Sild. Pd.	Lax ¹ og Aal ² Pd.	Gedde ¹ Aborre ² og Brasen Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt Pd.
danske Fiskerfartøjer..	2,700				1,800							
11 danske Kvaser					84,330	60 ¹						
svenske Fiskerfartøjer					2,070							
pr. Baad og Vogn fra nærliggende Fiskerlejer				1,729	2,520	2,940	2,440	145 ²				
pr. Jernbane og Dampskib	2,000	6,500 ¹ 70 ²	600	1,000	9,000	1,000 ¹ 400 ²	158,537	6,295 ¹ 3,450 ²	13,900 ¹ 1,337 ²	12,932	11	
Ialt =	4,700	6,570	600	2,729	99,720	4,400	160,977	9,890	15,237	12,932	11	317,766
Betalt	levende				levende		alm. gule					
Gennemsnitspris af	5 Kr.				1Kr.50Ø.		danske 40 Øre					
Opkøbere	Kassefisk				Kassefisk		85 Øre pr. Pd.					
	3Kr.75Ø.				1 Kr.		bornh.					
	pr. Lpd.				pr. Lpd.		35 Øre.					

pr. Ol vog. 5 à 7 Pd. pr. Ol.

Paa Grund af Stormvejr og Helligdage har Tilførslen i Ugens Løb for Rødspætter været ringe, for Torsk og Sild rigelig, men med sekunda Varer, hvad der betingede lave Priser.

Generalforsamlinger.

Foreningen til Søfartens Fremme holdt i Lørdags aarlig Generalforsamling.

Grosserer Carl Melchior dirigerede.

Kassereren, Grosserer Moses Melchior, gav en Oversigt over Regnskabet. Formuen udgjorde den 31te December 1894 190,889 Kr., hvilket betegnedes en Fremgang sammenignet med f. A. af 7470 Kr., en Fremgang, der navnlig skyldtes Værdipapirers Stigning. I velvillige Bidrag fra Forskellige var indkommet 6484 Kr. eller lidt mindre end f. A. Udgiften til Skolen havde udgjort 4800 Kr. Hver af Skolens 30 Elever kostede Foreningen ikke mindre end 500 Kr. Gennemsnit, eller tilsammen ca. 15,000 Kr. Det maa haabes, at Skolen maatte blive noget mere besøgt.

Der gaves Decharge.

Formanden, Kommandør Jespersen, gav en kort Oversigt over Aarsvirksomheden. Medlemstallet var 223 mod 233 f. A., det var en Medlemsformindskelse, som var en ret ulmindelig i gamle Foreninger som denne. Hovedvirksomheden var knyttet til Kjøbenhavns Navigationsskole, som man stræbte at holde paa et saa højt Standpunkt som muligt. Man havde Anledning af Jubilæet oprettet 2 Fripladser, hvis Tal derfor var 4. Jubilæet fejredes iøvrigt ved en vellykket Sommerudflugt, hvori Lærere og Elever deltog. Det var Tanken fra først kommende 1ste Oktober at aabne et Læseværk for at se, om dette kunde lokke Medlemmer til Foreningen. Foreningen havde i Løbet af de sidste 1½ Aar adet en Styrmand uddanne til Navigationslærer, som lykkedes særdeles godt, idet den fagældende havde bestaaet Eksamen dimærket.

Bestyrelsen er i Anledning af offentlig fremkomne Klager

over Redningsvæsenet paa Jyllands Vestkyst begyndt at tage dette Spørgsmaal under Overvejelse.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgte Grosserer Har. Hansen og Kaptajn Jac. Holm.

Vandtætte Skodder.

Siden »Elbe«s Forlis, skriver »Nautical Magazine«, har alle, der er interesseret i Skibsfarten, begyndt at tænke paa Nødvendigheden af at forøge Antallet af Tverskotter i Rummet ombord i vore Dampskibe, og det maatte derfor ventes, at Præsidenten for »Board of Trade« i Parlamentet vilde blive spurgt om, hvorvidt man havde handlet i Overensstemmelse med Bulkheadkomiteens Anordninger af 1891, ifølge hvilke alle Skibe, der bygges i Storbritanien, skulde gøres synkefri. Paa denne Interpellation, der blev gjort af Sir John Leng fra Dundee, svarede Mr. Bryce, at »Board of Trade« havde handlet i Overensstemmelse med Komiteens Anvisning, idet man havde indrømmet en Reduktion i Livbjergningsapparater, som Livbaade, men Komiteen havde ikke anbefalet, at Forsyning med Tverskotter skulde være nogen Tvang for Handelskibe, hvilket maatte paabydes ved Lov. Mr. Bryce vilde ikke foreslaa en saadan, idet han altfor vel vidste, at den vilde møde Modstand hos Skibsrederne; men før man var færdig med Diskussionen, forespurgte Sir Edw. Harland fra North Belfast, Formand i den sidste Bulkheadkomite, om det ikke var et Faktum, at et stort Antal Skibsredere frivilligt havde forsynet deres Fartøjer med det Antal Skotter, som var anbefalet af Komiteen.

Saadan forholdt det sig faktisk, og det maa bemærkes, at adskillige Skibsredere havde bestemt sig til at gøre deres Fartøjer synkefri, allerede førend Bulkheadkomiteen havde begyndt sine Arbejder. »City of Paris« og »City of New York« havde ikke mindre end 15 Skotter af forskellig Slags, medens White Stars »Majestic« og »Teutonic« fulgte efter med omtrent samme Antal. »Lucania« og »Campania« havde 18 tværs og et langs. Det vilde imidlertid være urimelig at fordr, at hvad der i den Retning kunde gøres med et 500 Fod langt Skib ogsaa skulde kunne gøres med alle kortere Skibe, hvilket heller ikke Komiteen havde været blind for. Dette Spørgsmaal har for Resten beskæftiget de britiske Jernskibsbyggere saa langt tilbage som siden Bygningen af det første oceangaende Passagerskib »Great Britain« i 1845. Senere blev Interessen for det atter vakt, da »London« og »Oregon« gik under, og nu efter »Elbe«s Undergang vil uden Tvivl den offentlige Mening tvinge Sagen frem til en tilfredsstillende Stilling; da det nu har vist sig, hvor lidet man kan stole paa selv de bedst udstyrede Livbaade.

Man maa kunne forudsætte, at Skibsbyggere og Skibsredere vil forstaa, at det er i deres egen Interesse ved Bygning af Skibe paa over 400 Fods Længde ikke alene at efterkomme Komiteens Anvisning, men at gaa endnu videre, hvilket ogsaa er gjort med enkelte af de fineste og største Skibe vi har. Det almindelige Antal af 8 Skot, som »Elbe« havde, vil for Eftertiden ombord i Skibe af samme Størrelse rimeligvis blive forøget til 12 eller 14, og vil de fleste af dem komme til at naa op under det øvre Dæk.

Det vigtigste Spørgsmaal, Komiteen havde at besvare, var: »Hvorledes kan et Skib holdes flot i moderat Vejr med to Afdelinger i fri Forbindelse med Søen«. Man kom til det Resultat, at kun Passagerskibe paa over 425 Fods Længde kunde inddeles paa denne Maade under Dæk, medens denne Inddeling vilde tage for meget væk af et Lastdampskib.

Dette Resultat vil rimeligvis mishage en hel Del, der ønsker at beskytte deres Interesser, der fare til Søs, og man kan ikke sige saa meget om den Ting; men samtidig maa det erindres, at dette Resultat er Frugten af 12 Maaneders Arbejde af samvittighedsfulde og praktiske Mænd angaaende dette Spørgsmaal. Komiteen var sammensat af sagkyndige og praktiske Mænd, og det maa siges og er bleven sagt, at kan ikke de mest indsigtfulde finde ud af Vanskelighederne, hvem skulle saa kunne det? Der er dog dygtige Skibsførere med lang og mangesidig Erfaring, som paastaar, at Dampskibe paa 350 Fods Længde kan sikres mod Ulykke ved Kollision ved flere vandtætte Skotter, end de vi nu har. De støtter deres Paastand paa den Kendsgerning, at et større Antal af Luger og Rum letter Lastning og Losning i Stedet for at hindre dem, og at et Rum paa 30 Fod er heldigere end den dobbelte Længde. Jo nærmere Lasten er Winchkættingen, des lettere kan man faa den ned og op. Med Afdelinger paa 30 Fod vilde et Skib paa 350 Fods Længde faa 11 Skotter tværs og saaledes ligge flot med to tilstødende Afdelinger aaben for Søen. De Merudgifter, som forsaarsages ved dette, mener man, at Rederen vil faa igen ved, at Skibet vilde bevares længere.

Lovgivningen angaaende dette Spørgsmaal er af liden Interesse. Fra 1851—1862 fordrede Loven, at et Jerndampskib skulde have to Tværskotter, men i de senere Aar af denne Tid faldt dette igen væk, da det paastodes at skade de kommercielle Formaal, for hvilke Skibet var bygget.

Men af Hensyn til de mange Ulykker, som man antog vilde være undgaaet, hvis Rummet i Fartøjerne havde været delt ved Skotter, paapegede Admiralitetet i 1863 Nødvendigheden af, at Dampskibe, der førte Tropper eller Post, skulde forsynes med de nødvendige Antal Skotter.

Lloyds Registers Regler, udgivet i 1882, har følgende Klausul om den Ting: »Dampskibe skal foruden Skotterne i Maskinrummet have et vandtæt Skot i passende Afstand fra hver af Skibets Enden. I Skibe paa 280 Fod og derover skal desuden anbringes i Storrummet et vandtæt Skot, som naar op til øvre Dæk, og i Skibe paa 330 Fod tillige i Agterrummet, hvilket skal have samme Højde som det i Storrummet.«

Hvad der her er anført tilfredsstillende saaledes ikke, man maa søge at komme saa langt som muligt i Retning af at sikre Liv og Ejendom i Tilfælde af Kollision. Man har ingen Ret til alene at se hen til Udgifterne, naar det gælder Liv og Ejendom.

En moderne Fragtskonnert.

Paa Eider-Værftet ved Tønning er der for Tiden under Bygning en Fragtskonnert, som besidder forskellige interessante Enkeltheder. Skonnerten, der er helt af Staal, er bestemt til Fart paa Nord- og Østersøens mindre Havne, hvorfor dens Dybgaende, fuldt lastet, kun er 8 Fod; Bunden er næsten flad og har ingen Køl; Enderne have derimod meget fine Linier. For at give Fartøjet den fornødne Sejllevne, er et Midtersværd anbragt i en Brønd, som naar fra Kølen op til Overkant af Dækkets Luger; den bidrager tillige til at give Skibet Styrke. Sværdet, der kan hæves eller sænkes ved Hjælp af Tallier og et Ladespil, er svagere end Brønden, for at Sværdet og ikke Brønden skal tage Skade, om Fartøjet tog Grunden med Sværdet nede.

Paa Siderne af Sværdbrønden findes Vandballasttanke, som kunne rumme den fornødne Ballast (30 Tons); herved undgaas den tidspildende og bekostelige Indladning af fast Ballast. Ved at aabne en paa Dækket anbragt Reguleringsventil, kan man fylde Tankene; disse kunne tømmes i 2½ Timer ved Hjælp af en paa Dækket opstillet Haandpumpe, der tillige er indrettet til Lænsning af Fartøjets øvrige Rum. Da Lastrummene ere store i Forhold til Fartøjets Bæreevne, spiller det Tab i Rum, Tankene optage, ingen Rolle.

Man har givet Fartøjet Fornagter-Rigning, dels for at formindske Bovenvægten, dels fordi der da ikke behøves saa mange Folk til Sejlenes Betjening. Besætningen bestaar af Skipperen og 3 Mand.

Ved ovennævnte Foranstaltninger haaber man at opnaa, at Fartøjet er mere hurtigt sejlene end andre Skibe af samme Størrelse, ligesom der ikke spildes Tid ved at ind- og udtage Ballast. For endelig at undgaa Tidspilder ved at maatte vente paa gunstig Vind, naar Fartøjet ska op ad snævre Farvande, eller naar det skal ind og ud af Havne, hvor der ikke findes nogen Slæbedamper, er Fartøjet forsynet med en lille Hjælpekrue, der drives af en Petroleumsmotor. Denne er en Enkeltcyklindermaskine og kan udvikle 12 H. K.; dette er tilstrækkeligt til at give Fartøjet en Fart af 5 Knob; mere behøves ikke til den nævnte Formaal. Maskinen er anbragt i et af Jernskodde omgivet Rum, der er bygget saaledes ind i Kahytten, a der ikke gaar noget Lastrum tabt herved. Maskinen kan manøvreres fra Dækket.

Fartøjets Hoveddimensioner ere: Længde i Vandlinien 76 Fod, Bredde 20 Fod og Dybgaende 8 Fod med 160 Tons Last ombord. (»Hansa«).

Fragt af Stuage paa Dæk.

Et i Foreningen indmeldt Skib skulde i *Trångsun (Wyburg)* indtage en fuldstændig og komplet Ladning *Deals and/or Battens including a Deck Cargo at Charterers risk and necessary Ends of 6 to 8 feet for broken Stowage onl and dermed afsejle til Alicante* for en vis Fragt pr. Standard af Deals og Battens samt

Deck Cargo..... at $\frac{2}{3}$ } Freight
Broken Stowage of 8 feet and under $\frac{2}{3}$ }

I Henhold hertil betalte Ladningsmodtagerne $\frac{2}{3}$ af $\frac{2}{3}$ Fragt for Stuaage paa Dæk, hvorimod naturligvis protesteredes, da det selvfølgelig aldrig havde været Rederiets Mening og for Resten heller ikke den Mægler's, gennem hvem Certepartiet var sluttet.

I hvorvel Sagen endnu ikke er ordnet, mener vi dog ikke at burde opsætte at gøre Medlemmerne bekendt med dette Forhold, idet Ladningsmodtagerne som Svar paa Foreningens Henvendelse til dem fremkommer med det Argument, at de altid har afgjort Fragterne paa samme Maade, overensstemmende med den Opgave, de faar fra Befragterne.

Det synes saaledes at være en Sag, der har Interesse i videre Kredse, og det henstilles derfor til Rederne og Mæglerne at drage Omsorg for, at det paa en utvetydig Maade tilkendegives, at der skal betales $\frac{2}{3}$ Fragt for *at Last* paa Dæk, saa at man i Fremtiden kan undgaa saadanne Urimeligheder.

(Nord. Skibsrederforen. Cirkl.)

Fragt af vankantet Tømmer.

Et i Foreningen indmeldt Skib lossede i *Newport Mon* en Ladning Træløst fra *Quebec*. For Tømmeret var Fragten betalbar *pr. load of 50 Cubicfeet, Customs Calliper measur.*, Certepartiet havde blandt andet følgende Klausul: *The usual custom of the wood trade is to be observed by each party in cases where not specially expressed.*

Blandt Lasten fandtes der 122 Bjælker med Vankanter. Med Fradrag for Vankanterne maalte disse $139^{\frac{8}{60}}$ Loads, uden Fradrag $146^{\frac{34}{60}}$ Loads, altsaa en Forskel af $7^{\frac{26}{60}}$ Loads, svarende til en Fragt af £ 6. 19. 1. Modtagerne nægtede at betale Fragten undtagen med Fradrag i Maalet for Vandkanterne, idet de paaberaabte sig paa de citerede Klausuler i Certepartiet.

Vi skal, i al Fald ikke for nærværende, komme ind paa, hvorvidt de citerede Klausuler maa antages at medføre noget saadant; kun saa meget skal vi sige, at det i al Fald synes urimeligt at gøre Fradrag for Vankanterne ved Beregningen af Fragten, da det vankantede Tømmer optager ganske samme Plads i Skibet som det firkantede. For at undgaa saadanne Paastande tilraades det at afskære enhver Tvivl ved følgende Klausul: *Timber to be measured as square and freight paid thereon.*

(Nord. Skibsrederforen. Cirkl.)

Bølgedæmpning.

Bølgedæmpning lykkes bedst med en tykflydende tung, dyrisk eller vegetabilsk Olie. Oliesorter, som stivne ved lav Temperatur og derved blive unyttige, kunne igen gøres brugbare ved Iblanding af mineralsk Olie. Den simpleste og altid anvendelige Maade til Spredning af Olie i ringe Mængder paa Søens Overflade er ved Benyttelse af Sejldugsposer, der ere fyldte med Værk og Olie samt tilbundne og paa mange Steder gennemborede, saa at Olien langsomt kan sive ud. Poserne, som skulle hænge i korte Liner og netop røre Vandet, bør anbringes paa følgende Maade:

1. Ved Lensning: forude paa begge Sider; ved megen Giren ogsaa midtskibs og agterude.
2. Ved Tildrejning eller liggende underdrejet: for ude paa luv Side.
3. Under Vending: forude paa begge Sider.
4. Under Driven for Takkel og Toug: paa luv Side i Afstande af c. 50 Fod.

5. Ved Sejlads i høj Tværse: forude paa luv Side.
6. Under Bugsering af et andet Skib: forude paa begge Sider af det slæbende Skib.
7. Tilankers paa aaben Red: paa den yderste Ende af Klyverbommen eller fra den udstukne Ankerkæde.
8. Ved Ud- og Indsætning af Baade: foranfor og agtenfor Baaden.
9. Ved Passage over en Barre eller et Rev: Flasker fyldte med Olie, men uden Prop i, kastes i Brændingen før den passeres. Skal en Barre passeres med Flod eller Ebbe, lader man Olie drive foran for Fartøjet. Sæbevand skal kunne virke paa lignende Maade som Olie. I Stedet for Pøser anvendes da gennemborede Blikdaaser.

(*Justus Perthes' »See Atlas«*)

Weichselstrømmen.

Uddrag af

en Beretning fra det danske Konsulat i Danzig d. 1. April 1895.

Weichselstrømmens ny Munding fra Einlage over Schiewenhorst er i Gaar bleven aabnet, idet den sidste Düne mellem Schiewenhorst og Havet efter Fuldendelsen af de nødvendige tekniske Forberedelser blev forceret ved Trykket af den højt-gaaende med Is bedækte Strøm. Det paa denne Maade i en Time bortslyllede Kvantum Land sættes til 2 Mill. □ Meter, og den ny Weichselmunding viste i Gaar en Bredde af 350 Meter.

Efter Slutningen af Isgangen paa Weichselen begyndes der paa Slusebygningen ved Einlage, der vil blive fuldendt i Løbet af Sommeren, efter hvilket Strækningen Einlage-Plehnendorf bliver en død Weichselarm, ligesom Plehnendorf-Neufahrwasser allerede hidindtil var. Flodskibsfarten vil dog blive opretholdt derpaa og man tænker desforuden at kunne benytte Kystsiderne som Trælagre for de fra Rusland og Polen kommende Flaader, da der ved Sløjfningen af Stads voldene og Tørlægningen af Stadsgravene bliver Mangel paa Lagerpladser for Træ.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.

Indgaaede Skibe.

13. April. Dampskib Starlight, Kapt. J. A. Hindle, fra Liverpool med 6 Fst. kaustic Soda, 1000 Sk. Alkali, 1030 Sk. Soda-Aske, 141 Ks. Blikplader, 144 Bdt. Piasava, 236 Ks. Konserves, 15 Ks. Havregryn, 170 Ks. Sæbe, 520 Sk. Kaffe, 668 Sk. Palmenøddekager, 19 Fst. røg. Laks, 23 Bil. Uld, 408 Ks. Glas, 1745 Sk. Sukker, 285 Ks. Flæsk, 100 Fst. Fedt, 60 Kolli Potaske, 40 Bdt. Sække, 210 Jernbaneskinner, 22 Bdt. Jernplader, 24 Blokke Maghonitræ, 21 Ks. Blanksværte, 38 Bil. Eomuldsaffald.

13. April. Dampskib Louise H., Kapt. Edw. Ramsey, fra New Orleans med 18,211 Sk. Oliekager (1990 Tons), 1146 Sk. Oliekagemel (51 Tons).

13. April. Barkskib Gutenberg, Kapt. Alb. Zephien, fra Iquique med 8137 Sk. Salpeter; dette er den første direkte Ladning Salpeter, der er kommen hertil.

14. April. Dampskib Bernhard, Kapt. P. Roos, fra Hamburg med 300 Sk. Hvedemel, 38 Sk. Mandler, 2 Fst. Terpentinolie, 2 Ks. Ananas, 2313 Ks. Blikplader, 142 Ks. Jernplader, 12 Ks. Bicycler, 350 Sk. Kaffe, 40 Bil. Korktræ, 1 Fst Parafinaffald, 140 Sk. Kartoffelmel, 9 Ks. Kød.

18. April. Dampskib Kelso, Kapt. Bettington, fra Liverpool med 30 Sk. Kanariefrø, 874 Sk. Sukker, 5 Bil. Alpacca,

120 Bdt. Jernrør, 6 Bll. peruviansk Bomuld, 6 Sk. Mel, 90 Ks. Blikplader, 40 Ks. Sæbe, 20 Blk. Træ, 13 Bll. Kork, 6 Bll. Kokusgarn.

Ugens Havarier.

Lorne, Dpsk. af Hull, Bartelett, kom Natten til d. 6. ds. paa Rejsen fra Königsberg til Hjemstedet med Stykgods paa Grund Syd for Falsterbo. Skibet kom flot ved egen Hjælp, men mistede Skruen og blev truffet af Dampskibet »Carl Hechsher«, som medbragte Lorne hertil. Ved Dykkerundersøgelsen har det vist sig, at Skibet har megen Skade paa Agterstævnen. Ladningen opløses ved Asiatisk Kompagni og Skibet repareres her.

Ariel, Dpsk. af Amsterdam, om hvis Skæbne man har næret Bekymring, da der intet var hørt fra den siden Afgang herfra Kjøbenhavn d. 23. f. M., er d. 8. ds. lykkelig ankommet til Reval.

Urania, Dpsk. af Helsingfors, har paa Rejsen fra Hangø til Hull med Stykgods været i Besæt i Isen, dog uden at tage synderlig Skade. Ved Ankomsten hertil lagde det til i Havnegade, men blev af den stærke Strøm og Blæst ført hen paa en ved Bolværket beliggende Baad, som sammen med Bolværket fik en Del Skade.

Veritas, Barksbib af Laurvig, grundstødt paa Nordre Røse, er bragt flot af Svitzers og efter at en Del af Harpix Ladningen var losset i Lægtene. Barken bugseredes hertil og reparerer.

Cecilie, Jagt af Marstal, er strandet i Grønsund paa Rejsen fra Mullerup til Tuborg med Byg. Mandskabet er reddet. Skibet er Vrag.

Frederikke, Skonnert af Svendborg, Andersen, afsejlede d. 20. December f. A. fra Charlestovn til Odense. Da man intet har hørt fra det maa det antages at være gaet under med Mand og Mus.

Nanna, norsk Dpsk., har været paa Grund udfor Faaborg Havn og maatte losse en Del af sin Kullast for at komme flot.

Pollux, Jagt af Stubbekjøbing, kom d. 6. ds. paa Grund i Grønsund og er meget læk, indbragt til Stubbekjøbing af Svitzers.

Oddur, Dpsk. af Ørebæk, kom d. 11. ds. paa Rejsen herfra til Island med Stykgods paa Grund paa Brændevinshagen ved Læsø, Skibet kom flot med Assistance og er nu taget paa Lautrups Bedding for at blive repareret.

Fylla, Skonnert af Kjøge, strandede d. 5. ds. ved Nyord paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Nakskov med Gødning. Skibet kom flot med Assistance og er indbragt til Stege læk Ladningen losses.

Jørgine Dortha, Jagt fra Randers, Christensen, strandede d. 5. ds., paa Rejsen fra Randers til Halmstad, ud for Halmstad Havn og sank kort efter. Kaptajnen og Matrosen bjergede sig i Land.

Tana, Dpsk. af Leith, strandet paa Silderevet, er bragt flot af Svitzers. Skibet repareres i Gøteborg.

Fortuna, Jagt af Marstal, er paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Stubbekjøbing med Korn sprungen læk i Søen Natten til den 5. ds. Skibet, der sattes paa Grund ved Falsterbo Fyrtaarn, blev den næste Dag slaet i Stykker. Kaptajnen reddede sig ved at svømme, men desværre druknede Matrosen.

Sonia, Barksbib af Kolding, har i Buenos Ayres drevet for sine Ankere og har derved kollideret med et for Anker liggende Skib. Begge Skibe har faact en Del Skade. Sonia dokker.

Lauritz, Skonnert af Mandal, er paa Rejsen fra Mandal strandet ved Byrum. Mandskabet er reddet.

Louis, Brig af Papenburg, Friedrichs, er paa Rejsen fra

Bremerhafnen til Aarhus med Majs strandet ved Bovbjerg. Mandskabet reddedes ved Raketapparatet. Skibet er Vrag.

Botnia, Dpsk. af Kjøbenhavn, er den 8de ds. returneret til Hangø med Tab af 3 Skrueblade.

Killeena, Barksbib af Marstal, Hansen, har i Mobile Havn været i Kollision med et engelsk Dpsk. og har været paa Grund paa Revieret.

Marie, Skonnert af Marstal, har paa Rejsen fra Hjemstedet til Stolpemünde i Ballast været paa Grund ved Nexø. Skibet blev bragt flot af Fiskere og har ikke taget nogen Skade af Betydning.

Peter, Skonnert af Svendborg, har paa Rejsen fra Dysart til Hjemstedet med Kul været i Kollision med en stor ukendt Damper mellem Fornæs og Anholt. Peter mistede Klyverbom og Bugspryd, Damperen fortsatte Rejsen uden at bekymre sig om Peters Skæbne.

Fra Sø og Land.

»Ostree-Zeitung«, der udkommer i Stettin, har fra Kaptajn W. Buchholtz erholdt følgende Meddelelse:

»Den 12. April passerede jeg med den af mig førte Damper London paa Rejsen fra Sunderland til Stettin i Østersøen udfor Møen den bortdrevne »Stollergrund-Tønde«. Da jeg den 24. Marts, altsaa for 3 Uger siden, passerede denne Tønde paa samme Sted, maa det vel antages, at den ligger for Anker dér. Det var ønskeligt, at den blev fjernet, thi den ligger farligt for Skibsfarten, da man om Natten meget let løber mod den og faar Skibet læk eller mister Skruen. Jeg vilde have taget den op, hvis der havde været mindre Sø. Tøndens nøjagtige Stillings er 53° 3' N. B. og 13° 0' Ø. L. eller Oz. N. 16—17 m. fra Møen.

Rettelser. I Nr. 15 S. 142 er der i Artiklen Om Slingrekøle indløbet følgende Smaa fejl: Lin. 15 f. n. »Benterbords«, skal være Centerbord; raare skal være racere. Lin. 9 f. n. »riggedes«, skal være byggede.

Almindeligt dansk Vare- og Industrielotteri har nu afsluttet Regnskabet for 15de Serie.

Af det Overskud, der er indvundet i Halvaarets Løb, er der fordelt 132,000 Kr. til de velgørende Institutioner, til Fordel for hvilke Lotteriet virker.

I de 15 Serier, for hvilke der er aflagt Regnskab, har Lotteriet fordelt et Overskud af 1,286,600 Kr., foruden at 25,000 Kr. ere baandlagte af Justitsministeriet som Sikkerhed for Lotteriets Forpligtelser.

Overskudet er tilfaldet Komitéen til Frederiksborg Slots Genopførelse, Kjøbenhavns Sygehjem, Foreningen til Lærlinges Uddannelse, Idiotanstalten paa Gl. Bakkehus, De danske Vaabenbrødre, Haandværkerforeningen i Kjøbenhavn, Diakonissestiftelsen, Kjøbenhavns tekniske Skole, Kysthospitalet paa Refsnæs, Dronning Lovises Børnehospital, Arbejderhjemmet i Kjøbenhavn samt velgørende Institutioner paa Sjælland og Smaaøerne, paa Fyn og i Jylland samt paa Bornholm.

I samme Tidsrum er der købt Gevinster hos kjøbenhavnske og provinssielle Leverandører for ialt 4,976,079 Kr. 77 Øre.

Ligesom hidtil har Lotteriets Gevinstfortegnelse indeholdt den fornødne Afveksling af nyttige Brugsgenstande og Luksusartikler. Alle Gevinster kunne ombyttes med andre Varer af dansk Tilvirkning efter Vindernes Valg, saa at enhver kan erholde hvad der haves Behov for og hvad der stemmer med Vedkommendes Smag.

Lodsalget, der forud var meget stort, er særlig i de sidste Trækninger tiltaget meget betydeligt, saa at Lotteriet havde Mangel paa disponible Lodder. Største Delen af de ved

Lotteriets Udvidelse tilkomne ny Lodder er der allerede disponeret over, navnlig efter Bekendtgørelsen af den ny Plan, i hvilken Gevinstsummen er forøget med over 100,000 Kr., uden at Indskudssummen er forhøjet.

1ste Trækning finder Sted d. 23de. ds.

Fra Flensborg meddeles os:

Prøvefarter. Onsdagen den 3die April fandt det nybyggede Dampskib Gutrunes Prøvefart Sted i Nærværelse af Repræsentanter for »Dampskibsselskabet af 1889 i Hamburg«, Flensborg Skibsbygnings-Selskab og nogle indbudne. Skibet er bygget til ovennævnte Rederi paa Værftet her. Prøveturen forløb overordentlig tilfredsstillende for saa vidt som alle Fordringer med Hensyn til Skibet og Maskinen blev opfyldte. Skibet er nærmere beskrevet i »Dansk Søfartstidende« Nr. 11.

Tidlig i Gaar forlod det, ført af Kaptajn Zeriatke, vor Havn for at sejle til Danzig.

Med Passagerdampskibet »Oberbürgermeister Haken«, bestemt til det Ny Dampskibsselskab i Stettin, Rute Stettin-St. Petersborg, er foretaget Prøvetur.

Skibets Dimensioner ere: Længde 219' 0", Bredde 32' 0", Dybgaende 18' 6", engelske Maal. Det udmærker sig ved solid Elegance og praktisk Indretning af de forskellige Kahytter.

Sin Belysning faar Skibet ved et elektrisk Lysanlæg fra den bekendte Fabrik Siemens & Halske, og i det eventuelle Tilfælde, at dette ikke kunde bruges, findes der et andet System med Petroleumslamper.

Prøvefarten gav, trods ugunstige Vejrforhold, et i enhver Henseende gunstigt Resultat, som endogsaa væsentlig overgik de af Flensborg Skibsbygnings-Selskab garanterede Betingelser.

For Øjeblikket er 2 Dampskibe med betydelig Bæreevne under Bygning paa Værftet, begge til Hamburg, det ene til Det Tysk-Australske Dampskibsselskab og det andet til det Tyske Dampskibsrederi. Desuden er der endnu en tredje Damper til Kjøbenhavn paa Stablen.

Onsdagen den 10de ds. løb et Dampskib, der er under Bygning paa Værftet til Dampskibsselskabet »Nordsoen« i Kjøbenhavn, af Stablen det blev døbt »Finland«.

Skibet er bygget, ligesom de paa samme Plads byggede Skibe »S/S Urania« og »Saturn«, dog 10' længere, og det faar en Overbygning over hele Skibet. Dets Dimensioner ere saaledes: største Længde 250' 3", største Bredde 34' 2" og Dybgaende 17' 6".

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent:

Fiskerierne. Man mærker i disse Dage, at det er omkring Jævendøgstider; i de sidste 5—6 Dage har det saaledes stormet uophørligt og alt Fiskeri har derfor været indstillet; i Løbet af den sidste halve Maaned have Kutterne kun havt Lejlighed til at foretage 2 Fisketure og den første var endda af temmelig kort Varighed. For første Gang i Aar have de Kuttere, som forsøgsvis have fisket paa Vestkysten, havt noget virkeligt godt Resultat af deres Fiskeri; en Del Kuttere indkom saaledes i Begyndelsen af sidste Uge med en Fangst af ca. 200 Snes Rødspætter, der havde en Vægt af fra 18—22 Pd. Snesen og opnaede en Pris af fra 4—5 Kroner Snesen; saadanne Ture, der give et Udbytte af ca. 1000 Kr., maa man ønske vore ihærdige Fiskere mange af, men desværre var det kun de færreste, der havde saa meget. De i Kattgat fiskende have været forskellige Steder, dels paa Herthias Flak, hvor Udbyttet har varieret mellem 25 og 100 Snes pr. Kutter, Fisk, vejende 11—14 Pd. Snesen, og betalte med 2—3 Kroner Snesen, dels noget østligere henimod den svenske Kyst, fra hvilke Fangststeder Fisken er af noget bedre Kvalitet end ellers i Kattgat; Udbyttet har herfra sjælden været mere end ca. 50 Snes pr. Kutter, Rødspætter vejende fra 18—23 Pd. Snesen og betalte med fra 3—4 Kr. 80 Øre pr. Snes; endelig have ikke faa Kuttere havt ret godt Udbytte nordvest af Læsø paa den lille Fiskegrund »Knallene«, op til 200 Snes pr. Kutter, men Rødspætten herfra er jo kun

lille, vejer 9—10 Pd. Snesen og er betalt med fra 1 Kr. 25 Øre til 1 Kr. 35 Øre pr. Snes. Som man ser ere Priserne endog usædvanlig høje, et temmelig sikkert Kendetegn paa, at Tilførslen i sin Hæthed har været knap. Dels fra ovennævnte Fiskepladser, dels fra de med Garn fiskende enkelte Kuttere er der indbragt forskellige Partier Pighvar, Slethvar og Skærissing, der ere betalte med henholdsvis 65—75 Øre, 15 à 20 Øre og 15 Øre pr. Pd. Hummertilførslen har kun fundet Sted fra Christianssand og har andraget ca. 10,000 Stkr., Prisen er ca. 1 Kr. 20 Øre pr. Pd. en gros af Christianssand.

— nn.

Forhenværende Skibsfører Daniel Winckler i Nyborg er afgaaet ved Døden.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Kbhvn. 10. April, bestemt til Riga. — Antwerpen. Caroc, ankom til Aarhus 14. April, bestemt til Kjøbenhavn og Riga. — Baron Stjernblad, Michelsen, passerede 16. April Quessant, bestemt til Kjøbenhavn og St. Petersborg. — Castor, Kruse, ankom til Barcelona 4. April, bestemt til Livorno og Italien. — Ch'r. Broberg, Gøtsche, ankom til Drammen 15. April, bestemt til Marseille, Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Carthage, Malaga og Cadix. — Dagmar, Strubberg, ankom til Kbhvn. 31. Marts, bestemt til Barcelona, Italien. — Douro, Brabrand, passerede 16. April Quessant, bestemt til Bordeaux og La Rochelle. — Georgios I, Rohde, afgik fra Smyrna 12. April, bestemt til Messina, Algier, Antwerpen og Kbhvn. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Barcelona 16. April, bestemt til Valencia, Alicante, Benicarlo, Malaga og Cadix. — Kiew, Rasmussen, ankom til Kbhvn 10 April, bestemt til Newcastle og Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Kjøbenhavn 13. April, bestemt til Stettin. — Leopold II, Jespersen afgik fra Algier 10. April, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. og Petersborg. — L. P. Holmblad, Erichsen, passerede 12. April Quessant, bestemt til Malaga, Algier, Tunis, Piræus og Sortehavet. — O. B. Suhr, Koch, ankom til Genua 11. April, bestemt til Livorno, Neapel og Sicilien. — Omsk, Kihl, ankom til Batoum 16. April, bestemt til Novorossisk og Odessa. — Tejo, Fenger, ankom til Oporto 15. April, bestemt til Lissabon. — Tomsk, Petersen, ankom til Anvers 27. Marts, bestemt til Kbhvn, Algier, Tunis og Sortehavet. — Vesta, Korfilzon, ankom til S. Sebastian 15. April, bestemt til Bordeaux og Petersborg. — Vesuv, Gade, ankom til Kbhvn. 9. April. — Viking, Jørgensen, afgik fra Newcastle 16. April, bestemt til Cadiz og Madeira.

Axelhuus, Harder, afgik fra Kbhvn. 17. April, bestemt til Stettin. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom til Danzig 13. April, bestemt til Kbhvn. og Hamburg. — Ceres, Svensson, ankom til Libau 15. April, bestemt til Kbhvn. og London. — Charkow, Norden, ankom til Kbhvn. 15. April, bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, passerede Hirtshals 16. April, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Christianssund, Jensen, ankom til Stettin 10. April, bestemt til Kbhvn. og Vestnorge. — Frederik, Harboe, afgik fra Kbhvn. 17. April, bestemt til Königsberg. — Jolantha, Hansen, ankom til Hamburg 14. April, bestemt til Kbhvn. og Østersøen. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 15. April, bestemt til London. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 11. April, bestemt til Granton, Færøerne og Island. — Libau, Andersen, afgik fra Kbhvn. 16. April, bestemt til Christiania og Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 15. April, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 10. April, bestemt til Stettin. — Morsø, Lind, afgik fra Kbhvn. 17. April, bestemt til Danzig og Königsberg. — Moskovo, Petersen, ankom til Antwerpen 12. April, bestemt til Kbhvn. og Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 8. April, bestemt til Kbhvn. og Anvers. — Nordjylland, Jensen, ankom til Hamburg 9. April, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Odin, Frisenette, ankom til Hamburg 29. Marts, bestemt til Kbhvn. og Østersøen. — Perm, Christensen, ankom til London 14. April, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Pregel, Egidiusen, pass. Hanstholm 17. April, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Romny, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 15. April, bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik fra Granton 30. Marts, bestemt til Færøerne og Island. — Tula, Paaske, ankom til Kbhvn. 11. April, bestemt til Danzig. — Valdemar, Sørensen, ankom

til Anvers 14. April, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Kjøbenhavn 12. April, bestemt til Hamburg. — Olga, Fischer, ankom til Kongsberg 9. April, bestemt til Kbhvn. og Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Kjøbenhavn 18. April, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Holm, afgik fra Newcastle 16. April, bestemt til Frederikshavn. — Georg, Terkildsen, afgik fra Newcastle 17. April, bestemt til Kjøbenhavn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Odense 18. April, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Kronen, Petersen, afgik fra Newcastle 16. April, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, Andersen, afgik fra Odense 17. April, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, Güllich, afgik fra Nakskov 17. April, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Leith 16. April, bestemt til Horsens.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 7. April, ankom til Rotterdam 13. April. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Stettin 10. April, ankom til Reval 13. April. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Boness 27. Marts, ankom til Libau 3. April. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Boness 12. April, ankom til Libau 14. April. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Libau 14. April, bestemt til London. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Buntisland 10. April, bestemt til Aarhus. — Danmark, T. Heintzelman, afgik fra Nicolaief 6. April, bestemt til Kjøbenhavn. — Olaf, C. Holst, afgik fra Buntisland 14. April, ankom til Aarhus 17. April. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Rouen 10. April, ankom til Sunderland 12. April. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Libau 31. Marts, ankom til London 11. April. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Boness 15. April, bestemt til Kbhvn. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Stettin 7. April, ankom til Reval 10. April.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Rotterdam 13. Marts, ankom til Triest 30. Marts. — Alexander Shukoff, Johnsen, afgik fra Rotterdam 14. April, ankom til Blyth 17. April. — Johan Siem, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 15. April, ankom til West-Hartlepool 17. April. — Pawel Andrejeff, P. Mørch, afgik fra Alexandria 30. Marts, ankom til Eupatoria 4. April.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, afgik fra Reval 17. April til Dunkirque. — Christiansborg, Schmidt, afgik fra Libau 13. April til Dunkirque. — Fredensborg, Andersen, ankom til Reval 11. April, laster til Dunkirque. — Rosenberg, Schultz, ankom til Buntisland 11. April. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Reval 13. April, laster til Rotterdam.

Kjøbenhavn. Fyen, Andersen, ankom til London 13. April. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Kbhvn. 17. April til Reval.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Buntisland 12. April, ankom til Aarhus 15. April. — Octa, Enemark, afgik fra Newcastle 13. April, ankom til Gøteborg 16. April. — Orrik, Eriksen, afgik fra Gøteborg 11. April, ankom til Newcastle 14. April.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, afgik fra Randers 11. April, ankom til Methil 14., afgik 15. til Esbjerg. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Odense 11. April, afgik 16. til Grenaa.

Sejlskibe.

M. N. Fischer, Vejle. Wedle, Henningsen, afgik fra Macau 1. Marts, ankom til Rio Grande do Sul 30. Marts.

Fanø, Nordby. Cathrine, Brinck, ankom til Pernambuco 20. Marts fra Montevideo. — Claus, Hansen, afgik fra Manzanilla 23. Marts til Falmouth. — Emilie, Thomsen, prajet 23. Marts paa 90° N. Br. og 28° V. Lgd., bestemt til Rotterdam. — Gladstone, Sørensen, passerede Gibraltar 4. April bestemt til Santos. — Ines Røhl, Jessen, passerede Portugal 13. April bestemt til Colchester. — Lottie, Clausen, passerede Dover 13. April, bestemt til Hamburg. — Mette Kathrine, Pedersen, afgik fra Rio Janeiro 15. Marts til Aracaju. — Sophie, Svarrer, afgik fra Rio Janeiro 28. Marts til Port Elisabeth. — Wilhelmine, Oldefar, afgik fra Rosario 16. April til Kanalen.

Thurø, Huusfeldt, ank. 2. April til Peterhead fra Cadix. — Fylla, Funck, afs. 8. April fra Rotterdam til Invergordon. — Saga, Hansen, ank. 6. April til Lannion fra Leith. — Niels, Hansen, klar 6. April i London for Aalborg. — Hebe, Andersen, klar 8. April i London for Gøteborg. — Marie, Boye, afs. 6. April fra Charlestown til Nykjøbing. — Ægir, Rasmussen, afs. 4. April fra Lissabon til Fraserburgh. — Hertha, Klaborg, klar 8. April i San Pedro til Falmouth. — Salvador, Fabricius, ank. 7. April til Warckworth fra Middelfart. — Emmanuel, klar 8. April i Newcastle til Lemvig. — Immanuel, afs. 8. April fra Shields til Svendborg. — Jørgensen, Jørgensen, afs. 5. April fra Lissabon til Hull. — Marie, Rasmussen, afs. 9. April fra Bridgewater til Stettin. — Johanne, Hansen, afs. 9. April fra Warkworth til Mariager. — Slesvig, Wilde, afs. 9. April fra Exmouth til Helsingør. — Harriet, afs. 8. April fra Dysart til Faaborg. — Magnet,

Jensen, afs. 10. April fra Hull til Nexø. — Thrine, Schmidt, ankom 13. April til Christiania fra Nakskov. — Adolphine, Nordentoft, afs. 13. April fra Amsterdam til Aalborg. — De atten Sødskende, afs. 10. April fra Boness til Assens. — G. R. Berg, Petersen, afs. 11. April fra Boness til Kolding. — Ceres, Bager, ankom 10. April til Warckworth fra Bogense. — F. C. Andersen, ankom 12. April til Shields fra Bandholm.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 17. April:

St. Petersborg noterer for Dampere:
London 1/0³/₄ d., Rotterdam, Amsterdam eller Bremerhafen 1/1¹/₂ d., Antwerpen eller Dünkirk 1/3 d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis. Hør: til Montrose, Dundee eller Leith 16/—, Dünkirk eller Ghent 20 frcs., alt pr. Ton.

Reval noterer for Dampere:
London 1/1¹/₂ d., Rotterdam 1/3 d., Antwerp, Dünkirk eller Ghent 1/3 à 1/4¹/₂ d., Rouen 1/4¹/₂ d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis.

Libau noterer for Dampere:
London, Hull, Leith 10¹/₂ d., Rotterdam 10¹/₂ d., Antwerpen 11¹/₄ à 1/—, Ghent eller Dünkirk 11¹/₄ à 1 — (18 frcs. pr. Ton Hør). Rouen 1-1¹/₂ à 1/2¹/₄ d., Honfleur—Bordeaux 1/3 à 1³/₄ d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis. Til Danmark 11/12 M. Rugbasis, 20 M. Klid, alt pr. 2000 Kilos.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 13. April:

Fragtmarkedet er omtrent uforandret siden min sidste Beretning saavel ud som hjemover. Af Befragtingerne nævnes Tyne Blyth eller Wear til: Memel 900 4/. Swinemünde 1900 3/9. Rostock 1150 4/10¹/₂. Assens 1200 4 3. Nykjøbing F. 650 5/1¹/₂. Svendborg 600 5/—, Korsør 800 4/7¹/₂. Kjøbenhavn 950 5/, 2 Ladepladser. Landskrona 1450 4/. Ystad 1300 4 3. Nord Norge 950 4/1¹/₂, 1700 4/. Archangel 950 4/. Kul, 5/6 Gods. Lissabon 2100 4 9, 1650 5/3 2 Ladeplads. Cette 950 5/7¹/₂. Nizza 1700 5 6. Savona 1700 5/7¹/₂. Genua 1900 5 3, 4500 4/10¹/₂. Venedig 2600 6/4¹/₂. Constantinopel 2500 5/—.

Fra Sortehavet etc. er sluttet:

Nicolaieff til Kjøbenhavn 11/, Komplettering Odessa, Sebastopol eller Theodosia 10/—, 3000 t. Nicolaieff til Danmark, 2000 t., 11/3, halvt Byg. Odessa til L. H. A. R. 9/, option Nicolaieff 10/, Hamburg 6 d extra prompt. Eupatoria til Pernau, 2600 t. Salt, 13/—, prompt. Donauen til Antwerp eller Rotterdam 11/—, Bourgas til Havre 9/9, til Bayonne 11/, til Bordeaux 10/—, Rouen 10/6. Marianopel til U. K. Cont. 11/— n. c. Poti til Hamburg 3300 t. Erts, 12/—, Azoff til U. K. Cont. 11/6 n. c. prompt, til any direct 11/3, prompt, til Danmark eller Slesvig, 2200 12 3, option Nicolaieff eller Djarigatsky, 11/3.

Fra Middelhavet er sluttet:

Fiume til Bordeaux 990 Netto Tons frcs 11.75 Staver. Sicilien (2 Pladser) til Lissabon, Vigo, Bilbao, £ 900 én, £ 925 to Lossepladser. Elba til Glasgow eller Troon 7/1¹/₂ »cleans», til Tyne 8/, opt. Middlesbro 8/3. Alexandria til London, 2300 t. 8/ + 1/6, do. til Glasgow 10500 grs. Beans 1/9. Girgenti til Neufahrwasser 1300, 9.6 Svovl. Aguilas til Granton 861 Netto Tons, 13 6, Esparto Bona til Maryport 1500 8/.

Fra Østersøen Hvidehavet er sluttet:

Nederkalix til Grimsby, 580 stds. 24/6. Skellefteå til Hull 350 stds., 23. Iggesund til Grimsby 450 stds. 21/—, Hamas til Hull 350 stds., 20/—, Oxeløund til Rotterdam, 1350 t. 4/11, 1900 4/10¹/₂, 1800 4/9. Hernøsund til Lissabon 450 stds., 40 frcs Deals. Lower Sweden til Barcelona, 480 stds. 60 Desata D B 2/3 boards. Archangel til Hull, 500 stds., 36/6, til Rotterdam 600 stds. 40/—, September.

D'Hrr. **Funch Edye & Co.**, New York, meddele den 5te April:

Vort Dampskibs-Fragtmarked er kun undergaaet ringe Forandring siden vor sidste Beretning, og der er intet af særlig Interesse at meddele. Europas Efterspørgsel efter vore Brødfrugter har, omend begrændset, dog været tilstrækkeligt til at opretholde de gængse Rater, dog har et Par store Dampere akcepteret lavere Rater til bestemte Havne paa Continentet. Tilbudet af Stykgods til vore sædvanlige Havne er ikke længer saa tilfredsstillende som det har været, dog har denne Omstændighed ingen Indflydelse havt paa Raterne. Der har været god Efterspørgsel efter Dampere for Sukker fra Cuba til Halifax, hvorimod Begæret til de forenede Stater pludselig er ophørt af den Grund, at adskillige af vore Rafinaderier have standset Virksomheden. Fra Trælsthavnene har nogle Befragtinger fundet Sted, ligesom der fremdeles er Begær

efter Skibsrøm, men til Rater, som Rederne for nærværende ikke ere tilbøjelige til at antage.

For Sejlskibe er der fremdeles kun ringe Efterspørgsel, hvorfor dette Marked vedblivende er livløst og uden nogen nævneværdig Forandring.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 13. April:

Som Følge af Paaskehelligdagene er der kun faa Forretninger afsluttede i de senere Dage, men ere Noteringerne i de forskellige Markeder omtrent de samme som i förrige Uge og vedbliver Tonnage i Overflod at fremholdes, hvor der viser sig lidt mere Begær efter Skibsrøm. Saaledes er Kulfragterne nder af den Grund igen flovere, og ireed mange ubefrægtede Baade i Middelhavet, Ostindien og andre Retninger ere Udsigterne for Returfragternes Vedkommende alt andet end opmuntrende.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmilj (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sundet. Vraget af Dampskibet »Julia«, som ligger sunket c. 4 Kml. S. for *Kullen*, er afmærket med en Vragvager med Stage med Kost og Flag. En Mastetop er over Vandet, og paa denne er anbragt en Lanterne.

Sverig. Kalmarsund. I Følge Telegram fra Lodeskaptajnen i *Kalmar* er Fyrskibet »Utgrunden« igen udlagt paa Station den 15de April 1895.

Tydskland. Neufahrwasser. Ved *Neufahrwasser* udlægges Sommersømærkerne snarest muligt.

Den 15de April 1895 tændes paa Baaken paa *Neufahrwasser* V.-Moles Hoved et grønt, fast Fyr, som brænder Dag og Nat. Ballonen paa Baaken er derfor borttagen. Flammens Højde: 26 Fod. Synsviddens: 4 Kml.

Kolbergermünde. Ved *Kolbergermünde* er Lods-Signalmasten, som stod ved Ø.-Molens Inderende, flyttet 130 Alen SØ. hen til Fort *Münde*.

»*Adler-Grund*«. Den 10de April 1895 er Fyrskibet »*Adler-Grund*« igen udlagt paa Station.

Stettin. I Følge Indberetning fra det danske Generalkonsulat i *Stettin* ere Fyrskibene »*Kaiserfahrt*« og »*Woitsig*« igen udlagte paa Station.

I Farvandet *Swinemünde*—*Stettin* ere Sommersømærkerne udlagte.

Wismar. I Farvandene til *Wismar* ere Sommersømærkerne udlagte.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tydskland. Helgoland. NV.-Baaken paa *Sandinsel* er nedblæst.

Jade. I *Alten Jade* er Tønde A $\frac{1}{4}$ flyttet og ligger nu paa $53^{\circ} 49' 30''$ N. Br. $8^{\circ} 1' 16''$ Ø. Lgd.

Spirtønde V. er flyttet og ligger nu i $7\frac{1}{2}$ Fv. Vand, paa $53^{\circ} 34' 11''$ N. Br. $8^{\circ} 10' 41''$ Ø. Lgd.

Fra 1ste Juni til 24de Aug. 1895 afholdes Mineøvelser i *Jade*. Pladsen begrænses mod Ø. af tre gule Tønder med rødt Flag, hvoraf den N.-lige og S.-lige ligge tæt ved Tønderne Y og Z, og den tredje midt imellem disse, mod V. af Wattgrænsen, mod N. af en Linie fra den N.-lige gule Tønde til *Heppenser Siel*, midt i hvilken Linie ligger en gul Tønde med blaat Flag, og mod S. af en Linie fra den gamle Mole til den S.-lige gule Tønde.

Fra den 10de til 24de Aug. anvendes skarpladte Miner; Minekrænerne føre da rød Stander og om Natten to hvide Lanterner vandret for hinanden under Raen.

Fra den 26de Aug. til 12te Sept. afholdes Mineøvelser ved Fyrskibet »*Genius Bank*«, hvorunder Dampere give Skibe Anvisning for Sejladsen.

Øvelsespladsen er spærret for al Sejlads, og Signaler og Anvisninger skulle ubetinget følges.

Holland. Ems. Den røde Vager WN, kaldes *Doeke* Tønde, i *Ranselgat* er flyttet 1,300 Alen N. 87° Ø. hen.

Zeegat van Terschelling. I *Schuitengat* har der mellem

Klokkebaakeskibet og den sorte Kugletønde Nr. 1 med Diamant dannet sig en Grund, hvorpaa den mindste Dybde er 16 Fod.

Zulderzee. En Tjalk er sunken i 11 Fod Vand S. t. V. for *Enkhuizen*. $52^{\circ} 37' 52''$ N. Br. $5^{\circ} 15' 51''$ Ø. Lgd. Vraget er afmærket med en Vragtønde og om Natten med et Fartøj, som viser de sædvanlige Signaler.

I *Zuidersee* ere Skydeskiver udlagte saaledes:

Paa *Amerikaan. Schuitengat*. En grøn Spidstønde med rød Ballon ligger 150 Alen S. for Skiverne.

Paa *Oostwal* i *Oude Vlie*, tæt ved den røde Vager Nr. 11 med 2 Balloner. En rød og sort tærnet Spidstønde ligger 200 Alen V. for Skiverne.

Paa Ø.-Kant af *Lutjeswaard*, tæt ved den røde Vager Nr. 3 med 2 Balloner, *Nes*, i *Vlieter*. En rød og sort tærnet Spidstønde ligger 160 Alen Ø. for Skiverne.

Zeegat van Zierikzee. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Ø.-Molens Hoved ved *Burgsluis*. Det lyser fra N. 59° Ø. gennem Ø og S. til S. 79° V., hvor det gaar i Skjul bag de høje Dyner paa *West-Schouwen*. Synsviddens: 9 Kml. $51^{\circ} 40' 36''$ N. Br. $3^{\circ} 45' 30''$ Ø. Lgd.

Zeegat van Brouwershaven. *Heer Janspolder* Fyr vises nu fra en 21 Fod høj, brun Baake med graat Fyrhus. Flammens Højde: 29 Fod. Synsviddens for det hvide Lys 7 Kml., for det røde Lys 4 Kml. Linseapparat af 6te Orden.

England. Bristol Channel. Kutter »*Active*« er sunken paa *Gore Sand, Bridgewater Bay*, $1\frac{1}{2}$ Kml. N. 20° Ø. fra *Gore Tønde* og $4\frac{1}{2}$ Kml. N. 85° V. fra *Burnham* høje Fyr. En grøn Spidstønde er udlagt ved Vraget.

Vragtønden ved Vraget af Skonnert »*Frances*«, som var sunken i *Mostin Deep*, er inddragen.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag m. m. i Atlanterhavet. I Atlanterhavet er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den ? $49^{\circ} 24'$ N. Br. $11^{\circ} 4'$ V. Lgd. Vrag, fuldt af Vand.

Den 12te Marts. $49^{\circ} 10'$ N. Br. $17^{\circ} 45'$ V. Lgd. Bark »*Birgette*«, fuld af Vand, Masterne staaende.

Den 24de Marts. 51° N. Br. 14° V. Lgd. Vrag af en Bark, Fokkemast og Bougsspyd staaende.

Frankrig. Beniguet Ø.-Kyst. En rød Stenbaake med Kegle paa Toppen, 21 Fod høj over Højvande, er opført paa Klippen *Ar-Christian-Bras*. $48^{\circ} 20' 42''$ N. Br. $4^{\circ} 50' 10''$ V. Lgd.

Forenede Stater i Nordamerika. Massachusetts. Vraget af »*Royal Arch*«, som laa sunken 3 Kml. N. 89° Ø. fra *Monomoy* Rednings-Station, og Vraget, som laa 1 Kml. S. 33° V. fra »*Royal Arch*« Vrag, ere uskadiggjorte.

Narragansett Bay. Rhode Island. En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 16 Fod Vand udlagt paa *General Rock*, c. $\frac{1}{8}$ Kml. S. 19° V. fra *James Ledge* Tønde, fra *Wickford Harbor* Fyr i S. 80° Ø. og fra *Quonset Point* i S. 14° V. Mindste Dybde paa Klippen er 10 Fod.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Porquerolles. Ombygningen af *Porquerolles* Fyr er begyndt. Den 5te April er Fyret derfor slukket og et midlertidigt hvidt Fyr tændt. Det lyser over c. 220⁰ mod S. Synsviddens: 16 Kml.

Under Ombygningen kan det nye Fyr, som viser To-Blink hver 10 Sekunder, brænde til Forsøg.

Vestindien, Mexikanske Bugt og Karaibiske Hav.

Haiti. Port Plata. Paa *Lalla Rock*, ved Indløbet til *Port-Plata*, er der kun $13\frac{1}{2}$ Fod Vand. Ved V.-Siden af Indløbet ligge flere Vrag; det yderste Ø.-ligste, er af Damperen »*Colonia*«, over hvilket der er $14\frac{1}{2}$ Fod Vand.

Beliggenhed af *Lalla Rock*, $19^{\circ} 9' 15''$ N. Br. $70^{\circ} 41' 20''$ V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Portugal — Alle *syriske* og *østerrigske* Havne samt alle Havne ved *Det sorte Hav* ere erklærede for kolerafri.

Egypten. — Skibe fra Kysten af *Karamarien* gives nu fri Praktika.

Grækenland. — Skibe fra *Konstantinopel* underkastes nu kun 5 Dages Observationskarantæne.

Tyrkiet. — Skibe fra *Konstantinopel* og Omegn underkastes nu kun Lægeundersøgelse.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

Overensstemmende med Lotteriets nye Plan, der træder i Kraft med den nu paabegyndende 17de Serie, vil der, uden Forhøjelse i Indskudssummen, gennem alle 6 Trækninger blive fordelt et Antal af



50,000 Gevinster



saaledes, at hvert andet Nummer gennemsnitlig faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Nummere i Rækkefølge efter en stedse stigende Skala faar Gevinst i hver Trækning.

Lodsedler til 1ste Trækning, der finder Sted den 23de April, sælges, saalænge Forraad haves, à 1 Kr. Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen og Fortegnelsen over københavnske Leverandører kan afhentes gratis.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Bygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe. Dampmaskiner, Kjedler samt Maskinarbejde af enhver Art. — Tørdok, 340 engelske Fods Længde i Bunden, samt Patentslip for Skibe af indtil 750 Tons Egenvægt.

Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,

Velsmagende og holdbar Margarine,
Særlige Kvaliteter til Skibsbrug.

Kontor og Lager: Raadhusstræde 4.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Foundres and Ship Repairers.
By Vildersplads, Copenhagen, C.

Paa Undertegnedes Forlag er udkommet:

Deviations-Journal

til Kontrollering af
Skibskompasser.

Udgiven i Medfør af den gældende Anvisning til at føre Skibsdagbogen af

J. A. D. Jensen, Navigationsdirektør.
I helt Læderbind 1 Kr. 50 Øre.
G. E. C. GAD,
Vimmelskaftet 32.

H. Hvalsøe & Co. St. Strandstræde 8.

Lager af
Skibsartikler
&
Værktøj til Skibsbrug.

Metalspejlapparater,
Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:
Læderstræde Nr. 9.
Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

FRIHAVNSHOTELLET

anbefaler
de Herrer

Skibsførere, Styrmand og Maskinmestere propre og billige Værelser med Udsigt over Sundet.

Faa Minutters Gang fra Frihavnen og tæt ved Sporvogn.

Ærbødigt

L. P. Jensen, Livjærgade 5.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,

Adelgade 14.

A. J. Rosenfeldts

Skibs- og Baadebyggeri,
Patent Ophalingsbedding,
Udsalg af Aarer og Stager,
Ny Kalkbrænderi, &

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.

Skandinavisk Forretning.

Swansea.

Telegrafadresse: NÆRUP.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

St. Kongensgades Brødfabrik & Melforretning 63

anbefaler

1^{ma} veltørrede Skonnerogger.

Telefon 197.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvarter, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11-3 og Holsteinsgade 3, Ø.

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm	Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre	
De øvrige Sider	20 —	do. 25 —	
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 17.

Kjøbenhavn, Fredag den 26. April 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Skibsfarten i 1894. — Den ny Skibsmaaling. — Havnene i Victoria. — Vor Skibsfart paa Lourenzo Marques. — Fiskerierne. — Fiskeri-Statistik. — Solarometret. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibæfterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Kalkérpapir, Kalkérlærred,

1ma Kvaliteter.

Carbolineum, Maskinolier.

Oskar Borch, Gothersgade 158.

Dækskoste.

13 Rækker halvtive Piasava
6 Kr. pr. Dusin.

13 Rækker fine Piasava 7 Kr
pr. Dusin.

Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.

Levanger 7 Kr.

Kosteskafter 1 Kr.

Hans Prehn,
Børstenbinder,

Fabrik for Dæks- og Gadekoste,

Vesterbrogade 46.

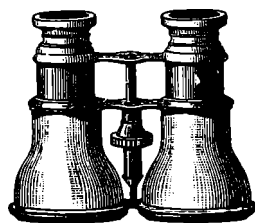
— Telefon 2625. —

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,

Strandgade 32.

Kjøbenhavn. C.



H. E. Holst²⁰

Efterfølger,

Hans Liisberg,

Uhr- og 840

Instrumentmager.

Nordisk Skibsrederforening.

Den ordinære Generalforsamling iaar afholdes

Onsdag den 29de Maj

i

Christiania.

Nærmere om Tid og Sted vil blive meddelt hvert enkelt Medlem.

Bestyrelsen.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbød.

Nær Frihavnen. Classensgade 3.

Største Lager

af Uldvarer, Skjorter, Bluser, Trøjer, Sokker, Kraver,
Flipper og Manchetter.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine
anbefaler sig med alle

Conserves til Skibsbrug

af Kjødt, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l.

Prislisten udleveres paa Forlangende.

Kontor og Lager Store Kongensgade 106.

H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,

Pulsometre, Centrifugalpumper,

samt alle Sorter Pumper og Sprøjter

i bedste Konstruktioner

til billige Priser.

Engelberts originale Olie,

bedste Cylinder-Olie,

leveres til nedsat Pris.

 Mod Efterligninger advares. 

Flensborgs

Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjedler

særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Skibsdagbøger

(Normalpapir)

1/1 Aars & 1/2 Aars

med trykt Brugsanvisning

til Forbrug & Forhandling

billigst hos

S. Friedländer

Ved Stranden 14

Kjøbenhavn.

Frihavns

Kjødt og

Flæsk Udsalg

anbefaler sig til de ærede

Skibsførere og Houmestre.

Emil Felums

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.

Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

 Fedeverer.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier,

Maskinolier,

Carbolineum etc.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Frihavns

Spedition &

Kommissions-Forretning.

Toldklareringer og Expeditioner

af enhver Art besørjes.

Kontor i Frihavns Kontorb.

Telefon 2250.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Holman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns nye Skiltefabrik,

41, Frederiksborggade 41,
leverer

alle Slags Skilte
samt alt

Malerarbejde

henhørende til

Maskinfaget.

Alt leveres til Nutidens billigste
Priser.

Overslag leveres gratis

N. Chr. Rønnes Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.
Kjøbenhavn C.

Th. Meier,

Vognmandsforretning.

Al Slags Kørsel

besørges.

Kontor: Frihavnsselskabets

Kontorbygning.

Telefon 2068.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning,
Leverander i Skibsproviant.

Oprettet 1891.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn K.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Holm & Collerup, Smedie og Maskinfabrik,

Toldbodgade Nr. 15

Telefon 3872.

og

Telefon 3872.

Frihavnen i Kjøbenhavn.

Alle Skibs- og Maskinreparationer udføres hurtigt
og solidt.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

Eneste Lager

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Viggo O. P. Hammer & Søn,

Baadsmandsstræde 20, Kjøbenhavn C. Etabl. 1856.

Tømmer- og Trælastforretning.

EXPORT af indenlandske Træsorter.

Bøg, Eg, Ask, Hvidbøg etc.

IMPORT af udenlandske Træsorter.

Mahogni, Nøddetræ, Eg, Whitewood, Teak etc.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,

»Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nøre« og »Svea«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa
Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

Andersons Præserveringsfarve for Metaller

Forhindrer ubetinget Rustdannelse,
anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway
Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:

Evers & Co.,

12. Nybrogade.

Hattemagasinet

'London'

Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg

Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser
Østergade 31.

Orgel-Harmoniums og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

En honnet og tro Sømand i
40 Aars Alderen, som har
været Jorden rundt flere
Gange og er godt anbefalet,
søger Arbejde hos et formuende
Rhederi i godt Skib, som
Matros, Baadsmand, Sejlmester
og, om mulig Vedkommende
senere maatte ønske det, faa
en Skibspart meget billigt. Billet
nrkt. „G. K. F. 689“ modtager
Aug. I. Wolff & Co.s Ann.-Bur.,
Kjøbenhavn K, i Løbet af 14 Dage.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Rugbrød

A Frederiksberg A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Til Proviantering
anbefales

godt holdbart Smør
til en gros Priser.

H. P. Erichsen,
8, Admiralgade 8.

F.W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissement
for
Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sø-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

Skibsfarten i 1894.

Vi gengive nedenfor det Afsnit i den af Grosserer-Societetets Komité udgivne Handelsberetning for Aaret 1894, der omhandler Skibsfarten:

Efter et forholdsvist godt Efteraar i 1893 aabnedes Fragtmarkedet med gode Forhaabninger blandt Rederne, idet vore hjemlige Farvande vare forskaaned for Is. Det tør siges, at var Efteraaret 1894 ikke blevet saa usædvanligt slet her i Østersøen, vilde vore Rederier have haft et betydeligt bedre Resultat at opvise, end Tilfældet nu for fleres Vedkommende er, thi det første Halvaars Opgørelse stiller sig næsten for dem alle betydeligt bedre end i 1893.

Det var ikke alene Farten paa Østersøen, der om Efteraaret ikke var lønnende, det var Fragtmarkedet i sin Helhed, som ikke havde sit almindelige Efteraarsfysiognomi, og de Forhaabninger, der støttede sig til, at Krigen mellem Japan og Kina skulde bringe mere Liv i Østen, bleve ogsaa skuffede, idet Japaneserne indskrænkede sig til at beherske de nordlige kinesiske Farvande, hvorimod Trafikken i Mellem- og Sydkina gik for sig paa den sædvanlige Maade. Japan skal dog ved Køb have skilt Europa af med ca. 30 ældre Dampskibe til Transporter under Krigen, og i de sidste Par Maaneder af Aaret var der et livligt Begær for Dampskibe af enhver Størrelse i de kinesiske Farvande til ca. 8 sh. 3 d. pr. Ton gros Register paa Governmentform, hvilken Rate imidlertid, trods den er et Par Shillings over den, der i de sidste Aar kan anses for at have været gangbar for gamle Dampskibe i transatlantisk Fart, paa ingen Maade kan anses høj, naar Hensyn tages til den Risiko, der er forbunden med Farten i de østlige Farvande. Nogen stor Nytte kan Søfarten saaledes ikke siges endnu at have haft af Krigen mellem de to Kejserriger; men den kan jo komme bag efter, navnlig hvis Europa ved Fredsslutningen faar gennemtvunget, at samtlige kinesiske Havne aabnes for dets Handel og Skibsfart. Hvilken Betydning dette vil faa for det af Tonnage overfyldte Europa, er iøjnefaldende.

Ostindien aabnede Sæsonen meget livligt, og uagtet det langt fra var høje Rater, der betaltes, var det dog betydeligt over, hvad forrige Foraars præsterede, og da der tillige fra Sydamerika og Sortehavet var godt Begær, sætte efterhaanden næsten hele den i U. K. oplagte Flaade Damp op og regulerede Markedet, saa at Haussen i Fragterne blev standset paa Halvvejen. Da der imidlertid altid skal Overvindelse til, naar man har sejlet om Vinteren, at ligge stille om Sommeren, vedblev den største Del af disse Dampskibe at sejle, og grundet paa de store Beholdninger saa vel i La Plata som i Sortehavet sank Fragterne ikke saa lavt, at der sejlede Penge over Styr, men U. K. og Vesteuropa overfyldtes efterhaanden saaledes med Tilførsler, at da Efteraaret kom, var Begæret angst fra i Proportion til Tilbudet, og Fragterne veg navnlig for Østersøens Vedkommende til et Minimum, hvorfor der slet ikke kan sejles.

Uagtet United States' Høst i 1893 maa anses for ille, havde de dog saa enorme Beholdninger i Reserve fra de to foregaaende Aars Høst, at de stadig havde Afskibningspladserne belemrede med Varer, der imidlertid

paa Grund af Kornmarkedets hele Natur hovedsagelig fik Afløb successive ved Hjælp af de regulære Dampskibslinier, saa at hele Ladningen kun undtagelsesvis udbødes, og Fragtmarkedet derfra følgelig ikke udviser nogle Konjunkturer, men et roligt Forløb til meget lave Rater. — Staternes Evne til at holde tilbage paa Varerne viste sig i Aar, hvor Priserne jo have været saa lave som ingen sinde i de sidste to Menneskealdre, paa den eklatanteste Maade, og uagtet Beholdningerne naturligvis ere svundne betydeligt, ere de dog vistnok endnu store nok til at supplere den i 1894 temmelig daarlige Høst saa meget, at, hvis der maatte komme en Prisstigning i 1895, ville de kunne bevirke en saa stor Afskibning fra Staterne, at der paany kan være Tale om at opnaa Fragter derfra, for hvilke almindelige Fragtdampskibe kunne sejle. Med La Plata er Forholdet derimod anderledes. Derfra maa Varerne afskibes uafset Priserne, da man der ikke har Evne og Lejlighed til at lagre dem; men paa Grund af Nordamerikas Tilbageholdenhed og dets deraf følgende ringe Forbrug af Tonnage, var det vanskeligt at faa Fragterne fra Sydamerika til Vejrs, trods de meget betydelige Afskibninger, der fandt Sted. Under den store Stilstand i Kornfragterne fra de nordlige Stater hjalp de sydlige Staters store Bomuldshøst godt til at beskæftige den overflødig Tonnage, ligesom den Aar for Aar fra Florida tiltagende Eksport af Fosfat havde sin Betydning.

Hvad der imidlertid var det værste, saavel for La Platas Vedkommende som over alt, var de urimelig lave Udfragter, der næsten paa Forhaand ødelagde Rejsernes Resultat.

I Europa var det navnlig Azoff, Sortehavet og Donaulandene med deres umaadelige Kvantiteter af Kornvarer og Majs, der gav Skibsfarten noget at bestille. Fra Odessa var Trafikken ofte saa stor, at Tilførslerne ikke kunde ske hurtigt nok, saa at der opstod lange Ophold for Skibene. En Del af denne Trafik er ved nye Jernbanetarifer i Rusland erhvervet paa Østersøpladsernes Bekostning. Det er navnlig de Egne, der tidligere afskibede deres Byg fra Østersøen, som ved Verstertarifen har billigere ved at føre Varerne frem til Odessa, og naar man ser de umaadelige Partier Byg, der forsendes via Odessa, vil man let kunne tænke sig, hvilket Liv der vilde have hersket i Østersøen i det forløbne Aar, naar navnlig Riga havde været situeret som tidligere. Den livlige Eksport af Byg, der eksisterede fra St. Petersburg og Riga til Rotterdam og Schiedam, er aldeles hensyngnet, og disse Pladser have nu som Hovedvarer kun Træ og Hør at fylde i Dampene. Hvor uheldigt dette Forhold er for vore ældre Dampskibe, der ere byggede for Kornfarten, og ikke i nogen Retning ere tidssvarende for Træ, er let at se, og selv om de for 10 à 15 Aar siden med Fordel kunde have været disponerede andet Steds hen, naar her intet var at gøre, lader dette sig nu slet ikke gøre, da de store moderne Baade konkurrerer og kunne sejle langt billigere.

I Østersøen, hvor den milde Vinter uhindret tillod Skibsfarten, var der de første Par Maaneder ret gode Fragter, hvortil den fra Rusland i 1893 paabegyndte Høeksport, der fortsattes i Vintermaanederne og forskaffede

lønnende Dækslaster, ikke hjalp saa lidt; men da den russisk-tyske Handelstraktat den 16de Marts vedtoges i den tyske Rigsdag, og man allerede den 20de samme Maaned var klar paa alle Toldsteder til at lade den træde i Kraft, indtraadte der en fuldstændig Deroute i Fragterne fra Riga og Libau, hvilke Pladser oversvømmedes af tysk Tonnage. Vel ophævede den russiske Regering omtrent samtidig den lave Jernbanetarif til den østerrigske Grænse, der Aaret i Forvejen var indført som et Forsvar mod Tyskernes Toldkrig, men man mærkede ikke i Østersøen nogen Virkning deraf. Blandt andre varige Følger, som den russisk-tyske Handelstraktat vil have for Skibsfarten i Østersøen, maa særligt nævnes, at den muliggør det for Königsberg at vinde sin gamle Stilling som en stor Eksportplads tilbage, idet den aabner de tidligere russiske Kilder for den, hvilket særlig støttes ved, at Traktaten blev sat i Forbindelse med saa lave Jernbanetakster i Rusland til den præjisiske Grænse, at Varerne fra mange Egne fremtidig lige saa godt kunne afskibes via Königsberg, som via Libau. Da samtidig den tyske Bestemmelse om Oprindelsesbevis paa Varer ophævedes, er det at vente, at de østpræjisiske Havne fremtidig vil kunne blive til større Gavn for Skibsfarten, end det i de senere Aar har været Tilfældet.

Da Fragtmarkedet i de russiske Havne i Marts Maaned flovede saa stærkt af, og da, som allerede berørt, næsten alle Dampskibe vare i Fart, blev der, da de svensk-finske Træpladser omtrent medio April bleve tilgængelige efter den ogsaa der milde Vinter, ivrigt søgt Træfragter omtrent en Maaned, før Tilfældet plejer at være, hvilket, som naturligt er, virkede yderst demoraliserende. Man pressede paa og vilde have Træladninger paa en unaturlig Termin, og Fragtmarkedet aabnedes derfor meget lavt, hvilken Svaghed det ikke forvandt i den lange Afskibningsperiode, som fulgte efter. Dertil kommer, at da Dampskibene stadig bygges større og større, bliver det mere og mere almindeligt, at de maa lade paa to, tre, ja flere Pladser for at kunne faa saa store Kvanta samlede, som udfordres til fuld Last. For at bringe Ladningen op til 600 à 1000 Standards, kombineredes saa fjernt liggende Pladser som Wyburg, Luleå og Rafsø. At saadanne Omsejlinger forringe Fragterne meget betydeligt er indlysende.

Hvad nu særlig Farten fra og til Danmark angaar, da slæber vore talrige, faste Dampskibslinier nu næsten hele vor Eksport afsted, saa at der ikke er synderlig Brug hverken for Sejlskibe eller Dampskibe i almindelig Fragtfart; men den store Prisforskel, der var paa vort til Maltning vel egnede Byg og den simple russiske Foderbyg, bragte dog vore Landmænd, i langt større Udstrækning end nogensinde før, til i Aar at ombytte deres Byg med russiske Varer og derved at fortjene en betydelig Difference i Prisen. Dette Forhold bragte en større Konfluks, end man efter vor kun jævnt gode Høst 1894 skulde have ventet, og en livligere Befragtning af Sejlskibe til England end vi i adskillige Aar have kendt til, fandt Sted om Efteraaret; men samtidig virkede det ogsaa paa Importen, der foruden den stærke Tiltagen, den aarlig viser i Foderstoffer, derved yderligere forøgedes. Mærkeligt er det at se, hvilken stor Faktor Skandinavien og da navnlig Danmark, i de senere Aar er bleven ved Befragtninger fra Sortehavet, Azoff og Donau. I de sidste

Par Aar foregaar Afskibningerne i Odessa til Kjøbenhavn næsten udelukkende i mindre Partier i store Baade, som lægges on the berth, og der ligger næsten altid, naar der er lidt Liv i Forretningerne, flere Baade under Indladning paa denne Maade; men udenfor disse er der til sine Tider stærkt Begær til vore Provinspladser, saaledes at Befragterne nu altid maa tage Danmark med i Betragtning, naar de optage Dampskibe for hele Ladninger, der ikke forud ere solgte andet Steds hen. Bergen har altid været en vigtig Plads ved Befragtninger fra Sortehavet, navnlig med Rug, men nu er Kristiania, Danmark, Sverrig, ja selv Finland bleve store Konsumenter, der bruger megen Tonnage.

Vor Dampskibslinie til New-York har haft et meget vanskeligt Aar. Efter i Udstillingsaaret at have haft saa rigeligt med Emigranter, at en Udvidelse af Materiellet ansaas for paatrængende nødvendig, stoppede Emigrationen i Aar pludseligt op paa Grund af de ulykkelige Forhold over hele Unionen, der saa brat fulgte efter det animerede Liv under Chicagoudstillingen, og dette affødte atter en Konkurrence paa Kniven mellem de store udenlandske Linier, der salte Passagertaksterne saa lavt, at de næsten synes ikke at maatte kunne levne det mindste Overskud. »Thingvalla« maatte naturligvis følge Trop og reducerede saa langsomt som muligt sine Passagertakster; men da der tillige, som en naturlig Følge af Mc. Kinley-Billen, indtraadte den mest følelige Mangel paa Gods til New York, indskrænkedes resolut Trafikken, idet flere af Baadene oplagdes, og Farten kun blev holdt gaaende, saaledes at Selskabet ikke er ude af Spillet, men hævder sin Position paa en efter Forholdene passende Maade.

Aarets største Begivenhed for Farten paa Danmark var dog Afskaffelsen af Skibsafgiften og for Kjøbenhavns Vedkommende tillige af Havneafgiften, hvilke to Afgifter repræsenterede omtrent 8 Pence pr. Ton d. w. Derved opnaar Danmark at kunne byde Skibene saa billige Vilkaar som nogen anden Stat, og det vil naturligvis have sin store Betydning navnlig for Rutebaadene, hvori mod Skibe, der komme hertil med fulde Ladninger paa Charter, ikke ville komme til at høste nogen synderlig Nytte deraf, da Fragtraterne straks reduceredes i Forhold til de formindskede Udgifter. Samtidig indførtes rigtignok en Vareafgift, der omtrent udgør 3d. pr. Tons, men da den betales af Modtagerne, bør den ifølge hele sin Natur ikke kunne falde tilbage paa Skibene og generer saaledes ikke dem.

Dette forandrede Forhold i Afgifterne fandt Sted samtidig med, at Kjøbenhavns Frihavn den 9de November aabnedes for Trafik, og denne er Aarets anden store Begivenhed for vor lokale Skibsfart. Til Frihavnen næres mange store Forventninger, maaske for store; men hvorledes den vil udvikle sig, og hvilket Opsving den vil give vor Skibsfart, f. Eks. i Form af nye oversøiske Ruter, maa Fremtiden vise.

Heller ikke 1894 blev forskaanet for Strike i Kulfaget, idet der den 25de Juni udbrød Strike over hele Skotland, i hvilken der skal have deltaget ca. 67,000 Mand. Den øjeblikkelige Følge deraf blev, efter at der i er fjorten Dages Tid havde været særdeles livlig Afskibning fra Firth of Forth til højere Rater, at de engelske Kulpladser oversvømmedes af Dampskibe, saa at Fragterne veg lidt og at det blev vanskeligt at faa Ladeturn. Stri

ken førtes med stor Sejghed lige til den 22de Oktober, da den anses for fuldstændig hævet, efter at der i en Uges Tid havde fundet mindre Afskibninger Sted; men trods den lange Stilstand i Afskibningerne fra Skotland udviklede der sig om Efteraaret intet rigtigt Liv i Eksporten til Østersoen, der i de foregaaende 2 Maaneder havde trukket betydelige Lagre til sig af engelske Kul. Som Følge af, at de engelske Miner ikke afskibe, uden at Befragteren forud har erhvervet sig en Colliery guarantee, undgik man under Striken de lange Ophold paa Kulpladserne, som Skibene led under i Skotland i 1893 under den engelske Strike, men det var nødvendigt at slutte forholdsvis længe i Forvejen, for at Skibene kunde blive booked ved Collieryet til Ankomstdagen.

Man skal nu kortelig berøre Fragternes Fluktuationer i Aarets Løb paa de vigtigste Fragtmarkeder, idet der dog ifølge Sagens Natur ikke kan medtages alt eller gaas for meget i Detailler; dog vil det anførte sikkert illustrere Aarets Fragtforhold tilstrækkelig klart.

Ostindien. Uagtet der i Slutningen af forrige Aar var en betydelig bedre Tendens for Tonnage pr. Januar, Februar 1894 end for prompt Tonnage, avancerede Fragterne dog ikke saa lidt i Januar, og der udviklede sig en rigtig livlig Forretning til Trods for det Tryk, der endnu hviler over alle Lande med Sølvfod. Fra Bombay sluttedes i Begyndelsen af Januar til 19 sh. pr. Ton Maalegods pr. Jan., Febr. til U. K. med stigende Tendens lidt længere hen i Maanedens, og da Februar kom, offereredes 20 sh. 6 d pr. straks, 19 sh. 6 d. pr. Marts og 19 sh. pr. April. Markedet tog imidlertid yderligere Favor i Maanedens Løb, og der betingedes 24 sh. for prompte Baade, 23 sh. pr. Marts og 21 sh. pr. April—Maj; men dermed var ogsaa Topraten for Aaret naaet, og allerede i Begyndelsen af Marts var Raterne 2 sh. 6 d. lavere, medens der ultimo Maanedens kun beholdtes 18 sh. 6 d. under et temmelig forretningsløst Marked.

Uagtet udgaaende Tonnage ikke var stor, hvilket vel til Dels havde sin Grund i de usle udgaaende Fragter, vare Raterne dog ikke til at faa drevne op igen og 18 sh. a 18 sh. 6 d til U. K. forblev gangbar Fragt i det følgende Fjerdingaar, indtil Juli Maaned kom, hvor der sluttedes til 15 sh. 6 d a 16 sh. med 6 d. a 1 sh. højere for senere Terminer. Senere hen stivedes Markedet lidt af ved Frygten for, at Krigen mellem Japan og Kina skulde influere paa Fragterne i Østen i nogen betydelig Grad; men saa forretningsløst var Markedet at 16 sh. a 16 sh. 6 d. holdt sig som gangbar Fragt hele Resten af Aaret med 3 d a 9 d højere Tilbud for de 3 første Maaneder af næste Aar.

Rispladserne lede hele Aaret under et Tryk, og Fragterne holdt sig lave, om de end maa siges at have været noget bedre end Aaret forud. For Januar—Febr. betaltes 27 sh. 6 d. a 30 sh. pr. Ton Ris til U. K., hvilken Rate i Marts avancerede omtrent 2 sh. 6 d, der holdt sig April og Maj over. Uagtet Lagrene i Europa vare meget store, havde man dog ved denne Tid ventet en Bedring i Fragterne, da Tilførslerne ansloges til omtrent 200,000 Tons mindre end Aaret forud, og Høsten ansaas for en god Middelhøst; men Beregningen slog ikke til, og Sæsonen forløb til omtrent 28 sh. 9 d som gangbar

Fragt. Om Efteraaret sluttede en Del Baade pr. næste Sæson til omtrent 27 sh. 6 d.

Farten paa the East led enormt under de lave udgaaende Fragter. For Kul fra Bristol-Kanalen betaltes f. Eks. under hele Aaret til Bombay 7 sh. a 8 sh. 3 d. pr. Ton, naar undtages i November, hvor 10 sh. 3 d. vare at betinge.

Australien vaandede sig endnu i Aar under forrige Aars Pengekrise, og Farten derpaa led stærkt derunder, navnlig for Udgaende. Transporten af frosset Kød til U. K. er dog i stærkt Tiltagende og giver endnu meget lønende Fragter for de Baade, der ere indrettede dertil.

Amerikas Høst var meget ulige fordelt, idet de Forenede Stater, naar undtages af Bomuld, havde en tarvelig Kost, medens La Plata var velforsynet indtil Overflod. Kornfragterne fra de nordlige Havne holdt sig derfor meget lave, idet de begyndte Aaret med 3 sh. 6 d. pr. Quarter heavy grain til U. K. C. f. o.; men saa dalede de jævnt og uafbrudt, indtil der i August ikke var over 2 sh. 1½ d. at faa, hvorpaa de atter steg jævnt indtil der i December betingedes 3 sh. 4½ d. a 3 sh. 6 d. for prompt Tonnage, men kun 3 sh. 3 d. for Januar.

Fra Galvestone til U. K. betingedes i de første 4 Maaneder 37 sh. 6 d. a 40 sh. pr. Ton nett. Reg. og for hele Efteraaret sluttedes 37 sh. 6 d. a 39 sh.; men der var et livligt Marked, da Staternes Bomuldshøst var meget stor. Den ansloges til over 10 Mill. Baller.

La Plata's Foraarsafskibninger vare meget betydelige; men Fragterne lave, navnlig naar de usle udgaaende Kulfragter, der varierede mellem 7 sh. 6 d. og 9 sh. 6 d. pr. Ton til Buenos-Ayres, tages i Betragtning. Over 24 sh. pr. Ton heavy grain hævede Returfragterne sig ikke før i Maj-Juni, da den store Majshøst kom til Afskibning og Raten steg omtrent en Shilling. For næste Saison offereres 22 sh. 6 d. a 23 sh. d., og da Høsten tegner godt, vil der utvivlsomt blive et livligt Begær, medens den Forretningsløshed, der vedblivende hersker i Nordamerika, næppe vil tillade nogen synderlig Stigning i Fragterne fra La Plata.

San Francisco fluktuerede ikke synderlig. Om Foraaret, hvor der betaltes for Skibe paa Stedet 23 sh. 9 d. pr. Ton heavy grain til U. K. eller Kontinentet C. f. O., var der en noget bedre Stemning for Efteraaret, idet der for den Termin offereredes 28 sh. 9 d. a 30 sh.; men Spekulanterne forregnede sig, og i Høstmaanederne betaltes der for Skibe paa Stedet kun 25 sh. a 26 sh. 3 d. Fra Wales betaltes til San Francisco i det første Halvaar kun 11 sh. a 11 sh. 6 d.; men derefter steg Kulfragterne jævnt, indtil der ved Nytaarstid var 15 sh. pr. Ton at betinge.

Fra Salpeterpladserne begyndte Aaret med 22 sh. 6 d. a 25 sh. til U. K. eller Kontinentet f. O.; men med en langsom Stigning indtil Juni, hvor der sluttedes til 27 sh. 6 d. for prompt Tonnage, hvilken Rate paa den Tid ogsaa offereredes for Efteraarsmaanederne uden dog at kunne holde sig, idet der allerede i Aug. sluttedes til 23 sh. 9 d., hvilket blev gangbar Fragt for Resten af Aaret. De udgaaende Fragter vare overordentlig svage. For Kul fra Wales sluttedes til 9 sh. a 10 sh. pr. Ton undtagen i Juli Maaned, hvor 12 sh. 6. d. beholdtes. (Sluttet).

Den ny Skibsmaaling.

Som Følge af den d. 1ste April d. A. i Henhold til det under 10de ds. udgaaede Tillæg til Skibsmaalings-Instruktionen af 7de September 1867 indtrædende Genoptagelse i dansk Skibsmaaling af den saakaldte »British Rule (a)« som Fradragsregel for Rum til den bevægende Kraft i Dampskibe vil fra samme Tidspunkt:

a. ved Fortoldning af Kulladninger i fuld lastet Skib — det paagældende Skibs afgiftspligtige Register-Tonnage være at lægge til Grund; men dog saaledes, at Fradraget i Brutto-Tonnagen for de i bemeldte Tillæg under Afdeling 3, Afsnit H., nævnte Rum for Sejlskibes Vedkommende i alle Tilfælde ansættes til 10 pCt. af Brutto Tonnagen; medens for Dampskibes Vedkommende dette Fradrag — saavel for slige Rum som for de i Afdeling I., Afsnit A., nævnte Rum til den bevægende Kraft — i alle Tilfælde ansættes til 25 pCt. af Brutto Tonnagen;

b. ved Fortoldning af Trælastladninger i fuld-ladet Skib, for Rumlastens Vedkommende, — det paagældende Sejlskibs Tonnage af Rummet under Dækket med Fradrag af Tonnagen af det under samme eventuelt værende Rum til »Sejlkøje« og det paagældende Dampskibs Tonnage af Rummet under Dækket med Fradrag af de under samme værende Maskin-, Kedel- og Akselrum med tilhørende permanente Kulrum — for begge Arter Skibe dog med Tillæg for Tonnagen af de i Forbindelse med Lastrummet staaende Opbygninger, der befindes bestuvede med Trælast — være at lægge til Grund.

Fradraget for nævnte Maskinrum m. m. bestemmes ved Maaling af Længden mellem Maskinskodderne, største Bredde mellem Spanterne og største Dybde fra Dækkets Underside til Bundvinkeljærnenes Overkant — i Skibe med dobbelt Bund til Vandballast derimod til Overfladen af den øverste Bund. Disse Maksimums-Maal multipliceres med hinanden, hvorpaa Produktet divideres med 91,59 og det Udkomne viser da den Tonnage, der skal fradrages i Tonnagen af Rummet under Dækket. For saa vidt der i de for de paagældende Dampskibe fremlagte Maalings-Certifikater under Kjendingsmaalene findes opført Længden af Maskinrummet, til denne Længde kunne benyttes; derimod kunne de derunder opførte Bredde- og Dybdemaal ikkun benyttes som Kontrolmiddøl.

Med Ikrafttrædningen af dette Cirkulære ere Bestemmelserne i Cirk. Saml. Nr. ³/₁₈₇₆ angaaende Fortoldning af Stenkulladninger samt i Nr. ³/₁₈₆₇ b. og Nr. ¹/₁₈₆₉ b. angaaende Fortoldning af Trælastladninger og Nr. ³/₁₈₉₀ b. om Maaling af særskilte Maskinrum-Afdelinger paa Dækket, ophævede.

Havnene i Victoria.

Udenrigsministeriet har fra den kgl. Generalkonsul i Melbourne modtaget følgende Uddrag af »Victoria Government Gazette«, indeholdende Forandringer i og Tillæg til »Marine Act« af 1890 angaaende Havnene i Kolonien Victoria:

Alle, der benytte Kraner, anbragte paa Statens Værfter eller Dæmninger, skal, før de bruge dem, efterse, at alle de arbejdende Dele af dem ere blevne smurte tilstrækkeligt med Olie, og maa sørge for, at der ikke løftes nogen Vægt, der er større end den, der er malet paa Kranens Arm og som betegner den største Vægt, den kan løfte. Man maa ikke bruge en saadan Kran til noget for hvilket den ikke oprindeligt er bestemt.

For Beskadigelser eller Ødelæggelser, udøvede paa Statens Værfter, Dæmninger, Sporveje, Skur eller Bygninger i Havnene, eller paa Kraner, Takkelads eller andet af Regeringens Ejendom, der tilhører eller staar i Forbindelse med

noget saadant Værft, Dæmning, Sporvej, Skur eller Bygning, vil vedkommende blive dømt skyldig i Overtrædelse af disse Anordninger og udsætte sig for den Straf, som Loven har foreskrevet herfor.

Klausul 81 af de »Almindelige Regler og Bestemmelser for Havne i Victoria« er herved tilbagekaldt og følgende er sat i Stedet:

Alle Baade, der have særlig Ret til at transportere Ting, der kan eksplodere, enten til eller fra Skibe, Værfter eller andre Steder, skulle saa vidt muligt overholde alle Regler, der for Tiden gælde for Skibe, der indeholde eksploderende Stoffer, og ingen Baad, der har eksploderende Ting om Bord, maa bugseres af en Dampbaad med Højtryk og aabent Dæk, hvis Ildsteder ere ubedækkede; heller ikke maa nogen saadan Baad bugseres af nogen anden Dampbaad med mindre Slæbeline mellem sig og Dampbaaden end 60 Fod, og intet Dampskib maa komme indenfor 60 Fods Afstand fra noget Skib, Lægter eller Baad, der indeholder eksploderende Ting.

Vor Skibsfart paa Lourenzo Marques.

Uddrag

af en Aarsberetning fra Konsulatet i Lourenco Marques d. 14. Marts 1895.

Af Sejlskibe, som ankom i 1894, spille norske og svenske Skibe Hovedrollen og bringe fornemlig Trælast fra svenske Havne, hvilken Vare hovedsagelig sendes i Transit til Transvaal.

Danske Skibe ere her en Sjældenhed, idet kun et kom hid i 1894, medens i Løbet af samme Aar 19 norske og svenske Fartøjer ankom hertil.

I Fremtiden vil der blive flere og flere Fragter med Trælast hertil, hvilket kunde være af Interesse for danske Skibsredere at vide.

Havnen er fortrinlig. Indtil 25 Fods Dybde løbes ingen Risiko for noget Skib. Et Fyrtaarn paa Halvøen »Inyac« og et paa Renben Point letter Indsejlingen. Fire Bøjer, som ere anbragte i Bugten, kunne ikke stoles paa, da de ofte drive.

Derimod er det sandsynligt, at der dette Aar vil oprettes en Lodstjeneste med Slæbedamper.

Fiskerierne.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 23. April:

I Løbet af de sidste 14 Dages Tid ere nu alle de Kuttere, som i Vintertiden have ligget oplagte i Havnen, komne under Bemanding; hver Dag omtrent er der ankommen Jærnbanevogne; fulde af Tovværk og Fiskegrejer fra Skagen. Skagboerne ophøre som bekendt med Kutterfiskeriet om Efteraaret, lægge Kutterne op her i Havnen og drive om Vinteren Fiskeri med aabne Baade fra deres hjemlige Strande.

I Ugen før Paaske havde vore Fiskere ikke megen Lejlighed til at drive Fiskeri, dels paa Grund af uroligt Vejr, dels paa Grund af Valgdagen og Helligdagene. I den sidst forløbne Uge have Forholdene været bedre, det er dog egentlig — i hvert Fald indtil nu — kun de Kuttere, som allerede Paaskelørdag havde begivet sig til Fangstpladserne, der have havt noget virkeligt tilfredsstillende Udbytte, idet de nøde godt af det udmærkede rolige Vejr, vi havde i Paaskedagene. For første Gang i Aar har hele Fiskeflaaden, i hvert Tilfælde

alle de Kuttere, som bruge Snurrevaad, udelukkende fisket paa Vestkysten; om Udbyttet kan der ikke siges noget i Almindelighed, da næsten alle Kutterne have solgt Fangsten paa Fiskepladserne til Handelskvaser, men ikke faa af de først til Fangstpladsen ankommende havde opnaaet en Fangst af c. 100 Snes Rødspætter af en Vægt fra 22—26 Pd. Snesen, hvorfor er betalt 4 á 4½ Kr. Snesen. De enkelte, der ere indkomne her i Havnen med Last, have opnaaet den høje Pris af 20 Øre pr. opvejet Pund. 3 Kuttere, der bruge Garn nordfor Læsø, have kun haft tarveligt Udbytte, væsenligst af smaa Rødspætter, vejende fra 10—12 Pd. Snesen og betalt med fra 1 Kr. 50 Øre til 1 Kr. 75 Øre pr. Snes. Af anden

Fladfisk er der kun indbragt ubetydeligt. I Gaar bleve 3 fuldlastede Kvaser bugserede til Kjøbenhavn af Bugserbaaden »Expres«, da de ikke selv kunde komme frem paa Grund af Vindstille. Hummertilførslen finder endnu kun Sted fra Vest-Norge, i de sidste 2 Uger er der tilført c. 10,000 Stk., Prisen er ca. 1 Kr. 25 Øre pr. Pd. en gros til Christianssand.

Fiskekutteren »Prinsesse Marie«, Skipper E. Bast af Frederikshavn, indkom først i Ugen fra Østersbankerne i Nordsøen med c. 30,000 Stk. Østers, hvilken Fangst er afhændet til Rederiet »Vendsyssel Fiskeeksportforretning«.

nn.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 14. April til 20. April 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Hello-flynder ¹ Pighvar ² Pd.	Strand-karper ¹ Tunger ² og Pd.	Skrupper og Sletter Pd.	Torsk. Pd.	Sten- bidder ¹ Kuller ² Pd.	Sild. Pd.	Lax ¹ , Aal ² og Aale- kvabber ³ Pd.	Gedde, ¹ Aborro m. m. ² Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt Pd.
12 danske Fiskerfartøjer	10,746	464				680 ¹						
13 danske Kvaser	2,430				87,390	330 ¹						
5 svenske Fiskerfartøjer pr. Baad og Vogn fra nær- liggende Fiskerlejer	2,250				3,510							
			200 ¹	1,582	2,590	2,400 ¹	1,216	690 ²				
								266 ³				
pr. Jernbane og Damp- skib	13,536	{ 1,600 ¹ 155 ²	1,240 ²	490	6,720	{ 6,660 ¹ 100 ²	189,058	{ 7,316 ¹ 3,036 ²	{ 9,670 ¹ 1,745 ²	12,354	84,873	
Ialt =	28,962	2,219	1,440	2,072	100,210	10,170	190,274	11,308	11,415	12,354	84,873	455,297
Betalt	levende				levende		50 Øre	gule				
Gennemsnitspris af	5 Kr.				1 Kr.		pr. Ol.	36 Øre				
Opkøbere	Kassefisk				Kassefisk			pr. Pd.				
	2Kr.66Ø.				50 Ø.							
	pr. Lpd.				pr. Lpd.							

Solarometret.

Efter at Solarometret var beskrevet i »Dansk Søfartstidende«s 1ste Aargang Nr. 34 og 35, har dets Opfinder, Løjtnant Beehler af den amerikanske Marine, anstillet en Del Forsøg dermed ombord i en tysk Oceandamper med saa gunstigt Resultat, at der nu til videre Udbredelse af Instrumentet er dannet et Selskab, som har tilstillet os en lille Bog med forskellige Oplysninger, af hvilke vi skulle gøre nogle Uddrag.

Det vil erindres, at Solarometret, der skal tjene til Bestemmelse af et Skibs Bredde og Længde samt Kompassets Deviation ved Observationer af Solen og Stjernerne til enhver Tid om Dagen eller Natten uden Benyttelse af Kimmingen, er en Fremstilling af Himmelskuglen med Meridian- Ækvator-Rektascensions-Azimuth- og Horizontalkreds samt en Kikkert, hvormed sigtes direkte paa Himmelleget.

Hele dette Instrument, hvis Konstruktion og Anvendelse er nærmere omtalt i de ovennævnte Artikler, hvortil vi saaledes kunne henvise, hviler paa en Flyder, der svømmer i Kviksølv.

Da Solarometrets Brugelighed først og fremmest er afhængig af, om dets Akse til enhver Tid og under alle Omstændigheder holder sig nøjagtigt vertikal, antage vi, at en udførlig Forklaring over Maaden, hvorpaa dette opnaas, vil være af ikke ringe Interesse.

Solarometret med Tilbehør bæres af en ringformet Støbejernscylinder af omtrent 30 Tommers Diameter og 4 Fods Højde, i hvis Indre er ophængt en stor dobbelt balanceret Støbejernsbeholder, som har Form af en Halvkugle og er forsynet med en meget svær Bund, saa at den kan svinge som et Pendul. Beholderen, hvis Gennemsnit udvendig er 23

Tommer og indvendig 20 Tommer, har en Foring af Porcelæn og indeholder Kviksølv samt en Flyder.

Flyderen bestaar af to koncentriske, halvkugleformede Støbejernsskaale, af hvilke den indre er fyldt med Bly, støbt udenom en Staaelsøjle, hvorpaa Solarometret hviler, og i Bunden forsynet med et kugleformigt Hul til Hovedet af en Skruebolt, ved hvilken de to Skaale ere forenede. Den ydre Skaals Bund er flad, og heri gaar den omtalte Skruebolt ned. Hullet til den lukkes paa Undersiden med en rund Plade, hvis Rand helt omkring har en Udskaering, der skal virke som en Art Slingrekøl. To lignende Slingrekøle findes paa den indre Skaals Yderside nær ved dens Bund.

Rummet mellem de to Skaale, der tilsammen danne Flyderen, er indtil en Tomme fra Randen fyldt med Kviksølv, hvis Mængde bestemmes ved Vægten af den med Bly fyldte Skaal og det derpaa hvilende Instrument; er Kviksølvmængden for ringe, vil der være et nedad gaaende og i modsat Fald et opad gaaende Tryk paa Skrueboltens Hoved, hvorved i begge Tilfælde den nødvendige fri Bevægelse om Boltens vanskelig-gøres.

Ved den her beskrevne Konstruktion af Flyderen og dennes Anbringelse i en balanceret Beholder forhindres ikke blot, at Skibets Bevægelser overføres paa Solarometret, men endvidere opnaas altid en nøjagtig lodret Stilling af Instrumentets Akse. Den ydre Beholders kardanske Ophængning samt dens Pendulbevægelse vil nemlig kompensere saa godt som alle Skibets Slingringer og Duvninger, hvorimod de Rystelser og Vibrationer, der skyldes Maskinens Arbejden, ganske vist blive overførte paa Kviksølvet, men dog ikke derfra videre til Flyderen.

Under Anstillelsen af en Observation kan Iagttageren imidlertid ikke undgaa at sætte Solarometret i Svingninger, hvilke dog hurtigt igen ville ophøre, og naar Himmelleget

ses ubevægeligt i Kikkertens Midte, haves derved Bevis for at Instrumentet er kommet i fuldstændig Ro.

Som det fremgaar af ovenstaaende Beskrivelse, hævder Opfinderen, at der under alle Forhold vil kunne erholdes tilfredstillende Observationer med Solarometret; men vi kunne ikke ret tro paa, at denne Antagelse vil holde Stik, selv om Observatøren er nok saa øvet, og dette indrømmer Løjtnant Beehler da forøvrigt tildels ogsaa et andet Sted i sin Bog, hvor han siger: »Naar en mægtig Bølge rammer Skibet, vil Flyderen paa Grund af sin Inerti med temmelig stor Voldsomhed blive slynget imod Beholderen, men de Erfaringer, der endnu haves, viser at dette sjældent sker og da kun afbryder Observeringen for en kort Tid.

De Bevægelser, som foraarsages ved Giring og slet Styring, kunne ikke kompenseres, af hvilken Grund det maa indskræpes Rorgængerer at holde Skibet støt paa Kursen for at undgaa deres Fremkomst saa meget som muligt. Ingen Navigator vil af denne Aarsag føle nogen Vanskelighed ved at observere, efterdi al saadan Giren nødvendigvis vil blive saa ringe, at Himmelleget ikke derfor gaar ud af Kikkertens Felt, og Observatøren vil saaledes ved Himmellegetets regelmæssige Svingninger let kunne bedømme, hvornaar det befinder sig i Kikkertens Akse. Et saadant Skøn er ligesaa nødvendigt ved Observation med en Sekstant og langt mere vanskeligt end ved Benyttelsen af Solarometret.

I det her sidst nævnte Punkt deler vi heller ikke Løjtnant Beehlers Opfattelse; thi under Maaling med Sekstanten over Kimmingen vil man meget godt kunne fastholde Himmellegetets Billede midt i Kikkerten (eller Røret), selv om Skibets girende Bevægelser ere nok saa store, da der jo kun behøves en lille Bevægelse af Haanden, der bærer Instrumentet, for stadig at bevare dets rigtige Retning, hvorimod Solarometret ved den mindste Berøring straks kommer i Svingninger, og saaledes ikke kan holdes fast rettet mod et bestemt Punkt.

Men selv under den Forudsætning, at Solarometret altid formaar at give tilfredsstillende Resultater, kan der dog vist ikke herske Tvivl om, at dets Størrelse, Vægt og Kostbarhed vil lægge overordentlig store Hindringer i Vejen for dets almindelige Indførelse i Skibene.

Vel kende vi ikke Prisen paa Solarometret, men den er sikkert meget betydelig, efter som der alene af Kviksølv bruges ca. 300 Pd., og Instrumentet desuden for at være beskyttet mod Vinden og Vejrets Indflydelse maa opstilles i et Observatorium, der af Udseende nærmest ligner et Pansertaarn af ca. 6 Fods Diameter og ca. 8 Fods Højde.

Vi tro derfor fremdeles at turde fastholde vor tidligere udtalte Mening, nemlig at Solarometret ikke kan ventes at faa nogen nævneværdig Betydning for den praktiske Navigation.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.
Indgaaende Skibe.

23. April. Dampskib Franz, Kapt. Isbell, fra Hamburg med 145 Ks. Blikplader, 10 Ks. Blommer, $\frac{2}{11}$, $\frac{3}{2}$, $\frac{5}{4}$, $\frac{1}{8}$ Piber Madeira, 60 Fst. Olco Olie, 850 Sk. Mel, 98 Fst. Vognsømørelse, 11 Fst. Skibsbeg, 2 Ks. Korcender, 1 Fst. og 15 Ks. Børster, 35 Fst. Salt, 4 Ks. Kardemomme, 3 Blk. Whitewood, 9 Stanmer Egetræ, 39 Kolli Humle, 5 Blk. Mandler, 1 Ks. Portvin.

Med Sejlskibene Hilda, Vera og To Søstre afskibedes den 24. April 580 Sk. 187,000 Pd Salpeter.

Ugens Havarier.

Rival, Dmpsk. af Kiel, kom den 14. ds. paa Grund paa Hatterevet. Med Assistance af Bjærgningsdampskibet Helsingør kom Skibet flot den 16. og indbragtes til Flensborg. Rival har Forlasten fuld af Vand.

Rona, Dmpsk. af Leith, der farer her paa København i regelmæssig Fart, har i Skagerak været i Kollision med det norske Barkskib Capella, der var paa Rejsen fra London til Soon i Ballast. Begge Skibe fik Skade. Rona slæbte Capella

ind til Christianssand og fortsatte saa hertil København. Nidaros, Dmpsk. af København, kom i Søndags paa Rejsen fra Hangø paa Grund paa Faludden, Gotland. Med Assistance af Bjærgningsdamperne Argo og Neptun kom Skibet atter flot. Passagerer og Post blev viderebefordret med Dmpsk. Urania. Nidaros har tilsyneladende ingen Skade taget og fortsatte hertil.

Fyen, Dmpsk. af København, Andersen, kom den 12. ds. for Indgaaende til Commercial Dok i London i Kollision med en »Dolphin«, som ødelagdes. Fyen har faaet Ankerstokken brækket.

Perwie, Dmpsk. af Bornholm, Margel, har udfor Reval faaet sit Ror beskadiget af Isen. Reparerer i Malmø.

Rolf, Dmpsk. af København, Hahn, ankom den 24. ds. til Reval. Skibet har faaet Skade paa Ror og Skrue i Isen.

Agnes, 3-m. Skonnert af Varde, Thøgersen, har paa Rejsen fra Trinidad til London været paa Grund, men er bragt flot ved Assistance. Agnes ligger for Anker ved Dowers.

A. N. Hansen, Dmpsk. af København, har bjerget Dmpsk. Teodor Burchardt, der havde mistet Skruen i Isen, ind til Riga.

Precurseur, Dmpsk. af Hull, antages at være den Damper, der er sunken ca. 4 Kml. N. O. for Hanstholm, idet en Redningsbaad, mærket Precurseur, er ilanddrevet $\frac{1}{2}$ Mil Øst for Hanstholm Fyr.

Fra Sø og Land.

Fra Skagen skriver vor Korrespondent den 23. April: Igaar Eftermiddag indkom hertil Fiskekutter E. C. Benzon af Frederikshavn, Skipper Chr. Steensen, for at faa en ny Jolle.

Da Kutteren i Lørdags Aftes laa udfor Hanstholm og fiskede blev den Kl. 8 i den stærke Taage paasejlet af en engelsk Damper »Robert Ingham«, Kaptajn S. Bownte, af Sunderland.

Kutteren fik Vantet paa Styrbordsside bortrevet, samt mistede Stangen og fik Jollen knust, men heldigvis skete der ingen større Skade. Da Kaptajnen paa den engelske Damper saa, hvad der var sket, vendte han straks og gik ombord for at forhøre, om de trængte til Hjælp paa Kutteren, hvorhos han gav Skipperen sin Adresse.

Kutteren er nu vel beholden kommet hertil, hvor den har solgt sin Last.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Riga 23. April, bestemt til Kbhvn.—Middelhavet. Antwerpen, Caroc, ankom til København 19. April, bestemt til Riga. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til København 23. April, bestemt til Petersborg. — Castor, Kruse, afgik fra Livorno 24. April, bestemt til Neapel, Sicilien. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Dartmouth 22. April, bestemt til Marseille, Spanien. — Dagmar, Hansen, afgik fra Kbhvn. 23. April, bestemt til Newcastle, Valencia, Barcelona, Italien. — Douro, Brabrand, ankom til Bordeaux 17. April, bestemt til La Rochelle—Kbhvn., Königsberg. — Georgios I, Rohde, afgik fra Algier 23. April, bestemt til Lisbon, Antwerpen, Kbhvn., Petersborg. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Denia 22. April, bestemt til Malaga, Cadiz, Kbhvn. — Kiew, Rasmussen, ankom til Newcastle 21. April, bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Stettin 23. April — Leopold II, Jaspersen, ankom til Antwerpen 21. April, bestemt til Kbhvn., Petersborg. — L. P. Holmblad, Erichsen, afgik fra Tunis 23. April, bestemt til Piræus, Constantinopel, Samsoun, Trebezonde. — O. B. Suhr, Koch, afgik fra Neapel 23. April, bestemt til Sicilien. — Omsk, Kihl, ankom til Odessa 24. April, bestemt til Smyrna. — Tejo, Fenger, ankom til Lissabon 23. April, bestemt til København. — Tomsk, Petersen, afgik fra Antwerpen 18. April, bestemt til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna. Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Hamburg 23. April, bestemt til Havre. — Vesta, Korfitzon, ankom til Bordeaux 18. April, bestemt til La Rochelle, Kbhvn., Petersborg. — Vesuv, Gade, ankom til Kbhvn. 9. April, bestemt til Newcastle, Marseille. — Viking, Jørgensen, afgik fra Newcastle 16. April, bestemt til Cadiz og Madeira. Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 24. April, be-

stemt til Kjøbenhavn. — Esbern Snare. Holm, afgik fra Odense 25. April, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Terkildsen, afgik fra Kjøbenhavn 25. April, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 23. April, bestemt til Aalborg. — Kronen, Petersen, afgik fra Nykjøbing F. 24. April, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lclland, Andersen, afgik fra Leith 23. April, bestemt til Odense. — Storebelt, Göllich, afgik fra Newcastle 23. April, bestemt til Naskov. — Union, Bloch, afgik fra Odense 24. April, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Axelhuus, Harder, ankom til Stettin 18. April, bestemt til Kbhvn. og Vestnorge. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 22. April, bestemt til Hamburg. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 23. April, bestemt til London. — Charkow, Norden, ankom til Libau 23. April, bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til Königsberg 22. April, bestemt til Kbhvn. og London. — Christianssund, Jensen, afgik fra Arendal 22. April, bestemt til Stavanger og Bergen o.s.v. — Frederik, Harboe, ankom til Königsberg 19. April, bestemt til Hull. — Jolantha, Hansen, ankom til Kbhvn. 24. April, bestemt til Danzig. — Kasan, Thomsen, ankom til London 22. April, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 24. April, bestemt til Granton, Færøerne og Island. — Libau, Andersen, ankom til Hamburg 23. April, bestemt til Libau. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 24. April, bestemt til Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom til Stettin 21. April, bestemt til Kbhvn. og Manchester. — Morsø, Lind, ankom til Königsberg 20. April, bestemt til Kbhvn. og Hamburg. — Moskov, Petersen, passerede Hanstholm 23. April, bestemt til Kbhvn. og Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 22. April, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Jensen, ankom til Kbhvn. 20. April, bestemt til Königsberg. — Odin, Frisenette, ankom til Hamburg 29. Marts, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Perm, Christensen, afgik fra Grimsby 23. April, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Pregel, Egidiusen, afgik fra Kbhvn. 23. April, bestemt til Libau. — Romny, Nielsen, afgik fra Hull 23. April, bestemt til Kbhvn. og Libau — Thyra, Garde, ankom til Seydisfjord 5. April, bestemt til Færøerne, Granton og Kbhvn. — Tula, Paaske, ankom til Danzig 22. April, bestemt til Kbhvn. og Hamburg. — Valdemar, Sørensen, ankom til Antwerpen 14. April, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Hamburg 21. April, bestemt til Havre. — Olga, Fischer, afgik fra Kjøbenhavn 24. April, bestemt til Christianssund og Hamburg.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, afgik fra Rotterdam 18. April, ankom til Blyth 24. April. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Reval 20. April, bestemt til Dunkerque. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 20. April, bestemt til London. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Boness 12. April, ankom til Libau 14. April. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra London 21. April, bestemt til Blyth. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Aarhus 22. April, bestemt til Reval. — Danmark, T. Heintzelman, afgik fra Nicolaieff 6. April, bestemt til Kjøbenhavn. — Olaf, C. Holst, afgik fra Burntisland 14. April, ankom til Aarhus 17. April. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Sunderland 12. April, ankom til Stettin 23. April. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra London 20. April, ankom til Sunderland 21. April. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Boness 15. April, ankom til Kbhvn. 19. April. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Reval 18. April, bestemt til Montrose.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Fiume 19. April, bestemt til Bordeaux. — Alexander Shukoff, Johnsen, afgik fra Rotterdam 14. April, ankom til Blyth 17. April. — Johan Siem, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 15. April, ankom til West-Hartlepool 17. April. — Pawel Andrejoff, P. Stollenberg, afgik fra Alexandria 30. Marts, ankom til Eupatoria 4. April.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, afgik fra Reval 19. April til Dunkerque. — Christiansborg, Schmidt, ankom til Middlesborough 22. April, laster til Hjemstedet. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Reval 19. April til Dunkerque. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Burntisland 22. April til Swinemünde. — Uranienborg, van Deurs, afgik fra Reval 20. April til Rotterdam.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Reval 19. April til London. — Fyen, Andersen, afgik fra London 19. April, ankom til Newcastle 20., afgik 24. til Kbhvn. — Hafnia, Neergaard, ankom til Reval 19. April. — Jylland, Starck, afgik fra Reval 19. April til Dunkerque. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 20. April, ankom til Riga 23. April. — Sjælland, Hansen, ankom til Antwerpen 20. April.

Thingvall. Hekla, Laub, afgik fra New-York, 13. April til Kbhvn. — Island, Thomsen, afgik fra Christianssund 5. April, ankom til New-York 18. April. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssund 19. April til New-York.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, ankom til Esbjerg 17. April, afgik 15., ankom til Newcastle 21. — Nordsøen,

Meinertz, afgik fra Odense 17. April, ankom til Grenaa 18., afgik 19., ankom til Dundee 21., afgik 22., ankom til Leith 23.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. A mete, Nielsen, afgik fra Tahiti 8. Marts til Punta Delgade. — Anna Agnete, Mathiasen, ankom til Marseille 21. April fra Iquique. — Dora, Sonnicksen, lader i Menado til Hongkong ifølge Brev af 18. Marts. — Elisabeth, Harrebye, afgik fra Guayaquil 13. Marts til Manta. — Elisabeth, Fischer, afgik fra Rio Grande 29. Marts til Mossaro. — Embla, Jepsen, afgik fra Sidney 16. Marts til Matupi. — Esperance, Toft, sluttet fra Santos i denne Maaned at gaa i Ballast til Jalnit og der laste med Copra til Europa. — Halnaker, Nielsen, ankom til Sidney 8. Marts fra Madagascar. — Henny, Ibsen, ankom til Pensacola 18. April fra Para. — Ines Røhl, Jessen, ankom til Colchester 22. April fra La Plata. — Lottie, Clausen, ankom til Hamburg 21. April fra Yap. — Medor, Svarrer, afgik fra Para 21. Marts, ankom til Barbados 3. April. — Nancy, Pedersen, ankom til Buenos Ayres 16. Marts fra Santos. — Nordby, Kolster, afgik fra Gibraltar 17. April til Marseille. — Thea, Jessen, lader i Macau til Kanalen f. O. ifølge Brev af 26. Marts. — Valparaiso, Lorentzen, ankom til East London 18. April fra London.

Fanø, Sønderho. Agnes, Thøgersen, fra Trinidad til London, er 22. April strandet ved St. Margaret, men ved Assistance bragt flot og til Ankers i Dowa. — Henny, Ibsen, ankom til Pensacola 19. April fra Para. — Mary, Lydom, ankom til Vest Wemys 16. April fra Grenaa. — Otto, Fischer, ankom til Burntisland 22. April fra Nordstrand.

M. J. Ipsen, Rønne. Camtoos, Pedersen, afgik fra Memel 17. April til Leith.

Fragtberetninger.

D'Hr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 25. April:

St. Petersburg noterer for Dampere:

London 1/0³/₄ d., Rotterdam, Amsterdam eller Bremerhafen 1/1¹/₂ d., Antwerpen eller Dünkirk 1/3 d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis. Til Montrose, Dundee eller Leith 16/—, Dünkirk eller Ghent 20 frcs. pr. Ton Hør.

Reval noterer for Dampere:

London 1/1¹/₂ d., Rotterdam 1/3 d., Antwerp, Dünkirk eller Ghent 1/3 à 1/4¹/₂ d., Rouen 1/4¹/₂ d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis. Til Kjøbenhavn 10/12 M. pr. 2000 Kilos Havre.

Riga noterer for Dampere:

Storbritanniens Østkyst 5/550 Tons Oliekager 8/— pr. Ton, Bremen 450/500 Tons Havre 15/16 M. pr. 2000 Kilos, Danmark og Aarhus 400 Tons Kornvarer 11¹/₂ à 12 M. pr. 2000 Kilos.

Libau noterer for Dampere:

London, Hull, Leith 10¹/₂ d., Rotterdam 10¹/₂ d., Antwerpen eller Dünkirk 11¹/₄ à 1 —, Rouen 1/1¹/₂ à 1/2¹/₄ d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis; til Danmark 18/19 M. pr. 2000 Kilos Klid.

Danzig noterer for Dampere:

London 5/—, Liverpool 7/0 à 7/3 d. pr. Ton Sukker, Dünkirk 14¹/₂ à 15 frcs. pr. 2000 Kilos Melasse.

D'Hr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 20. April:

Siden vor sidste Rapport have Markederne rundt omkring været i en taagelig Tilstand og uheldigvis er der kun liden eller ingen Tegn til en Bedring i nærmeste Fremtid. Faktum er, at Handelsmarkedet overalt er daarligt og kommercielle Operationer vise i det store og hele en stillestaende Nervøsitet for hvad den nærmeste Fremtid vil bringe. Transaktionerne ere beregnede paa saa fine Linier, at der ingen Plads er for Gevinst, men derimod for ubehagelige Resultater.

Blandt de i sidste Dage afsluttede Fragter kunne vi nævne følgende:

For Dampskibe: fra Cardiff til Alexandria 6/3, Neapel 6/6, Donau 7/6, River Plate 9/9.

Bilbao til Antwerpen 5/3, Stockton 5/—, Benisaf til Newport 6/6, Poti til Newport 10/10¹/₂, Azoff til Rotterdam 10/9, Bergen 12/—, U. K.-Kont. 11/—, Kjøbenhavn 12/—, Odessa til U. K.-Kont. 9/— à 9/6.

Bombay til U. K.-Kont, prompt, 14/3, Rangoon til Liverpool eller London 22/6.

Buenos Ayres eller La Plata til U. K.-Kont., prompt, Hvede eller Majs, 16/—, August/September 16/6 à 17/—, San Lorenzo, prompt, 18/6, Juli Afskibning 22/—, Buenos-Ayres, Quebracho Wood, 17/6 Juni/Juli.

Port Royal til Hull 14/—, Fernandina til Stettin 19/—, Cuba til New-York eller Philadelphia, Sukker 10¹/₂ cents, Boston 11¹/₂ cents.

For Sejlskibe:

Liverpool til Bahia, Stykgods, 19/— »as customary«, Liverpool til Para, Stykgods, 14/— frit fra Siden, Liverpool til Chittagony, Salt à 9/4.

Sharpness til Melbourne, Salt à 10/6.

Cardiff-Iquique, Kul à 12/6, Birkenhead til San Francisco, Kul à 13/—, Glasgow til Rio 15/6, Demerara 9/6, Barbados 8/6, Hamburg til Calcutta, Salt à 8/6, Vestkysten Syd-Amerika til U. K. Kont. prompt 22/6 à 23/9, senere 25, San Francisco 26/3, prompt; Aug./Septbr. 28/9 à 30/—, Portland 31/3, Maj/ Juni; Septbr. Novbr. 33/9.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 20. April:

Kulfragterne ere temmelig faste, navnlig til Østersøhavnene. Derimod lyde Beretningerne om Returnarkederne allevegne fra ugunstige. Fra Middelhavet og Sortehavet ere Raterne nominelt uforandrede, men med yderst ringe Efterspørgsel, det samme er Tilfældet med Donauen, medens azoffske Kornhavne kun optage Tonnage til reducerede Rater. Af Befragtingerne nævnes: Tyne Blyth eller Wear til: Cronstadt 4500 3/10^{1/2}, do. 6000 t Coke (Reiser) 6/. Libau 800 4/. Pillau 1150 1800 4/. Neufahrwasser 1450 4/. Colberg 5/3. Swinemünde 1200 4/6 1250 4/4^{1/2} 1950 3/9. Lübeck 1300 4/6. Kiel 1000 4/1^{1/2}. Naskov 700 4/9. Helsingør 780 4/6. Carlsrona 750 4/10^{1/2}. Stockholm 1450 3/9. Bordeaux 1200 4/. Lissabon 1250 5/4^{1/2}. Sevilla 1200 7/9 d. V. Savona 2400 5/6. Genua 3700 5/. Ca Vecchia 5 4^{1/2}. Messina 3000 5/. Ancona 2300 6/6. Fra Middlesbro Aalborg 1050 5/6 Jærn. Fra Firth of Forth—Kjøbenhavn 4/6. Cronstadt 4/. Kønigsberg 5/3. Fairwater 3-10^{1/2}. Kiel 4/—, Stockholm, option Norrkøping 4/3. Time charter. Kulfart i Canada 1026 Netto Tons, 7/6, 3 Maaneder Staterne & Vest Indien 1231 Netto Tons £ 720, Levering i Newport News.

Fra Sortehavet etc. er sluttet:

Odessa til L. H. a. R. 4000 t. 9/. Odessa eller Sebastopol, 2300 t. til en dansk Havn eller Moss eller Christiania 10/3, option Theodosia 10/9 eller Nicolaieff 11/3. Nicolaieff til U. K. Kont. prompt n. c., do. til London eller Rotterdam 10/, Hamburg 10/6. Sulina til Antwerpen 9/3. Donauen til Antwerpen eller Rotterdam 11/—, Bourgas til Rouen 10/—, Azoff til 2 danske Havne, 12/6, Byg, do. til Bremen 11/—, til Bergen 12/, til any direct 11/3, alt prompt.

Fra Middelhavet er sluttet:

Alexandria til Greenock 2200 Sukker 8/. St. Raphael & Marseille til Petersburg 11/1. Bauxite med Corkwood fra Algier/Bona 42/6. Elba til Glasgow 7/3. Marseille til Hamburg 2000 7/3. Carthagens til Middlesbro 2600 8/. Pomaron til Rotterdam 7/3. Sicilien til Gøteborg, Harnäs & Stokka, 2000 t, 11 én, 11/6 2 Ladepl.

Fra Østersøen, Nordsøen etc. er sluttet:

Riga til Goole, 450 stds. 21/6. Memel til Ardrossan 5/6 sq. Sleepers. Sundswall til Rotterdam 350 stds. fl. 15. Piteå & Sikeå til Ghent 530 stds. fr. 31. Antwerpen til Rio Janeiro & Santos 1389 Netto Tons 19/6. Antwerpen til New York 2200 Netto Tons 7/3.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kæbellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Skagerrak. En Damper ligger sunken c. 4 Kml. NØ. for *Hanstholm*. En Mastetop er 15 Fod over Vandet.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sundet. Vraget af Dampskibet »Julia«, som ligger sunket c. 4 Kml. S. for *Kullen*, er uskadeliggjort for Skibsfarten. Mindste Dybde over Vraget er 6^{1/3} Fv.

Afmærkningen er inddragen.

Sverig. I Følge Telegram fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* er Fyrskibet »Kopparstenarne« den 20de April 1895 afgaaet til sin Station.

Tydskland. Frisches Haff. De to Fyr paa Baakerne ved Løbet mellem *Frisches Haff* og *Weichsel Haff Kanal* ere igen tændte.

Grelfwalder Bodden. Ledefyrene paa Øen *Ruden* ere igen tændte.

Flensborg Fjord. Samtidig med Sommerafmærkningen i *Flensborg Fjord* ere følgende Forandringer foretagne:

De Styrbords, røde Tønder have nu Rogstaver over Ballonerne som Topbetegnelse, begyndende ved *Heltsbank* med A. og sluttende ved *Batterihaken* med J. De Bagbords

sorte Spidstønder have Tal, begyndende ved *Neukirchengrund* med 1 og sluttende ved *Kielsenger Haken* med 6.

Ved *Langballigrund* ere de to hvide Spirtønder ombyttede med rød og sort sribede Baaketønder med Kryds.

I *Aarø-Sund*, kommende N. fra, have de Styrbords røde Tønder nu Bogstaver fra A til E og de Bagbords sorte Tønder Tal fra 1 til 5 som Topbetegnelse.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tydskland. Weser. N. for *Robben Plate* er Vragtønden, som laa mellem Spirtønde S og T, inddragen, da Vraget ikke findes mere.

Mellem sort Spidstønde Nr. 23 og Fort *Brinkamahoff II.* skal udlægges en sort Spidstønde Nr. 23 A.

Den røde Spirtønde M ovenfor *Nordenham* og den røde Baaketønde tværs af *Grønland* have ingen Topbetegnelse.

I Juni, Juli og Aug. 1895 afholdes Sømineøvelser i det V.-lige Farvand i *Unterweser*, som mod N. begrænses af en Linie fra Tønde Nr. 7 til Tønde K. og mod S. af en Linie fra Fort *Langlütjen II* til Baake I. Mellem den 1ste og 15de Aug. anvendes skarpladte Miner.

Selve Øvelsespladsen afmærkes med fire Tønder med rødt Flag og er tilligemed Strækningen ind til *Langlütjensand* spærret for al Sejlads. Man skal gaa Ø. om den afmærkede Plads. Anvisninger fra Dampere og Minekraner skulle ubetinget følges.

Jade. Fra 22de April til 25de Maj 1895 afholdes Skydeøvelser i *Jade*. Skydepladsen begrænses saaledes:

Fra 22de—27de April og 13de—16de Maj. Mod N. af Linien Observatoriet—*Eckwardener Kirke*, mod S. af Linien Molehovedet—*Schweiburger Mølle* i 14,500 Alens Afstand fra Kystbatterierne og *Eckwarderhörn*.

Fra 29de April—4de Maj. Mod N. af Linien fra Fort *Rüstersiel* i N., mod S. af Linien Fort *Rüstersiel*—Tønde W i 14,500 Alens Afstand fra Fort *Rüstersiel* og *Langwarden* Pynt.

Fra 6te—11te Maj, 17de—20de Maj og 22de—25de Maj. Mod N. af Linien Observatoriet—*Eckwarder Kirke*, mod S. af Linien Molehovedet—*Schweiburger Mølle* i 8,000 Alens Afstand fra Kystbatterierne og *Eckwarderhörn*.

Den 21de Maj. Mod N. af en Linie fra Fort *Rüstersiel* i N., mod S. af Linien Molehovedet—*Schweiburger Mølle* i 14,500 Alens Afstand fra Fort *Rüstersiel* og Fort *Heppens*, og mellem *Eckwarderhörn* og *Langwarden* Pynt i *Jade* hele Brede.

Naar der skydes, hejses sort Flag paa Forterne, og Skydepladsen er da spærret for al Sejlads.

Signaler og Anvisninger skulle ubetinget følges.

Holland. Friesche Zeegat. I *Friesche Zeegat* er Afmærkningen igen i Orden.

Zulderzee. Stumpstønde Nr. 2 a i *Sloot* ligger i 9 Fod Vand. 52° 52' 33" N. Br. 4° 56' 38" Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. I *Bokkegat*, ved S.-Kant af *Ribben*, ligger et c. 160 Fod langt Vrag sunket i 14 à 22 Fod Vand, mellem Lystønden og Stumpstønde Nr. 5. En Vragtønde er udlagt ved Vraget. 51° 52' 24" N. Br. 3° 59' 37" Ø. Lgd.

Schelde. Vraget af Tjalk »*Vertrauwen*«, som laa sunket i *Nauw van Bat*, Ø. for Spidstønde Nr. 26 med Kegle, er uskadeliggjort. Afmærkningen er inddragen.

England. Tee. I *Tee* ere følgende Forandringer foretagne: *South Gare* Bølgebryder Blinkfyr viser rødt Lys fra S. 50° Ø. og ind mod Kysten. 54° 38' 50" N. Br. 1° 8' 10" V. Lgd.

Baaketønde Nr. 3, V. for *South Gare* Bølgebryder, er ombyttet med en rød og hvid lodret sribet Stumpstønde.

Taagesignalerne paa Tønde Nr. 4 og Nr. 7 samt *Seal Sand*, *Eston* og *Jack in the Box* Fyrhuse ere ophørte.

Lystønde Nr. 8 er malet rød og viser hvidt, fast Lys.

Lystønden ved *Middle Sand* er rød og hvid lodret sribet og viser, hvidt, fast Lys.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Oyestreham. Ved *Oyestreham* Indløb ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

De røde Tønder Nr. 2 og Nr. 4 ved V.-Dæmningen og de sorte Tønder Nr. 3 og Nr. 5 ved Ø.-Dæmningen er ombyttede med Baaker.

Tønde Nr. 1 er udlagt ved Yderenden af Grunden ved Indløbet Ø.-Side.

De røde Tønder Nr. 2 og Nr. 4 ligge ved de længet udskydende Dele af Grunden ved Løbets V.-Side.

Tønde Nr. 7 har nu Nr. 3 og ligger ved den udskydende Grund *Banc des Corbeilles* ved Løbets Ø.-Side.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag m. m. i Atlanterhavet. I *Allanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 11te Marts. 50° 44' N. Br. 19° 23' V. Lgd. Vrag med Bunden opad.

Den 12te Marts. 50° 50' N. Br. 18° 12' V. Lgd. Vrag med Bunden opad. c. 200 Fod langt. 6 Fod over Vandet.

Den 14de Marts. 50° 59' N. Br. 16° 45' V. Lgd. Vrag af et kobberforhudet Skib med Bunden opad.

Den 15de Marts. 51° 16' N. Br. 15° 0' V. Lgd. Vrag med Bunden opad, begroet.

Den 15de Marts. 49° 40' N. Br. 16° 50' V. Lgd. Bark »*Birgette*«. Masterne staaende.

Den 17de Marts. 37° 0' N. Br. 65° 0' V. Lgd. Vrag af Skonnerten »*Florence F. Allen*«.

Den 18de Marts. 37° 2' N. Br. 54° 8' V. Lgd. Vrag af Skonnert »*Mary E. Amsdens*«, kun lidt over Vandet, Nødmast rejst.

Den ? April. 50° 13' N. Br. 14° 13' V. Lgd. Vrag med Bunden opad.

Frankrig. Gironde. Vraget, som lå paa *Mattes du Grand Banc*, er forsvundet. Vragtønden er inddragen. 45° 40' 30" N. Br. 1° 19' 29" V. Lgd.

New Brunswick NØ-Kyst. *North Tracadie Gully* hvide, faste Baakefyr er flyttet 50 Alen S. hen til S-Siden af Farvandet. Flammens Højde: 35 Fod. Det vises fra et hvidt, firkantet Trætaarn.

Canada. St. Lawrence Flod. Lystønden ved *Barrett Ledge* er nu en sort og hvid tærnet Tønde, mærket »*Barret Ledge*« med hvidt. Det viser rødt Lys. Flammens Højde: 9 Fod. Lystønden ved »*Middle Ground*« er nu en rød Tønde, mærket »*Middle Ground*«. Den viser rødt Lys. Flammens Højde: 10 Fod.

Naar i *St. Lawrence* Flod Lystønder og Klokketønder ikke ere paa Station, udlægges midlertidige Spidstønder paa deres Plads.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. *Hallet Point* vekslende Fyr er midlertidig forandret og viser et rødt, fast Fyr over et hvidt, fast Fyr Afstand mellem Fyrene: 5 Fod. Det røde Fyrs Flammes Højde: 34 Fod.

Den elektriske Lystønde Nr. 12 paa *Southwest Spit, New York Lower Bay*, er igen tændt.

Delaware. I *Delaware River* uddybes over *Bulkhead Barre* et Løb, som bliver 25 Fod dybt ved Middel-Lavvande og 300 Alen bredt, nemlig 150 Alen paa hver Side af *Deep Water* Ledefyrlinie. Uddybningen begynder V. for Ledelinien.

Georgia og South Carolina. Det nye Løb fra *Tybee Roads* til dets Forening med Løbet *Tybee Knoll Cut*, som er afmærket med Fyr, bestaar af to Løb, som mødes under en Vinkel af 10°. Midten af *First Cut* Forlængelse mod Søen skjærer *Bloody Point* Ledelinie N. 75° Ø. fra *Tybee* Fyr og gaar i N. 77° V. Midten af *Second Cut* skjærer *First Cut* N. 14° Ø. fra *Tybee* Fyr og gaar i N. 87° V.: dets Forlængelse gaar igjennem *Oyster Bed* Fyr

Følgende tre Fyr ere tændte:

First Cut forreste Ledefyr er et hvidt, fast Fyr, anbragt paa en Pæl paa *Oyster Bed Dige*. Flammens Højde: 7 Fod. Det staar fra *Tybee* Fyr i N. 41° V. og fra *Cockspur Island* Fyr i N. 36° Ø.

First Cut bageste Ledefyr er et hvidt, fast Fyr, c. 3/4 Kml. N. 77° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 11 Fod. Det vises fra en Pæl, fra *Tybee* Fyr i N. 54° V. og fra *Cockspur Island* Fyr i N. 2° Ø.

Second Cut forreste Ledefyr er et rødt, fast Fyr, c. 1/2 Kml. S. 87° Ø. fra *Oyster Bed* Fyr. Det vises fra en Pæl. Flammens Højde: 14 Fod. Holdt overet med *Oyster Bed* Fyr leder det gennem *Second Cut* fra *First Cut* Ledelinie til *Tybee Knoll Cut* Ledefyr Linie.

Venus Point forreste Ledefyr, paa SØ-Pynten af *Jones Island*, er slukket. Dæmningen, som begynder paa N-Siden af *Cockspur Island*, er forlænget mod Ø. tværs over Løbet, som tidligere afmærkedes med *Venus Point* Ledefyr.

Det nye Løb er afmærket saaledes:

Anduvningstønden er en sort Stumtønde, mærket N. Den ligger i 19 Fod Vand, 60 Alen S. for Midten af *First Cut*, fra *Tybee* Fyr i N. 51° Ø. og fra *Cockspur Island* Fyr i N. 75° Ø.

First Angle Tønde er en sort Stumtønde, mærket N 1. Den ligger i 14 Fod Vand, 120 Alen S. for Midten af *Second Cut*, fra *Tybee* Fyr i N. 13° Ø. og fra *Cockspur Island* Fyr i N. 68° Ø.

Anden *Second Cut* Bagbords Tønde er en sort Stumtønde, mærket N 3. Den ligger i 13 Fod Vand, 120 Alen S. for Midten af *Second Cut*, fra *Tybee* Fyr i N. 2° Ø. og fra *Cockspur Island* Fyr i N. 66° Ø.

Tredie *Second Cut* Bagbords Tønde er en sort Spirtønde, mærket N 5. Den ligger i 13 Fod Vand, 120 Alen S. for Midten af *Second Cut*, fra *Tybee* Fyr i N. 9° V. og fra *Cockspur Island* Fyr i N. 64° Ø.

Fjerde *Second Cut* Bagbords Tønde er en sort Spirtønde, mærket N 7. Den ligger i 13 Fod Vand, 110 Alen S. for Midten af *Second Cut*, fra *Tybee* Fyr i N. 19° V. og fra *Cockspur Island* Fyr i N. 60° Ø.

Femte *Second Cut* Bagbords Tønde er en sort Spirtønde, mærket N 9. Den ligger i 13 Fod Vand, 120 Alen S. for Midten af *Second Cut*, fra *Tybee* Fyr i N. 26° V. og fra *Cockspur Island* Fyr i N. 58° Ø.

Second Angle Tønde er en sort Stumtønde, mærket N 11. Den ligger i 14 Fod Vand, 120 Alen S. for Midten af *Second Cut*, fra *Tybee* Fyr i N. 34° V. og fra *Cockspur Island* Fyr i N. 55° Ø.

Følgende Tønder forandres saaledes:

Ten Foot Lump røde Spidstønde Nr. 2 flyttes til 120 Alen N. for Midten af *Second Cut*, fra *Tybee* Fyr i N. 13° Ø. og fra *Cockspur Island* Fyr i N. 67° Ø., og hedder første *Second Cut* Styrbords Tønde.

St. Michael Shoal røde Spidstønde Nr. 4 flyttes til 120 Alen N. for Midten af *Second Cut*, fra *Tybee* Fyr i N. 11° V. og fra *Cockspur Island* Fyr i N. 61° Ø., og hedder anden *Second Cut* Styrbords Tønde.

Berden Channel Anduvningstønde, sort Stumtønde Nr. 7, inddrages.

Den mindste Dybde ved Lavvande i det nye Løb er 17 Fod.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Fiume. Havnen *Gabriele-Baros, Fiumara*, ved *Fiume*, Ø. for den store Havn er nu fuldført.

Paa Bølgebryderens Hoved er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 50 Fod. Fyret vises fra en Pæl med rød Ballon ved et Fyrhus.

Paa hvert Havnehoved er tændt et grønt, fast Fyr, der vises fra Pæle.

De midlertidige Fyr ere slukkede.

Grækenland. Corinth Bugt. I det engelske Admiralitets Kaart Nr. 1600, *Corinth Bugt*, ligge *Morno* Pynt og *Psaromyta* Pynt betydelig fejlt.

Kortet er i det Hele upaalideligt.

Vestindien, Mexikanske Bugt og Karaimiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Mobile Bay. Alabama. Omtrent den 15. April 1895 inddrages den sort og hvid lodret sribede Fløjtetønde, der ligger i 7 1/2 Fv. Vand, 1/4 Kml. uden for Barren ved Indløbet til *Mobile Bay*. Den udlægges igen omtrent den 5. Novb. 1895. Fremtidig ligger den kun ude i Vintermaanederne.

Fra den 15. April til den 15. Maj 1895 er Belysningen i Løbet i *Mobile Bay* fra *Lotter Fleet* Ankerplads til *Mobile* midlertidig og til Forsøg forandret og udvidet. Den 15. Maj indtræder den tidligere Belysning.

Karantænebestemmelser m. m.

Italien. — Sundhedsforanstaltningerne overfor Frankrig og russiske Havne i *Østersøen* ere ophævede.

Ægypten. — Alle Sundhedsforanstaltninger overfor Skibe fra *Konstantinopel* ere ophævede.

H. Hvalsøe & Co.

St. Strandstræde 8.

Lager af

Skibsartikler

&

Værktøj til Skibsbrug.

S. Jacobsens

Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,

anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.

Skandinavisk Forretning.

Swansea.

Telegrafadresse: »NÆRUP«.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,

Adelgade 14.

FRIHAVNSHOTELLET anbefaler
de Herrer

Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre propre og
billige Værelser med Udsigt over Sundet.

Faa Minutters Gang fra Frihavnen og tæt ved Sporvogn.

Ærbødigt

L. P. Jensen, Livjærggade 5.

A. J. Rosenfeldts

Skibs- og Baadebyggeri,

Patent Ophalingsbedding,

Udsalg af Aarer og Stager,

Ny Kalkbrænderi, Ø.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,

Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Magnus Hertz,

Maskinfabrik & Smedeværksteder,

Nygaardsvej 15

(tæt ved Tuborg Havn samt Frihavnen).

Reparationer

af enhver Art udføres solidt og billigt.

Telefon 2036 S.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,

Iron & Brass Foundres and Ship Repairers.

By Vildersplads, Copenhagen, C.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser

Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,

Velsmagende og holdbar Margarine,

Særlige Kvaliteter til Skibsbrug.

Kontor og Lager: Raadhusstræde 4.

Vesterbros billigste

Beklædningsmagasin,

Gl. Kongevej 49.

Stort Udvalg

Gl. Kongevej 49.

af alle engelske, tyske og franske Stoffer.

Færdige Klædninger leveres fra 20 Kr.

Overfrakker fra 20 Kr. og Benklæder fra 5 Kr.

Alle Uniformsgegenstande leveres paa Bestilling
hurtigt og billigt.

Reparationer udføres prompte.

K. Andersen.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Jacob Holm & Sønner,

Kjøbenhavn.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Manometre, Vacuummetre og Tællemaskiner

Fabrik og Lager. Reparationsværksted.

P. Otzen & Thorstenson,

Ryesgade Nr. 105. Kjøbenhavn Ø.

Patent

Universal Slippeapparatet

anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af

Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

Dampskibe, Bugserbaade,

mindre Lyst- og Fjorddampere, nye og brugte, alle Størrelser
samt 1ste Klasses Petroleumsbaade kjøbes og sælges.

Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal.
Kjøbenhavn.

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.

Diner a la carte. Varme Frokostretter.

J. Christophersen.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvarter, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø.,

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet cødeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Brødgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

KJØBENHAVN. — THILERS BOGTRYKKERI (H. J. SCHOU).

AVERTISSEMENTS-PRIS:

Første Side pr. Petillinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Ør;

De øvrige Sider — — — — — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20 0/10 30 0/10 50 0/10

Mindre end 1/2 Side 10 0/10 20 0/10 40 0/10

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 18.

Kjøbenhavn, Fredag den 3. Maj 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Skibsfarten i 1894 (sluttet). — Sømandstandens Organisation. — Deviationsjournal. — Fiskeri-Statistik. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsetferretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

Carbolineum, Maskinolier.

Jøkar Borch, Gothersgade 158.

Dækskoste.

13 Rækker halvstive Piasava
6 Kr. pr. Dusin.

13 Rækker fine Piasava 7 Kr
pr. Dusin.

Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.

Levanger 7 Kr

Kosteskafter 1 Kr.

Hans Prehn,
Børstenbinder,

Fabrik for Dæks- og Gadekoste,
Vesterbrogade 46.

— Telefon 2625. —

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,

Strandgade 32.

Kjøbenhavn. C.

C. F. Schlüter,

Skandinavien største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.

26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

Linoleum

og
Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

J. Jepsen, Toldbodgade 2.

V. H. Wulff, Toldbodg. 15.

J. A. Grell, Holm. Kanal 18.

SEIFERT & NØRGAARD,

Ny Østergade 1,

Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.

Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sponong & Co.,
Stockholm.

Anbefaler alle Slags Uniformeffekter.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbød.

Nær Frihavnen. Classensgade 3.

Største Lager

af Uldvarer, Skjorter, Bluser, Trøjer, Sokker, Kraver,
Flipper og Manchetter.

GORDON WHISKY

fra

Pattison, Elder & Co., Leith.

Generalagent for Danmark:

AXEL NYGAARD.

Telefon 3896

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigstelefon:
Willschou. Nr. 3876.

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

modtager Ordres som Agent for Firmaerne

Messrs. **Bolling & Lowe, 2 Lawrence Pountney Hill,**
London. E. C.

La Société **Cockerill, Seraing i Belgien.**

Messrs. **Bullivant & Co., Millwall og 72, Mark Lane,**
London. E. & E. C.

Messrs. **E. T. Brown & Co., 22, Great St. Helen's,**
London. E. C.,

samt overlager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybnings-
materiel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer
etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer
af alle Slags til og fra Kjøbenhavns Havn.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

støbt Staal, saasom:

Skibsstævne,
Skibsskruer,
Roerrammer,

Stempler,
Krumtæppe,
Ambolte,

Tandhjul,
Ankere,
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke
og Sejghed fuldt jevnførligt med det bedste smeddede Staal
af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterfigr.

Sø-, Brand-, Livs-, Uhelds-, Glas- og Kautions-Forsikring Bergh & Owen, Holmens Kanal 20. Telefon 97.

Bogtrykkeri,

nyeste Typer & Maskiner.

Papirhandel,

største Udvalg i Kontormateriel.

Tegneartikler,

prima Bestik anbefales.

Bogbinderi,

Protokoller af enhver Art.

S. Friedlænder

Ved Stranden 14

Kjøbenhavn.

Frihavns

Kjød og

Flæsk Udsalg

anbefaler sig til de ærede
Skibsførere og Houmestre.

Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.



Luftbælteisolation.
Patent for Rør og Kjedler.

Frihavns

Spedition &

Kommissions-Forretning.

Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørjes.

Kontor i Frihavns Kontorb.
Telefon 2250.

mindelig dansk Skibsførerforening, hvori mange Dampskibsførere ere Medlemmer, men efter som Sejl og Damp der er blandet, ere mange Interesser ikke fælles og kunne ikke drøftes med den rette Forstaaelse.

Der er en Ting, hvorpaa Dannelsen af en saadan Forening kunde strande, nemlig den, at ca. Halvdelen af vore Dampskibsførere høre til et Rederi. Men paa den anden Side: gik alle vedkommende Rederis Førere ind i Foreningen, saa vilde den saa meget før være stiftet.

Jeg vil tillade mig at spørge de ældre Dampskibsførere, der gaa hjemme og have Lejlighed til at sætte sig ind i forskellige Forhold vedrørende Foreninger, som vi »farende« ikke kende: »Kunde en Forening, som den antydede, gøre Nytte og virke til Gavn for Standens Interesser baade ude og hjemme og tjene til Sammenhold og Støtte for Medlemmerne«.

Hvis dette bekræftes, kunde saa ikke en af de Herrer, der har Lyst og Villie dertil, stille sig i Spidsen for Foretagendet?

En farende Dampskibsfører.

Det har glædet os at optage ovenstaaende Indlæg, thi det viser at Erkendelsen af, at Sømandsstandens Organisation er en Velfærdssag for Standen, for hvilken man fra alle Sider maa arbejde energisk, trænger mere og mere igennem i alle Standens Lag. Den ærede Indsender udtrykker netop fuldkommen rigtigt Maalet for en saadan Organisation, naar han udtaler at »alle, der leve af og ved Søen, bør holde sammen som et Hele, der arbejder med fælles Interesser til hele Standens Tarv«. Vi anse det for en af den vordende Sejlskibsrederiforenings væsentligste Opgaver og en af dem, der ville give den størst Betydning, at den vil samle og organisere de store Lag i vor Sømandsstand og arbejde for deres Indflydelse i det offentlige Liv, og ved i sit Program udtrykkelig at fremhæve Betydningen af Samarbejde med Sømandsstandens øvrige Organisationer har Foreningen vist, at den netop tilsigter at arbejde for, at Standen i sin Helhed kan indtage den Plads i det offentlige Liv, der tilkommer den. Men skal dette opnaas, da er det selvfølgelig nødvendigt, at man fra alle Sider støtter Udviklingen af et saadant Samarbejde, og dette gør man foreløbig bedst ved at samle de forskellige Grene af Standen i saa gode og levedygtige Organisationer som muligt. Uden Tvivl ville de bestaaende Foreninger i saa Henseende i det væsentlige kunne gøre Fyldest; om der imidlertid ved Siden af de nuværende Skibsførerforeninger er Trang til en Forening for Dampskibsførere alene, det kunne vi ikke i Øjeblikket bedømme, men henstille, ligesom den ærede Indsender, Spørgsmaalet til Overvejelse. At derimod Styrmandene i høj Grad trænge til et Sammenknytningsspunkt, enten i Forbindelse med de bestaaende Skibsførerforeninger eller selvstændigt, derom synes der os ikke at kunne være nogen Tvivl. Saavidt os bekendt har den almindelige danske Skibsførerforenings Bestyrelse ogsaa gentagne Gange stillet Forslag om at optage Styrmand som Medlemmer, og forhaabentlig vil denne fornuftige Tanke nok til Slutning gaa igennem.

Det ovenstaaende Indlæg giver os imidlertid Anledning til at omtale et Spørgsmaal, der staar i nær Forbindelse med det fremdragne, og som der formentlig bør tillægges en ikke ringe Vægt. De her i Hovedstaden bestaaende Foreninger opfyldte sikkert i de fleste Retninger fortræffeligt deres Bestemmelse, men i én Retning gøre de det absolut ikke. De danne nemlig ikke i saa høj Grad som de

burde et Bindeled mellem Medlemmerne, og de hævde ikke udadtil tilstrækkeligt deres Betydning. Aarsagen hertil er den, at der ikke i Foreningerne finder det regelmæssige Samarbejde Sted mellem Medlemmerne, der særlig udvikles ved regelmæssige Mødeaftener med Foredrag og Diskussioner om de forskellige Spørgsmaal og Forhold, der til enhver Tid foreligge til Behandling. Kjøbenhavn danner, tro vi, i saa Henseende en Undtagelse fra andre store Byer med en udviklet Skibsfart. Vi henvise f. Eks. til Christiania, Gøteborg og særlig til Hamburg. I denne sidste By afholde Skibsførernes og Styrmandenes Foreninger i Vintermaanederne hver Uge Møder, paa hvilke Spørgsmaal af Interesse for Standen og for Skibsfarten behandles gennem Foredrag og Diskussioner. Disse Foreninger have herigennem udviklet sig til ikke alene at være de virkelige Samlingspunkter for Standens Medlemmer, men de have udadtil givet Foreningerne en ikke ringe Indflydelse, idet de omtalte Møder i mangfoldige Tilfælde ere vejledende for de Myndigheder, der have med Søfartssager at gøre. At vi i denne Retning staa langt tilbage her i Kjøbenhavn, behøver ingen nærmere Paavisning. Vi se vel, at der vil være praktiske Vanskeligheder at overvinde, forinden et saadant Foreningsliv kan udvikles, men naar Sagens store Betydning først erkendes, tro vi at Vanskelighederne vil kunne overvindes.

Vi have ikke fremdraget dette Forhold for at udøve nogen Kritik af Foreningernes nuværende Virksomhed, men kun for at henlede deres Opmærksomhed paa en Opgave, som man vistnok hidtil ikke har omfattet med den fornødne Interesse.

Red.

Deviationsjournal.

Paa Universitetsboghandler G. E. C. Gad's Forlag er udkommet: Deviationsjournal til Kontrollering af Skibskompasser udgivne i Medfør af den i Henhold til kgl. Resolution af 20. December 1892 udstedte Anvisning til at føre Skibsdagbogen, af J. A. D. Jensen, Navigationsdirektør.

Endskønt Deviationsjournalens Anvendelse ikke er paabudt i Skibene, saa vil den dog forhaabentlig blive benyttet af mange Skibsførere, da de deri indførte Observationer ikke alene kunne faa stor Betydning senere her for Sejladsen, navnlig i Taage eller Tykning, men ogsaa ville være et Bevismiddel med Hensyn til Skibets forsvarlige Navigering under et eventuelt Søforhør, en Søretssag el. lign.

Vi skulle derfor i Korthed omtale dens Indhold og knytte nogle Bemærkninger hertil.

I Journalen findes først en Del Skemaer til Deviations og Styretabeller og dernæst for hver Streg Kompasser rundt flere Sider med Rubrikker til Indførelse af de Data der erholdes ved Kontrollering af Deviationen paa de forskellige Kurser, som Skibet efterhaanden kommer til at styre. Derefter følger Anvisninger til Deviationens Under søgelse eller Kontrollering ved Hjælp af terrestriske eller astronomiske Observationer med vedføjede Eksempler sam til at føre Deviationsjournalen.

Endvidere findes Tabeller over retvisende Pejlinger a Mærkelinier til Brug paa Kjøbenhavns Yderred og over Polarstjernens Azimuth.

I det hele taget synes Deviationsjournalen os meget praktisk indrettet; men hvis det er Mening, at Naviga-

tøren altid skal have den hos sig for straks at nedskrive sine Observationer deri, hvad dens Lommebogsformat og solide Læderbind tyder stærkt paa, saa indse vi ikke, hvorfor Journalen ikke indeholder nogle Skemaer til Deviationsundersøgelser ved Omsvajning samt nogle faa Diagrammer til Nedlægning af Deviationskurver. Desuden savne vi paa Bindets Yder- eller Indside en lille Tavle af Pergament el. lign. til Nedskrivning af forskellige Notitser, Udførelse af forekommende Beregninger o. s. v.

Under Anvisningen til Kontrollering af Deviationen findes følgende Sætning:

»Ved Hjælp af et Prismekors kan man med lidt Øvelse let bestemme det Øjeblik, da man befinder sig i den rette Linie imellem to Genstande og har disse paa forskellig Side af Skibet.«

Det er vist imidlertid meget tvivlsomt, om ret mange af Koffardimarinens Officerer kende Prismekoret, og vi skulle derfor i et følgende Nummer af Bladet give en Beskrivelse af dette Instrument samt en Vejledning til dets Brug.

Tabellen over Polarstjernens Azimuth er den samme, som er optaget i »Nautisk Almanak« for 1895, saa at vi kunne henvise til vor Anmeldelse deraf i »Dansk Søfartstidende« 1ste Aargang Nr. 61.

Bortset fra de ovennævnte mindre væsentlige Mangler tro vi, at Deviationsjournalen vil vise sig godt egnet til sit Formaal, og vi skulle derfor ikke undlade at give den vor bedste anbefaling.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 21. April til 27. April 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rødspætter. Pd.	Helleflynder ¹ Pighvar ² Pd.	Strandkarper ¹ Tunger ² Pd.	Skrupper og Sletter Pd.	Torsk. Pd.	Stenbidder ¹ Kuller ² Pd.	Sild. Pd.	Lax ¹ , Aal ² og Aalekvabber ³ Pd.	Gedde, ¹ Aborre m. m. ² Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt. Pd.
25 danske Fiskerfartøjer	22,572	49 ²	34 ²	962	13,050	2,990 ¹						
19 danske Kvaser	40,338				83,700							
13 svenske Fiskerfartøjer	8,028	20 ²	160 ²	50	4,446	115 ¹						
pr. Baad og Vogn fra nærliggende Fiskerlejer			45 ¹	1,477	1,260	1,260		2049 ² 339 ³				
pr. Jernbane og Dampskib	14,560	6,034 ¹ 444 ²	2,484 ²	1,135	1,652	4,020 ¹ 1,970 ²	138,263	20,105 ¹ 9,564 ²	11,900 ¹ 1,942 ²	29,160	37,653	
Ialt =	85,498	6,547	2,723	3,624	104,108	10,355	138,263	32,057	13,842	29,160	37,653	463,830
Betalt	levende				levende		80 Øre	blanke		Rejer		
Gennemsnitspris af	4Kr. 50Ø.				75 Ø.		pr. Ol.	65 Øre		gydske		
Opkøbere	Kassefisk				Kassefisk			gule		40 Øre,		
	1Kr. 66Ø.				50 Ø.			33 Øre		Rejer fra		
	pr. Lpd.				pr. Lpd.			pr. Pd.		Øerne		
										62 Øre		
										pr. Pd.		

Ringede Begær trykkede Prisen paa Torsk i Ugens Løb til 50 Øre pr. Lpd — Rødspætter betalt med 5 Kr. 75 Øre for gode Løkke-Fisk og ringere Varer bleve ved smaa Tilførsler betalt med gode Priser.

Ugens Havarier.

Sofie, Dpsk. af Danzig, strandet ved Nordhamneren paa Bornholm, er bragt flot og reparerer i Kjøbenhavn.

Astrid, Skonnert af Esbjerg, strandet paa Amrum Banke, er Vrag og Ladningen skyller ud.

Christianssund, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Vaglestrømmen (Bergen) været i Kollision med Dpsk. Gustav. Christianssund fik kun ringe Skade, Gustav Skade paa Bougen.

Julia, Dpsk., strandet Syd for Kullen efter Kollision; Vrag er uskadeliggjort. Den laveste Vandstand over Vraget er 6¹/₃ Favne.

Precurseur, Dpsk. af Hull, er den Damper, som er sunket ved Hanstholm. Skibet har været i Kollision med Dpsk. Yelé. Poulsen. Precurseur blev truffet omtrent midtskibs og sank efter 20 à 30 Min. Forløb. Hele Mandskabet bjergedes om Bord i Jelé, der landsatte det i Moss.

Roska, Skonnert, strandet paa Læsø. Svitzers har opgivet Bjergningen.

Gorm, Skonnertbrig af Marstal, har bjerget Mandskabet fra Barkskibet Adelphio af Laurvig, der var sprunget læk paa Højden af Finisterre. Gorm lod Mandskabet landsætte i Deal.

Jens Benzons, Skonnert af Odense, har paa Rejsen fra Haderslev i Ballast til Kragerø været i Kollision med Dpsk.

Ancona af Leith, og er indkommet til Helsingør med knækket Klyverbom og Bogspryd foruden anden Skade.

Irene, 3 m Skonnert af Marstal, der for ca. 1 Maaned siden strandede ved Bobbjerg, er fuld af Vand, men holder dog endnu sammen, ja endog Masterne staa.

Tre Søstre, Skonnertbrig af Rønne, har udfor Hammeren været i Kollision med Kielerdamperen Augusta og faaet en Del Skade.

Lorne, Dpsk. af Hull, indslæbt hertil, har faaet betydelig Skade; 20 Plader ere knækkede, Roret, Hækken og en Del af Kølen ligeledes, medens flere Plader ere bøjedede og Skruen er tabt.

Grange, Dpsk. af Chester, grundstødte i Søndags i Taage paa Middelgrunden. Kaptajnen afslog Svitzers Assistance og Skibet kom heldig flot i Løbet af Natten ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen til Liverpool.

Dampskibet Rjukan, der er ankommet til Bergen fra Island, melder: Dampskibet Thyra var ved Ankomsten til Øfjord lidt beskadiget i Isen, Varerne tildels havarerede. Rejsen fortsattes til Reykjavik.

Fra Sø og Land.

Fra Karrebæksminde skrives til os:

I Formiddags løb en Fore-and aft Skonnert af Stablen paa herboende Skibsbygmester Hermansens Værft.

Det c. 60 Netto-Registertons store Skib fik ved Afløbningen Navnet »Activ«.

Skibet, som for største Delen er bygget af Eg til Bureau Veritas højeste Klasse, er købt af Hr. Købmand Caspersen i Neksø.

Efter en langvarig Ispærring blev Havnen atter aaben for Skibsfarten i de første Dage af April, og nogle enkelte Kul-dampere og Sejlskibe have nu atter skabt lidt Liv og bragt nogen Fortjeneste til Ægnens Arbejdsfolk og Fiskere.

Stormen, som rasede Natten mellem den 24. og 25. Marts, frembragte nogle kolossale Isskrninger paa Kysten, og om Morgenen vakte det almindelig Forundring, at Havnemolen ikke var skruet i Stykker af Ismasserne.

Dampskibet »Christiania«, bygget for Regning Herrer Jens Meinich & Co. i Christiania, løb i Torsdags Eftermiddags Kl. 2 af Stablen fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Norsk Veritas højeste Klasse »special survey«, er 180'—0" langt i Hoveddækket, 27'—6" bredt og 12'—8½" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade-Kondensation af 800 indicerede Hestes Kraft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Bremen.

Dødsfald. Føreren af det i Randers hjemmehørende Dampskib »Ask«, Kapt. Revsbeck, er afgaaet ved Døden i Hongkong.

Maskinmester Alfred Herreborg er død i St. Francisko.

Forhenværende Lods P. H. Petersen er død i Middelfart.

Kaptajn Jessen fra Bark Maren er død i Cadix 28. April af Feber.

Breve til Fiskeriagenten i England, Kaptajn A. Sølling, ville være at adressere til »Danish Consulate General« London E. C. Kaptajn Søllings Telegramadresse er: Sølling, London.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen, Thide-mann, ankom til Riga 23. April, bestemt til Kbhvn. Antwerpen, Sortehavet. — Antwerpen. Caroc, ankom til Riga 28. April, bestemt til Kjøbenhavn, Antwerpen, Sortehavet. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Kjøbenhavn 23. April, bestemt til Petersborg. — Castor, Kruse, afgik fra Messina 28. April, bestemt til Palermo, Marsal, Oran. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Dartmouth 22. April, bestemt til Marseille, Spanien. — Dagmar, Strubberg, afgik fra Newcastle, 23. April, bestemt til Valencia, Barcelona, Italien. — Douro, Brabrand, afgik fra La Rochelle 1. Maj, bestemt til Kbhvn., St. Petersborg. — Georgios I, Rohde, afgik fra Lisbon, 28. April, bestemt til Antwerpen, Kbhvn., Petersborg. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Cadiz, 29. April, bestemt til Kbhvn. Antwerpen, Petersborg. — Kiew, Rasmussen, ankom til Bordeaux 28. April, bestemt til Antwerpen Kbhvn., Petersborg. — Kursk, Staal, ankom til Stettin 23. April, bestemt til Königsberg. — Leopold II., Jespersen passeret Hanstholm, 30. April, bestemt til Kbhvn., Petersborg. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik fra Piræus, 28. April, bestemt til Constantinopel, Sortehavet. — O. B. Suhr, Koch, afgik fra Gioja, 25. April, bestemt til Taranto, Brindisi, Bari. — Omsk, Kihl, ankom til Odessa 24. April, bestemt til Algier, Antwerpen. — Tejo, Fønger, afgik fra Dartmouth 29. April, bestemt til Kjøbenhavn, Petersborg. — Tomsk, Petersen, afgik fra til Algier 29. April, bestemt til Piræus, Smyrna, Sortehavet. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Havre 30. April, bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Vesta, Korfitzon, afgik fra La Rochelle, 1. Maj, bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Vesuv, Gade, ankom til Kbhvn. 9. April, bestemt til Newcastle, Marseille, Spanien. — Viking, Jørgensen, afgik fra Cadiz 29. April, bestemt til Madeira, Kbhv. Petersborg. Constantin, Fønger, afgik fra Kjøbenhavn, 2. Maj, bestemt til Newcastle — Esbern Snare, Holm, afgik fra Newcastle 30. April, bestemt til Kjøbenhavn — Georg, Terkildsen, afgik fra Newcastle 1. Maj, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Odense 2. Maj, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Kronen, Petersen, afgik fra Newcastle 30. April, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, Andersen, afgik

fra Odense 1. Maj, bestemt til Leith, via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, Güllich, afgik fra Nakskov, 1. Maj, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Leith 30. April, bestemt til Aarhus.

Axelhuus, Harder, afgik fra Kbhvn. 1. Maj, bestemt til Vestnorge. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom til Hamburg 28. April, bestemt til Kbhvn., Danzig — Ceres, Svensson, ankom til London 28. April, bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Norden, afgik fra Kbhvn. 30. April, bestemt til Hull — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 29. April, bestemt til London. — Christianssund, Jensen, afgik fra Trondhjem 27. April, bestemt til Vestnorske Stationer, Kbhv., Stettin. — Fanø, Kolster, afgik fra London 30. April, bestemt til Antwerpen. — Frederik, Harboe, afgik fra Königsberg 26. April, bestemt til Hull. — Jolantha, Hansen, ankom til Danzig 29. April, bestemt til Kbhvn. Hamburg. — Kasan, Thomsen, passerede Hanstholm 30. April, bestemt til Kbhvn og Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Granton 30. April, bestemt til Færøerne og Island — Libau, Andersen, afgik fra Kbhvn. 1. Maj, bestemt til Danzig. — Louise, Brabrand, ankom til Königsberg 30. April, bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 27. April, bestemt til Manchester. — Morsø, Lind, ankom til Kbhvn. 29. April, bestemt til Hamburg — Moskov, Petersen, ankom til Riga 30. April, bestemt til Kbhvn., Anvers. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 27. April, bestemt til Kbhvn. Riga. — Nordjylland, Jensen, ankom til Königsberg 27. April, bestemt til Kbhvn. Hamburg. — Odin, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 1. Maj, bestemt til Königsberg. — Perm, Christensen, ankom til Libau 30. April, bestemt til Kbhvn. London. — Pregel, Egidiusen, afgik fra Libau 25. April, bestemt til Kbhvn. Anvers. — Romny, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 29. April, bestemt til Libau — Thyra, Garde, ankom til Isafjord 25. April, bestemt til Nordlandet, Færøerne og Kbhvn. — Tula, Paaske, afgik fra Kbhvn. 1. Maj, bestemt til Hamburg. — Valdemar, Sørensen, passerede Skagen 1. Maj, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Olga, Fischer, ankom til Hamburg 28. April, bestemt til Kjøbenhavn, Königsberg.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 26. April, ankom til Riga. 1. Maj — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Dunkerque 30. April, bestemt til Stettin. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra London 30. April, bestemt til Sunderland. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Libau 27. April, bestemt til Antwerpen. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Blyth 25. April, ankom til Libau 30. April — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Reval 29. April, bestemt til Dunkerque. — Danmark, T. Heintzelman, afgik fra Nicolaieff 6. April, ankom til Kjøbenhavn 28. April. — Olaf, C. Holst, afgik fra Aarhus 25. April, ankom til Riga 28. April. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Stettin 25. April, ankom til Riga 27. April. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Sunderland 26. April, ankom til Stettin 30. April — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Kbhvn. 25. April, ankom til Riga 28. April. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Montrose 29. April, ankom til Burntisland 30. April.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Fiume 19. April, bestemt til Bordeaux. — Alexander Shukoff, Johnsen, afgik fra Blyth 25. April, ankom til Swinemünde 30. April. — Johan Siem, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 15. April, ankom til West-Hartlepool 17. April. — Pawel Andrejef, P. Stoltenberg, afgik fra Eupatoria 27. April, bestemt til Libau. — Anine, J. C. Jensen, afgik fra East-Hartlepool 30. April, bestemt til Kjøbenhavn.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, ankom til London 25. April, afgik til Sunderland 30. April. — Fyen, Andersen, ankom til Kbhvn. 27. April. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Reval 25. April til London — Jylland, Starck, ankom til Dunkerque 26. April, afgik 30. til Boness. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 26. April til Dunkerque. — Sjælland, Hansen, afgik fra Antwerpen 27. April, ankom til Sunderland 28. April, afgik 30. til Kbhvn.

Thingvalla. Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kbhv. 30. bestemt til New York. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 19. April, bestemt til New-York. — Hekla, Laub, afgik fra New-York 13. April, ankom til Kbhvn. 30. April. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 27. April, bestemt til Kbhvn.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, afgik fra Newcastle 23. April, ankom til Frederikshavn 26., afgik 28. til Windau. Nordsøen, Meinertz, afgik fra Leith 25. April, ankom til Aalborg 28. April.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Anna, Clausen, passerede Dungesness 23. April. — Anna Mathias, Madsen, passerede Dungesness 22. April. — Espérance, Toft, afgik fra Santos 27. April til Jalnit. — Maren, Jessen, ankom til Cadix 25. April fra Padong. — Nanna, Warrer, ankom til Buenos Ayres 23. Marts fra Victoria. — Nordby, Kolster, ankom til Marseille 27. April fra Iquique. — Verdande, Nielsen, ankom til Apia 19. Marts fra Port Natal.

M. J. Ipsen, Rønne. Camtoos, Pedersen, ankom til Leith 1. Maj.

Hansine, Kastrup, ankom 20. April til Aberdeen fra Gøteborg. — Grethe, Hansen, afgik 20. April fra Methil til Issefjord. — Gerda, Christensen, afgik 24. April fra Burntisland til Stege. — Talus, Bager, afgik 24. April fra Burntisland til Stege. — Elise Bay, Petersen, afgik 21. April fra Burntisland til St. Davids. — Mine, Møller, ankom 22. April til Alloa fra Bogense. — Martha, ankom 20. April til Boness fra Randers — Roeskilde, Larsen, ankom 22. April til Boness fra Halmstad. — Oskar, Nielsen, ankom 22. April til Boness fra Holmestrand. — Hjalmar, Petersen, afgik 25. April fra Boness til Nykjøbing. — Asta, Willadsen, ankom 22. April til Boness fra Nykjøbing. — Petronella, Rasmussen, afgik 25. April fra Boness til Nykjøbing. — Ceres, Bayer, afgik 22. April fra Warkworth til Præstø. — Edvard, Rasmussen, ankom 22. April til Lynu fra Nakskov. — Marie, Nielsen, ankom 22. April til Ipswich fra Frederikstad. — Agnete, Müller, ankom 23. April til Dysait fra Randers. — Argus, Svane afgik 24. April fra Helvoet til Grangemouth. — Immanuel, Bayer, ankom 24. April fra Charlestown til Stege. — Inger Margrethe, afgik 23. April fra Charlestown til Ebeltoft. — Voldtofte, Andersen, ankom til Dysait fra Kjøbenhavn. — Niels Juel, Rasmussen, ankom 25. April til Dysait fra Kjøbenhavn. — Hans Christensens Minde, afgik 24. April fra Wernes til Mullerup. — Agnete, afgik 24. April fra Wernes til Randers. — Caroline, Andreasen, afgik 24. April fra Warkworth til Frederiksværk. — Jørgensen, Jørgensen, afgik 25. April fra Hull til Wilmington. — Skirner, Jepsen, klareret 22. April i Boness til Stralsund. — Kammerherre Schütte, afgik 24. April fra Boness til Horsens. — Saga, Hansen, ankom 24. April til Plymouth fra Lannion. — Sophie, Petersen, afgik 25. April fra Burntisland til Nykjøbing. — Æro, Christensen, afgik 24. April fra Charlestown til Horsens. — Eden, Schmidt, ankom 26. April fra Boness til Assens. — Fuglen, Hansen, ankom 26. April fra Boness til Westerwick. — Marie, Rasmussen, afgik 23. April fra Sunderland til Frederikssund. — Hansine, Hansen, afgik 20. April fra Lissabon til St. Ubes. — Maren, Jessen, ankom 25. April til Cadix fra Padang. — Fredensborg, Kisby, ankom 26. April til Falmouth fra Santa Cruz. — Marie, Sørensen, ankom 24. April til Seaham fra Brevig. — Anna, Albertsen, afgik 26. April fra Fowey til St. Petersburg. — Dronning Louise, Petersen, afgik 26. April fra Fowey til St. Petersburg. — Iglon, Hansen, ankom 25. April til Alloa fra Halmstad. — Amor, Rasmussen, afgik 25. April fra Warkworth til Stubbekjøbing. — Gjertrud, Jørgensen, afgik 26. April fra Warkworth til Wyk. — Kirstine, Rasmussen, ankom 25. April til Hull fra Carlshamn. — Venus, passeret 27. April St. Catharines Point vestgaende. — Kodan, Hansen, ankom 26. April til Warkworth fra Hobro. — Avance, Hansen, ankom 28. April til Warkworth fra Hobro. — Diana, Carlsen, ankom 26. April til Warkworth fra Roeskilde.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 2. Maj:

St. Petersburg noterer for Dampere:

London 1,0³/₄ d., Rotterdam, Amsterdams eller Bremerhaven 1 1/2 d., Antwerpen eller Dünkirk 1/3 d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis. Til Montrose, Dundee eller Leith 16/—, Dünkirk eller Ghent 20 frcs. pr. Ton Hør.

Reval noterer for Dampere:

London 1 1/2 d., Rotterdam 1/3 d., Antwerp, Dünkirk eller Ghent 1/3 à 1 4/5 d., Rouen 1 1/2 d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis. Til Kjøbenhavn 10/12 M. pr. 2000 Kilos Havre.

Riga noterer for Dampere:

Storbritanniens Østkyst 5/550 Tons Oliekager 8/— pr. Ton, Bremen 450/500 Tons Havre 15/16 M. pr. 2000 Kilos, Danmark og Aarhus 400 Tons Kornvarer 11 1/2 à 12 M. pr. 2000 Kilos.

Libau noterer for Dampere:

London, Hull, Leith 10 1/2 d., Rotterdam 10 1/2 d., Antwerpen eller Dünkirk 11 1/4 à 1 —, Rouen 1 1/2 à 1,2 1/4 d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis; til Danmark 18/19 M. pr. 2000 Kilos Klid. Danzig noterer for Dampere:

London 5/—, Liverpool 7,0 à 7/3 d. pr. Ton Sukker, Dünkirk 14 1/2 à 15 frcs. pr. 2000 Kilos Melasse.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 7. April:

Siden vor sidste Rapport er der indtraadt en fastere Tendens i Fragtmarkedet rundt omkring, og ere Udsigterne mere opmuntrende for Fremtiden. San Francisco-Markedet

har været aktivt og er den derliggende ubefragtede Tonnage nu reduceret til 15,000 Register Tons; for prompt Lastning sluttes til 27/6 og for Oktober/November Afskibning er der optaget et Dusin Skibe i forløbne Uge til 28/9 à 31/3 og er Markedet fremdeles fast til sidstnævnte Rate; den fastere Stemning i Kornmarkedet i Europa har bevirket Opgangen i disse Fragter. Fragtmarkedet fra Vestkysten Syd-Amerika er ligeledes fastere.

Der sluttedes blandt andet som følger:

For Sejlskibe:

Liverpool til San Francisco 13/—, Sydney N. S. W. 10/—, Birkenhead—Callao 14/—, Cardiff til Rio Janeiro 15/3, Cape Town 14/—, Iquique 12/6, Glasgow til San Francisco 16/—, Leith til River Plate 11/—, Middlesbro til Freemantle 12/—, Tyne til Vestkysten Syd Amerika 13 — for Kul, 16/— for Koks.

Portland O. til Kanalen for Ordre 33/9, Tacoma 31/3, San Francisco 27/6 prompt og 31 3 næste Sæsons Afskibning. Victoria B. C. til Liverpool 36/3 for Salmon. River Plate 16 — à 17/—, Parana 20/—, Bahia Blanca 18/, Vestkysten 23/9, senere 26 3, til Hampton Roads 25 —.

For Dampskibe er der neppe saa livligt Begær som for Sejlere, dog er Noteringerne for Sortehavet opadgaende, Ostindiemarkedet derimod er især flovt for prompte Baade

D'Hrr. **Funch Edye & Co.**, New York, meddele den 19de April:

De stedfundne Befragtinger udvise en lille Fremgang i Raterne for fulde Kornladninger til Cork f. O., men Antallet af de afsluttede Forretninger er ikke stort, hvilket for en Del skyldes Paaske-Helligdagene, men ogsaa i høj Grad den nylig indtraadte betydelige Stigning i vore Kornpriser, og da Europa kun viser ringe Tilbøjelighed til at indgaa herpaa, synes det tvivlsomt, om nogen større Livlighed i Forretningerne vil indtræde, førend dette Pris-Spørgsmaal er bragt i Orden. Et større Antal Dampere have atter fundet Beskæftigelse i Cuba-Farten, og Begæret efter yderligere Tonnage for Sukker er vedblivende livligt, men dog indskrænket til hurtig Afskibning. Fra Trælathavnene i Golfen og Provindserne er der kun ringe Efterspørgsel efter Dampere, og i Petroleums-Farten til Ostindien er der i Øjeblikket slet intet at gøre.

Som Følge af rigelig Tilbud af Sejlskibs-Tonnage og vedblivende ringe Begær, holder denne Branche sig fremdeles livløs, medens Raterne ere uregelmæssige og utilfredsstillende.

Følgende Rater ere betalte:

New York til Lissabon Korn 2 9 d., Cork f. O., Østirland, Bristol-Kanalen eller Plymouth 2/ pr. qr. 1 1/2 d. mindre hvis direkte Havn.

New York til Stockholm Petroleum 2/, Uddevalle 1/8 d., Philadelphia til Sicilien 12 c. til 1 Havn, 12 1/2 c. til 2 Havne.

Cuba til New York eller Philadelphia Sukker 10 c., Boston 11 c., Halifax 12 c., Montreal 13 c.

Pensacola til West-Hartlepool Tømmer £ 5 1/3 d., Genua Tømmer og Planker 85/.

London—Philadelphia Kridt 6/.

Portland til Buenos Ayres Trælast Doll. 6,25, Rosario Doll. 7,25.

Miramichi til Belfast Planker 40/.

West Bay til Vestkysten af England Planker 37/6.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 27. April:

Vort Fragtmarked er temmelig fast, om end maaske i mindre Grad end i Ugens første Halvdel, da de mere preserende Ordres for April Afskibning nu ere dokkede. Der er bleven afsluttet en Fragtkontrakt for Transport af 20000 Tons til Swinemünde i Løbet af Sæsonen til 3/10 1/2, hvilket er 1 1/2 pr. Ton over sidste Kontrakt for et lignende Kvantum, og Raterne kunne siges for Tiden at være paa Basis af 4/— til Cronstadt og 5/4 1/2 til Genua.

Returmarkedet fra Sortehavs Distrikterne er fastere, navnlig ere Baade af moderat Størrelse efterspurgt. Der er sluttet Tyne, Blyth og Wear til: Cronstadt 4300 3/10 1/2, Reval 1200, 1600 4/; Muhlgraben 1800 4/—, Memel 1000 4/3, Villan 1350 4/4 1/2, 1500 4/6, Swinemünde 2200 3/9, Swinemünde 2100 3/10 1/2, Stettin 1600 4 1/2, 1650 4/4 1/2, Rostock 5 —, Wismar 1550 4/3, Sønderborg 800 4/9, Fredericia 4/6, Horsens 1200 4/3, Helsingborg 1200 4/6, Gustafsberg 1700 4/, Stockholm 1700 3/10 1/2, 1300 4/1 1/2, begge adresserede 2300 3/10 1/2 ÷ 2^o Adresse, Bayonne 4/6, Lissabon 5/3, Valencia 7,4 1/2, Barcelona 8/1 1/2, Marseilles 5/9, Genua 2400 5/4 1/2, 4600 5/— fri Stevedore, Nizza 5/9, Palermo 1600 6/—, 3000 5/9, Trapani 5/9, Constantinopel 5/—, Alexandria 5/6, Oran 6 10 1/2,

Fra Sortehavet er sluttet:

Nicolaieff til U. K. Cont. 11/— n. c. prompt, Odessa til L. H. a. R. 9/—, til U. K. Cont. 9/3 n. c., til Any direct 9/6, til Bergen, Kjøbenhavn eller Danmark 11/—, Donau til Any direct 11/6, til Bergen, Kjøbenhavn 13/, til Stettin 13/6, Sulina til U. K. Cont. 10/— n. c., Sebastopol til Petersburg 3150, 12/6 prompt, Poti til Newport 2500, 10/10 1/2, Asoff til

Stettin 13/6, til dansk Havn 12/6, to Havne 13/, Bremen 11/—.

Fra Middelhavet er sluttet:

Alexandria til Havre 1/9, Beans, til London 8/6, Fiume til Bordeaux 4200 d. V. frcs 11,50, Seriphos til Glasgow 8.1 $\frac{1}{2}$ fri disch., Smyrna til Hull eller Grimsby 3000 t. 9/6, Elba til Middlesbro 8/3, til Tyne 8/—, Garrucha til Middlesbro 8/1 $\frac{1}{2}$, Oran til Firth of Forth 12/6.

Fra Østersøen er sluttet:

Oxeløund til Rotterdam 4/7 $\frac{1}{2}$ og 4/11, Ljusne til London 500 stds. 20 6, Sundswall til Grangemouth 20/—, Munk-sund til Hull 350 stds. 22/6, to Reiser, Kotka el. Wiborg til Wisbeach 24/9 D. B. b., Riga til London 6/— sleepers, Cronstadt til Leith 630 stds. 18/6.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kæbellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Skagerrak. Vraget af den c. 4 Kml. NØ. for *Hanstholm* sunke Dampner er uskadeliggjort for Skibsfarten. Mindste Dybde over Vraget er 7 Favne.

Limfjorden. I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvandstid:

Paa *Havrevlen* 9 Fod.

I *Kanalen* 7 $\frac{1}{2}$ Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

Kattegat. *Læse Ø.* Paa *Mellemstak*, c. 50 Alen N. for Vagren med Stage og Halmvisk, er i 10 $\frac{1}{2}$ Fod Vand opstillet en midlertidig Baake til Brug for Opmaalingen i *Kattegat*. Baaken er en Trefod; Højden over Vandet c. 25 Fod.

Store-Bælt. Den 1ste Maj 1895 inddrages *Korsør* Fyrskib. I Løbet af Sommeren 1895 slukkes den grønne, faeste Lanterne paa *Knudshoved* Mole. Samtidig tændes et fast Fyr, som viser grønt Lys fra c. N. 30° V. gennem N. til N. 88° Ø., og rødt Lys fra N. 88° Ø. gennem Ø. og S. til S. 10° V. Linseapparat af 6te Orden.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig S.-Kyst. *Sandhammeren.* I Følge »Tillæg Nr. 1 till Svenske Lotsen«, 3die April 1895, gives ved *Sandhammeren* Taagesignal med Sirene, To-Stød hver 1 Minut. Naar Sirenen er i Uorden, gives hver 15 Minut 1 Kanonskud.

Bottniske Bugt. *Draghällan, Lörudden* og *Astholmsudden* Fyr brænde fremtidig fra 1ste Aug.—15de Maj.

Til Brug ved Opmaalingen iaar i og uden for *Gefteborg* og *Norrbottn-Län* Skjærgaarde udlægges endel Vagere med Stage og et eller flere Flag.

Finland. Den 1ste Jan. 1896 foretages følgende Forandringer i Afmærkningssystemet i *Finland*:

S.-Siden af Grunde afmærkes med en rød Stage med en rød Kost.

N.-Siden af Grunde afmærkes med en hvid Stage, med sort, nedadbunden Kost.

V.-Siden af Grunde afmærkes med en Stage, sort foroven, hvid fornedn, med en nedadbunden, sort Kost over en opadbunden, sort Kost.

Ø.-Siden af Grunde afmærkes med en Stage, hvid foroven, rød fornedn, med en opadbunden, rød Kost over en nedadbunden, rød Kost.

Grunde, som kunne passeres paa begge Sider, afmærkes med en Stage med rød og hvidstribet Kryds, hvorunder der kan være en Ballon.

Rusland. *Kronstad.* Paa *Kronstad* Red og i Havnen gælde følgende Bestemmelser:

Skibe under Gang skulle holde sig til den højre Side af Farvandet.

Naar der drejes, skulle følgende Signaler gives:

Et kort Stød i Dampfløjten betyder: Jeg drejer til Styrbord.

To korte Stød i Dampfløjten betyder: Jeg drejer til Bagbord.

Tre korte Stød i Dampfløjten betyder: Jeg bakker.

Paa den lille Red skal man holde sig mindst $\frac{1}{2}$ Kbl. fra Havnemuren og gaa med mindstet Fart.

Hvor Farvandet er smalt, skal man gaa langsomt, og før man kommer til Stedet give et langt Stød i Dampfløjten.

Samme Signal skal ethvert Skib, som gaar ind i eller ud af Koffardihavnen, give.

Ved Indløbet til Koffardihavnen vises fra Signalmasten følgende Signaler:

En rød Ballon eller en rød Lanterne betyder: Det er forbudt at staa ud af Havnen; Indsejling i Havnen er fri.

En hvid Tavle eller en hvid Lanterne betyder: Det er forbudt at staa ind i Havnen; Udsejling af Havnen er fri.

Vises begge Signaler samtidig, er det forbudt saavel at staa ud af som ind i Havnen.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. En Dampner ligger sunken c. 10 Kml. NV. t. N. fra Tønden ved *Noord Steenbank*. To Master og en Skorsten ere over Vandet. 51° 46' 45" N. Br. 3° 10' 45" Ø. Lgd.

Novaja Sembla Ø.-Kyst. Paa *Karmakuli* NØ.-Spids, ved Indsejlingen til *Panorski* Red, er opført en 14 Fod høj Baake. 72° 24' 6" N. Br. 52° 38' 24" Ø. Lgd.

Rusland. *Kola Bugt.* Ved Indløbet til *Jekatarin* er paa det højeste Bjerg, c. 400 Fod over Vandet, opført en 34 Fod høj Baake af Form som en afkortet Pyramide. 69° 12' 31" N. Br. 33° 26' 12" Ø. Lgd.

Tyskland. *Slesvig.* Paa V.-Kysten af *Slesvig* ere Sommer-sømærkerne udlagte.

Helgoland S. Bark »*Johanna*« er strandet paa *Hog Stean*, SØ. for *Helgoland*. Vraget er afmærket med en Vragtønde med S.-lig Topbetegnelse.

Elben. I *Elben* ere Sommersømærkerne udlagte V. for *Juelstreet*, i *Pinnau*, *Krückau* og *Stör* Munding samt i *Glückstadt* Farvandet. Vraget ved den nedre Ende af *Rhyndeplate* er afmærket med en Vragtønde, som ligger tæt N. for Vraget.

Ostfriesiske Øer. I *Harle* er en sort Tønde H. Nr. 3 udlagt S. for Spidstønde Nr. 2.

Holland. *Friesche Zeegat.* Afmærkningen ved *Grøninger* og *Uithuizer-Wadden*, Ø. for Dæmningen til *Ameland*, er igen i Orden.

Zeegat van Texel. *Kijkduin* Baake er nu opført paa den S.-ligste Travers paa Fortet; den er firkantet, 16 Fod høj og 8 Fod bred. Holdt overet med *Schoutenkaap* leder, den fra Søen over *Westgat* Barre fra tæt S. for Anduvningstønden til tæt N. for Spidstønde Nr. 4 med Ballon. 52° 57' 3" N. Br. 4° 43' 20" Ø. Lgd.

Texel Ø. I *Foksdiep* er den NV.-ligste Prik for Indgaaende om Styrbord ombyttet med en Spidstønde, som ligger i 8 Fod Vand. 53° 9' 38" N. Br. 4° 58' 0" Ø. Lgd.

Zeegat van Terschelling. I *Schuitengat* ere følgende Tønder udlagte:

En Spidstønde Nr. 7 i 14 Fod Vand. 53° 21' 9" N. Br. 5° 13' 14" Ø. Lgd.

En Spidstønde Nr. 8 i 16 Fod Vand. 53° 21' 19" N. Br. 5° 13' 40" Ø. Lgd.

Zeegat Hoek van Holland. I *Zeegat Hoek van Holland* er Dybden ved almindelig Lavvande 25 $\frac{3}{4}$ Fod, hvilket er Udgangspunktet for Tidevands-Signalerne. Denne Dybde findes i c. 170 Alens Bredde, nemlig c. 90 Alen N. for og c. 80 Alen S. for Fyrlinien.

Rotterdam. En Dampbaad er sunken i *Nieuwe Maas* ved *Rotterdam*, c. $\frac{1}{2}$ Kbl. uden for *Noordwal*, tværs af *Veerdam*. Vraget er igen optaget.

Frankrig. *Calais.* Ved *Calais* holde to Lodsartøjer krydsende, et mod Ø. og et mod V., i c. 9 Kml. Afstand, dog kunne de ogsaa ligge mellem *Out Ruytingen* og *Goodwin Sand*, og mellem *Gris Nez* og *Dungeness*.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. *Bristol Channel.* I *Carmarthen River* er den sort og hvid lodret stribede Tønde *Midbar* inddragen, da det V.-lige Farvand er spærret. 51° 43' 12" N. Br. 4° 29' 45" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag m. m. i Atlanterhavet. I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den ? *Marts*. 27° 36' N. Br. 40° 13' V. Lgd. Vrag af et c. 200 Tons stort Skib med Bunden opad.

Den 31te Marts. 49° 42' N. Br. 11° 6' V. Lgd. Tremastet Skib, sort med hvid Gang, flydende paa Ladningen.

Den 31te Marts. 49° 50' N. Br. 10° 58' V. Lgd. Bark, Bogspryd og Forstang manglede.

Den 11te April. 49° 7' N. Br. 9° 16' V. Lgd. Bark »Birgitte«, Agterskibet brændende, Masterne staaende.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Den 15de April 1895 tændes følgende Ledefyr i *Boston Harbor*:

South Boston forreste Ledefyr bestaar af to røde, faste Fyr, vandrede for hinanden i 10 Fods Afstand, der ere anbragte paa en hvid Pæl paa *Dorchester Point*. Flammens Højde: 33 Fod. 42° 19' 57" N. Br. 71° 1' 18" V. Lgd.

South Boston bageste Ledefyr er et rødt, fast Fyr, der vises fra et Pæl c. 1,050 Alen S. 86° V. fra Forfyret. 42° 19' 55" N. Br. 71° 1' 46" V. Lgd.

Holdte overet lede Fyrene i *Main Ship Channel* fra Nærheden af *Nix Mate* gennem *President Roads*.

Captain Harbor. Connecticut. En rød Spirtønde Nr. 4 er i 13 Fod Vand udlagt SV. for *Newfoundland Reef*, fra *Flat Neck Point* i N. 71° V. og fra *Goose Island* Midte i S. 2° V. Den mindste Dybde paa Grunden er 3 Fod.

New York. Gedney Channel. En hvid Spirtønde er i 27 Fod Vand udlagt paa S. Siden af det ydre Indløb til *Gedney Channel* omtrent midt imellem de sorte Tøndevagere G E I og G. Tønden er udelukkende til Brug for Lodserne.

I *New York Upper- og Lower Bay* er Sommermærkningen nu i Orden.

Sandy Hook. New Jersey. Taarnet til Taageklokken paa N.V. Enden af *Sandy Hook* er flyttet 100 Alen S. hen.

Chesapeake Bay. Virginia. En rød Fløjtetønde Nr. 2 er i 6 Fv Vand udlagt 3¹/₈ Kml. NØ. for *Cape Henry*, fra *Cape Charles* Fyr i S. 11° V. og fra *Cape Henry* Fyr i N. 61° Ø.

Cape Charles røde Fløjtetønde, mærket C C, der laa c. 6¹/₂ Kml SØ. for *Cape Charles*, og rød Spidstønde Nr. 2, der laa c. 3¹/₄ Kml. NØ. for *Cape Henry*, ere inddragne.

Potomac River. Virginia. Vraget, som laa 2¹/₈ Kml. S. 80° Ø. fra *Lynch Point*, er borttaget. Anmærkningen er inddragen

Charlesston Harbor. South Carolina. Paa Grund af Uddybningen i *Swash Channel* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Outer North Side røde Spirtønde Nr. 2 er inddragen. *Intermediate South Side* sorte Spirtønde Nr. 1¹/₂ er udlagt i 15 Fod Vand, Middellavvande, fra *Charlesston* Fyr i N. 69° Ø. og fra *Fort Sumter* Fyr i S. 60° Ø.

Outer Fairway sort og hvid lodret stribede Spirtønde er forandret til *First North Side* røde, Styrbords Spirtønde Nr. 2.

Indtil Uddybningen er fuldført, bør man tage Lods. Skibe der gaar over Barren, bør under ingen Omstændigheder komme N. for *Swash Channel* Ledelinie, *Fort Sumter* Fyr overet med *St. Philips Kirke* Fyr.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spaniens S.-Kyst. Los Cabezos. Ved *Los Cabezos*, i *Gibraltars-Stræde*, forsættes Sprængningsarbejderne. Der er nu 16 Fod Vand over Klipperne.

Italien. Porto Maurizio. Ved *Porto Maurizio* er V.-Molens Hoved styrtet ned, hvorfor man ikke maa komme det for nær.

Italien S.-Kyst. Kap Stilo. Den 1ste Maj 1895 tændes paa *Kap Stilo* et hvidt, fast Fyr med Fire-Blus. Blussenes Væghed 2S., Mørket mellem Blussene 3S., fast Lys 22S. Flammens Højde: 223 Fod. Synsviddens: 22 Kml. Linseapparat af 3die Orden. Fyret vises fra et ottkantet, 92 Fod højt Taarn, som ligger ved Fyrpasserboligen. Bygningerne ere lysegule. 38° 26' 47" N. Br. 16° 34' 46" Ø. Lgd.

Italien. Mar Grande de Tarente. I *Mar Grande de Tarente* er det, for ikke at beskadige de udlagte Telegraf-Kabler, forbudt at ankre indenfor følgende to Strækninger:

1. Fra Pynt *Rondinella* til Pynt *Lo Scanno* paa Øen S. *Pietro*, fra Ø. Pynten af S. *Paolo* til Ø. Pynten af S. *Nicoliccio*, og fra SV. Pynten af S. *Pietro* til SV. Pynten af S. *Paola*.
2. Faa Baaken paa S. *Vito* Kyst til Baaken paa Grunden *Tarantola*, fra Baaken paa Grunden *Tarantola* til SV. Pynten af S. *Pietro* og fra Baaken faa S. *Vito* Kyst til SV. Pynten af S. *Pietro*.

Rusland. Voloshki. Bug. Et rødt, fast Bifyr er tændt paa *Voloshki* høje Fyrtaarn, 3 Fod over Fyret. Det lyser Horizonten rundt, men ses paa Grund af dets ringe Lysestyrke kun i Hovedfyrets mørke Vinkler.

Vestindien, Mexikanske Bugt og Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi. Den 20. April 1895 er den sort og hvid lodret stribede Spidstønde »H. I. Pazz«, 1¹/₈ Kml. uden for *Horn Island Pass* Barre, inddragen. En Fløjtetønde, som er malet paa samme Maade, er udlagt i 5 Fv. Vand, 1¹/₄ Kml. udenfor Barren og i Linie med de tre Tønder i Løbet.

Karaibiske Hav. Testigos Islands. *Testigos Islands* ere i Kaartene aflagle for V.-lig. Den NØ.-lige lille Ø ligger paa 62° 58' V. Lgd.

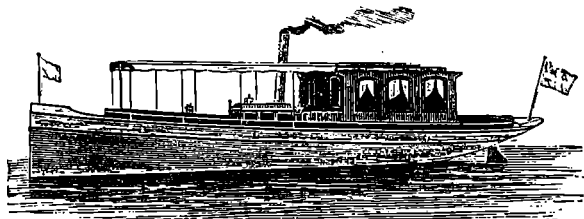
Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Ved Indløbet til *Rio Grande do Sul* er, 2 Kml. uden for Barren, udlagt en Lys- og Klokketønde, som viser hvidt Et-Blink hver 5 Sekunder. Synsviddens 5 Kml.

N. M. Preus,

Skibssmedie- & Maskinetablisement,

Nyhavn Nr. 57.



Paatager sig Bygning og Levering af smaa Dampbaade med kraftige Maskiner.

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.

Diner a la carte. Varme Frokostretter.

J. Christophersen.

M. B. Hansen,

mekanisk Etablissement,

Nørrevold 78.

Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tællere.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,

Adelgade 14.

Jacob Holm & Sønner,
Kjøbenhavn.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,

Velsmagende og holdbar Margarine,

Særlige Kvaliteter til Skibsbrug.

Kontor og Lager: Raadhustræde 4.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,

Iron & Brass Foundries and Ship Repairers.

By Vildersplads, Copenhagen, C.

H. Hvalsøe & Co.
St. Strandstræde 8.

Lager af
Skibsartikler
&
Værktøj til Skibsbrug.

Ægte Carbolineum.

Bedste og billigste Imprægningsmiddel. Anvendes til alt Træværk. Kan paastryges af Enhver. Faas billigst hos

Th. Kayser & Co.,
ældste Carbolineumsforretning,
Rosengaarden 8, Kbhvn. K.
forhen Møntergade 24.

Hans Chr. Berg,

Stukkatur, Cementstøberi
og
Kridtstensværksted.

Gothersgade 91. K.

Anti-magnetiske
Ankergangs-Uhre
fra 20 Kr.

Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

**Marinekikkerter og
Barometere.**

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6. Sølvtorvet 6.

**S. Jacobsens
Sønner,**

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler
ferske, saltede og røgede Varer.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre.
Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-
plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større
Havne-Propindsbyer.

FRIHAVNSHOTELLET anbefaler

de Herrer
Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre propre og
billige Værelser med Udsigt over Sundet.

Faa Minutters Gang fra Frihavnen og tæt ved Sporvogn.

Ærbødigst

L. P. Jensen, Livjærgade 5.

Magnus Hertz,

Maskinfabrik & Smedeværksteder,
Nygaardsvej 15

(tæt ved Tuborg Havn samt Frihavnen).

Reparationer

af enhver Art udføres solidt og billigt.

Telefon 2036 S.

A. J. Rosenfeldts

Skibs- og Baadebyggeri,

Patent Ophalingsbedding,

Udsalg af Aarer og Stager,

Ny Kalkbrænderi, Ø.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,

Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.

Skandinavisk Forretning.

Swansea.

Telegrafadresse: »NÆRUP «.



Faas hos de fleste Handlende
i Byen, paa Broerne og Fre-
deriksberg til følgende Priser:

Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.

Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.

Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.

Hovedforhandler:

Peter Buch,

Vinhandel

en gros & en detail.

Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.

Telefon 1107.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

St. Kongensgades

Brødfabrik

& Melforretning 63

anbefaler

1ma veltørrede Skonnerogger.

Telefon 197.



Det gjensidige Forsikringselskab

DANMARK.

Brandforsikring:

Indbo i Kjøbstad 3 Øre 1/2-aarl.

' Land 4 » »

Varer i Kjøbstad 5 » »

Forsikringssum c. 500 Mill. Kr.

Formue c. 2 1/2 » »

Livsforsikring:

Billige Præmier.

Forsikringssum c. 14 Mill. Kr.

Formue c. 3 1/4 » »

Fordelt Overskud i 1894:

ca. 400,000 Kr.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Ore pr Kvarter, foruden Postpengene. Enkelt Numre 20 Ore.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11—3 og Holsteinsgade 9, Ø.

bvortil ogsaa Bidsag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet cundeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelt Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Brede 25 Øre, udenlandske 35 Øre

De øvrige Sider 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20 % 30 % 50 %

Mindre end 1/2 Side 10 % 20 % 40 %

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 19.

Kjøbenhavn, Fredag den 10. Maj 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: »Overhead« Kompasset. — Skibsføreres Anmeldelsespligt i nordamerikanske Havne. — Sølovens § 59 og Sømandsstandens Organisation. — Om Søforklaring i Udlandet. — Fiskeri-Statistik. — Generalforsamlinger. — Højesteretsdomme. — Fra Københavns Frihavn. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Lager af Tegne- og
Maleartikler for Ingeniører og
Industridrivende.

Carbolineum, Maskinolier.

Oskar Borch, Gothersgade 158.

Dækskoste.

13 Rækker halvstive Piasava
6 Kr. pr. Dusin.

13 Rækker fine Piasava 7 Kr
pr. Dusin.

Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.

Levanger 7 Kr.

Kosteskaffer 1 Kr.

Hans Prøhn,

Børstenbinder,

Fabrik for Dæks- og Gadekoste,
Vesterbrogade 46.

☞ Telefon 2625. ☛

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,

Strandgade 32.

Kjøbenhavn. C.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier,

Maskinolier,

Carbolineum etc.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg;

Østergade 10, København.

Nordisk Skibsrederforening.

Den ordinære Generalforsamling iaar afholdes

Onsdag den 29de Maj

i
Christiania.

Nærmere om Tid og Sted vil blive meddelt hvert enkelt
Medlem.

Bestyrelsen.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbrød.

Nær Frihavnen.  **Classensgade 3.**

Største Lager

af Uldvarer, Skjorter, Bluser, Trøjer, Sokker, Kraver,
Flipper og Manchetter.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine
anbefaler sig med alle

Conserves til Skibsbrug

af Kjød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l.

Prislister udleveres paa Forlangende.

Kontor og Lager **Store Kongensgade 106.**

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transport-
pramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater,

Bugserdampere og Fiskerfartøjer med Petroleumsmotorer

indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, København,

Telefon 3902.

Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

ør Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, København.

Flensborgs

Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjedler

særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Connossementer,

D. F. D. S.

med og uden Flag,

tyske, engelske, franske,

Leith & Hull Connossementer.

Dampskibsfragtbrev

med & uden Coupons.

S. Friedlænder

Ved Stranden 14

Kjøbenhavn.

Som Repræsentant for for-
skellige 1ste Klasses
Assurance-Selskaber overtager
jeg Forsikringer af Skibe,
Varer og Fragt til billige
faste Præmier. Subagenter
antages i forskellige Provi-
nsbyer.

Alfred Christensen,

Assurance-Afdeling,
Amaliegade 37.

Frihavns

Kjød og

Flæsk Udsalg

anbefaler sig til de ærede

Skibsførere og Houmestre.

Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, København.

Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for

Dansk Livsforsikringsselskab

HAFNIA

Raadhuspladsen 51. Kontortid 9-5.

Telefon 3325.

Frihavns

Spedition &

Kommissions-Forretning.

Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørjes.

Kontor i Frihavns Kontorb.

Telefon 2250.

Den kgl. Hof-Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales til Provantering saavel i Fustager og Krukker som hermetisk tillukkede Daaser.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk, Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns nye Skiltefabrik,

41, Frederiksborggade 41,
leverer

alle Slags Skilte
samt alt

Malerarbejde

henhørende til

Maskinfaget.

Alt leveres til Nutidens billigste Priser.

Overslag leveres gratis.

Heymann-Bloch & Komp.^s

verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel
til Konservering af
Hølbredet,

bør føres i ethvert

Skibsapothek.

Faas i de fleste

Materialforretninger.

H. Svarrer & Co.,

Nyhavn 9.

anbefaler sig som

Skibsproviandør.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning,
Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn K.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørgeres.

Holm & Collerup, Smedie og Maskinfabrik,

Toldbodgade Nr. 15

Telefon 3872.

og

Telefon 3872.

Frihavnen i Kjøbenhavn.

Alle Skibs- og Maskinreparationer udføres hurtigt og solidt.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

Eneste Lager

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Viggo O. P. Hammer & Søn,

Baadsmandsstræde 20, Kjøbenhavn C. Etabl. 1856.

Tømmer- og Trælastforretning.

EXPORT af indenlandske Træsorter.

Bøg, Eg, Ask, Hvidbøg etc.

IMPORT af udenlandske Træsorter.

Mahogni, Nøddetræ, Eg, Whitewood, Teak etc.

Andersons Præserveringsfarve for Metaller

forhindrer ubetinget Rustdannelse,
anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway
Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:

Evers & Co.,

12. Nybrogade.

Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til Skibsprovantering paa Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.



Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre Cacao

kan særlig anbefales til Skibsbrug.

En tremastet Skonnert,

vel udhalet, med Sejl og Tougværk, stærkt Skib, god Sejler, sejler uden Ballast, circa 170 R. T. drægtig, laster circa 270 Tons d. W., circa 100 Stander, Dybtgaaende med Last 12 Fod, ligger sejlklar i Frederikshavn og sælges billigt ved

Harald Christensen.

Hattemagasinet

'London'

Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg

Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til billigste Priser. Ved Udførsel godtgøres Tolden. Forlang vore illustrerede Kataloger.

Petersen & Stenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Rugbrød

A **Frederiksberg** A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

Th. Meier,

Vognmandsforretning.

Al Slags Kørsel

besørgeres.

Kontor: Frihavnsselskabets
Kontorbygning.

Telefon 2068.

F.W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Omsetning meget billige Priser. Samlige Nyheder for Søsonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

„Overhead“ Kompasset.

For nogen Tid siden er der i England fremkommet et Kompas, nemlig: »Reynolds & Søn's Patent Overhead Compass«, som skulde gøre det muligt naar som helst at finde Skibets misvisende styrede Kurs og altsaa derved Deviationen paa ethvert af de øvrige Kompasser.

I dette Øjemed hejses et Spritkompass op under et af Mellemstagene, langs hvilket er fastgjort en Stang, som ved to Løbestag med Tallier i Tampene til Stivhaling staaer i Forbindelse med Dækket.

Kompasset er ophængt balanceret i et Stativ, der under Hejsningen glider paa Løbestagene, som dels støtte Kompasset og dels sørge for, at Styrestregen fastholdes i langskibs Retning.

Vi skulle ikke her gaa ind paa en nærmere Beskrivelse af Apparatet, men kun gøre Rede for, hvorledes det benyttes i Praksis.

Naar Kompasset er bragt op til Vejrs under Mellemstaget (bort fra al Paavirkning af Skibets Jern), holdes Skibet roligt paa sin Kurs i omtrent tre Minutter for at give Rosen tilstrækkelig Tid til at indtage sin naturlige misvisende Stilling. Idet Kompasset derefter fires ned, gribe to Hager eller Klemmer fat paa Rosen, der saaledes fastholdes og altsaa viser Skibets nøjagtige misvisende Kurs. Samtidig ringer en Klokke som Signal for at alter i Orden.

Efter at Kompasset er kommet tildæks, foretages Af-læsning af Kursen og naar denne sammenlignes med den tilsvarende styrede Kurs efter det Kompas, der skal under-søges, faas Deviationen umiddelbart. Under stærk Rulning vil det være tilraadeligt at begynde Nedhalingen i et Øjeblik, da Skibet ligger paa ret Køl.

Denne Maade at finde Deviationen paa synes ved første Øjekast meget tiltalende; men det vil dog vistnok være et stort Spørgsmaal, som kun kan besvares ad Erfaringens Vej, om den ogsaa vil vise sig tilstrækkelig paa-lidelig. Selv om det forudsættes, at Skibets Bevægelser ikke ville faa Indflydelse paa Rosens rolige Stilling, hvad vi foreøvrigt meget betvivle paa Grund af den store Højde, hvortil Kompasset hæves, og det endvidere antages, at Styrestregen vil holde sig nøjagtig i Skibets Diametralplan, samt at Mellemstaget, naar det er af Jerntraad, ikke selv frembringer Deviation paa Kompassnaalen, saa er dermed endda ikke alt godt.

Thi vel er det en rimelig Antagelse, at selve Skibskrogets Magnetisme i Almindelighed ikke vil faa nogen Indflydelse af praktisk Betydning paa »Overhead« Kompasset som Følge af den store Afstand; men derimod er det langt fra givet, at ikke Skorstene og Jernmaster eller lignende Genstande kunne fremkalde endog temmelig stor Deviation paa Naalen.

Derfor bør man heller ikke skænke et saadant ophængt Kompas fuld Tillid, før det nøje er prøvet, i Særdeleshed paa høje Breder, hvor Jordmagnetismens Horizontalkraft kun er ringe, samtidig med at Vertikalkraften er meget betydelig, ligesom det endvidere maa erindres, at selv om ogsaa et »Overhead« Kompas har vist sig at gøre fuldstændig Fyldest i et bestemt Fartøj, saa kan man ikke deraf slutte, at det samme vil være Tilfældet i et hvilket som helst andet Skib.

Skibsføreres Anmeldelsespligt i nord-amerikanske Havne.

Genpart af en Indberetning til Udenrigsministeriet fra det kgl. Gesandtskab i Washington, dateret den 13de April 1895.

Ved under Korsbaand at fremsende et Eksempplar af en Akt af 2den f. M. (Public Nr. 110), betitlet: »An Act making appropriations for the legislative, executive and judicial expenses of the Government for the fiscal year ending June 30th 1896 and for other purposes«, tillader jeg mig at henlede den kgl. Regerings Opmærksomhed paa den deri under »judicial« Sec. 9 (Pag 49, Actens næstsidste Side) indeholdte Bestemmelse, saalydende:

»On and after July 1st 1895, each master of a vessel arriving in the United States from a foreign port except vessels carrying traffic in bond on transfer ferries shall, immediately upon landing and before entering his vessel at the customhouse, mail to the Auditor for the Treasury Department, Washington, a true copy of the manifest of his vessel, and shall on entering his vessel make affidavit that he has mailed such copy and that the same is true and correct; and he shall also mail to the said Auditor a true copy of the corrected manifest filed on any post entry of his vessel. Any master who neglects or refuses to mail to the Auditor the required copy of the original or corrected manifest shall be subject to the same fines and penalties fixed by law for his failure to deliver the manifest of his vessel to the collector: Provided, that this section shall not apply to ports where there is a naval officer«.

Det fremgaar altsaa deraf, at Førere for fra Udlandet kommende Fartøjer uforøvet efter Ankomsten ville have at indsende en Fortegnelse over Skibets Ladning direkte til the Auditor for the Treasury Department, Washington, med mindre der i den betræffende Ankomsthavn skulde være ansat »a naval officer«, hvis Embede, saavidt jeg

har kunnet forstaa, nærmest maa svares til Krydstold-inspektørens i Danmark, og hvilke Embedsmænd, efter derom i Treasury Department indhentet Oplysning, findes ansatte i kun 6 af de Forenede Staters Havne, nemlig i: Boston, New-York, Philadelphia, Baltimore, New-Orleans og San Francisco.

Sølovens § 59

og

Sømandsstandens Organisation.

Vi have modtaget følgende:

I »Dansk Søfartstidende« Nr. 10 staaer en Dom, der er afsagt i Christiania i Anledning af at ^{S/S} Trans-port II af Bergen grundstødte paa Stordøen.

Da vor ny Sølov udkom, rejste omtrent hele den danske, svenske og norske Skibsførerstand sig imod den paalagte Erstatningspligt i § 59; en Overretssagfører skrev da en Artikel, hvori han gjorde hele Skibsførerstandens Opposition imod Paragrafen til en Tale hen i Vejr og Vind og vilde forsikre Skibsførerne om at Erstatningsspørgsmaalet aldrig vilde blive gjort gældende. Af ovennævnte Dom ses, at vor Opposition imod § 59 den Gang var fuldt berettiget og at vi ikke maa tabe § 59 af Sigte, thi gyldne Løfter kan vore Efterkommere i Standen ikke lade sig nøje med; vi se, at vi saa kort Tid efter at Loven er udkommen allerede føle dens Strenghed; derfor vil jeg henstille til vore forskellige Skibsførerforeninger og andre Foreninger, Søfarten vedrørende: arbejd hen imod det Maal, at vi Søfarende kan hjemsende vore Stemmer til vore Rigsdagsvalg og paa den Maade kan faa en eller flere Mænd, der ville varetage de Søfarendes Interesser, ind i vor lovgivende Forsamling, thi som det nu er ordet,

ere vi Søfarende satte uden for Nummer, vi maa kun yde uden at tage Del i Forhandlingerne. Vi ville ikke have nogen særlig Partimand, men en Mand, der med fornuftige Forslag kan fremme Sømandsstandens Tarv.

Vilde vore Skibsførerforeninger og andre Foreninger, der ere interesserede i Søfarten, sætte Ryg mod Ryg, da tror jeg, der kan udrettes meget; se til vore Brødre Nordmændene; de kan hjemsende deres Stemmer til Valgene, men vi danske maa virkelig tage os sammen, hvis vor Stand skal være saa vel anset i Udlandet, som den hidtil har været.

A. L. W. C.

De talrige Indlæg fra Skibsredere og Skibsførere, som vi i den sidste Tid have modtaget, om Følgerne af Sømandsstandens mangelfulde Organisation, ere tydelige Tegn paa, at Bevægelsen for at afhjælpe disse Mangler er i rask Tiltagende. Om Sølovens § 59 have vi tidligere udtalt os saa udførligt, at vi ikke nu paany skulle komme ind derpaa, saameget mere som der, efter den Stilling Justitsministeriet i sin Tid indtog overfor Skibsførerforeningernes Andragende, ikke i Øjeblikket er noget Haab om at faa denne Paragraf forandret. Vi skulle indskrænke os til paany at udtale Haabet om, at den af fremragende Jurister udtalte Opfattelse af Rækkevidden af det Ansvar, som § 59 paalægger Skibsføreren, maa vise sig at være rigtig, men paa den anden Side — i Tilslutning til ovenstaaende Indlæg — fremhæve Nødvendigheden af at Skibsførerne, naar det rette Øjeblik dertil maatte komme, ere forberedte paa at gribe ind. Vi minde i Forbindelse hermed om, at kraftig Tilslutning til den af den almindelige danske Skibsførerforening oprettede Retsbistand for Skibsførere vil være det bedste og nærmest liggende Middel til at afhjælpe de pekuniære Følger, som Skibsførerens Erstatningsansvar kan føre med sig. For at faa gennemført en Revision af § 59, naar Tidspunktet for en saadan maatte komme, er det derimod, som den ærede Indsender fremhæver, nødvendigt at Sømandsstanden styrker og udvikler sine Organisationer, saa at disse kunne hævde dens Indflydelse i det offentlige Liv. At et virksomt Middel til dette sidste vilde være, at der gaves fraværende Sømand politisk og kommunal Stemmeret, er sikkert nok, men dette Spørgsmaals Løsning kræver saa indgaaende Forberedelser, at det uden Tvivl foreløbigt ikke lader sig gennemføre; det maa ogsaa bero paa en Misforstaaelse, naar det anføres, at det er løst i Norge. Vejen til at opnaa Gennemførelsen af denne Reform — hvis Betydning for Sømandsstanden er uomtvistelig — er ogsaa her denne, at Standens Organisationer i Enighed arbejde for den og søge at skabe en virkelig Opinion for den. Den ærede Indsenders Henstilling til de bestaaende Foreninger om at optage dette Arbejde, kunne vi derfor fuldt ud tiltræde.

Red.

Om Søforklaring i Udlandet.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Tillad mig at udbede mig Oplysning om, hvorledes det forholder sig med efterfølgende: Lov om Søretter af 12. April 1892 § 9, sidste Stykke, lyder saaledes:

»Er i Tilfælde, som falde ind under denne Paragraf, Søforklaring afgiven i Udlandet i Henhold til Sølovens § 40, sidste Stykke, har Skibets Fører at melde sig til Retten i den første danske Havn, hvortil han ankommer med Skibet eller dets Mandskab, for at Søforhør efter de i nærværende Paragraf omhandlede Regler kan blive optaget«.

Sølovens § 40, sidste Stykke, lyder saaledes:

»Er der paa Stedet dansk Konsul, skal der gives ham Underretning, for at han kan være til Stede i

Retten og paase, at Søforklaringen bliver saa fuldstændig og paalidelig som muligt. Om det foretagne indsender Konsulen Beretning til Justitsministeren, der, for saa vidt dertil findes Anledning, kan forordne yderligere Undersøgelse her i Riget«.

Det forekommer mig, at der med Hensyn til Skipperens Anmeldelsespligt finder en betydelig Uoverensstemmelse Sted imellem disse to Lovsteder, idet Lov om Søretter paalægger Skipperen som Pligt at melde sig til Øvrigheden, for at Søforhør kan blive optaget, medens Søloven derimod overlader til Justitsministeren at bedømme, om Søforhør skal optages, uden at den i mindste Maade omtaler nogen Anmeldelsespligt for Skipperen. Paahviler en saadan Anmeldelsespligt virkelig Skipperen, kan han jo meget let forse sig, uagtet han fuldt ud opfylder de Forpligtelser, Søloven paalægger ham, og maa det jo i saa Tilfælde anses for en stor Fejl, at Søloven intet nærmere indeholder derom.

Søloven er det paabudt at have om Bord, men saavidt mig bekendt, er det ikke Tilfældet med Lov om Søretter. At en saadan Uoverensstemmelse kan finde Sted er saa meget mærkeligere, da disse to Love jo meget nær berøre hinanden og ere udstedte omtrent samtidig.

X.

Den Uoverensstemmelse, som den ærede Indsender mener at finde mellem de to Lovbud, eksisterer i Virkeligheden ikke. Forholdet er ganske simpelt det, at Søretsloven i sin § 9 paalægger Skipperen som Pligt at gøre Anmeldelse til Retten her i Riget, naar der i Udlandet har været optaget Søforklaring af den i § 9 i Begyndelsen ommeldte Art, medens Sølovens § 40 ved at paalægge Konsulen at gøre Indberetning om afgivne Søforklaringer sætter Justitsministeriet i Stand til at øve en vis Kontrol med, at Pligten efter Søretslovens § 9 virkelig bliver opfyldt.

Forholdet er med andre Ord dette: Det er ifølge Sølovens § 40 Skipperens Pligt at afgive Søforklaring, »naar der er indtruffen nogen Begivenhed, som medfører Skade af nogen Betydning paa Skib eller Ladning, eller som med Grund kan formodes at have saadan Skade til Følge, saa og naar nogen af de ombordværende ved Ulykkestilfælde er omkommen udenfor indenlandsk Havn, eller naar ved Sammenstød Skade eller Ulykke af den anførte Beskaffenhed er tilføjet andet Skib.«

Dernæst er det ligesaa utvivlsomt gjort Skipperen til Pligt ved Søretslovens § 9 at gøre Anmeldelse til Retten her i Riget, naar han i Udlandet har afgivet Søforklaring, og denne Søforklaring netop var foranlediget ved et af følgende Tilfælde: nemlig: at Skibet er forulykket eller forladt i Søen, eller har stødt paa Grund og ikke kunnet komme af uden fremmed Hjælp eller Overbordkastning eller Kapning, eller har lidt Skade ved Ildsvaade, eller haft Sammenstød med andet Skib, eller er blevet ramt af nogen Ulykke, hvorved Menneskeliv er gaaet tabt.

Som det vil ses, er det ikke, om enhver i Udlandet afgivet Søforklaring at Skipperen skal gøre Anmeldelse til Retten, naar han kommer her til Riget, men kun om de Søforklaringer, der ere foranledigede ved en af de nys nævnte Begivenheder. Og herved er saa yderligere at bemærke, at medens den Skipper, der undlader overhovedet at melde sig til Søforklaring efter Sølovens § 40, ifølge Sølovens § 288 bliver at straffe med Bøder fra 10 til 500 Kr., er der ikke foreskrevet nogen Straf for at undlade den i Søretslovens § 9 paabudte Anmeldelse. Hvis Skipperen derfor kun vil se hen til, hvad Risiko han løber, ved at undlade at opfylde Pligten efter Søretslovens

§ 9, maa Svaret blive, at han, naar det gennem Samvirken mellem Indenrigsministeriet, til hvilket der efter Soretslovens § 12 skal sendes Udskrift af alle de Søforhør, der faktisk optages her i Landet, og Justitsministeriet, der gennem Konsulernes Indberetninger ifølge Sølovens § 40 til en vis Grad bliver bekendt med, i hvilke Tilfælde der burde være gjort Anmeldelse til Retten her i Anledning af Søforklaringer i Udlandet, oplyses at en

Anmeldelse er forsømt — maa vente at faa en Tilsigelse til at møde til Søforhør, for at oprette det forsømte; men heller intet videre.

Til Slutning skal endnu blot bemærkes, at det vel ikke er en Skippers Pligt at have et Eksempplar af Soretsloven ombord, men at det ligegodt er hans Pligt at kende den, forsaavidt den paalægger ham Pligter.

Red.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 28. April til 4. Maj 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-flynder ¹ Pighvar ² Pd.	Strand-karper ¹ Tunger ² Pd.	Skrupper og Sletter Pd.	Torsk. Pd.	Sten-bidder ¹ Kuller ² Pd.	Sild. Pd.	Lax ¹ , Aal ² og Aale- kvabber ³ Pd.	Gedde, ¹ Aborre ² Hornfisk, ³ m. m. Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt Pd.
47 danske Fiskerfartøjer	74,286	572 ²	241 ²	2,650	6,210	4,505 ¹						
28 danske Kvaser	64,584				90,342							
20 svenske Fiskerfartøjer pr. Baad og Vogn fra nær- liggende Fiskerlejer	10,692	140 ²	226 ²	548		560 ¹						
			241 ¹	1,813	552	90 ¹		2,261 ²				
								280 ³				
pr. Jernbane og Damp- skib	13,032	7,500 ¹ 706 ²	6,150 ²	1,550	210	3,960 ¹ 250 ²	279,734	8,844 ¹ 7,704 ²	16,386 ¹ 1,841 ² 2,150 ³	18,658	23,465	
Ialt =	162,594	8,918	6,858	6,561	97,314	9,365	279,734	19,089	20,377	18,658	23,465	652,933

Betalt	levende	levende	Sten-	20 Øre	Aal	Hornfisk
Gennemsnitspris af	prima	60 Ø.	bidder	pr. Ol.	blanke	pr. Snes
Opkøbere	4Kr. 50Ø.	pr. Lpd. ca. 2Kr.	pr. Snes.		60 Øre,	9 Kr.
	levende				gule	
	sekunda				32 Øre	
	2Kr. 50Ø.				pr. Pd.	
	Kassefisk					
	1Kr. 50Ø.					
	pr. Lpd.					

Paa Grund af usædvanlig stor Tilførsel, var Markedet meget trykket, særlig i Ugens Slutning for Torsk og Rød-spætter af sekunda Kvalitet. Vesterhavs-Rødspætter betales med gode Priser i Forhold til Købelysten.

Generalforsamlinger.

Dansk Damp-Trawling Aktieselskab »Dan« har holdt aarlig Generalforsamling. Overretssagfører Carl Meyer dirigerede. Bestyrelsens Formand, Grosserer Ad. Carl meddelte Aarsberetningen: Aaret har været meget uheldigt for Selskabet, idet begge Skibe »Cimbria« og »Dania« have fisket med Tab. Resultatet er: Tab ved »Cimbria«s Fiskeri 14,287 Kr. 89 Øre. Renter, Kursdifferencer samt Honorar for Regnskabsføring 2,133 Kr. 23 Øre. Tilsammen 16,421 Kr. 12 Øre. Herfra gaar: »Dania«s Nettoprovenu ved Bjergning af Selene 12,157 Kr. 25 Øre ÷ Tab ved Fiskeri 6,390 Kr. 42 Øre, er 5796 Kr. 83 Øre, og der er saaledes et Tab af 10,654 Kr. 29 Øre. Selskabet har som alle Fiskeriselskaber, der drive Fiskeri under Island, lidt under de betydelige Udgifter, som foraarsages ved den store Vejlængde fra Island til det nærmeste engelske Marked. Aarets Tab har inidlertid været betydelig større for Selskabet end for de engelske Selskaber, som have fisket under Island under lignende Forhold, og Bestyrelsen havde derfor lagt særlig Vægt paa at komme paa det rene med Aarsagen hertil. Indenrigsministeriet er i denne Henseendekommet Selskabet til Hjælp ved at sende dets Konsulent i Fiskerisager, Kapt. Drechsel paa en Rejse til England og Island sidste Sommer for at undersøge disse Forhold. Af de Meddelelser, som Bestyrelsen har modtaget om denne Rejse, fremgaar det, at en af de væsentligste Differencer i Selskabets og dets Konkurrenters — navnlig Englændernes — Udgifter ved Fiskeriet under Island er Assu-

rancepræmierne. Englænderne betale som Regel i deres mutual clubs kun c. 2 pCt. Præmie, hvorimod Selskabet betaler fra 6 til 8 pCt. Assurancepræmierne andrage derfor i Aar for de tvende Skibe 12,675 Kr. 10 Øre. Bestyrelsen har i Anledning af disse store Assuranceudgifter gjort Forsøg paa at faa Skibene optagne i fremmede Assuranceselskaber, men da dette er mislykkedes, ere Bevillingsmyndighederne traadte hjælpende til og have tilsagt Selskabet pekuniær Støtte i 3 Aar til Formindskelse af disse Udgifter, for at dets Fiskeri under Island derved kan blive heldigere stillet i Konkurrencen med de fremmedes. For yderligere at formindske Udgifterne har Bestyrelsen iaar søgt at komme ind paa det saakaldte »carrier« System, hvorved man undgaar at lade hver Damper for sig gaa den lange Vej med Fangsten, idet man lader et eller to Skibe besørge Transporten af denne. Man har i den Anledning truffet Arrangement med »The Anglo Norwegian Steam Fishing Co.« i Hull, der bestaar i, at dette Selskab sender 3 Dampere til Island og »Dan« sine tvende Dampere. Disse fem Dampere forsynes med Is fra et Skib, en Bark, som i den Anledning er købt til at tjene som Isdepot paa en af de islandske Fjorde. Mening er da, at de tre Dampere blive paa Fiskeri under Island, medens de to, »Cimbria« og en engelsk Damper, gaa ned med Fangsten hver ottende Dag.

Bestyrelsen anser denne Fremgangsmaade for den bedste, der kan vælges, og de Resultater, man hidtil har havt af den, synes at tyde paa, at det er den rette Vej, man er slaadet ind paa.

Der gaves Decharge for Regnskabet. Til Bestyrelses-

medlem genvalgte Konsul Oluf Hansen. Generalforsamlingen billigede, at Bestyrelsen havde suppleret sig med Premierløjtnant Kjær.

Bestyrelsesmedlem, Kaptajn Drechsel, der havde havt Lejlighed til paa Stedet at sætte sig ind i det her omhandlede Fiskeri, nævnte som de Foranstaltninger, der vare nødvendige, for at Foretagendet skulde lykkes: Fra Statens Side et mere effektivt Tilsyn med de fremmede — navnlig engelske — Fiskeres Fiskeri under Island — Forbedring af Assuranceforholdene, Oprettelsen af Kul- og Isdepoter ved Island samt en duelig Fiskeriagent i England. Disse Betingelser vare nu, som Taleren nærmere paaviste, bragte til Stede, saa at han ikke kunde andet end tro, at der nu var Udsigter til et bedre Resultat. Han saa Selskabets største Betydning deri, at der her gaves vorre Fiskere Lejlighed til tilbunds at lære et virkeligt Storfiskeri.

Højesteretsdomme.

Den 25. Januar d. A. har Højesteret stadfæstet den i »Dansk Søfartstidende«s Nr. 23 (1894) refererede Sø- og Handelsretsdom, hvorved en herværende Vinhandler dømtes til at betale Skibet »Planet« et større Beløb for Misligholdelse af en Befragtningskontrakt, dog med den Forandring at Højesteret, under Hensyn til de den forelagte nye Oplysninger, i Medfør af Sølovens § 130 i det nævnte Beløb fradrog 313 Kr. 29 Øre, der maa anses sparede for Skibet, ved at Vinhandleren ikke indladede det omhandlede Parti Varer. Denne slap saaledes med at betale 1576 Kr. 59 Øre i Stedet for 1889 Kr. 88 Øre.

Naar Sø- og Handelsretten ikke havde gjort dette Afdrag, skyldtes det udelukkende, at de i saa Henseende nødvendige Oplysninger ikke vare forelagte den, og ikke nogen anden Opfattelse af Retsspørgsmaalet.

Den 4. Februar d. A. har Højesteret fuldt ud stadfæstet den i »Dansk Søfartstidende«s Nr. 3 (1893) refererede Sø- og Handelsretsdom, der angik et ret ejendommeligt Assurancetilfælde. Den appellerende Assurandør tilpligtedes endog at godtgøre Modparten Processens Omkostninger for Højesteret med 300 Kr. *E. T.*

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.
Indgaaede Skibe.

3. Maj. Dampskib »Lissabon«, Kapt. P. C. Holm, fra Brasilien med 400 Sk. Kaffe fra Rio og 4000 Sk. Kaffe fra Santos, $\frac{2}{2}$ og $\frac{1}{4}$ Pibe Vin fra Tenerife.

Med denne Damper udførtes til Lissabon og Brasilien via Hamburg: 90 Ks. Øl, 240 Ks. Smør, 22 Fst. og 1 Ks. Skinker, 2 Ks. Fedt, 3 Ks. Flæsk, 19 Ks. Ost, 1 Ks. Leverpostei, 3 Ks. Symaskiner.

6. Maj. Dampskib »Venetia«, Kapt. L. von Bassewitz, fra New York med 16,565 bushels Majs, 8192 bushels Hvede, 130 Fst. Smøreolie, 14 Fst. Farvetrækstrakt, 50 Ks. Ænercitron, 34 Pk. Sandpapir, 25 Fst. Fedt, 233 Kolli Isenkram, 12 Sk. Mel, 9 Kolli Tæpper, 1767 Kolli Landbrugsmaskiner, 400 Ks. Mejemaskiner, 200 Ks. Platformer, 25 Kolli Stænger, 1 Ks. emailerede Bogstaver, 101 Bll. Bomuld, 30 Kolli Skinker, 2 Ks. Græsllaamaskiner, 2 Bdt. Skovle.

Dampskib »Balders«, Kapt. Hammargren, fra Reval med 340,080 Kg. Havre og 30 Fst Smør.

Dampskib »Weardale«, Kapt. F. J. Lane, fra Odessa med 19,630 Tdr. Byg.

7. Maj. Sejlskib »Julius Skrike«, Kapt. J. H. Behn, fra Danzig med 6103 Stk. Sveller.

Dampskib »D. W. Lilliehoek«, Kapt. Nylen, fra Seffle med 2000 Baller Træmasse.

Ugens Havarier.

Skirner, 3/m. Skonnert af Marstal, Jepsen, er Natten til den 5. ds. i Taage strandet ved Arcona. Skibet, der var paa Rejsen fra England til Stralsund med Kul, kom ved Assistance af Svitzers Bjergningsdampskib »Drogden« flot og er indbragt til Stralsund meget læk.

Aktiv, Sejlskib, bestemt til Øfjord med Stykgods, er i Følge Meddelelse fra Dpsk. Stamford, der den 4de ds. ankom til England fra Island, sunket i Isen udfor Seydisfjord (Island).

M. G. Melchior, Dpsk. af København, der i Kattegat kolliderede med Dpsk. Julia af Flensborg, der sank, er af Retten i Flensborg dømt til at Kaptajnen har Skylden for Sammenstødet, idet han fejlagtig har ladet Roret lægge Bagbord i Stedet for Styrbord.

Hathersage, Dpsk. af West-Hartlepool, Gally, kom Natten til den 5. ds. paa Rejsen fra Blyth til Swinemünde med Kul paa Grund paa Taarbæksevej. Skibet, der kom med meget fuld Fart, fik Assistance af Svitzers »Kattegat«, som det ogsaa lykkedes at bringe Hathersage flot og ind herpaa Reden. Skibet, der er læk og meget beskadiget, losses og reparerer derefter paa Refshaleøen.

Saga, 3/m. Skonnert af Marstal, Christensen, er ankommen til Montevideo læk. Skibet trækker 22" i Timen.

Daniel, Jagt af Rønne, Bertelsen, er ved Alsodde bleven paasejlet og har faaet Skade paa Agterskibet.

Precurseur, Dpsk. af Hull, sunket ved Hanstholm: Vraget er nu sprængt og uskadeliggjort for Skibsfarten. Laveste Vandstand over Vraget er 7 Favne.

Sofie, Dpsk. af Danzig, strandet ved Nordhammeren, Bornholm; reparerer ikke som meddelt i København, men i Helsingør. Ladningen derimod lossedes i København

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 7. Maj.

Skibssammenstød. Skonnerten Maren, Skipper Knippel af Faaborg, der var paa Rejse fra England til Faaborg med Stenkul, er Fredag Nat Kl. 1 under en nordvestlig Kuling bleven paasejlet udfor Hanstholm af Skonnerten Edcn, Skpr. Schmidt af Assens. 4 af Besætningen fra sidstnævnte Fartøj slap straks ombord i Skonnerten, men Skipperen og en Mand til blev omhord og da Fartøjerne strax skiltes ad, var man i Uvished om deres Skæbne indtil i Dag, da der er indløben Efterretning om at Eden skal være indbjærget i en norsk Havn. Skonnerten Maren blev betydelig beskadiget ved Kollisionen, Styrbordssiden blev delvis knust, Klyverbommen, Rattet og Storgaffelen mistedes, derhos er Fartøjet noget læk. Det var Kaptajnens Mening strax at søge ind til Frederikshavn, men Sejladsen er kun gaet langsom paa Grund af den svage østlige Kuling, hvorfor Bugserdamperen Expres i Eftermiddag, efterat den har fuldført sin Runde til Fyrskibene, vil afgaa til Vestkysten og faa Skonnerten slæbt i Havn.

Uskadeliggjort Vrag. Bjergningsdampskibet Frederikshavn indkom i Lørdags efter at have uskadeliggjort Vraget af det udfor Hanstholm sunkne Dampskib Precurseur. Masterne og Skorstenen bleve aftagne og der er nu overalt 7 Favne Vand over Vraget. En Del af Rigningen indbragtes hertil.

Fra Skagen skriver vor Korrespondent den 7. Maj: Idag Formiddag Kl. 9 ankrede paa Nordsiden af Skagen

Skonnertbrig »Maren«, Kaptain Knippel af Faaborg. Ifølge de Oplysninger, som vi have modtaget, har Skonnertbriggen Fredag Nat Kl. 1 været i Kollision under Hirtshals med Skonnertkuf »Eden« af Assens. Ved Sammenstødet sprang 4 Mand af Edens Besætning over paa Skonnertbriggen, medens 2 Mand forblev tilbage i »Eden«.

Fra Skonnertbriggen tabte de strax »Eden« af Syne og kunde senere trods Søgning efter den ikke finde den. De 2 Mænds Skæbne er saaledes foreløbig ubekendt. Sammenstødet skete i Taage.

Kaptain Knippel har herfra telegraferet til Frederikshavn efter Dampere til at slæbe Skibet i Havn, da det har mistet sin Klyverbom og faaet en Del udenbords Skade.

Fra Sø og Land.

Til Styrmandseksamen ved de godkendte Navigationsskoler i Aarets 1ste Termin havde der i alt indstillet sig til 1ste Afdeling 49, som alle bestode, Tillægseksamen i Maskinlære 7 (7); til 2den Afdeling i Navigation 26 (26), Geografi og Vejrlære 30 (30), Engelsk 20 (19), Søret og Handelsvidenskab 32 (32); endvidere til Sætteskipperprøven 15 (14) og til Fiskeskipperprøven 12 (11).

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede 1ste Eksamenstermin af 1895 indstilledes og bestode 13 af Skolens Elever Eksamens første Afdeling, den almindelige Styrmandseksamen. I anden Afdeling bestode ligeledes alle de indstillede; 9 fik den udvidede Eksamen i Navigation, 9 tog Eksamen i Geografi og Vejrlære, 7 i Engelsk, 9 i Søret og Handelsvidenskab, samt en ældre Styrmand i Maskinlære. Desuden har 4 Elever underkastet sig Fiskeskipperprøven. — Elever optages fremdeles til enhver Tid. Uformuende Elever kunne vente en offentlig Understøttelse af 15 à 20 Kr maanedlig, og efter bestaaet anden Afdeling, yderligere fra 30 til 100 Kr. Skolens Lærere ere som hidtil O Mathiasen og A. Landt, samt Forstanderen, cand. mag. S. Svendsen, der paa Forlangende sender Skolens Program og i øvrigt giver nærmere Meddelelse om Skolen.

Skibsfarten paa Østersøen. Kulafskibere vender sin Opmærksomhed paa Kronstadtmarkedet, idet Skibsfarten vel vil aabnes paa Kronstadt næste Maaned, skr. »Shipp. Gaz«. En hel Del Tonnage er sikret for Tyne og 17. ds rapporteredes, at der var sluttet Accord om Skibning af 5000 Tdr. Cokes fra Tyne til Kronstadt for 6/0. Gros senere byder ca. 3/10¹/₂ f. o. w., men man antager at Aaabningsraterne fra Tyne vil blive 4/0. Fra Hull og Grimsby er to for Østersøfart meget store Dampskibe nylig sluttet til 4/1¹/₂.

Om Trælastfragterne skriver samme Blad. Det synes nu temmelig afgjort at Tømmerfragterne fra Østersøen og hertil ikke vil blive bedre, om de ikke vil blive værre end forrige Sæson. Dampskibe fra 3000—4000 Tons er villig til at acceptere de løbende Rater, selv om de skal tage Ladningen, paa 3, 4 eller 5 forskellige Steder. Naar Skibe af en saadan Størrelse kaster sig ind i Østersøtraden, ser det ikke godt ud for Skibe af almindelig Størrelse. Men paa den anden Side er det vistnok saa, at der oftere er Spørgsmaal efter smaa Skibe for specielle Ladninger og disse kan da opnaa bedre Fragter baade frem og tilbage.

Til Færvandene omkring Island og Grønland afgaar i disse Dage en videnskabelig Ekspedition, der dog ogsaa har betydelig praktisk Interesse for Fiskeri og Skibsfart. Denne Ekspedition og dens Formaal var udførligt omtalt i dette Blads No. 17 for den 19. Januar 1894, til hvilket vi saaledes

kunne henvise. Ekspeditionen ledes af Søkortarkivets Direktør, Kommandør Wandel.

Det største Dampskib i den danske Handelsflaade løb i Lørdags af Stablen hos Richardson, Buck & Co. i Stockton upon Tees. Det bygges til Selskabet »Norden« og fik Navnet Norhvalen; dets Bæreevne bliver 5,350 Tons.

Det tønningsske Dampskibsselskab, der for en Del Aar tilbage, inden Forbudet mod Kreaturudførsel fra Hertugdømmerne til England, arbejdede under gunstige Forhold, er nu gaaet fallit efter stadig at have haabet paa Forbudets Ophevelse. At faa de store Kreaturdampere anbragt paa anden Maade har vist sig umuligt.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab agter at udstede et 5 pCt. Obligationslaan imod 1ste Prioritets Panteret i Selskabets Skibe.

Fiskeri Inspektionsskibet Grønsund, Kapt. Bræstrup, anholdt i Onsdags en engelsk Damptrawler, der fiskede paa dansk Søterritorium nord for Horns Rev, og indbragte den til Esbjerg; den maatte betale 200 Kr. i Bøde og fik det benyttede Trawl og Fangsten konfiskeret.

Stort Bjærgningsforetagende. Dampskibet »Oroya«, tilhørende Pacifik Steam-Navigation Company i Liverpool og 6,057 Br. Tons drægtig, som strandede for nogle Maaneder siden i Middelhavet i Nærheden af Neapel, er nu taget af Grunden og bliver i de nærmeste Dage af Bjærgningsdamperen bugseret til Spezzia eller Genua for at reparere.

Det var under meget besværlige Forhold, man arbejdede ved dette Bjærgningsforetagende; Skibet var af Storm og Sø slaaet saa langt ind, at det stod paa 6 à 10 Fod Vand, medens det ballastet stikker 24 Fod. Efter Overenskomst med de engelske Søassurance-Selskaber paatog Switzers Bjærgningsentreprise i Forbindelse med »Nordische Bergvereins« sig Bjærgningen, hvilket Arbejde udførtes af Selskabernes Dampskibe E. H. Switzer og Berthilde. Hvad der gjorde Bjærgningen saa meget mere vanskelig var den Omstændighed at Fartøjet stod langs Landet, hvorfor man, for at faa det vendt ud mod Søen, maatte grave under det og selvfølgelig ligeledes grave en Rende for at faa det mægtige Fartøj flot efter at det var pumpet læns og foreløbig tætnet. I det hele taget var det et meget betydeligt Foretagende, hvortil der krævedes stort Materiale af Pumper, Ankere etc. Skibet skal have en Værdi af 90.000 Lstr.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 2. Trækning finder Sted d. 17. og 18. Maj. I Henhold til den nye Plan, vil der, uden Forhøjelse af Indskudssummen, gennem alle 6 Trækninger blive fordelt et Antal af 50.000 Gevinster til en samlet Værdi af 737,414 Kr. saaledes, at hvert andet Nummer gennemsnitlig faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Nummere i Rækkefølge, efter en stedse stigende Skala, faar Gevinst i hver Trækning, hvorom, for 2. Træknings Vedkommende, henvises til omstaaende Bekendtgørelse.

Som sædvanlig kunne Gevinsterne ombyttes efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af dansk Tilvirkning og af lige Værdi.

Lotteriets Plan og Fortegnelsen over københavnske Levebrandører kunne gratis afhentes paa Lotteriets Hovedkontor.

Ifølge Indberetning er der til Præstø Amts 22. Forstrandsdistrikt indberget 23 Stkr. Fyrrebrædder, 330 løbende Fod, 5" brede, 1" tykke, mærkede A. E. B., 1 beskadiget Petroleumstønde, 1 Stk. Vragtømmer og 1 gl. Pram.

Hvilket bekendtgøres med Opfordring til Ejeren af det bjergede om at anmelde og legitimere sig for Amtet inden Aar og Dag.

Ved Faaborg Havn vil der blive opført 188 løbende Fod Bolværk.

Til Frederikshavn er indbjerget en Del Inventar etc. fra den paa Læsø Nordvestrev strandede Skonnert Roska. Vraget staar fremdeles paa Revet og sælges ved Auktion tilligemed det bjergede.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 9. Maj, bestemt til Antwerpen—Sortehavet. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Riga 8. Maj, bestemt til Kjøbenhavn, Antwerpen. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Kjøbenhavn 23. April, bestemt til St. Petersborg. — Castor, Kruse, afgik fra Oran 7. Maj, bestemt til Kbhvn. — Ceres, Svensson, afgik fra Havre 7. Maj, bestemt til Kbhvn.—Libau. — Chr. Broberg, Gotsche, afgik fra Tarragona 7. Maj, bestemt til Valencia, Cartagena, Malaga, Cadiz. — Dagmar, Hansen, pass. 7. Maj Gibraltar, bestemt til Valencia, Barcelona, Italien. — Douro, Brabrand, ankom til Kbhvn. 8. Maj, bestemt til Königsberg. — Georgios I, Rohde, ankom til Antwerpen 4. Maj, bestemt til Kbhvn.—St. Petersborg. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Cadiz 29 April, bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Kiew, Rasmussen, ankom til Bordeaux 28. April, bestemt til Kbhvn, Stettin, Königsberg. — Kursk, Staal, ankom til Königsberg 2. Maj, bestemt til Hull—Bordeaux. — Leopold II., Jespersen ankom til Kbhvn. 1. Maj, bestemt til Petersborg. — L. P. Holmblad, Erichsen, afgik fra Trebizonde 7. Maj, bestemt til Batoum, Novorossisk, Odessa. — O. B. Suhr, Koch, afgik fra Gioja 25. April, bestemt til Taranto, Brindisi, Bari. — Omsk, Kihl, afgik fra Smyrna 7. Maj, bestemt til Algier, Antwerpen, Kbhvn. — Tejo, Fenger, ankom til Kjøbenhavn 5. Maj, bestemt til Petersborg. — Tomsk, Petersen, afgik fra Piræus 6. Maj, bestemt til Smyrna, Saloniqui, Constantinopel, Nicolajeff, Odessa. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Kbhvn. 6. Maj, bestemt til Petersborg. — Vesta, Korfitzon, ankom til Kbhvn. 8. Maj, bestemt til Petersborg. — Vesuv, Gade, ankom til Blyth 6. Maj, bestemt til Marseille, Spanien. — Viking, Jørgensen, afgik fra Madeira 6. Maj, bestemt til Lissabon, Kbhvn., Petersborg.

Axelhuus, Harder, afgik fra Trondhjem 7. Maj til Bergen—Stavanger. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom til Danzig 8. Maj, bestemt til Kbhvn.—Hamburg. — Ceres, Svensson, afgik fra Havre 7. Maj til Kbhvn.—Libau. — Charkow, Norden, afgik fra Hull 7. Maj til Aarhus. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 5. Maj, bestemt til Kbhvn.—Königsberg. — Christianssund, Jensen, afgik fra Stettin 4. Maj til Kbhvn.—Vestnorge. — Fanø, Kolster, passerede Hirtshals 7. Maj, bestemt til Kbhvn.—St Petersborg. — Frederik, Harboe, afgik fra Hull 6. Maj til Kbhvn.—Königsberg. — Jolantha, Hansen, ankom til Kbhvn. 6. Maj, bestemt til Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom til Königsberg 5. Maj, bestemt til Kbhvn—London. — Laura, Christiansen, afgik fra Granton 30. April, bestemt til Færøerne og Island. — Libau, Andesen, ankom til Riga 8. Maj, bestemt til Kbhvn. Hamburg. — Olga, Fischer, afgik fra Kbhvn. 8. Maj, bestemt til Königsberg. — Louise, Brabrand, ankom til Königsberg 30. April, bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Manchester 7. Maj, bestemt til Liverpool—Kjøbenhavn — Morsø, Lind, ankom til Hamburg 5. Maj, bestemt til Kbhvn.—Königsberg. — Moskov, Petersen, afgik fra Riga 8. Maj, bestemt til Kbhvn.—Anvers. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 8. Maj, bestemt til Riga. — Nordjylland, Jensen, afgik fra Königsberg 7. Maj, bestemt til Kbhvn. Antwerpen. — Odin, Frisenette, ankom til Königsberg 2. Maj, bestemt til Kbhvn. — Hamburg. — Perm, Rabe, ankom til Kbhvn. 6. Maj, bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, afgik fra Kbhvn. 5. Maj, bestemt til Anvers. — Romny, Nielsen, afgik fra Libau 7. Maj, bestemt til Kbhvn., Hull — Thyra, Garde, ankom til Isafjord 21. April, bestemt til Nordlandet, Færøerne, Granton—Kbhvn. — Tula, Paaske, ankom til Hamburg 3. Maj, bestemt til Kbhvn.—Danzig. — Valdemar, Sørensen, ankom til Libau 6. Maj, bestemt til Kbhvn.—Anvers. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Kbhvn. 4. Maj, bestemt til St. Petersborg.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 8. Maj, bestemt til Kjøbenhavn. — Esbern Snare, Holm, afgik fra Odense 9. Maj, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Terkildsen,

afgik fra Kjøbenhavn 9. Maj, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 7. Maj, bestemt til Odense. — Kronen, Petersen, afgik fra Nykjøbing F. 8. Maj, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens & Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 7. Maj, bestemt til Odense. — Storebelt, Göllich, afgik fra Newcastle 7. Maj, bestemt til Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Aarhus 8. Maj, bestemt til Leith via Odense & Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 26. April, ankom til Riga. 1. Maj — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Sunderland 4. Maj, ankom til Stettin 7. Maj. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Sunderland 3. Maj, bestemt til Riga. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Libau 27. April, ankom til Antwerpen 3. Maj — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Blyth 25. April, ankom til Libau 30. April. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Reval 29. April, ankom til Dunkerque 5. Maj. — Danmark, T. Heintzelman, afgik fra Kjøbenhavn 4. Maj, ankom til Riga 7. Maj. — Olaf, C. Holst, afgik fra Riga 5. Maj, bestemt til Rotterdam-Schiedam. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Riga 3. Maj, bestemt til Rotterdam-Schiedam. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Stettin 4. Maj, ankom til Riga 6. Maj. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Riga 8. Maj, bestemt til Rotterdam — Magnus, W. Aaris, afgik fra Leith 4. Maj, bestemt til Riga.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Fiume 19. April, ankom til Bordeaux 5. Maj. — Alexander Shukoff, Johnsen, afgik fra Swinemünde 1. Maj, ankom til Riga 3. Maj. — Johan Siem, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 15. April, ankom til West-Hartlepool 17. April. — Pawel Andrejef, P. Stollenberg, afgik fra Eupatoria 27. April, bestemt til Libau.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, afgik fra Riga 7. Maj til Dunkerque. — Fredensborg, Andersen, ankom til Riga 4. Maj. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Riga 5. Maj til Dunkerque. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Riga 5. Maj.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, ankom til Sunderland 2. Maj. — Fyen, Andersen, afgik fra Kbhvn. 4. Maj, ankom til Riga 7. Maj. — Hafnia, Neergaard, ankom til London 2. Maj, afgik 7., ankom til Blyth 8. — Jylland, Starck, ankom til Boness 2. Maj, afgik 7. til Kbhvn. — Russia, Rasmussen, ankom til Dunkerque 1. Maj, afgik 5., ankom til Boness 7. — Sjælland, Hansen, ankom til Kbhvn 3. Maj, afgik 8. til Riga.

Thingvalla. Island, Thomsen, afgik fra New-York 27. April til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 19. April, ankom til New-York 4. Maj. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 3. Maj til New York.

Det store nordiske Telegrafelskab. H. C. Ørsted, Ørsted, ligger i Tuborg Havn. — Store Nordiske, Suenson, afgik 6. Maj paa Kabelarbejder.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hængest, Olsen, afgik fra Aarhus 2. Maj, ankom til Frederikshavn 3., afgik 3., ankom til Newcastle 5. — Orrik, Eriksen, afgik fra Newcastle 1. Maj, ank. til Gøteborg 4.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, ankom til Windau 1. Maj, afgik 4. til Boness — Nordsoen, Meinertz, afgik fra Aalborg 1. Maj, ankom til Newcastle 4.

Sejlskibe.

M. Christiansen, Ronne. Christiane Marie, Hansen, ankom til Westharlepool 5. Maj fra Bergnara. — Jørgensen, Jørgensen, ankom til Hull 25 April fra Lissabon. — Kirstine, Nielsen, ankom til Christianssand 30. April fra Kbhvn. bestemt til Island. — M. Christiansen, Bager, afgik fra Rønne 22. April, ankom til Blyth 2. Maj. — S. S. Rønne, Hintze, ankom til Warkworth 6. Maj fra Vejle. — Tordenskjold, Clausen, afgik fra Rønne 26 April, ankom til Blyth 4. Maj.

Fanø, Nordby. Anna, Clausen, ankom til Kjøbenhavns Red 4. Maj fra New Orleans, bestemt til St. Petersborg. — Claus, Hansen, ankom til Bremen 2. Maj fra Cuba. — Dania, Nielsen, afgik fra Santa Fé 3. April til Berwick. — Emilie, Thomsen, ankom til Ymuiden 3. Maj fra Molukkerne. — Erna, Thomsen, afgik fra Mona Id. 30. April til Kanalen. — Esmeralde, Madsen, afgik fra Punta Arenas 5. April til Falmouth. — Halnaker, Nielsen, afgik fra Sidney 27. Marts til Sydhavsoerne. — Medor, Sværer, afgik fra Barbados 16. April til Ponce. — Nanna, Warrer, afgik fra Buenos Ayres 3 April til Riachuelo. — Puck, Pedersen, ankom til Pernambuco 6. Maj fra Sydhavsoerne. — Serapis, Winther, ankom til Rio de Janeiro 6. Maj fra Pensacola. — Venus, Pedersen, afgik fra Rosario 30 April til Falmouth.

Fanø, Senderho. Abba, Harreby, ankom til London 2. Maj. — Ane Jenssine, Øhle, afgik fra St. Fee 1. April til Rochester. — Cathrine, Brinck, ankom til Barbados 1. Maj fra Pernambuco og sluttet at lade paa St. Croix til Kbhvn. — Eliza, Jessen, afgik fra Rosario 5. April til Bahia. — Fortuna, Jensen, ankom til Rio Grande 1. Maj fra Cardiff — Hans, Brinch, afgik fra Maracaibo 6. April til Kanalen f. O. Mary, Lydom, ankom til Bremen 30. April fra West Wemys. — M. N. Fischer, Vejle. Barksket Olga, Schmidt, afgik fra

Rosario, La Platafloden, 26. April til Kanalen f. O. — Tremastet Skonnert Wedle, Henningsen, ankom til Porto Alegre, Brasilien, 25. April.

Argus, Svane, ankom 29. April til Grangemouth fra Rotterdam. — Ane, Olsen, ankom 28. April til Warkworth fra Nykjøbing. — Ane, Storm, ankom 28. April til Hull fra Falkenberg. — Altheea, Rasmussen, ankom 2. Maj til Inverness. — Astreea, Svane, ankom 11. April til Pointe à Pitre fra Marseille. — Alpha, Bastrup, ankom 30. April til Wick fra Laurvig. — Axel, ankom 3. Maj til Blyth fra Holbæk. — Amor, Petersen, ankom 3. Maj til Seaham fra Halmstad. — Boline Marie, afs. 27. April fra Hull til Bornholm. — Christian IX. pass. 2. Maj Dungeness vestgaaende. — Cito, Boye, afs. 3. Maj fra Grangemouth til Koldby. — Danmark, ankom 1. Maj til Leith fra Memel. — Dannebrog, Jensen, ankom 2. Maj til Harlingen fra Esbjerg. — Ellida, Petersen, ankom 29. April til Hartlepool fra Falkenberg. — Enigheden, afs. 29. April fra Blyth til Mariager. — Fritz Emil, afs. 27. April fra Dieppe til Hull. — Flora, Andersen, afs. 1. Maj fra London til Kjøbenhavn. — Fædrenes Minde, Nymann, ankom 1. Maj til Middlesbro fra Marstal. — Fremad, Larsen, afs. 2. Maj fra Boness til Drammen. — Haabet, Bach, ankom 26. April til Methil fra Aalborg. — Hjalmar, Petersen, afs. 26. April fra Boness til Nykjøbing. — Hansine, Hansen, afs. 26. April fra St. Ubes til Kjøbenhavn. — Hanne, Jørgensen, ank. 28. April til Middlesbro fra Brevig. — Hans Andreas, ank. 2. Maj til Leith fra Memel. — Hans Emil, afs. 2. Maj fra Brightlingsea til Dieppe. — Heimdahl, Petersen, ankom 3. Maj til Alloa fra Boness. — Hansine, Kastrup, afs. 2. Maj fra Grangemouth til Göteborg. — Hanne, Boye, afs. 3. Maj fra Grangemouth til Horsens. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 3. April til St. Thomas fra Madeira. — Libra, Hansen, afs. 2. Maj fra Middlesbro til Nykjøbing. — Kirstine, Rasmussen, afs. 3. Maj fra Hull til Bornholm. — Marie, Petersen, ankom 1. Maj til Boness fra Falkenberg. — Matæus Rickert klar 29. April i Boness for Risting. — Mindet, Eltrup, ankom 30. April til Methil fra Tønsberg. — M. Christensen, Bager, ankom 2. Maj til Blyth fra Rønne. — Nyberg, Jørgensen, afs. 1. Maj fra Newhaven til Helsingborg. — Norden, Kromann, ankom 3. Maj til Yarmouth fra Göteborg. — Osvald, Hansen, afs. 2. Maj fra Charlestown til Holbæk. — Odin, Strøm, ankom 30. April til Middlesbro fra Åbo. — Oscar, Nielsen, afs. 1. Maj fra Boness til Drammen. — Petronella, Nielsen, afs. 28. April fra Boness til Nykjøbing. — Pomena, Nielsen, afs. 2. Maj fra Charlestown til Ørby. — Petrine, Jensen, ank. 30. April til Methil fra Porsgrund. — Roeskilde, Larsen, afs. 27. April fra Boness til Roeskilde. — R. P. Petersen, Andersen, afs. 29. April fra Middlesbro til Helsingfors. — Rasmus, Jensen, afs. 30. April fra Hull til Bornholm. — Slesvig, Wilde, afs. 30. April fra Grangemouth til Issefjorden. — Sømanden, afs. 31. Maj fra Hull til Samsø. Thea, Jensen, afs. 4. Maj fra Frederikssted til Portorico. — Valdemar Seier, Sørensen, afs. 1. Maj fra Foney til Kotka. — Webers Minde, pass. 3. Maj Dungeness vestgaaende.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 9. Maj:

St. Petersborg noterer for Dampere:
London 1/0³/₄, Rotterdam, Amsterdam eller Bremerhaven 1/1¹/₂ d., Antwerpen eller Dünkirk 1/3 d. alt. pr. 496 lbs. Hvedebasis. Montrose, Dundee eller Leith 16/—, Dünkirk eller Ghent 20 francs alt pr. Ton Hør.

Reval noterer for Dampere:
London, Hull eller Leith 1—, Rotterdam eller Shiedam 1/1¹/₂ d., Antwerpen eller Dünkirk 1/3 d., Rouen 1/4¹/₂ d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis.

Libau noterer for Dampere:
London, Hull 10¹/₂ d., Leith 9³/₄ d. à 10¹/₂ d. Rotterdam 10¹/₂ d., Antwerpen eller Dünkirk 11¹/₄ d., Rouen 1/1¹/₂ d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis. Til Stettin 10/11 M. pr. 2000 Kilos Havre.

Danzig noterer for Dampere:
London 5/6 d., Liverpool 6/9 d. pr. Ton Sukker, Dundee 3/— pr. Ton Sukker. Randers 40 Pf. pr. 50 Kilos Sukker.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 1. Maj:

Den bedre Stemning i Fragtmarkedet, som vi antydede i orrige Uge, er siden vel vedligeholdt, ligesom Markedet i lere Retninger er meget fastere; — saaledes San Francisco

— hvor al liggende Tonnage er optaget, de sidste Skibe opnaede 31/3 à 32,6, hvilket fremdeles er Værdien for prompt og nær Lastning. Den pludselige Aktivitet i Markedet derfra er tildels begrundet i at et derværende Syndikat har besluttet snarest at afskibe de dem tilhørende og i Francisco liggende 200,000 Tons Hvede.

Følgende Befragtninger rapporteres: For Dampskibe: fra Cardiff til River Plate 10/—, Rio Janeiro 13—, Donau 7/4¹/₂, Colombo 10/6, Port Said 5/6, Havana 7/—, Genoa 6/9, Azoff til U. K. Kont. 12/9, Bergen eller Kjøbenhavn 14/9, Taganrog 12/6, Odessa 10/—, Varna 11/6, Donau 13/6 à 14/—, Nicolaieff 10/6 à 11/6, Garrucha til Tyne 8/1¹/₂, Huelva til Østengland 7/—.

Savannah til Rotterdam 14—, Newport News 2:10¹/₂ C. f. O., — Pensacola til Greenock eller Cardiff 101/3, Kontinentet 105/—, River Parana til Kanalen 20/6 for Juli Lastning.

Bombay til U. K. Kont 14/6, Kurrachee 17/6, Java 25/6 for tørt Sukker.

For Sejskibe:

Liverpool til Para med Stykgods 15/—, Birkenhead til Bahia, Kul à 13/—, Cardiff til Cape 12/—, Sharpness til Brisbane 8—, London til Frisco 8/—, Tyne til Pisagua 13/—, Hamburg til Calcutta 8/6, Frisco 9/9, Sundswall til Algoa Bay eller Cape Town 50/—, Delagoa Bay 57/6, Halifax til Manchester 40/— pr. Std.. Vestkysten Syd-Amerika til Kanalen for Ordre 26/3 ÷ 1/3 direkt for Salpeter, 27/6 for Guano Septbr./Oktbr.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 4. Maj:

Kulfragterne have i sidste Uge været noget mindre faste til Trods for et temmelig stærkt Begær efter Tonnage, idet det stærke Tilbud har sat Befragterne i Stand til i flere Tilfælde at opnaa en, om end ikke betydelig, Reduktion i sidste Uges Rater. Det er navnlig mindre Dampere til Østersøen, der har været Overflod af, for middelstore Dampere have Raterne holdt sig bedre.

Returmarkedet fra Sortehavet og tildels ogsaa fra Middelhavet har været fast i sidste Uge, og fra London meddeles igaar, at de sidst betalte Rater fremdeles kunne opnaas, muligt endog med en Forhøjelse for prompte Dampere af moderat Størrelse.

Af Befragtingerne nævnes Tyne, Blyth eller Wear til St. Petersburg 4/. Cronstadt 2200 3/10¹/₂, 2000 4/, 1900 4/, 1600 4/1¹/₂, Neufahrwasser 900 4/3, Assens 1150 4/3, Aalborg 4/. Fredericia 900 4/3, Rønneby 750 5/. Stockholm 1400 3/10¹/₂, 1700 3/9, Åbo 750 5/. Cadiz 1350 4/9, Sevilla 1100 7/. Barcelona 1600 7/10¹/₂, 2000 8/. Cannes 1300 7/. Genua 2500 og 3000 5/1¹/₂, 3000 5/6 d. V. Spezzia 2300 5/6. Livorno 1900 5 4¹/₂. Neapel 2000 5 3¹/₂. Palermo og Milazza 2000 6. Ancona 1700 6/10¹/₂. Transavilla 2000 7/3. Pola 1700 7/6. Malta 2250 4/3.

Fra Sortehavet er sluttet:

Azoff til U. K. Cont. 11/6 n. c. Juni; do. 12/19 n. c. 1/15 Maj. Azoff til dansk Havn 12/, option Nicolaieff 11/10¹/₂ Maj—Juni, til »any direct« 12/9, option Bergen—Kjøbenhavn 14/9 prompt; Taganrog 3100, til »any direct« 12/, Kjøbenhavn 12/9 Juni. Nicolaieff til Kjøbenhavn 2800 12/3, Komplettering Odessa 11/3 for død Vægt.

Nicolaieff til L. H. A. R. 11/, Hamburg 11/6, Mag Sulina til Antwerpen 10/7¹/₂ prompt, do. til Rotterdam 13000 qrs. 11/— prompt, Donau til »any direct« 13/6, Hamburg ell. Bordeaux 14/, Rouen 14/6 September, Donau til Antwerpen ell. Rotterdam 13/— prompt, fri Lægtring. Donau til »any direct« 14/3, Bordeaux 14/9, Rouen 15/, 12000 qrs., 2 Rejser, fri Lægtring, September—November.

Fra Middelhavet er sluttet:

Seriphos til Glasgow 3500 9/—, 4200 8/6. Makri og Skandjok til Hamburg 2400, 11/—, Chrome or Elba til Tynen 8/—, Alexandria til London ell. Hull 9, til Dünkirk t 1300 t. d. V. Garrucha til Tynen 2200 3/1¹/₂ full terms.

Fra Østersøen er sluttet:

Dansk Havn til Staterne 1530 Netto, 8/— Cement, clean terms. Dansk Havn til Staterne 1113 Netto, 8/6 Cement, clean terms. Lower Baltic til Alexandria 950 stds. frcs. 50, Nordmaling til Marseille Netto 850 stds. frcs. 48. Rafso til London 530 og 600 stds. 21/— D. B., 23/ slatings. Soderhamn til Zaandam 23/ boards. Neufahrwasser til Southampton, 1350 Tons, £ 400. Archangel til Rouen 400 stds. frcs. 52 Deals.

Til Kjøbenhavn er solgt Ss »Edmonsley« bygget af Jærn i 1884 af J. M. Thompson & Co., Sunderland, 1526 Tons Gross og 980 Tons Netto. Kjøbesummen opgives som £ 8250.

D'Hrr. Chr. Gylstorff & Co., Antwerpen, meddele os under 6. Maj:

Fragtmarkedet har været meget stille i den sidste Maanedstid og Befragtninger har der kun været faa af.

En 4-5 større Sejskibe ere dog blevne befragtede til Valparaiso med Jernbaneskinner, Stykgods ogsaa.

Af danske Sejskibe ligger et »Prins Valdemar« her i

Havnen, der for nylig ere bleven befragtet ud til Rio Janeiro til 13/— pr. Ton f. f. A.

»Marie Sophie« og »Jørgen Ring«, to danske Skonnerter, ere idag ankomne til vor Havn resp. fra Ronehamn og Burgsvik.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. I Løbet af Sommeren 1895 ombyttes den uden for *Hals Barre* liggende Anduvningstønde, som er en Spidstønde, rød med hvid vandret Stribe, rød Stage og rød Ballon, med en Klokketønde af samme Farve og med samme Topbetegnelse.

Den 2den Maj 1895 er en Vager med rød Stage og Kost udlagt i 8 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand ved Yderenden af *Hesselø Sø*. Rev. fra *Hesselø Fyrtaarn* i S. 50° Ø. og fra *Lysgrund Fyrtaarn* i S. 13° V.

Sundet. I Løbet af Sommeren 1895 ombyttes den røde Klokketønde med rød Kurvefletning, rød Stage og Kost ved *Taarbæk Rev* med en rødmalet Lys- og Klokketønde, som viser hvidt Et-Blink hver $\frac{1}{4}$ Minut.

Østersøen. De to hvide Klokketønder paa *Kroghage-Dyb S.*-Side ere igen udlagte paa Station.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Södermanlands Skjærgaard. Ved *Hököuddsgrundet* i Farvandet mellem *Säfösund* og *Södertelje* forbliver Stagen paa Plads.

Fyrskibet »Svenska Björn« udlagt. I Følge Telegram af 30te April fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* er Fyrskibet »*Scenska Björn*« igen udlagt paa Station.

Tydskland. Frische Nehrung. Omtrent den 1ste Maj 1895 tændes paa *Friesche Nehrung*, c. 500 Alen Ø. for Landsbyen *Kahlberg*, et hvidt Blinkfyr, Flammens Højde: 153 Fod. Synsvidden: 18 Kml. Fyrapparat af 3die Orden. Fyret vises fra et rødt, rundt Taarn, der staar ved den røde Fyrpasserbolig.

Beliggenhed: 54° 23' 15" N. Br. 19° 27' 20" Ø. Lgd.

Neufähr. Ved *Neufähr* er rød Spirtønde Nr. 8 inddragen. Baaken paa Ø-Molens Hoved er nedtaget.

Rügen. I *Tromper Wick*, N. for *Lohme*, skal i Løbet af Sommeren til Afmærkning af den maalte Mil udlægges to rød og hvid vandret sribede Spidstønder, mærkede »*Abgesteckle Meile*«. 54° 36' 18" N. Br. 13° 32' 55" Ø. Lgd. og 54° 36' 40" N. Br. 13° 36' 20" Ø. Lgd.

Grefwalder Bodden. Fyrskibet »*Palmer Ort*« er igen udlagt paa Station.

Femer-Sund. For Indgaaende i *Femer-Sund* ere de Styrbords Sømærker mærkede med Bogstaver, de Bagbords med Tal.

I den Ø-lige Del af *Femer-Sund* ligge nu fire Tønder paa hver Side.

Fyrskibet »Stollergrund« udlagt. Den 22de April 1895 er Fyrskibet »*Stollergrund*« igen udlagt paa Station.

Flensborg Fjord. Ved *Mittelgrund* er rød Spirtønde A ombyttet med en sort og rød lodret sribet Baaketønde, mærket »*Mittelgrund A*«, med hvid Stage og Kors. Rød Spirtønde B er ombyttet med en sort og rød lodret sribet Baaketønde, mærket »*Mittelgrund B*«, med hvid Stage og Kors med to Tverarme.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Nidingen. Klokketønden ved *Klockfotsrefet* er igen udlagt paa Station.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 1ste Maj. 55° 38' N. Br. 0° 22' Ø. Lgd. Et Træ-Sejlskib, det Opstaaende bortslaaet.

Tydskland. Elben. Fra 27de Maj til 15de Aug. 1895 afholdes Mineøvelser ved *Cuxhaven*. Øvelsespladsen ligger uden for Farvandet mellem Tønde 14 og 16 og er afmærket med

fire gule Tønder med rødt Flag. Ved Pladsen ligger en Minekran, der viser to hvide Lanterner lodret for hinanden.

Fra 1ste til 15de Aug. anvendes skarpladte Miner. Ved Pladsen ligge da Fartøjer med rødt Splitflag og om Natten med tre hvide Lanterne lodret for hinanden.

Anvisninger og Signaler skulle ubetinget følges.

Den 1ste Maj 1895 flyttes sort Spidstønde Nr. 8 ved *Breckwoldt Sand* c. 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 48° V. hen i 13 Fod Vand, Lavvande, tæt neden for den lille Baadehavn.

Weser. En Tjalk er sunken i 17 Fod Vand neden for *Brake*. Vraget er afmærket med en Vragtønde med Ø-lig Topbetegnelse og med en Lystønde oven for og en neden for Vraget. *Sandstedt* Ledefyr-Linie gaar fri Ø. om Vraget.

Jade. I *Jade Munding* er en rød og sort vandret sribet Lystønde, mærket »*Jade*« med hvidt, udlagt i 7 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand. Den viser hvidt Lys med Formærkelser. 53° 50' 5" N. Br. 7° 52' 25" Ø. Lgd.

Omtrent 80 Alen NV. for Lystønden ligger en lille rød Spidstønde.

Holland. Zeegat van Goeree. Paa *Zuidwal*, lige over for *Hellevoetsluis*, skal til Brug ved Skydeøvelser udlægges et rødmalet Skib med Skydeskiver og en rød Ballon.

Volkerak. Ved Farvandet til *Dintelsas* er paa V.-Siden i 6 Fod Vand udlagt to Spidstønder Nr. 1 og 2 og paa Ø.-Siden 2 Stumptønder Nr. 1 og 2. Farvandet er 50 Alen bredt og begynder ved Spidstønde Nr. 8 i *Volkerak*.

Wester Schelde. *Keetje-op-Dijk*, der holdt overet med *Schore*, benyttedes som Ledemærke, er borttagen.

Wester Schelde. I *Wester Schelde* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

I *Zuidergat* er i 25 Fod Vand udlagt en Stumptønde Nr. 18 a. 51° 23' 44" N. Br. 4° 2' 24" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 18 er flyttet og ligger nu i 32 Fod Vand. 51° 24' 8" N. Br. 4° 2' 2" Ø. Lgd.

I *Paz van Terneuzen* er Spidstønde Nr. 6 flyttet i 7 Fv. Vand. 51° 22' 40" N. Br. 3° 44' 35" Ø. Lgd., og

Spidstønde Nr. 6 a med Kegle i 7 Fv. Vand. 51° 22' 12" N. Br. 3° 44' 47" Ø. Lgd.

England. Scarborough. Blinkfyret paa *Vincent Pier* viser hvidt Lys over Søen og rødt Lys fra S. 59° Ø. til S. 36° Ø.

Humber. Da *Hull Middle Sand* er tiltaget mod NØ., er den sort og hvid lodret sribede *Anson Tønde* Nr. 9 flyttet c. 100 Alen N. $\frac{1}{2}$ Ø. hen. 53° 44' 0" N. Br. 0° 16' 0" V. Lgd.

Dybtgaaende Skibe maa i Nærheden af denne Tønde ikke faa S.-Skel i *Salt End* Ledefyr.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. Isle of Wight. Den 17de, 24de og 26de Juli, 7de, 14de og 16de Aug. og 11te, 18de og 24de Sept. 1895 brænde til Forsøg to elektriske Fyr paa *Cliff End* Fort.

Irland S.-Kyst. Cork. *Outer Spit* røde Tøndevager Nr. 8 er flyttet 1 Kbl. N. t. Ø. hen. Den ligger nu i 30 Fod Vand, Springtids Lavvande, fra *Spit Fyr* i Ø. $\frac{1}{4}$ N., 3,7 Kbl. og fra *Cuskenny House* i S. $\frac{7}{8}$ Ø. 51° 50' 45" N. Br. 8° 15' 55" V. Lgd.

Irland SV.-Kyst. Bantry Bay. I *Berhaven* er et Telegraf-Kabel udlagt mellem *Bere Island* og Fastlandet, c. 0,1 Kml. Ø. for *Minanckal*. Ved Landingsstederne er der rejst Baaker.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag m. m. i Atlanterhavet. I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 30te Marts. 51° 10' N. Br. 12° 56' V. Lgd. Kobberforhudet Skib med Bunden opad.

Den 31te Marts. 43° N. Br. 46° V. Lgd. Vrag af et c. 500 Tons stort Skib, uden Master, Dækket i Vandet.

Den 5te April. 49° 48' N. Br. 13° 54' V. Lgd. Et Vrag.

Den 5te April. 51° 15' N. Br. 14° 0' V. Lgd. Vrag kun lidt over Vandet.

Den 15de April. 45° N. Br. 10° V. Lgd. Bark, flydende paa Trælaster; paa Spejlet mærket »*Stadt*«.

Frankrig. Brest. Paa Taarnet paa Klippen *Menyam* ved Indløbet til *Brest* skal tændes et Fyr. Taarnet er derfor under Ombygning. En hvid Fortøjtønde ligger $\frac{1}{2}$ Kbl. ØNØ. for Klippen.

Canariske Øer. Las Palmas røde, faste Fyr er forandret til et grønt, fast Fyr.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Booth Bay. Maine. Ved *The Cuckolds* Taagesignal-Station, c. $\frac{1}{2}$ Kml. S. for *Kap Newagen*, er anbragt en stor Taageklokke. Den be-

nytted indtil Taagetrompeten ved indtrædende Taage kan sættes i Virksomhed, og naar denne er i Uorden.

West Penobscot Bay, Maine. Omtrent den 1ste Maj 1895 udlægges en sort Fløjte, mærket G I, i c. 15 Fv. Vand, $\frac{3}{8}$ Kml. S. 83° Ø. fra *Green Island Seal Ledges*. Tønden ligger ude fra 1ste Maj til 31te Okt.

Captain Harbor, Connecticut. De to Lystønder, som vise hvidt, fast Lys, ved *Little Captain Island East Reef* og *Jones Rocks*, ere igen udlagte paa Station.

New York og New Jersey. Omtrent den 29de April 1895 udlægges til Forsøg 10 elektriske Lystønder ved Kanterne af *Gedney* og *Bayside Channels*. Tønderne ved Løbenes S. Side ere sorte og vise hvidt Lys, Tønderne ved N. Siden ere røde og vise rødt Lys.

I *Gedney Channel* lægges fire af Tønderne i 1,100 Alens Afstand ved S. Siden og fire ved N. Siden i Linie med de nuværende elektriske Lystønder. De yderste Tønder ligge ud for Tønderne G E 1 og G E 2. Tønderne paa S. Siden ere mærkede E 1, E 3, E 5 og E 7 og paa N. Siden E 2, E 4, E 6 og E 8.

Samtidig inddrages *Main Channel Cut* sorte Tøndevager G. og *Main Channel Cut* røde Spidstønde G.

Samtidig flyttes *Gedney Entrance* sorte Tøndevager G E 1 og *Gedney Entrance* røde Spidstønde G E 2 tæt uden for de elektriske Lystønder E 1 og E 2.

I *Bayside Channel* udlægges en elektrisk Lystønde, mærket B 1, tæt ved *Bayside Cut* Tønde B 1 og en anden mærket B 2, tæt ved *Bayside Cut* Tønde B 2.

Disse Lystønder lyse kun om Dagen, medens de gamle lyse som tidligere om Natten

Skibsførere advares mod at ankre i Kablerne eller i *North Sandy Hook* Baake-Fyrs røde Lysvinkel, som lyser fra N. 56° Ø. til N. 72° Ø. Skulde et Anker fiske et Kabel, bør dette klares uden at kappes.

East River, New York. *Hallets Point* permanente Blinkfy, der hver 3 S. viser afvekslende rødt og hvidt Blink, er igen tændt og de midlertidige Fyr slukkede.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Iles d'Hyères. Den 5te Maj 1895 tændes paa *Cap Bénat* et rødt Blinkfy, som hver 5 S. viser Et-Blink. Det lyser fra N. 39° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 85° V. Flammens Højde: 193 Fod. Synsviddens: 19 Kml. Fyret vises fra et rundt, 40 Fod højt Taarn, som staar bag *Cap Blanc* Batteri. $43^{\circ} 5' 18''$ N. Br. $6^{\circ} 21' 50''$ Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Trau. Øen Bua. Paa Yderenden af Pynt *San Cipriano* ved S. Kysten af det V. lige Indløb til *Trau* er

tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 11 Fod. Synsviddens: 2 Kml. Fyret vises fra en Pæl. $43^{\circ} 30' 45''$ N. Br. $16^{\circ} 14' 30''$ Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt og Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. I Marts 1895 var der 15 Fods Dybde i Løbet mellem Dæmningerne i *Galveston Bay*.

Cuba S.-Kyst. Port Xagua. Paa *Marsillan* Red ved *Port Xagua* er udlagt en rød Tønde ved Farvandets Ø. Side, $\frac{1}{2}$ Kml. N. 42° V. fra Pynt *Gorda*. $22^{\circ} 6' 0''$ N. Br. $80^{\circ} 31' 40''$ V. Lgd. Tønden, som laa 3 Kbl. Ø. for Pynt *Antunes* findes ikke.

Følgende Grunde ere fundne.

En 14 Fods Grund 4 Kbl. S. 67° V. fra Pynt *Rebienta Cordeles* og en 13 Fods Grund 2 Kbl. N. 59° Ø. fra denne. N. for disse Grunde ligge flere Grunde med 15 à 18 Fod Vand.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Hollandsk Guyana. I *Surinam* Flod skyde Grundene, N. for Fyrskibet, ud paa begge Sider og danne en Barre med 12 Fod Vand.

Omtrent 2 Kml. N. for Fyrskibet og tæt uden for 12 Fods Grænsen ligge to Grunde med kun $11\frac{1}{2}$ Fod Vand, Springtids Lavvande.

Den Ø. lige Grund har S. for Ydertønden trukket sig tilbage, men mellem Ydertønden og Fyrskibet skudt sig ud mod V.

Ved *Braamspunt* viser Kaartet ikke Landets rigtige Form og det egentlige *Schulpen-Rief* er forsvundet; paa dets Plads er der nu blødt Mudder.

Ved *Hock Pondo* strækker Landet sig længere ud mod N. end angivet i Kortet.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Ved *Rio Grande do Sul* kunde Barren passeres i November 1894 i 27 Dage, i December i 28 Dage, i Januar 1895 i 28 Dage og i Februar i 26 Dage af Skibe med 11 Fods Dybgaende.

Karantænebestemmelser m. m.

Norge. — *Rusland*, med Undtagelse af *Volynien* og *Podolien*, er erklæret for kolerafri.

Grækenland. — Karantænen for Skibe fra *tyrkiske* Havne i *Lilleasien*, mellem *Pheus* og *Mersine*, er ophævet; de underkastes streng Lægeundersøgelse.

Tyrkiet. — Lægeundersøgelse for Skibe fra *Caramania* Kysten mellem *Finika* og *Lamos* er ophævet.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- og Industrielotteri.

17de Series

2den Trækning finder Sted den 17de og 18de Maj.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

Præmiegevinststrække.	Hovedgevinststrække.	2. Præmiegevinststrække.
1 Gevinst paa 600 Kr.	1 Gevinst paa 1200 Kr.	1 Gevinst paa 600 Kr.
1 — " 450 —	1 — " 900 —	1 — " 450 —
1 — " 300 —	1 — " 600 —	1 — " 300 —
3 — " 150 —	3 — " 300 —	3 — " 150 —
30 — " 100 —	30 — " 200 —	30 — " 100 —
55 — " 50 —	55 — " 100 —	55 — " 50 —
68 — " 20 —	68 — " 40 —	68 — " 20 —
100 — " 15 —	100 — " 15 —	100 — " 15 —
298 — " 10 —	298 — " 10 —	298 — " 10 —
049 — " 8 —	1048 — " 8 —	1048 — " 8 —

Desuden: 200 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 5000 Gevinster.

denne Trækning vil mindst 200 Numre i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes overalt à $1\frac{1}{2}$ Kr. Stykket os Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevold-ade 19, hvor Planen og Fortegnelsen over københavnske Leverandører an afhentes gratis.

Jacob Holm & Sønner,
Kjøbenhavn.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Dampskibe, Bugserbaade,

mindre Lyst- og Fjorddampere, nye og brugte, alle Størrelser, samt 1ste Klasses Petroleumsbaade kjøbes og sælges.

Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal. Kjøbenhavn.

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.

Diner a la carte. Varme Frokostretter.

J. Christophersen.

Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,

Velsmagende og holdbar Margarine,
Særlige Kvaliteter til Skibsbrug.

Kontor og Lager: Raadhusstræde 4.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Foundres and Ship Repairers.

By Vildersplads, Copenhagen, C.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,

Adelgade 14.

H. Hvalsøe & Co.
St. Strandstræde 8.
Lager af
Skibsartikler
&
Værktøj til Skibsbrug.

A. Nærup & Co.,
Skibsmæglere.
Skandinavisk Forretning.
Swansea.
Telegrafadresse: »NÆRUP«.

N. Chr. Rønnes
Skibssnedkeri.
Telefonnummer C 1766.
St. Annægade 3.
Kjøbenhavn C.

E. Husted & Co.
Mechants & Ship Brokers,
Newcastle on Tyne.
Telegrams: Husted.

S. Jacobsens
Sønner,
48, Gothersgade 48,
Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler
ferske, saltede og røgede Varer.

C. F. LERCHE.
58 Gothersgade 58.
Extra fin Java Kaffe
anbefales.

FRIHAVNSHOTELLET anbefaler
de Herrer
Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre propre og
billige Værelser med Udsigt over Sundet.
Faa Minutters Gang fra Frihavnen og tæt ved Sporvogn.
Ærbødigst
L. P. Jensen, Livjægergade 5.

Magnus Hertz,
Maskinfabrik & Smedeværksteder,
Nygaardsvej 15
(tæt ved Tuborg Havn samt Frihavnen).
Reparationer
af enhver Art udføres solidt og billigt.
Telefon 2036 S.

A. J. Rosenfeldts
Skibs- og Baadebyggeri,
Patent Ophalingsbedding,
Udsalg af Aarer og Stager,
Ny Kalkbrænderi, Ø.

Fred. Drost,
Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).
Maskinreparatur af enhver Art.
Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Ove Haugsted,
Kjøbenhavn.
Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.
Kontorer:
Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Ægte Carbolineum.
Bedste og billigste Imprægneringsmiddel. Anvendes til alt Træværk. Kan paastryges af Enhver. Faas billigst hos
Th. Kayser & Co.,
ældste Carbolineumsforretning,
Rosengården 8, Kbhvn. K.
forhen Møntergade 24.



Faas hos de fleste Handlende i Byen, paa Broerne og Frederiksberg til følgende Priser:
Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.
Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.
Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.
Hovedforhandler:
Peter Buch,
Vinhandel
en gros & en detail.
Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.
Telefon 1107.

Carl Krarup,
Kjøbenhavn K.
Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.
Expedition af de svenske Postdampskibe:
»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,
»Falken« og »Svanen« i Farten
Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg
og Mellemstationer samt
»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Svea«
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Amerikansk Pitch pine
Master, Dæksplanker etc. anbefales.
Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Patent Universal Slippeapparatet
anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af
Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

„Dansk Sefartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.
Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø.,
hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

KJØBENHAVN. — TRIERS BOKTRYKKERI (H. J. SCHOU).

AVERTISSEMENTS-PRIS:

Første Side pr. Pettilinie à 45 mm Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider	do. 25 —
Moderation for	5 Gange 10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover	20% 30% 50%
Mindre end 1/2 Side	10% 20% 40%

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 20.

Kjøbenhavn, Fredag den 17. Maj 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Om Køb og Salg af Skibsparter. — Hvidhjornens Forlis. — Ny Søkort. Nautisk Literatur. — Lærlingskole for Sømand i Nordby paa Fanø. — Fra Island. — Fiskeri-Statistik. — Fiskerierne. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

**Carbolineum,
Maskinolier.**
Oskar Borch, Gothersgade 158.

Dækskoste.

13 Rækker halvstve Piasava
6 Kr. pr. Dusin.
13 Rækker fine Piasava 7 Kr
pr. Dusin.
Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.
Levanger 7 Kr.
Kosteskafter 1 Kr.

Hans Prehn,
Berstenbinder,
Fabrik for Dæks- og Gadekoste,
Vesterbrogade 46.
— Telefon 2625. —

C. F. Schlüter,
Skandinaviens største
Skibshandel.
Etableret 1857.
En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

Linoleum

og

Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.
E. Meyer,
St. Kjøbmagergade 26.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Holm. Kanal 18.

C. M. Fønnesbech.
Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.
Udsalg;
Østergade 10, Kjøbenhavn.

SEIFERT & NØRGAARD,
Ny Østergade 1,
Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.
Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sponong & Co.,
Stockholm.
Anbefaler alle Slags **Uniformeffekter.**

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.
Rugbrød, grovt og fint, Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbrød.

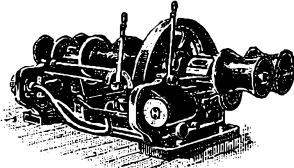
Nær Frihavnen.  **Classensgade 3.**

Største Lager
af Uldvarer, Skjorter, Bluser, Trøjer, Sokker, Kraver,
Flipper og Manchetter.

Telegramadresse: Willschou.	Wm. R. Schou.	Rigstelefon: Nr. 3876.
31, Havnegade. Kjøbenhavn K.		
modtager Ordres som Agent for Firmaerne Messrs. Bolling & Lowe, 2 Laurence Pountney Hill, <i>London. E. C.</i>		
La Sociéte Cockerill, Seraing i Belgien.		
Messrs. Bullivant & Co., Millwall og 72, Mark Lane, <i>London. E. & E. C.</i>		
Messrs. E. T. Brown & Co., 22, Great St. Helen's, <i>London. E. C.,</i>		
samt overtager Køb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybningsmateriel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer af alle Slags til og fra Kjøbenhavns Havn.		

Telefon 1269 **M. CLAUSEN,** Telegr.-Adr.: „Baltic“
KJØBENHAVN, K,
leverer

Damp-
Kraner,
Hejse-
og
Ankerspil,



Donkey-
Kjedler.
Donkey- og
Ballast-
Pumper

fra
Clarke Chapman & Co. lim., Gateshead.

Temperleys Vare-Transporters. Staal-Skibsbaade, presset af kun 2 Plader. Ogdens selvregulerende Reduktions-Ventil. Selvtættende Metalpakninger. Danby's Cement til Skibscementering. Mollerups Smøreapparater.

Patent
Universal Slippeapparatet
anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af
Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

Sø-, Brand-, Livs-,
Uhelds-, Glas- og
Kautions-Forsikring
Bergh & Owen,
Holmens Kanal 20.
Telefon 97.

Skibsdagbøger
(Normalpapir)

1/1 Aars & 1/2 Aars
med trykt Brugsanvisning
til Forbrug & Forhandling
billigst hos

S. Friedlænder
Ved Stranden 14
Kjøbenhavn.

Frihavns

Kjød og

Flæsk Udsalg

anbefaler sig til de ærede
Skibsførere og Houmestre.

Emil Felumbs
Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.



Kieselguhr, Fil m. m.

Luftbælteisolation.
Patent for Rør og Kjedler.

Frihavns
Spedition &
Kommissions-Forretning.
Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørges.
Kontor i Frihavns Kontorb.
Telefon 2250.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)
Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.
Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns nye Skiltefabrik,

41, Frederiksborggade 41,
leverer

alle Slags Skilte
samt alt

Malerarbejde

henhørende til

Maskinfaget.

Alt leveres til Nutidens billigste
Priser.

Overslag leveres gratis.

Heymann-Bloch & Komp.^s
verdenberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel
til Konservering af
Helbrødet,

bør føres i ethvert
Skibsapothek.

Faas i de fleste
Materialforretninger.

Til Proviantering
anbefales

godt holdbart Smør
til en gros Priser.

H. P. Erichsen,
12, Admiralgade 12.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning,
Leverandør i Skibsproviant.
Oprettet 1891.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen
(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørgeres.

Holm & Collerup, Smedie og Maskinfabrik,

Toldbodgade Nr. 15

Telefon 3872. og Telefon 3872.

Frihavnen i Kjøbenhavn.

Alle Skibs- og Maskinreparationer udføres hurtigt
og solid.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Viggo O. P. Hammer & Søn,

Baadsmandsstræde 20, Kjøbenhavn C. Etabl. 1856.

Tømmer- og Trælastforretning.

EXPORT af indenlandske Træsorter.

Bøg, Eg, Ask, Hvidbøg etc.

IMPORT af udenlandske Træsorter.

Mahogni, Nøddetræ, Eg, Whitewood, Teak etc.



Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre Cacao

kan særlig anbefales til Skibsbrug.

De Lavals Damp turbine

egner sig særlig til elektrisk Belysning i Skibe.

Eneforhandling:

C. F. Riedels Eftf., Ny Vestergade 9,
aut. elektrisk Installationsforretning.

Lærlingeskole

for Sømænd

i Nordby paa Fanø.

Fra 15de Maj d. A. aabnes paa Fanø en Lærlingeskole
for vorde Sømænd. Optagelse kan ske fra Konfirmations-
alderen og til enhver Tid. Der undervises i al Slags praktisk
Sømandsskab samt nogen Theori og mulig Kogning. Et Kur-
sus, der varer fra 1 til 3 Maanedre, koster 25 Kr. Logis med
Kost osv. erholdes billigt i Byen. Efter endt Kursus sørges
saa vidt muligt for Lærlingernes Anbringelse i gode Skibe.
Nærmere Oplysninger erholdes hos en af undertegnede.

M. A. Warrer,
Skibsfører.

P. C. Olsen,
Rigger.

P. H. Clausen,
Skibsfører.



ENEFORHANDLER:

V. LØWENER,

Kvæsthusgade 6,

KJØBENHAVN. K.

Hattemagasinet

London

Modernø elegante Herrehatte
i stort Udvalg

Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup;

Lille Kongsgade 40 og Axelhus 2 D.

HOTEL

GØTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Rugbrød

A { Frederiksberg } A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

F.W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

Om Køb og Salg af Skibsparter.

Vi have modtaget følgende:

Herved tillader jeg mig ærbødigst at rette nogle Forespørgsler til den højtærede Redaktions Besvarelse.

I Skonnerten »Christian«, tilhørende mit Rederi, blev der i Vinter solgt $\frac{4}{16}$ Parter. $\frac{2}{16}$ Parter solgte den tidligere Skipper til den nye for 400 Kr. og betalte den tidligere Skipper Gælden, som hvilede paa Parten, med Kr. 82,49. Enkefru K. som ligeledes ejede $\frac{2}{16}$ Parter, blev anmodet om at dække Underballancen paa sin Part; hun foretrak imidlertid at afslaa sin Part til hvem som helst for Gælden, som hvilede derpaa, og vilde eventuelt betale 10 Kr. til vedkommende Køber. Jeg overtog saa Parten og betalte Gælden samt fik Skøde paa Parten efter Købesummen Kr. 82,49. Her er selvfølgelig en stor Forskel paa Købesummen af to lige store Parter; Skipperen køber sig til en Levevej, hvorimod der for Parthaveren ikke er Udsigt til noget Udbytte, men snarere Tab, som saa skal dækkes ved næste Opgørelse.

Jeg bemærker yderligere at Skibet er gammelt og af ringe Værdi, og har jeg forgæves søgt at finde Køber til Skibet for 1200 à 1000 Kroner.

Af følgende Skrivelse vil De kunne se, at den virkelige Købesum ikke længere kan lægges til Grund for Stempelberegningen, samt at Ejerne af Skibsparter ikke selv har Ret til at bestemme Værdien.

— — — *Byfogedkontor, d. April 1895.*

— — — Amt har under 18. ds. kommuniceret mig Stempel-Resolution Nr. 1895/98, saalydende:

»I det af Enke E. K. L. P. K. af R. under Februar d. A. til Agent M. C. samme Steds udstedte Skøde paa $\frac{2}{16}$ Andele i Skonnert »Christian« af R. er Købesummen for det afhændede angivet til 82 Kr. 49 Øre, hvorefter Dokumentet er stemplet til Takst 10 Øre; da det imidlertid er oplyst, at den saaledes angivne Købesum ikke svarer til den solgte Skibsparts sande Værdi, fastsættes denne efter indhentet Oplysning og i Henhold til Stempelovens § 21, g herved til 300 Kr., og vil det foreliggende Skøde herfter yderligere være at stemple til Takst 40 Øre; jfr. Stempelovens § 34, 2det Stykke.

For Stemplingen erlægges den befalede Kendelse til Amtsforvalteren med 33 Øre.

Da Dokumentet er indkommet inden Udløbet af den i Stempelovens § 11 fastsatte Frist, bliver Bøder ikke at ikende.

Hvilket herved tjenstlig meddeles med Tilføjende af, dels at Dokumentet ligger til Indløsning ved — — Amtstue imod Aflevering af Kommunikationen samt Erlæggelse af den resolverede Betaling, dels at Indløsningen bør ske inden 6 Uger fra Kommunikationens Dato, da Takstbeløbet i modsat Fald vil blive inddrevet ved Udpantning.

Da det selvfølgelig ikke er Beløbet af Stempelom-

kostningerne, der generer mig, men derimod Statens eller i dette Tilfælde maaske herværende Amtmands Indgriben i mine private Rettigheder, tillader jeg mig ærbødigst at forespørge:

1. Skal jeg uden Indsigelse underkaste mig Amtets Resolution?
2. Hvem skal en eventuel Besværing stiles til?
3. Har jeg selv at bære alle Omkostninger ved en eventuel Proces?

Amtmanden har i det foreliggende Tilfælde ikke gjort andet, end hvad Loven giver ham Myndighed til. I Stempelovens § 21 g er nemlig bestemt, at »forsaaavidt et Dokument angaar Penge eller ansætter Vederlaget for en modstaaende Ydelse i Penge, lægges det eller de saaledes opgivne Pengebeløb til Grund for Værdiberegningen, med mindre det oplyses, . . . at de anførte Vederlagssummer ikke staa i noget passende Forhold til den sande Værdi af den modstaaende Ydelse, i hvilket Tilfælde det stemplede Papirs Takst beregnes efter denne.

Hvis imidlertid den ærede Indsender mener at kunne godtgøre, at den opgivne Vederlagssum i Virkeligheden stod i et passende Forhold til Skibsparternes sande Værdi, vil han kunne fremsætte denne Indsigelse ved at gaa frem i Overensstemmelse med Stempelovens § 82, hvor det hedder: Er nogen utilfreds med den af Amtmanden afgivne Resolution, kan han, inden 6 Uger efter at han derom har modtaget Underretning, paaklage samme for Indenrigsministeriet (nu: Generaldirektoratet for Skattevæsnen); undlader han dette, forbliver det ved Resolutionen. Anser nogen sig forurettet ved den af Ministeriet (∩: Generaldirektoratet) afgivne Resolution angaaende Stempling, kan han, men ligeledes kun inden 6 Uger efter at han har faaet Underretning om samme, forlange, at Spørgsmaalet afgøres ved Rettergang under en imod ham efter Regeringens Foranstaltning anlagt Sag, der, naar det drejer sig om mindre end 200 Kr., bliver at behandle efter Reglerne for smaa Gældssager. (Fdg. 6. August 1824). Hvem der kommer til at bære Udgifterne ved saadan Sag, beror paa dennes Udfald. De ville i alt Fald i første Instans kun kunne blive ringe — bortset fra mulig Sagførerhjælp, der dog, da Dommeren i smaa Gældssager har Vejledningspligt, ikke er nødvendig.

Red.

„Hvidbjørnen“s Forlis.

Den kgl. grønlandske Handels Skrue-Barkskib Hvidbjørnen, ført af Kaptajn i Flaaden R. Hammer, er, som de fleste af vore Læsere alt ville vide, forlist paa Grønlands Vestkyst. »Hvidbjørnen« afgik herfra den 18. Marts og var bestemt til Julianehaab. Efterretningerne om det sørgelige Forlis ere bragte hertil af Kryolith-, Mine- og Handelsselskabets Skib Fox II, Kaptajn Olsen, der ankom hertil i Søndags. Det fremgaar af disse, at »Hvidbjørnen« laa til Ankers, da Ulykken indtraf; denne er forarsaget ved at Storisen har sprængt Fortøjningerne, og samtidig har en svær Dønning sprængt Kæden og kastet

Skibet mod Land; man havde bragt en Del Proviant m. m. paa Isen i en Baad, men Dønningen knuste Isen, saa Baaden gik til Bunds. Besætningen reddede sig i Land uden Proviant eller Klæder, og Skibet sank derefter paa 5—8 Fv. Vand; intet af Lasten bjergedes. Besætningen, ialt 19 Mand, optoges af den grønlandske Befolkning.

Kaptajn Hammer sendte Underretning om Ulykken til Kryolithbruddet Ivigtut. Om de Foranstaltninger, der derefter bleve truffet herfra, meddeles følgende i en Indberetning fra Driftsbestyrer Schmidt til Kryolithselskabet, der velvilligt har stillet denne til vor Raadighed:

Ivigtut, 21. April 1895.

»Den 19. ds. indløb fra Kapt. Hammer den sørge-

ige Efterretning, at Hvidbjørnen var forlist den 12. ds. ved Itiodliatsiak paa Nunarsuits Sydside. Alt Mandskab var bjerget, men Skibet var Vrag og intet af Proviant eller Ladning reddet.

Omstændighederne fremgaa af Breve fra Kaptajnen. — Der blev straks fra Bruddet gjort Anstrenge for at bringe Besætningen Hjælp. Fox I afgik samme Aften, men vendte allerede næste Dags Formiddag tilbage efter at have fundet Bugten mellem Severut og Nunarsuit fuldstændig spærret af Storisen og Vejen ufremkommelig.

Der afsendtes dernæst den 20. om Morgenen tidligt 5 Kajaker, medhavende Proviant og Klæder; hvorvidt disse ere naaede frem vides ikke endnu. I Dag den 21. er der afsendt en af Bruddets Baade, bemanded med Grønlændere, og ligeledes medførende Proviant og Klæder til de Skibbrudne.

Saa vidt Vejret maatte tillade det, har jeg endnu efter Samraad med Kapt. Olsen aftalt at prøve en Tur i Morgen med Fox I, om Isen skulde være gaet saa langt fra Land, at Forbindelse uden Risiko kan opnaaes. Som Forholdene ere nu, tør jeg ikke lade Fox II for hjemgaaende anløbe Strandingstedet, hvad jeg i Brev til Kapt. Hammer har antydnet som en Mulighed; det er for risikabelt paa Grund af Storisen, og det gælder dog om hurtigst at faa Efterretninger hjemsendte. Men jeg tror, at der foreløbig er gjort, hvad der kan gøres for at komme til Hjælp, og naar der høres dernede fra, vil der om fornødent kunne afsendes endnu flere Baade.

Er Proviantsendelsen naaet frem, vil man imidlertid roligt kunne se Tiden an, det vil saa nok lykkes at faa Mandskabet hertil og hjemsendt med et af de ventede Sejlskibe eller Fox II's 2den Rejse. Tildragelsen har gjort et meget stærkt Indtryk paa alle her.

Den 24de:

Fox I vendte om igen samme Dag. Isen laa tættere end før, som ogsaa maatte ventes, da Vinden havde været sydlig. Fox II skulde afgaa i Dag ved Middagstid, men da Vejret i Gaar og i Dag er daarligt, SV med Sneykning, er Skibet opholdt til i Morgen tidlig, hvorved det maaske er muligt at faa Posten med fra Kapt. Hammer, idet Kajakmændene kunne ventes tilbage i Løbet af Dagen.

Den 24. (senere):

Der kom nu Kajakpost tilbage fra Kapt. Hammer. Den første Proviantsending er altsaa modtaget og alt er foreløbig vel. Saafremt Vejret er godt i Morgen, vil Fox II afgaa.

Der skal ligge megen Is udfor Fjorden.

Fox II afgaar paa Søndag paa sin 2den Rejse i Aar til Grønland. Naar det vender hjem fra denne, vil det formentlig medbringe de Skibbrudne.

Hvidbjørnen byggedes i 1887 paa Helsingørs Træskibsbyggeri; dets Tonnage var 272 $\frac{1}{2}$ Netto-Reg.; det forliste paa sin første Rejse i Aar.

Ny Søkort. Nautisk Literatur.

Fra det kgl. Søkort-Arkiv er der igen udgaaet to nye Søkort: et over Bornholm med omliggende Farvande, samt et over Graadyb. Paa givne Foranledning undersøgte Misvisningen i Nærheden af Bornholm i Aaret 1893 af Kaptajn i Flaaden R. Hammer, da der var rejst Tvivl om, hvor vidt Misvisningen dersteds var jævnt aftagende øst efter. Denne Tvivl viste sig fuldt begrundet, og man finder da ogsaa Misvisningen paa Kortet over Bornholm angivet saaledes: Udfor Sandhammeren 9 $^{\circ}$ V., 1 $\frac{1}{2}$ Nil V. for Hammeren 10 $^{\circ}$ V. Lidt Ø. for Hammeren 7 $\frac{1}{2}$ $^{\circ}$ V., paa 15 $^{\circ}$ Lgd. Ø., 9 $^{\circ}$ V., og lidt Ø. for Christiansø 8 $^{\circ}$ V. Øst og Vest for de Farvande, som Kortet

spænder over, kommer Misvisningen, om vi saa maa udtrykke os, igen i Ro. I Kortet findes Specialer over Havnen i Rønne og paa Christiansø. Kortet over Graadyb er ogsaa for saa vidt nyt som der ikke tidligere har eksisteret noget Kort i stort Bestik over dette Farvand, og der er derved afhjulpet et Savn for de Skibe, som besejle Esbjerg Havn. Begge Kort ere i alle Henseender ligesaa smukt udførte som de, der hidtil ere udgaaede fra Arkivet.

Fra det kgl. Søkort Arkiv er udgaaet 2den Udgave af Den danske Havne Lods, afsluttet den 1ste April i Aar, og indeholdende en Beskrivelse af samtlige danske Havne og vigtigste Anlægsbroer samt af Besejlingsforholdene. Dette Værk indeholder 140 Planer over vore Havne, angivende hvad der for de Søfarende har Interesse med Hensyn til Besejlingen; i Teksten findes fremdeles de tekniske Oplysninger, som have Interesse for Skibsførerne.

Denne Bogs Værdi for de Søfarende er indlysende; da den dertil forhandles for den billige Pris af 2 Kr., anbefale vi den varmt til Udbredelse blandt Skibsførere og Styrmande.

Af Samling af Anmeldelser til Rederiregistreret er udkommet de af Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet i Januar—Marts Maaned offentliggjorte Anmeldelser. (Jacob Lunds Boghandel.)

Lærlingskole

for Sømænd i Nordby paa Fanø.

Vi have modtaget følgende:

Til førstkommende 15de Maj begynder Undertegnede i Nordby paa Fanø en Lærlingskole for unge Sømænd.

En saadan praktisk Skole er der fra flere Steder fremkommet Ønske om at faa sat i Gang, og da de lokale Forhold her paa Øen ere gunstige, ligesom der ogsaa er god Lejlighed til at skaffe Sømændene Hyre i Skibene, vil Skolen sikkert bedst kunne oprettes og trives her.

Hvad der først og fremmest vil blive lagt Vægt paa er at lære Eleverne at arbejde i og med Baade, vrikke, ro, føre Varp og Trosser ud og ind, lande i en Brænding og gaa ud fra en Strand, ligesom der vil blive meddelt Undervisning i, hvorledes Redningsbaaden og Raketapparatet bruges, samt i Svømning. Det er altsammen Ting, som vanskelig siden læres om Bord i Langvejsfart eller i Dampskibe, da der kun sjældent gives Lejlighed til at komme i Baade, og mange Søfolk blive aldrig rigtig fortrolige med det, naar de ikke har lært det, før de kom til Søs. Dernæst vil der blive givet Undervisning i Skibsmandsarbejde og i alt, hvad der maa læres om Bord i Skibene, især Brugen af Kompasset, Styringen, Log, Lod. Paa et Modelskib, som ogsaa paa Tømmerpladsen, vil der blive vist, hvorledes Stænger og Ræer tages op og ned, samt hvad hver Del af Skrog og Rigning hedder.

En Klavremast og Gymnastikundervisning vil der blive sørgt for, ligesom der om ønskes ogsaa vil blive givet Timer i Sprog og Navigation mod Ekstrabetaling.

Et Kursus vil tage imellem 1 og 3 Maaneder, eftersom Lærlingene vise sig dygtige og der kan skaffes Plads til dem i Skibene; Skolepengene for et Kursus er 25 Kroner.

Eventuelt oprettes i Forbindelse med Skolen en Kogeskole for de Sømænd, der agte at sejle som Kokke, og der vil da blive lavet Mad efter Spisereglementet i Skibene. Foreløbigt kunne udenbys Dreng anbringes i private Hjem paa samme Betingelser som Navigations-Elever, og de ville altid være under Opsigt af ældre Sømænd.

Under Henvisning til at Skolens Oprettelse er an-

befalet af Hr. Navigationsdirektør Jensen og i den faste Overbevisning, at Skolen vil blive et stort Gode for vor Sømandsstand, og med Haab om at alle, der interessere sig for samme, ville støtte den, tillade vi os at anbefale Skolen til Sømandsstandens og Publikums Velvillie.

Nærmere Oplysninger gives af undertegnede

P. H. Clausen, *P. C. Olsen,* *M. A. Warrer,*
Skibsfører. Rigger. Skibsfører.

I Erkendelse af, at den paatænkte Skole — hvis den ledes paa rette Maade — vil kunne danne et betydningsfuldt Supplement til de alt bestaaende Institutioner til vore Søfolks Uddannelse, kan Undertegnede skænke Sagen sin fulde Sympati. Skolen vil formentlig især faa Betydning derved, at den kan byde saadan Uddannelse, som vanskeligt erhverves grundigt under Skibsfartens nuværende Forhold, og navnlig skal i denne Forbindelse fremhæves Øvelser i at manøvrere med Baade samt i Kogning. Med Hensyn til Baadøvelser maa den planlagte Skoles Beliggenhed anses for gunstig, da der ved Fanø findes ekceptionelt heldige Betingelser (Tidevand, Strømforhold, Brænding) for, at saadanne Øvelser kunne ledes i formaalstjenlig Retning.

Kjøbenhavn, den 16de April 1895.

J. A. D. Jensen,
Navigationsdirektør.

Vi medgive den ovenfor fremstillede Plan for Ledelsen af den ny oprettede Lærlingskole paa Fanø vor bedste Anbefaling. Trangen til en saadan har længe været til Stede og en af Lederne af den ny Skole, Hr. Skibsfører P. H. Clausen, har i flere Aar energisk arbejdet for Oprettelsen af Skolen. Da det syntes givet, at Staten i hvert Fald foreløbig ikke vilde tage noget Initiativ paa dette Omraade, er det saare glædeligt, at det private Initiativ nu har gjort det første Skridt henimod en tilfredsstillende Løsning af denne for Sømandsstanden meget vigtige Sag. Den ny Skole har fremtrædende gode Betingelser for at kunne løse sine Opgaver. Den ligger i en sund Egn, umiddelbart ved Søen og — som Navigationsdirektøren rigtigt fremhæver — ved et for Baadøvelser udmærket egnet Farvand; fremdeles ville Eleverne faa Ophold i en udpræget Sømandsbefolkning, en Omstændighed, der bør tillægges megen Vægt. Endelig have vi paa Stedet overbevist os om, at Skolen vil faa særdeles gode, rummelige Lokaler, og at man paa Fanø omfatter dens Formaal med saa megen Interesse, at man fra alle Sider vil støtte Ledernes Bestræbelser for at uddanne flinke Søfolk og for at gøre dem tilfredse under Opholdet paa Fanø.

Vi haabe, at Skolen maa finde kraftig Tilslutning overalt i Sømandsbefolkningen og at den maa komme til at arbejde under sikre og gunstige Forhold. En væsentlig Betingelse herfor vil være, at Autoriteter og private Institutioner stille sig velvilligt overfor den; det er derfor vort Haab, at de offentlige og private Myndigheder, der have med Søfarten at gøre, ville yde Skolen deres Sympati og Støtte, saa at den kan blive, hvad den bør være: et betydningsfuldt Led i Sømandsuddannelsen i vort Land.

Red.

Fra Island.

Korrespondancer til »Dansk Søfartstidende«.

Seydisfjord, den 20de April 1895.

Den 5te April ankom det danske Postdampskib Thyra, Kaptajn Garde, til Seydisfjord, hvorfra det afgik Dagen efter til Vopnafjord. Man ved endnu ikke, hvorvidt Thyra har holdt sin Fartrute Landet rundt denne Gang, efter som der efter al Sandsynlighed findes Is paa Nordlandet. Her paa Østlandet ligger Isen til Eskefjorden; desværre er det næppe muligt for Sejlskibene til de forskellige Handelsetablissementer heroppe at komme frem, hvorimod det hidtil er lykkedes Dampskibene at komme ind. Fiskeriet er endnu uden Betydning, flere franske Fiskere have allerede indfundet sig paa Østkysten; de franske Skonnerter »la Fileuse« og »la Française«, begge hjemmehørende i Dunkerque, ere totalt forliste. Den 24de Marts mistede »la Française« i en stærk Storm under Island hele sin Rig og skylledes to Mand over Bord. Det øvrige Mandskab holdt sig i 10 Dage paa Vraget og blev da optaget af et andet fransk Fiskerskib. I »la Fileuse« opstod der Ild den 2den April, og da det trods alle Anstrengelser ikke lykkedes at blive Herre over Ilden, maatte Besætningen forlade Skibet og gaa om Bord i et nærliggende Skib, der førte Mandskabet ind til Faskruds-fjord, hvortil Besætningen fra la Française kort i Forvejen var ankommen. Første Paaskedag ankom begge Skibes Besætninger (41 Mand) til Seydisfjord, og afgik samme Dag med det norske Dampskib Egill, 245 R.-Tons, ført af Kaptajn Olsen og hjemmehørende i Stavanger, til sidstnævnte By, for derfra gennem det franske Konsulat at blive befordret til deres Hjemstavn i Frankrig. Egill, der havde 1600 Tønder Sild om Bord, bestemte til Stavanger, fik 2870 Kroner i Personfragt inklusive Kost for at befordre de to Skibesbesætninger fra Island til Stavanger.

Seydisfjord, den 1ste Maj 1895.

Den danske Skonnort Active, 64,89 R.-Tons, hjemmehørende i Marstal og ført af Kaptajn J. B. Christensen, er den 29de April totalt forlist paa Islands Østkyst, Besætningen er reddet. Active afgik fra Kjøbenhavn den 16de April med Stykgods, bestemt for Konsul Havsteens Handel paa Øfjord, og kom efter en forholdsvis god Rejse op under Island den 27de April. Ud for Vopnafjord traf den Isen, hvorefter Active krydsede Syd paa. Om Natten til den 29de April rejste der sig en Storm af Syd-Syd Ost med Taage, og Kl. 4 om Morgenen begyndte Isen at skrue sig sammen. Uagtet der fra Kaptajns og Folkenes Side blev gjort alt for at komme klar af Isen, lykkedes dette dog ikke, og Kl. 5 $\frac{1}{2}$ sad Skibet fast i Isen ca. 6 Mil af Land. Da Skibsbaaden var for svær til at manøvrere med under en Istransport, lod Kaptajn Christensen Skibsjollen gøre klar, og da Active begyndte at trække Vand, forlod Besætningen Skibet Kl. 8 $\frac{1}{2}$ Morgen efter at ethvert Haab om at redde dette var umuligt. Besætningen, der foruden Kaptajn Christensen bestod af Styrmanden, en Letmatros og Kokken, var næppe kommen 100 Favne bort fra Skibet, førend dette knustes og sank. Først Kl. 1 om Natten, efter ca. 12 Timers Kamp for Livet i en lille Jolle paa et oprørt Hav, lykkedes det Skibsmandskabet at komme ind til Brunavik i en yderst forkommen Tilstand; herfra ankom det til Seydisfjord Dagen efter. Et Par af Folkene, der ikke havde assurance, mistede alle deres Ejendele, eftersom den lille Jolle kun kunde tage den allernødvendigste Proviant. Besætningen oppebier nu paa Seydisfjord den første Skibslejlighed til Danmark.

Isen ligger endnu temmelig tæt her paa Østkysten, nu og da spredende sig saa meget, at de ved Isranden ventende Skibe kunne slippe ind. Skonnort Skirner, Kaptajn Andersen, kom ind til Seydisfjord for nogle Dage siden efter at have lidt et mindre Havari i Isen. Et Par norske Sejlskibe til herværende Handeler have ligeledes faaet mere eller mindre Skade i Isen. Postdampskibet

Thyra, der skulde være afgaaet fra Seydisfjord den 29de April, bliver rimeligvis forsinket en Del paa denne Tur; man maa blot haabe, at de forskellige Fjorde, den skal ind til her paa Østkysten, ikke blokeres saaledes at

Thyra maa gaa forbi. Det norske Dampskib Stamford oploshed sin Last her paa Seydisfjord, efter at have gjort et forgæves Forsøg paa at komme op paa Nordlandet, hvortil det var bestemt med Varer til flere Forbrugsforeninger.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 5. Maj til 12. Maj 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rødspætter. Pd.	Helleflynder ¹ Pighvar ² Pd.	Strandkarper ¹ Tunger ² Pd.	Skrupper ¹ og Sletter ² Pd.	Hornfisk ¹ Torsk ² Pd.	Stenbidder Pd.	Sild. Pd.	Lax ¹ , Aal ² og Aalekvabber ³ Pd.	Gedde, ¹ Aborre ² m. m. Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt Pd.
37 danske Fiskerfartøjer	57,114	417 ²	53 ²	2,710 ²	.....	4,170	.....	.....	.....	.....	.....	.....
19 danske Kvaser	77,346	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
11 svenske Fiskerfartøjer	6,174	160 ²	76 ²	500 ²	.....	180	.....	.....	.....	.....	.....	.....
pr. Baad og Vogn fra nærliggende Fiskerlejer	.....	.....	272 ¹	2,604 ¹	{ 1,450 ¹ 48 ²	.....	.....	{ 1,958 ² 304 ²	.....	.....	.....	.....
pr. Jernbane og Dampskib	2,736	{ 3,700 ¹ 681 ²	6,025 ²	2,700 ²	97,814 ¹	1,930	244,405	{ 7,287 ¹ 9,040 ²	{ 5,600 ¹ 472 ²	10,928	248	.....
Ialt =	133,370	4,958	6,426	8,514	111,012	6,280	244,405	18,589	6,072	10,928	248	550,802
Betalt Gennemsnitspris af Opkøbere	levende 1Kr. 35Ø. til 4 Kr. pr. Lpd. efter Kvalitet, Kassefisk 1Kr. 35Ø.	.....	Tunger 50 Øre pr. Pd.	.....	Hornfisk ca. 3Kr. 33 Øre pr. Snes. Torsk levende 50 Øre pr. Lpd.	.....	33 Øre pr. Ol. blanke 50 Øre gule 30 Øre pr. Pd.	Aal	Rejer 75 Ø. à 1 Kr. pr. Pot.	.....	.....	.....

Ved rigelige Tilførsler af forskellige Fiskesorter, var Handelen noget treven, særlig for sekunda Varer. For Sild og Torsk ringe Begær. En stor Del af de paa Markedet værende Sild maatte tilintetgøres som usælgelige.

Fiskerierne.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent:

Vejrliget har den sidste halve Maaned igennem været Fiskeriet ualmindelig gunstigt, Kutterne have uhindret kunnet arbejde paa Havet Uger i Træk, kun afbrudt af den fornødne Sejladse for at afsætte Fangsten. I Forhold til den gode Lejlighed kan Udbyttet egentlig ikke siges at være saa godt; mange Kuttere have maattet arbejde ihærdigt 3 à 4 Dage i Træk, ja endog længere, førend et tilfredsstillende Udbytte var naaet. Det gode Vejr er udelukkende Skyld i at Udbyttet og Tilførslen i sin Helhed kan kaldes nogenlunde tilfredsstillende. Fiskerne klage stærkt over, at Rødspætten forekommer i usædvanlig ringe Mængde paa Vestkystens Fiskepladser i dette Foraar, og kun ved at der haves saa langt et Tidsrum, i hvilket Fiskeri uhindret kan foregaa, opnaaedes der for saa manges Vedkommende at faa fuld Last. Det bedste Bevis paa, at der for Tiden ikke er rigeligt med Fisk paa Vestkysten er den Omstændighed, at Fiskeflaaden ikke har holdt sig paa en enkelt eller enkelte Fiskepladser, men har forsøgt næsten overalt fra Hanstholm og til Skagen. Fiskerne mene, vistnok ikke med Urette, at en kraftig vestlig Storm nu vilde gøre Gavn ved at sætte en Del Fisk ind paa Grundene, da disse nu ved det saa stadig rolige Vejr er blevne fiskede læns. En Følge af at Fangsten er fisket paa saa mange forskellige Steder er, at den er af meget uensartet Kvalitet; Vægten af Rødspætter har varieret mellem 13 og 40 Pd. Snesen, der er betalt med fra 1 Kr. 35 Øre Snesen op til 6 Kr. Snesen. En Del Kuttere, som ikke ret havde haft Held med sig paa Vestkysten, forsøgte derefter i Kattegat paa Herthas Flak og østlig derfor, og de fleste af dem havde ogsaa der rigtig godt Udbytte, gennemsnitlig c. 150 Snes Rødspætter hver, Fisk vejende fra 14–22 Pd. Snesen og betalte med fra 1 Kr. 75 Øre til 4 Kr. 50 Øre Snesen. En enkelt Kutter har paa Fiskegrunden »Knallén« nordost af Læsø

i to Ture havt et Udbytte af c. 500 Snes Rødspætter, ganske vist kun smaa Fisk, vejende 9 à 10 Pd. Snesen og betalte med fra 75 Øre til 1 Kr. Snesen. Fra de med Garn under Læsø fiskende Kuttere og i mindre Grad fra mange af de med Snurrevaad fiskende er der særlig i den sidst forløbne Uge indkommen ret betydelige Kvantiteter af Pighvar, hvorfor Prisen ogsaa er sunken en Del; tidligere betalles c. 70 Øre pr. Pd., nu c. 50 Øre pr. Pd. for stor Kvalitet, for mindre Kvalitet af en Vægt af 3 Pd. og derunder henholdsvis 30 og 20 Øre pr. Pd. Mindre Partier Sletthvar, Skærissing og Rødtunge med 12 à 15 Øre pr. Pd. og et ringe Parti Tunger med 75 Øre pr. Pd.; det er beklageligt at lægge Mærke til, i hvor ringe en Mængde sidstnævnte kostbare Fiskesort nu forekommer i det nordlige Kattegat, for 4–5 Aar siden hørte om Vinteren et samlet Udbytte af 20 til 30,000 Pd. om Ugen ikke til Sjældenhederne, men i de sidste Aar er det gaet overmaade meget tilbage og deropnaaedes sjældent mere end c. 4000 Pd. i en Uge i den heldigste Tid, og i dette Foraar har det været ganske forsvindende. Fiskeriet er sikkert i sin Tid drevet alt for stærkt og skaanselløst, saa Tunger maa betragtes som næsten opfisket. To Stører er blevne fangede af paa Vestkysten fiskende Kuttere, den ene vejede 70 og den anden 50 Pd., de bleve afsatte til herværende Fiskehandlere for 20 Øre pr. Pd.

Fiskeriet drives for Tiden af c. 90 Kuttere med en Bemanding af c. 600 Mand.

I sidste Uge er der sket Tilførsel af Hummer fra Sverrig, idet en Kvase ankom med c. 1300 Stykker, iøvrigt har Tilførsel kun fundet Sted pr. Dampskib fra Christianssand og har andraget c. 8000 Stykker, Prisen, der har været i 1½ Kr. pr. Pd., er falden i de sidste Dage til 1 Kr. 30 Øre pr. Pd. en gros ab Christianssand.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn. Indgaaede Skibe.

9. Maj. Dampskib »Ashford«, Kapt. Thompson, fra Taganrog med ca. 25,000 Tønder Byg. Denne Ladning blev udlosset i mindre end 33 Timer.

11. Maj. Dampskib »Romanby«, Kapt. E. Lillienkjold, fra Odessa med 108,070 pood Byg, 18,800 pood Majs og 9925 pood Rug.

Dampskib »Jacoba«, Kapt. F. Spiesen, fra Hamburg med 2 Ks. Kulglas, 2 Sk. Peber, 30 Bll. Fibre, 50 Bll. Risrødder, 588 Bll. Piasava, 5 Sk. Kakao, 39 Kolli Nøddetræ, 228 Kolli Egetræ, 1 Kolli Mahognitræ, 5 Ks. Smør, 7 Ks. Kokosnødder, 4 Bll. Hamp, 150 Sk. Mel, 57 Kolli Fedt, 4 Fst. Madeira, 70 Bll. Korktræ, 597 Ks. Blikplader, 3 Bll. Bomuldsaffald.

13. Maj. Dampskib »Fido«, Kapt. Smith, fra Liverpool med 453 Sk. Svovl, 338 Sk. Sukker, 338 Sk. Kanariefrø, 60 Kolli galvaniseret Jern, 30 Ks. Blikplader.

Dampskib »Glassalt«, Kapt. Byth, fra Barrow med 361 Tons Klid

Dampskib »Toledo«, Kapt. J. Wishart, fra New Orleans med 1199 Tons Oliekager, 2052 Tons Hvide og 1000 Baller Bomuld til Viderebefordring til Finland.

15. Maj. Dampskib »Enskar«, Kapt. Knebone, fra Odessa med 224,750 pood Byg, 6260 pood Hvide og 18,610 pood Majs.

Ugens Havarier.

Om Sammenstødet mellem Maren og Eden skriver vor Korrespondent i Frederikshavn fremdeles:

Sammenstødet skete en mørk stormfuld Nat. Om Bord paa »Maren« saa man godt »Eden« nærme sig, men da det var dennes Pligt at vige, foretog man ingen Manøvre før i sidste Øjeblik. Om Bord i »Eden« var Besætningen paa Rorgængerer nær gaet ned for at skilte Tøj, da alle vare blevne vaade ved at foretage Rebning af Sejlene. Rorgængerer observerede imidlertid ikke »Maren« før Sammenstødet skete. Begge Skibe kom med meget stærk Fart, og havde »Maren« ikke i sidste Øjeblik foretaget en Manøvre, vilde Skibene have vendt Bougene mod hverandre og sikkert være gaaede til Bunds begge to. Nu tørnede de kun med Siderne mod hinanden og slap med, at »Maren« fik Rigning ødelagt og 4 Støtter knustes. Da det i Følge Søfartsreglerne var »Edens« Pligt at vige, maa Skylden for Sammenstødet vel falde paa dette Fartøj. »Maren« bliver repareret og maa oplosse en Del af Lasten.

I Lørdags Eftermiddags indkom den engelske Damptrawler »Bull Dog«, ført af den dansk fødte Skipper Johnson fra Hull her i Havnen for at reparere. Trawleren var samme Dags Morgen mellem Hanstholm og Hirthals under let Tykning bleven paasejlet af Dampskibet »Mira«, Kaptain Brinck af Flensborg, der var paa Rejse fra Windan til Boness med Trælast. »Bull Dog« fik en Del Skade om Styrbord, ligesom den ogsaa fik rendt Hul i Agterstaven lige overfor Vandgangen. »Mira« standsede og tilbød Assistance, men da ingen særlig Fare var for Haanden, afsloges denne; Skaden bliver repareret her foreløbig.

Fra Skagen skriver vor Korrespondent den 14de Maj:

Imorges strandede paa Grund af Taage paa Starholm Forstrand, Raabjerg Sogn, Bark »Mina«, Kaptain Haaversen af Christianssand fra Hjemstedet til Bjørneborg i Ballast.

Svitzers Bjergningsdamper er tilkaldt og Udsættelseforventes.

Thorsa, Dpsk. af Leith ankom her paa Reden den 12te

ds. Skibet har ved Skagen i taaget Vejr været i Kollision med Dpsk. Hamburg af Gøteborg. »Thorsa«, der gik med langsom Fart, rantes midtskibs om Bagbord og fik nogen Skade, som dog hurtig repareredes her.

»Hathersage«, Dpsk. af W. Hartlepool, der den 5te ds. grundstødte paa Taaebæk Rev, blev den 12te ds., efter endt Udlosning, taget paa Burmeister og Wains Slip, for der at faa sin betydelige Skade repareret.

»Divina«, Dpsk. af London, har udfor Dragør udbedret en mindre Maskinskade, hvorefter Rejsen fortsættes syd paa.

»Bull Dog«, engl. Fiskedamper af Hull, er indkommen til Frederikshavn efter at være bleven paasejlet mellem Hirthals og Hanstholm af Dpsk. »Mira« af Flensborg. Den af »Mira« tilbødte Assistance blev afslaaet, hvorefter »Mira« fortsatte Rejsen til Boness. »Bulldog« reparerer i Frederikshavn.

»Rolf«, Dpsk. af Svendborg har haft en mindre Maskinskade, der hurtig er udbedret.

»Daniel«, Jagt af Rønne, blev, som meddelt i vort forr. Nummer, paasejlet ved Alsodde. Skibet, der var paa Slæb sammen med tre andre Fartøjer, kom paa Grund og blev derved paasejlet af den efterfølgende Jagt »De otte Sødskende« af Marstal, og fik betydelig Skade. »Daniel« returnerede til Hadsund og lossede sin Ladning der, hvorefter Skibet repareres.

»St. Thomas«, Skonnert af Tønsberg, Corneliusen, er paa Rejsen fra Blyth til Frederikstad med Kul sprungen læk i Søen og er forladt af Mandskabet, der reddedes om Bord i »Lily«, 3/m Sk. af Faaborg, og landsattes i Frederikshavn.

Besætningen saa »St. Thomas« synke.

»Kamp«, norsk Skonnert, er i Fl. Telegr. fra Liverpool strandet ved Stoks'eyri (Island) og

»Kepler«, svensk Skonnert, er strandet ved Thorlaks-havn (Island).

Fra Sø og Land.

Kanonbaaden »Grønsund«, Kapt. Bræstrup, har til Esbjerg indbragt tysk Damptrawler Præsident Herwig, Kapt. Putz, af Gestemünde, anholdt for ulovligt Fiskeri paa dansk Territorium udfor Holmstrands Klit. Trawleren maaler 113 Netto Reg.-Tons og havde elektrisk Lys paa Dækket. Den fik 200 Kr. i Bøde, Trawl og Fanget konfiskeret og 97 Kr. i Sagsomkostninger. (R. B.)

Det danske Generalkonsulat flyttes fra Åbo til Helsingfors. I Stedet for afdøde Generalkonsul Malm er Vicekonsul i Helsingfors A. F. Wæenius udnævnt til Generalkonsul.

Postdampskibsfarten mellem Frederikshavn og Christianssand er fra 1ste Maj udvidet til daglig Fart og besørges af de norske Dampskibe Nyland og Harald Haarfager.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab har paa en ekstraordinær Generalforsamling enstemmig tiltraadt Bestyrelsens Forslag om Udstedelsen af et 5 pCt. Obligationslaan mod 1ste Prioritetsret i Selskabets Skibe. Laanet skal anvendes dels til Indfrielse af Selskabets Kassekredit, dels til Køb af et 5te Skib.

Bark »Drothej« af Lillesund er solgt i Svendborg ved Tvangssalg for 5960 Kr.

Ny Isbryder. Københavns Havnevæsen har kontraheret med Burmeister & Wains Skibsbyggeri om Byg-

ningen af en ny Isbryder. Bryderen er bestemt til at holde Farvandet gennem Sundet til Kjøbenhavn aabent om Vinteren, og Skibet bliver, hvad Maskinkraften angaar, det stærkeste, og, hvad Dimensionerne angaar, det største Skib, som hidtil er bygget udelukkende til Isbrydning.

Dimensionerne blive: Længde 161 Fod engl., Brede 40 $\frac{1}{2}$, Dybde 18 $\frac{1}{2}$, Maskinen erholder 2 Cylindre, der fødes af 4 Kedler og indicere op til 2,500 Hestekraft. Selvfølgelig bliver Skibet bygget efter de nyeste Principer og udrustet med de nyeste Hjælpemidler, saa at det ogsaa turde blive Verdens mest effektive Isbryder. Det nye Skib skal saaledes forsynes med den Olsenske Tørbrænd, som gør det muligt at udføre Skruereparationer paa Stedet i Isen, uden at man først, som man hidtil var nødsaget til, ertvunget til at løfte Skibets Agterende op over Vandet. Isbryderen vil træde i Aktivitet næstkommende Vinter.

Engelske Skibe solgte til Skandinavien. Nedenstaaende Fortegnelse over britiske Skibe, der i Aarene fra 1884—1894 er solgt til skandinaviske Lande, vil have sin Interesse.

Til Norge er i denne Tid solgt et eneste, nemlig »Bessie Jose«, 595 Tons netto.

Til Sverige »Adolph Harboe« 1091 Tons, »British Envoy« 1265 Tons netto, »Valentine« 703 T., »Blenheim« 574 T., »Caitloch« 1264 T., »Otago« 970 T.

Til Danmark blev i dette Tidsrum solgt følgende Skibe: »Coranna« 759 Tons netto, »Casma« 638 T., »Julie« 562 T., »Clara« 1046 T., »Erna« 397 T., »Villy« 267 T., »Else« (? T.), »Nordby« 601 T., »Elisabeth« 461 T., »Valparaiso« 730 T., »Johanne« 509 Tons., »Else« 653 T., »Esmeralda« 730 T., »Lottie« 499 T., »Cimbria« 1158 T., »Ribe« 448 T., »Dania« 362 T., »Serapis« 965 T., »Olga« 981 T., »Helene« 484 T., »Mærdor« 266 T., »Anna Agnete« 612 T., »Tercera« 1023 T., »Cingalese« 698 T., »Amy« 1399 T. — Skibene er anført med de Navne, som de fik efter Salget.

(Norg. Sjøfl.).

Præsidenten for The First National Bank i Tallahassee Fla. Hr. George Lewis tilskriver under 3. ds. Nordisk Skibsrederforening saaledes:

Siden Fuldførelsen af Jernbanen til Carrabella og Oprettelsen af en daglig Dampskibsforbindelse med Apalachicola. er denne By bleven det nærmeste Sted for Pengeforsyning for begge Byers Vedkommende.

Banken er regelmæssig Korrespondent for Messrs. Brown Bros & Co., Knauth, Nachod & Kuhne, Kowitz Brothers og Ladenburg, Thalman & Company og andre, og tilbyder sin Tjeneste til Dem og Deres Forbindelser.

Banken er forberedt paa at omsætte Veksler, udstedte imod Kreditbreve i Sterling eller U. S. Currency paa gode Betingelser.

New-York Referencer: Chemical National Bank, Importers & Traders National Bank.

»Fairplay« skriver: Messrs. Richardson Dush & Co., Stockton, har solgt deres Staal-Skrue-Damper Nr. 449, nu næsten beklædt med Plader, til danske Skibsredere for £ 28,900. Den er 330 ft., 43 ft., 29 ft., og ventes at kunne bære 5,250 Tons. Den vil blive forsynet med Triple-Expansions Maskiner.

Maskinisteksaminerne Maj 1895. Til 1ste Afdeling indstillet 31 Eksaminander, hvoraf 22 bestode.

Til 2den Afdeling indstillet 18 Eksaminander, hvoraf 15 bestode.

Til Maskinpasserprøven indstillet 2 Eksaminander, hvoraf 1 bestod.

Med Skruedampskibet »Helge«, bygget af Helsingør

Jernskibs- og Maskinbyggeri for Regning Dampskibsselskabet »Danmark« i Kjøbenhavn er foretaget officiel Prøvetur i Sundet, hvilken i enhver Henseende forløb til de ombord værende Rederes fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey« er 270'—0" langt i Hoveddækket, 37'—11 $\frac{1}{2}$ " bredt og 17'—10 $\frac{3}{4}$ " dybt i Rummet, og forsynet med Triple Expansions Maskine med Overflade-Kondensation.

Paa Prøveturen indicerede Maskinen 1000 Hestekraft hvormed opnaaedes en Gennemsnitshastighed af 11 $\frac{1}{4}$ Knob med et Kulforbrug betydeligt gunstigere end kontraktlig stipuleret.

Fhv. Strandfoged og Redningsbestyrer N. C. Graungaard af Veiers ved Vardø er afgaaet ved Døden.

Det forenede Dampskibs Selskab har fra denne Uge forsøgsvis optaget en ugentlig Tur mellem Kjøbenhavn—Sæby via Frederikshavn.

Det jysk-engelske Dampskibsselskab i Aarhus giver 4 $\frac{1}{2}$ pCt. i Udbytte for sidste Aar.

En opsigtvækkende Søretsdom. Fra New-York skrives til »Norges Sjøfartstidende«:

Der er netop afsagt en meget interessant og vigtig Søretsdom ved Højesteret i Washington vedkommende et vigtigt Havarigrosse-Spørgsmaal, hvis Hovedtræk er følgende:

Et stort amerikansk Skib laa lastet med Jute i Calcutta, da der gik Ild i Lasten (brændbar som Bomuld) og forsøgte man at slukke samme med eget Mandskab. Brandvæsenet kom til, tog Kommandoen fra Styrmanden, der protesterede (Føreren var i Land), og begyndte at fylde Skibet til det blev fuldt af Vand. Ilden slukkedes selvfølgelig, og den største Del af Lasten blev reddet, medens Skibet (Træskib) ved Lastens Opsvulmen blev aldeles ødelagt og totalt Vrag. Sagen blev dispatcheret for Havarigrosse — altsaa Skade paa selve Skroget medtaget i samme, og dette blev godkendt af Admiralitets- og Appel-Retten, men nu forkastet af Højesteret. Skibets Rederi og Assurandører maa saaledes lide totalt Tab for at redde Lasten, medens Lasten slipper forholdsvis let fra det.

Det er jo en ren Revolution i alle hidtil gængse Regler!

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Antwerpen 12. Maj, bestemt til Tunis, Piræus etc. — Antwerpen, Caroc, ankom til Antwerpen 14. Maj, bestemt til Alger, Tunis, Piræus, Smyrna etc. — Baron Sjøernblad, Michelsen, afgik fra Kbhvn 12. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Castor, Kruse, afgik fra Dartmouth 14. Maj, bestemt til Kbhvn., St. Petersborg. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Cartagena 13. Maj, bestemt til Malaga, Cadiz, Kbhvn. — Dagmar, Hansen, ankom til Barcelona 13. Maj, bestemt til Genua, Livorno, Neapel, Sicilien. — Douro, Brabrand, ankom til Königsberg 13. Maj, bestemt til Kbhvn., Nantes, Portugal. — Georgios I, Rohde, ankom til Kbhvn. 14. Maj, bestemt til St. Petersborg. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Kbhvn. 10. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Kiew, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 14. Maj, bestemt til Stettin, Danzig. — Kursk, Staal, afgik fra Kjøbenhavn 14. Maj, bestemt til Hull, Bordeaux. — Leopold II., Jespersen, afgik fra Kbhvn. 12. Maj, bestemt til Petersborg. — L. P. Holmblad, Erichsen, ankom til Odessa 14. Maj, bestemt til Smyrna, Piræus, Antwerpen. — O. B. Suhr, Koch, afgik fra Oran 14. Maj, bestemt til Kjøbenhavn, Petersborg. — Omsk, Kihl, afgik fra Alger 13. Maj, bestemt til Antwerpen, Kbhvn., Petersborg. — Tejo, Fenger, afgik fra Kjøbenhavn 12. Maj, bestemt til St.

Petersborg. — Tom sk, Petersen, afgik fra Pera 14. Maj, bestemt til Sebastopol, Odessa. — Vesta, Korfitzon, afgik fra Kbhvn. 12. Maj, bestemt til Petersborg. — Vesuv, Gade, pass. Ouesant 11. Maj, bestemt til Marseille, Spanien. — Viking, Jørgensen, afgik fra Lissabon 12. Maj, bestemt til Kbhvn., St. Petersborg.

Axelhuus, Harder, ankom til Stettin 15. Maj, bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 13. Maj, bestemt til Hamburg. — Ceres, Svensson, afgik fra Kbhvn. 13. Maj, bestemt til Libau. — Charkow, Norden, afgik fra Aarhus 15. Maj, bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 12. Maj, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Jensen, afgik fra Arendal 13. Maj, bestemt til Vestnorge. — Fanø, Kolster, afgik fra Kbhvn. 13. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Frederik, Harboe, ankom til Königsberg 14. Maj, bestemt til Hull. — Jolantha, Hansen, ankom til Hamburg 12. Maj, bestemt til Kbhvn., Danzig. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 12. Maj, bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Klaksvik 5. Maj, bestemt til Island. — Libau, Andersen, ankom til Kbhvn. 14. Maj, bestemt til Hamburg. — Olga, Fischer, ankom til Königsberg 10. Maj, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 12. Maj, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom til København 15. Maj, bestemt til Stettin. — Morsø, Lind, ankom til Kbhvn. 14. Maj, bestemt til Königsberg. — Moskov, Petersen, ankom til Anvers 14. Maj, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 13. Maj, bestemt til Anvers. — Nordjylland, Jensen, ankom til Anvers 12. Maj, bestemt til Kbhvn., St. Petersborg. — Odin, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 15. Maj, bestemt til Hamburg. — Perm, Christensen, ankom til London 12. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiusen, afgik fra Anvers 16. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Nielsen, ankom til Hull 12. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, ankom til Kbhvn. 13. Maj, bestemt til Færøerne, Island. — Tula, Paaske, ankom til Danzig 14. Maj, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 14. Maj, bestemt til Anvers. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 12. Maj, bestemt til St. Petersborg.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 16. Maj, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Holm, afgik fra Newcastle 14. Maj, bestemt til Odense. — Georg, Terkildsen, afgik fra Newcastle 15. Maj, bestemt til København. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Odense 16. Maj, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Kronen, Petersen, afgik fra Newcastle 14. Maj, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 15. Maj, bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg. — Storebelt, Güllich, afgik fra Nakskov 15. Maj, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Leith 14. Maj, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, Schmidt, afgik fra Riga 14. Maj, bestemt til Ghent. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Stettin 11. Maj, bestemt til Reval, ankom til Reval 13. Maj. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Sunderland 3. Maj, bestemt til Riga, ankom til Riga 10. Maj. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Boness 15. Maj, bestemt til Libau. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Libau 12. Maj, bestemt til Bremerhafen. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Blyth 13. Maj, bestemt til Cronstadt. — Danmark, T. Heintzelman, afgik fra Riga 13. Maj, bestemt til London. — Olaf, C. Holst, afgik fra Riga 5. Maj, bestemt til Rotterdam-Schiedam, ankom 10. Maj. — Volmer, J. C. Jensen, afgik fra Schiedam 13. Maj, bestemt til Boness. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga 14. Maj, bestemt til London. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Riga 8. Maj, bestemt til Rotterdam, ankom til Rotterdam 12. Maj. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Leith 4. Maj, bestemt til Riga, ankom 10. Maj.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Fiume 19. April, ankom til Bordeaux 5. Maj. — Alexander Shukoff, Johnsen, afgik fra Riga, ankom til London 14. Maj. — Johan Siem, Rasmussen, afgik fra West-Hartlepool 11. Maj, bestemt til Cronstadt. — Pawel Andrejeff, P. Stoltenberg, afgik fra Eupatoria 27. April, bestemt til Libau.

Dampskibsselskabet Heimdal. Anine, Knudsen, afgik fra København 9. Maj, ankom til Reval 11. Maj.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Dunkerque 13. Maj. — Christiansborg, Schmidt, ankom til Riga 11. Maj. — Fredensborg, Andersen, ankom til Ghent 14. Maj. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Riga 13. Maj. — Rosenborg, Schultz, ankom til Dunkerque 11. Maj. — Uranienborg, van Deurs, passerede Kbhvn. 12. Maj paa Rejse fra Riga til Ghent.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Sunderland 9. Maj, ankom til Kbhvn. 11. Maj. — Fyen, Andersen, afgik fra Riga 12. Maj til Dundee. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Blyth 14. Maj til Kbhvn. — Jylland, Starck, ankom til Kbhvn. 11. Maj. — Russia, Rasmussen, afgik fra Boness

11. Maj, ankom til Kbhvn. 14. Maj. — Sjælland, Hansen, ankom til Riga 11. Maj.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, ankom til Boness 9. Maj, afgik 11., ankom til Methil 11., afgik 14. til Korsør. — Nordsoen, Meinertz, afgik fra Newcastle 9. Maj, ankom til Kjøge 12., afgik 15. til Newcastle.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra New-York 11. Maj, til Kbhvn. — Hekla, Laub, afgik fra Kbhvn. 14. Maj til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 3. Maj til New York.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Anita, Lybecker, ankom til Rio Grande 8. Maj fra Cadix. — Cito, Lassen, ankom til Lissabon 4. Maj fra Macassar. — Dania, Nielsen, er afgaaet fra Santa Fé til Bernick, passerede La Plata 14. April. — Fanø, Mortensen, ankom til Capstaden 12. April fra Rio de Janeiro. — Medor, Svarrer, ankom til Ponce (Portorico) 24. April fra Barbados. — Tercera, Holm, afgik fra New-York 13. Maj til Talcahuano, Valparaiso.

Ifølge Telegram fra Santos af 13. ds. er Kaptajn Thomsen, Fører af Barkskibet Cingalese, død i Santos.

Fanø. Sønderho. Anne, Mortensen, afgik fra Rotterdam 6. Maj til Stockholm. — Martha, Nissen, ankom til New-York 15. Maj fra Rio Grande.

M. Christiansen, Ronne. Erik, Sonne, afgik fra Danzig 27. April, ankom til Pembok Dok 13. Maj. — S. S. Rønne, Hintze, ankom til Præstø 11. Maj fra Warkworth. — Thyra, Larsen, ankom til Hull 10. Maj fra Vestervik. — Tre Søstre, Pedersen, afgik fra Rønne 9. Maj til Riga, ankom 14. Maj. — M. Christiansen, Bager, afgik fra Blyth 11. Maj til Riisfjord, Finmarken. — Tordenskjold, Clausen, afgik fra Blyth 10. Maj til Troldfjord, Finmarken.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Holm & Wonsild, København og Lübeck, meddele os den 15. Maj:

St. Petersborg noterer for Dampere:
London 1/0³/₄, Rotterdam, Amsterdam eller Bremerhaven 1/1¹/₂ d., Antwerpen eller Dünkirk 1/3 d. alt. pr. 496 lbs. Hvedebasis. Montrose, Dundee eller Leith 16/—, Dünkirk eller Ghent 20 francs, alt pr. Ton Hør.

Libau noterer for Dampere:
London, Hull 10¹/₂ d., Leith 9³/₄ d. à 10¹/₂ d. Rotterdam 10¹/₂ d., Antwerpen eller Dünkirk 11¹/₄ d., Rouen 1/1¹/₂ d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis. Til Stettin 10/11 M. pr. 2000 Kilos Havre.

Danzig noterer for Dampere:
London 5/6 à 5/9 d. pr. Ton Sukker, Liverpool 6/9 d., Dundee 6/— pr. Ton Sukker; Dünkirk 15 francs pr. 2000 Kilos Melasse.

Kulfragterne fra England til Danmark ere uforandrede.
D'Hrr. Funch Edye & Co., New York, meddele den 3. Maj:

Dampskibs-Fragtmarkedet holder sig i det væsentlige som sidst meddelt. Kornpriserne ere atter stegne, medens Efter-spørgslen fra Europa er i Aftagende. Antallet af de afsluttede Forretninger er derfor ringe, og indskrænker sig hovedsagelig til Partforretninger til enkelte Havne paa Kontinentet, og Fragtraterne vise ingen Forandring af Betydning. Raterne fra Kuba, der som Følge af en enkelt Befragtning, uden nogen synlig Grund vare faldne, ere nu atter bragte op til deres forrige Standpunkt, men der er ikke særlig presserende Begar efter Tonnage i Øjeblikket. Paa Grund heraf have Fragterne fra Trælsthavnene i højere Grad tiltrukket sig Redernes Opmærksomhed, og disse synes nu mere tilbøjelige til at antage de af Befragterne tilbudte Rater.

Sejlskibs-Markedet er uregelmæssigt. Medens der her i Havnen er en Del større Skibe, som have Vanskelighed ved at erholde Beskæftigelse, og et Par Stykker endog afsejlede i Ballast til Australien og Francisco, er Antallet af smaa og middelstore Skibe forholdsvis ringe, og ere disse saaledes i Stand til at opnaa bedre Betingelser. I det hele taget holder Markedet sig stille, omendskøndt der er gjort lidt flere Forretninger end i forrige Uge.

Følgende Rater ere betalte:
Newport News til Cork f. O. Korn 2/10¹/₂ d., New York til Cork f. O. Storbritanien 2/, direkt Havn 1/10¹/₂ d.

Charleston til Bremen Bomuld 30/—, Savannah til 1 eller 2 Middelhavshavne ca. 33', Østersøen 1 Havn 32/, 2 Havne 33/, 3 Havne 34/.

Philadelphia til Lissabon Petroleum 2/6 d., Bergen 2/1¹/₂

d., New York til Penang og/eller Singapore 8 $\frac{1}{2}$ c. 1 Havn, 9 c. 2 Havne. Montreal til Tyne Planker og Bræder 40/, Tømmer 65/, Pensacola til Greenock, Cardiff £ 5, 13 d., Holland 5, 3/9 d., Antwerpen £ 5, 5, skaaret Tømmer St. John N. B. til Liverpool eller Barrow Planker 33/9 d., Dublin 35/, Halifax til Liverpool Planker 32 6, New York til 2 Middelhavshavne Stykgods 14 6, Savannah og Virginia til Hamburg 16/, Cuba til New York Sukker 10 c, Boston 11 c.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 11. Maj:

Frugtmarkedet har i forløbne Uge været vel vedligeholdt for de fleste Fragters Vedkommende.

Hjemfragterne ere faste fra Californien, der noteres for prompt og senere Afskibning i Løbet af indeværende Aar 31/3 à 32/6 fra San Francisco, 33/9 fra Tacoma, 36/3 à 37/6 fra Portland, O. Vestkysten Syd-Amerika har fulgt med, idet der for prompt og senere Ladning er opnaaet 26/3 for Salpeter, 27/6 for Guano. — River Plate-Markedet er ligeledes fastere, der slutes à 20/6 til 21/6 fra Paranafloden, 16/— fra de nedre Flodhavne. — Fra Ostindien er Markedet ogsaa bedre for Sejlere; der er sluttet Sukker à 28/— for September Oktober Ladning; og Coprah fra Padang til U. K. Kont. for Ordre à 40 — for 700 Register Skib Juli Ladning.

Som Følge af Stigningen i Hjemfragterne fra Californien & c. ere Ratene dertil for Kul fra Europa og Australien gaaede lavere, der er saaledes sluttet à 11 $\frac{1}{2}$ fra Bristol-kanalen til Frisco, og fra Australien à 12/6.

Fra Liverpool er der sluttet for Stykgods til Rio Janeiro à 22/6; Melbourne 13/9; Sydney og Newcastle à 10/—.

Træfragterne fra Pitch Pine og Canadahavnene holde sig omtrent uforandrede; dog er Tendensen fastere for Pitch Pine Pladsenes Vedkommende. — Vi har netop sluttet 700 Reg. fra Apalachicola til U. K.—Kont. à 102/6 pr. Std., og store Skibe ere anbringelige fra Pensacola eller Mobile til 92,6 à 95/—.

Logwood og Mahogani Fragterne fra Vestindien holde sig nok saa faste.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 11. Maj:

Udfragterne have ikke undergaaet nogen Forandring af Betydning i Ugens Løb, men Tonen er lidt svagere for Middelhavet. Der er sluttet Tyne, Blyth eller Wear til Cronstadt 1950 4/1 $\frac{1}{2}$, 2200 4/. Neufahrwasser 1200 4/1 $\frac{1}{2}$, 1300 4/. Swinemünde 1800 3/10 $\frac{1}{2}$, 2000 3/9 Stettin 2000 4/3. Fredericia 900 4/. Aalborg 1200 4/. Korsør 780 4/4 $\frac{1}{2}$. Stockholm 2000 3/9, 1600 3/10 $\frac{1}{2}$, adressefri. Helsingfors 1100 og 1300 4/3. Bordeaux 2400 4/. Lisbon 1000 5/4 $\frac{1}{2}$. Carthagena 1500 6/4 $\frac{1}{2}$ Dagskurs. Cette 1200 5/7 $\frac{1}{2}$. Toulon 1800 6/7 $\frac{1}{2}$. Genoa 2500 5/, 3300 5,6 død Vægt. Ca Vecchia 2800 5/4 $\frac{1}{2}$. Neapel 2600 5/. Catania 2000 5/7 $\frac{1}{2}$. Cagliari 2000 5/7 $\frac{1}{2}$. Triest 2100 6/10 $\frac{1}{2}$.

Returmarkedet fra Sortehavet og Azovske Hav har været meget animeret i sidste Uge: fra Odessa, Sebastopol etc. bydes til U. K. Kont. 11/3 n. c. med 1/ mere for Lastning i Nicolaieff. — Azoff noterer til U. K. Cont. 13/ paa n. c., 14/9 for to danske Havne og 15/ til Stettin.

Fra Donauen noteres 13 6 til U. K. for Juni, og 15/3 à 15/6 for Septbr. Okt.

Middelhavet er stille, Alexandria noteres 9/6 à 10/ til London ell. Hull, Smyrna 10/9 à 11/ til U. K. Fiume til Bordeaux frcs. 13. Staver.

Fra Østersøen er sluttet:

St. Petersborg til Rotterdam 11500 qrs. 11 $\frac{1}{2}$. Libau til London 10 $\frac{1}{2}$ d., Rotterdam 11 $\frac{1}{4}$ d., Antwerpen 1/—, Riga til W. Hartlepool, 500 std., 19/—.

Østersøen til Alexandria, 2 Pladser, 1150 std, frcs. 49. D. B. b. 4 Balke.

Helsingfors til Ghent 450 std., frcs. 32. D. B. Borgå til Ostende 375 std, frcs. 32,50.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Store-Bælt. Det i »Den Danske Lods« Side 329 anførte Mærke for at søge Nyborg Havn: »Nyborg Telegraf overet med Anes-Hus«, kan ikke benyttes længere, da Anes-Hus er nedrevet.

Smaalands-Farvandet. I *Skjelskør-Fjord* er en Rispræk med rød Stage udsat c. $\frac{1}{2}$ Kbl. V. t. S. for *Vasebro*.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. Ved *Yttergrundit* er Vageren med rød Stage og Ballon ombyttet med en Vager med rød Stage med 1 Kost over to Balloner. 61° 17' 5" N. Br. 17° 23' Ø. Lgd.

Fyrskibene „Grundkallen“ og „Grepn“ udlagte. I Følge Telegram af 11te Maj fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* ere Fyrskibene »Grundkallen« og »Grepn« igen udlagte paa Station.

Med stiv Kuling af NØ. kunne de dog muligvis af Drivis blive tvungne til midlertidigt at forlade Stationerne.

Tydskland. Neufahrwasser. Det grønne, faste Fyr paa *Neufahrwasser* V. Moles Hoved lyser fra ØNØ gennem N. og V. til VSV. Flammens Højde: 26 Fod. Synsvidden: 3 Kml.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Vin:a. Fyrtaarnet paa *Vinga*, uden for *Göteborg*, har nu et sort Bælte midt paa Taarnet.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Et sunket Vrag, en Stang over Vandet. 54° 12' N. Br. 6° 50' V. Lgd. Den 1ste Maj. 56° 53' N. Br. 7° 58' Ø. Lgd. Et Vrag, en Stang 6 Fod over Vandet

Tydskland. Jade. I *Jade* er sort Spidstønde Nr. 4 flyttet i 32 Fod Vand. 53° 49' 34" N. Br. 7° 58' Ø. Lgd.

Ostfriesiske Øer. *Norderney Seegat* har flyttet sig saa meget Øst efter, at Ledefyrene ved *Kaiserstrasse* paa *Norderney* ikke kunne benyttes. De skulle derfor flyttes, saa at de lede i det ny afmærkede *Mastgat*, der har forbedret sig betydeligt.

Holland. Zeegat van Terschelling. I *Vlie* eller *Monniken-Stoot* har Spidstønde Nr. 1 nu Ballon som Topbetegnelse.

I *Vlie* ere følgende Tønder udlagte:

Stumpstønde Nr. 2 med Kegle i 12 Fod Vand. 53° 18' 4" N. Br. 4° 38' 10" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 3 med afkortet Kegle i 15 Fod Vand. 53° 17' 56" N. Br. 4° 38' 27" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 4 med afkortet Kegle i 9 Fod Vand. 53° 17' 52" N. Br. 4° 38' 55" Ø. Lgd.

I *Wiestroom* er Spidstønde Nr. 1 med Kors flyttet i 25 Fod Vand. 53° 18' 11" N. Br. 4° 37' 43" Ø. Lgd.

Zuiderzee. I *Stoot*, S. for *Wieringen*, er Stumpstønde Nr. 2 flyttet. 52° 52' 15" N. Br. 4° 57' 2" Ø. Lgd.

I *Scheur Rak* og *Oude Vlie* ere følgende Tønder flyttede: Stumpstønde Nr. 9 med afkortet Kegle i 28 Fod Vand. 53° 6' N. Br. 5° 11' 53" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 11 med afkortet Kegle over et Kryds i 17 Fod Vand. 53° 6' 15" N. Br. 5° 11' 55" Ø. Lgd.

Et Fartøj er sunket i 11 Fod Vand, c. 3 Kml. S. 45° Ø. fra *Urk* Fyrtaarn. Vraget er afmærket med en Vragstumpstønde, og om Natten vises de sædvanlige Lanterner. 52° 36' 13" N. Br. 5° 40' 0" Ø. Lgd.

Zeegat van Texel. Et Fiskefartøj er sunket i 6 Fv. Vand paa *Keizerball*. Paa Masten, der er 8 Fod over Vandet, er fastgjort et Stykke Sejldug. 52° 56' 24" N. Br. 4° 34' 34" V. Lgd.

Hellegat. I det Ø-lige *Hellegat* er den foreløbige Afmærkning inddragen. Løbet, i hvilket den mindste Dybde er 7 Fod, er nu afmærket med tre Spidstønder Nr. 1, 2 og 3, og tre Stumpstønder Nr. 1, 2 og 3.

I *Hellegat* er Spidstønde Nr. 1 med Ballon ombyttet med en Kugletønde med Diamant og Spidstønde Nr. 9 med Ballon ombyttet med en Kugletønde med Kegle, der ligger i 15 Fod Vand. 51° 42' 35" N. Br. 4° 23' 14" Ø. Lgd.

I *Hellegat* ere Kugletønderne Nr. 1 med Diamant og Nr. 9 med Kegle rød og sort vandret stribede.

Hollandsch Diep. I *Hollandsch Diep* er Spidstønde Nr. 1 inddragen og Spidstønde Nr. 2 flyttet i 18 Fod Vand. 51° 42' 24" N. Br. 4° 24' 14" Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. Paa *Ribben* er udlagt tre Skydeskiver, fra *Brielle* Taarn i S. 77° V. og fra *Goeree* Taarn i N. 15° Ø.

England. Humber. Spurn. Tændingen af *Spurn* nye Fyr er udsat til omtrent den 12te September 1895.

Det ny Fyrtaarn er sort med et hvidt Bælte.

Nærmere Meddelelse senere.

Tee. Ved *Seal Sand* Fyr gives samme Taagesignal som tidligere.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag m. m. i Atlanterhavet. I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 15de April. 41° N. Br. 63° V. Lgd. Vrag, kun lidt over Vandet.

Den 17de April. 38° N. Br. 41° V. Lgd. Vrag, uden Master, kun Forskibet over Vandet.

Den 19de April. 49° N. Br. 13° V. Lgd. Skib paa 600 å 700 Tons, med Bunden opad.

Den 19de April. 41° 3' N. Br. 64° V. Lgd. Vraget af engelsk Skonnert »*Glenola*».

Den 22de April. 43° N. Br. 44° V. Lgd. Skonnert »*Alma Cummings*» forladt.

Den 25de April. 47° 29' N. Br. 34° 49' V. Lgd. Vrag, fuldt af Vand.

Frankrig. Gironde. Ved Siderne af en Uddybning, som har dannet sig i *Gironde* ud for *Pauillac*, er der nærmest Land udlagt en rød Spidstønde og ved Uddybnings Yderside en sort og rød vandret stribet Spidstønde.

Marokko. Azimur River. *Azimur Spit* strækker sig nu indtil 5 Kml. mod V. Med haard paalands Kuling bryder Søen i Bugten inden for 12 Fv. Grænsen, og den bryder stærkt paa *Azimur Spit*.

Beligheden af *Azimur River*: 33° 19' N. Br. 8° 17' V. Lgd.

New Scotland SV.-Kyst. En rød Stumpstønde er i 21 Fod Vand udlagt c. 2 Kbl. S. for *Old Woman Rock*, der ligger ØSØ. for *Frenchmann Point*. 43° 37' 50" N. Br. 65° 58' 50" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Captain Harbor. Connecticut. Den røde Spirtønde Nr. 4 ved *Newfoundland Reef*

er ombyttet med en sort og rød vandret stribet Spirtønde uden Nummer.

Chesapeake Bay. Virginia. Fyret og Taagesignalet ved *Old Plantation Flats* ere igen i Orden.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Agamonte og Huelva. Løbene over Barren ved *Huelva*, *Odiel*, og *Agamonte*, *Guadiana*, have trukket sig mod Ø. Man kan ved Besejlingen ikke benytte Ledefyrene overet.

Italien. Mesina Stræde. I Maj 1895 foretages Forsøg med elektriske Lys i *Mesina Stræde*.

Grækenland. Corinth Bugt. Paa Kap *Melangavi* skal tændes et Fyr. 38° 1' 30" N. Br. 22° 51' 30" Ø. Lgd. Nærmere Meddelelse senere.

Vestindien, Mexikanske Bugt og Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Key West. Florida. Orkan-Signal gives fremtidig fra *Sand Key* Fyrtaarn, for saa vidt Vejret tillader, at Signalerne paa *Key West* kunne sees fra Fyrtaarnet.

Great Bahama Bank. Vraget af amerikansk Skonnert »*Nina Tilson*» er sunket i 5 Fv. Vand, fra *Great Isaac* Fyr i S. 4° Ø., 3¼ Kml. og fra den N.-lige største Klippe af *Hen and Chickens* i S. 71° Ø., 2¼ Kml. 25° 59' N. Br. 79° 5' V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Argentien. Medano Pynt. *Medano Pynt* Fyr ligger ikke paa Pynten, men c. 7 Kml. N. for den i „Eng. Adm. Kaart“ Nr. 2522 angivne Pynt. 36° 53' 15" S. Br. 56° 41' V. Lgd.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Bygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe. Dampmaskiner, Kjelder samt Maskinarbejde af enhver Art. — **Terdok**, 340 engelske Fods Længde i Bunden, samt **Patentslip** for Skibe af indtil 750 Tons Egenvægt.

Rullesten eller Singels til Betonbygning

faas mod Forudbestilling billigst hos

R. Loranqe, Vesterbrogade 5, Mezzaninen.

Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,

Velsmagende og holdbar Margarine,

Særlige Kvaliteter til Skibsbrug.

Kontor og Lager: Raadhustræde 4.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,

Iron & Brass Foundres and Ship Repairers.

By Vildersplads, Copenhagen, C.

Alt Skibsarbejde

Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,

Adelgade 14.

Jacob Holm & Sønner,

Kjøbenhavn.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Cornelius Knudsens Etabl.,

37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

Patent Multiplicator, Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre

med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellinealer.

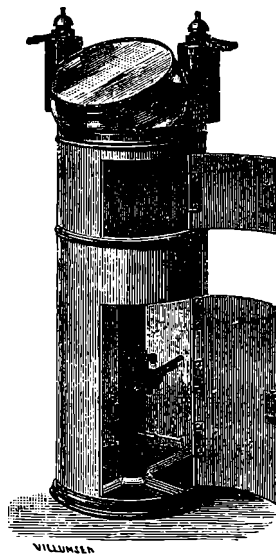
Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.



VILLUMSEN

M. B. Hansen,

mekanisk Etablissement,

Nørrevold 78.

Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tællere.

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.

Diner a la carte. Varme Frokostretter.

J. Christophersen.

H. Hvalsøe & Co.

St. Strandstræde 8.

Lager af

Skibsartikler

&

Værktøj til Skibsbrug.

Petersen & Rand,

Niels Juelsgade 7.

→ Telefon 3523. ←

Import af finsk Smør,

fineste holdbar Kvalitet,
billigste en gros Pris.

S. Jacobsens

Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,

anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Anti-magnetiske

Ankerangs-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,

6, Sølvtorvet 6.

Metalspejlapparater,

Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

Ægte Carbolineum.

Bedste og billigste Imprægningsmiddel. Anvendes til alt Træværk. Kan paastryges af Enhver. Faas billigst hos

Th. Kayser & Co,

ældste Carbolineumsforretning,
Rosengården 8, Kbhvn. K.
forhen Møntergade 24.

Korsør Margarine.

Endnu uovertruffen i Kvalitet og Holdbarhed. Anbefales ubetinget som det Bedste til Skibsbrug. Garanteres fri for Vand, hvorfor det særlig anbefales til Bagning og Stegning.

Faas i de fleste Skibsprovanteringsforretninger.

Telefon
3674.

Hovedoplæg: Knabrostræde 2.
Brødrene Syndergaard.

Telefon
3674.

FRIHAVNSHOTELLET

anbefaler
de Herrer

Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre propre og billige Værelser med Udsigt over Sundet.

Faa Minutters Gang fra Frihavnen og tæt ved Sporvogn.

Ærbødigt

L. P. Jensen, Livjærgade 5.

Magnus Hertz,

Maskinfabrik & Smedeværksteder,

Nygaardsvej 15

(tæt ved Tuborg Havn samt Frihavnen).

Reparationer

af enhver Art udføres solidt og billigt.

Telefon 2036 S.

A. J. Rosenfeldts

Skibs- og Baadebyggeri,

Patent Ophalingsbedding,

Udsalg af Aarer og Stager,

Ny Kalkbrænderi, Ø.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,

Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Paa SØKORT-ARKIVET er udkommen:

Den danske Havne-Lods. Anden Udgave. 1895. Pris: Kr. 2,00.

Kort Nr. 167, Graadyb. Maalestok: 1:40,000. Pris: Kr. 1,50.

Kort Nr. 168, Bornholm med Omgivelser, med Karton af Rønne Havn og Rhed samt af Christiansø. Maalestok: 1:100,000. Pris: Kr. 3,00.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.



Faas hos de fleste Handlende i Byen, paa Broerne og Frederiksberg til følgende Priser:

Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.

Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.

Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.

Hovedforhandler:

Peter Buch,

Vinhandel

en gros & en detail.

Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.

Telefon 1107.

Hans Chr. Berg,

Stukkatur, Cementstøberi

og

Kridtstensværksted.

Gothersgade 91. K.

St. Kongensgades

Brødfabrik

& Melforretning 63

anbefaler

1ma veltørrede Skonnerogger.

Telefon 197.

„Dansk Sefartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvarantal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 19, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø.,

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Bredgade, og flere Stæder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Pettitlinie à 45 mm Bredder 25 Øre, udenlandske 35 Øre

De øvrige Sider — — — — — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20% 30% 50%

Mindre end 1/2 Side 10% 20% 40%

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 21.

Kjøbenhavn, Fredag den 24. Maj 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Turret-Damperne. — Vor Skibsfart paa Rio Janeiro. — Telegrafiske Forbindelser uden Ledninger. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Fiskeri-Statistik. — Om Baadudsætning. — Prismekorsset. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Specialitet:

*Schematiske og tabellariske
Bogtryk-Arbejder.*

Carbolineum, Maskinolier.

Oskar Borch, Gothersgade 158.

Dækskoste.

13 Rækker halvstive Piasava
6 Kr. pr. Dusin.

13 Rækker fine Piasava 7 Kr
pr. Dusin.

Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.

Levanger 7 Kr

Kosteskaffer 1 Kr.

Hans Prehn,
Berstenbinder,

Fabrik for Dæks- og Gadekoste,
Vesterbrogade 46.

—◇— Telefon 2625. —◇—

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg;

Østergade 10, Kjøbenhavn.

Ankere & Kjæder, Tougværk og alle Skibs-Inventarier, Maskinolier, Carbolineum etc.

John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

 **Fedevarer.**

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Raadhuspladsen 51. Kontortid 9-5

Telefon 3326.

Nordisk Skibsrederforening.

Den ordinære Generalforsamling iaar afholdes

Onsdag den 29de Maj

i

Christiania.

Nærmere om Tid og Sted vil blive meddelt hvert enkelt
Medlem.

Bestyrelsen.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbrød.

Nær Frihavnen.   Classensgade 3.

Største Lager

af Uldvarer, Skjorter, Bluser, Trøjer, Sokker, Kraver,
Flipper og Manchetter.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine
anbefaler sig med alle

Conserves til Skibsbrug

af Kjød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l.

Prislisten udleveres paa Forlangende.

Kontor og Lager **Store Kongensgade 106.**

GORDON WHISKY

fra

Pattison, Elder & Co., Leith.

Generalagent for Danmark:

AXEL NYGAARD.

Telefon 3896.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

ør Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Flensborgs

Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjæder

særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Bogtrykkeri,

nyeste Typer & Maskiner.

Papirhandel,

største Udvalg i Kontormateriel.

Tegneartikler,

prima Bestik anbefales.

Bogbinderi,

Protokoller af enhver Art.

S. Friedlænder

Ved Stranden 14

Kjøbenhavn.

Frihavns

Kjød og

Flæsk Udsalg

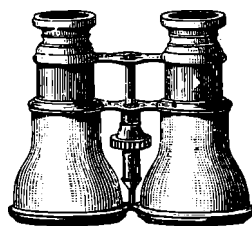
*anbefaler sig til de værdige
Skibsførere og Houmestre.*

Emil Fehmb's

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.

Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.



H. E. Holst's

Efterfølger,

Hans Liisberg,

Uhr- og

Instrumentmager.

Frihavns

Spedition &

Kommissions-Forretning.

Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørges.

Kontor i Frihavns Kontorb.

Telefon 2250.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Holman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Oppe holdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker o.c. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns nye Skiltefabrik,

41, Frederiksborggade 41,
leverer

alle Slags Skilte
samt alt

Malerarbejde

henhørende til

Maskinfaget.

Alt leveres til Nutidens billigste
Priser.

Overslag leveres gratis

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning,
Leverander i Skibsproviant.
Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

Th. Meier,

Vognmandsforretning.
Al Slags Kørsel
besørges.

Kontor: Frihavnsselskabets
Kontorbygning.
Telefon 2068.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.

Skandinavisk Forretning.

Swansea.

Telegrafadresse: NÆRUP.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Holm & Collerup, Smedie og Maskinfabrik,

Toldbodgade Nr. 15

Telefon 3872.

og

Telefon 3872.

Frihavnen i Kjøbenhavn.

Alle Skibs- og Maskinreparationer udføres hurtigt
og solidt.

Viggo O. P. Hammer & Søn,

Baadsmandsstræde 20, Kjøbenhavn C. Etabl. 1856.

Tømmer- og Trælastforretning.

EXPORT af indenlandske Træsorter.

Bøg, Eg, Ask, Hvidbøg etc

IMPORT af udenlandske Træsorter.

Mahogni, Nøddetræ, Eg, Whitewood, Teak etc.



Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre Cacao

kan særlig anbefales til Skibsbrug.

Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa
Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.

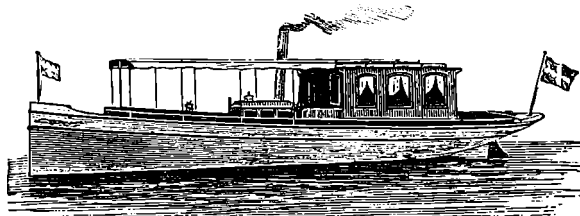
Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

N. M. Preus,

Skibssmedie- & Maskinetsablisement,

Nyhavn Nr. 57.



Paatager sig Bygning og Levering af smaa Dampbaade
med kraftige Maskiner.

Andersons Præserveringsfarve for Metaller

forhindrer ubetinget Rustdannelse,
anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway
Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:

Evers & Co.,

12. Nybrogade.

Hattemagasinet

'London'

Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg
Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

i

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt
Udarbejde samt Alt færdigt
Bødkerarbejde for Export

Alt Arbejde udføres af solide
og ovede Folk.

L. V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Støenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Rugbrød

A {Frederiksberg} A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

F. W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablisementet

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Santlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

Turret-Damperne.

Skibsbyggerne, Mrsrs. Doxford & Sons, Sunderland, har taget Patent paa en ny Type af Dampere, af hvilke allerede flere ere byggede, og som synes at have givet meget gode Resultater.

Det første Skib blev bygget i 1893 og døbt »Turret«, hvorefter Typen har taget sit Navn af »Turret Ships«. Som det vil fremgaa af omstaaende Rids af Middelspanet, adskiller det sig i flere Retninger fra de almindelige Fragtdampere, og vi skulle derfor give en kort Beskrivelse af det. Dimensionerne ere: Længde 285', Bredde 38' og Dybden 18'; Gross. Reg. Tonnage 1,669³/₄ Tons, Net. do. 1,266 Tons. Skibet lader 3,200 Tons død Vægt med et Fribord midtskibs af 5' til det laveste Dæk eller Sidedækket, og af 9' 6" til det højeste Dæk eller Taarndækket. Som det vil ses af Spanteridset, har Dækket en meget forskellig Form fra de almindelige Fragtdampere. Samtidig er Skibet bygget aldeles uden Spring, og Maskinen er anbragt helt agterude. Der er intet Mellemdæk i Skibet og paa Grund af Dækkets Form og Styrke langt færre Støtter end i andre Skibe, hvilket letter Losning og Ladning; der er dobbelt Bund til Vandballast over hele Længden, samt Vandballast-Tank for og agter. Taarndækket, som er hævet agter for at kunne bringe Skibet paa Halen med en ensartet Ladning, har en fortløbende Række af Luger fra for til agter, kun afbrudt ved den nødvendige Dæksplads til Anbringelsen af Dampspil og Bestiklukaf. Mellem For- og Storlugen, hvor Bestiklukasset og Kahytten er anbragt, er Fokkemasten, der nærmest tjener til Anbringelsen af Lossebommen, samt en Signalraa placeret. Mellem Stor- og Agterlugen er anbragt en Jærncylinder, der ligeledes tjener til Anbringelsen af Lossebommen, og i hvilken en Stang kan skydes op og ned. Med Stangen oppe kan der her sættes et lille Bomsejl, spidst foroven, samt et Stagesejl. Disse, samt en Stagfok, ere de eneste Sejl, Skibet fører.

De Fordele, som denne ny Type medfører, ere efter Skibsbyggernes Udsagn navnlig den, at Reg. Tonnagen i Forhold til den Ladning, Skibet kan indtage af død Vægt, er forholdsvis lille; den angives 20 pCt. mindre end i andre Skibe med samme Ladeevne. Samtidig formentes det, at Skibet er et bedre Søskib og sikkrere end andre Skibe, samt at Losning og Ladning kan foregaa ekceptionelt hurtigt.

Vi skulle endnu tilføje, at »Turret«s Lasterum maaler 157,563 Kubikfod, hvilket giver 124,4 Kubikfod pr. Register Ton, medens Mrsrs. Doxford mener at kunne bringe det op til 132 pr. Register Ton i eventuelle Nybygninger.

Efter at »Turret« var bygget har det samme Rederi yderligere anskaffet 3 Baade af samme Type, og vi have derfor indhentet Oplysninger hos Rederiet om, hvorvidt disse Baade maa anses fordelagtigere end almindelige Fragtdampere. Ifølge disse Oplysninger ere Omkostningerne ved Skibets Bygning ikke større, men snarere mindre end ved en Damper af almindelig Konstruktion. De have desuden vist sig at være særdeles gode Søskibe. Et af dem var f. Eks. ude i en haard Storm med en Ladning, bestaaende af Rujærn og Jærnbaneskinner, og

klarede sig udmærket. Rederiet anser Baade af denne Type som økonomisk fordelagtige, og som særlig skikkede til at føre Korn- og Kulladninger. Med den første Art Ladning danner nemlig Taarnet (the Turret) en Føder for Ladningen, medens der ved Kulladninger spares en Del i Læmperpenge, da de tildels ere selvlæpende. Desuden spares der betydeligt paa Havne- og Kanaludgifter, da disse Baades Register Tonnage er saa lille i Sammenligning med almindelige Dampere af tilsvarende Ladeevne, hvilket bedst ses af følgende Opgave over deres Størrelse i Reg. Tons og Ladeevne.

	Reg.-Tons	Ladeevne
S. S. Turret	— 1265 —	3200 Tons
» » Age	— 1383 —	3700 »
» » Bay	— 2375 —	3830 »
» » Bill	— 1370 —	3750 »

I de to sidst byggede Baade er Maskinen anbragt midtskibs, da det med Maskinen og Kulrum helt agter var nødvendigt, efterhaanden som Kulbeholdningen blev forbrugt, at pumpe Vand i Tanken for at holde Skibet paa Kolen. Omstaaende Tegninger vise Arrangementet i disse Skibe.

Af et Foredrag, holdt i England om Turret-Damperne af Hr. S. O. Kendall, skulle vi endnu uddrage følgende:

»Turret« blev paa sin første Rejse ført af Kaptajn Petersen af Firmaet Petersen, Tale & Co. af Newcastle, og da der af Sagkyndige var blevet udtalt Tvivl om den ny Types Sedygtighed, underkastede han det en Prøve, idet han under en usædvanlig haard Storm lod det falde tværs af i Søen. I denne Stilling blev den største Krængningsvinkel 30°, medens Skibets Bevægelser beskrives som usædvanlig bløde. At Firmaet har været tilfreds med den ny Type fremgaa af den Omstændighed, at de senere have anskaffet endnu 5 af disse Skibe. Deres Flaade har en Total-Tonnage af omtr. 12,000 Tons, og paa de 64 Rejser, Skibene have gjort, medførende 227,000 Tons Død-Vægt, er det endnu aldrig hændet at en Sø er gaaet over Taarn-Dækket, endskønt de have været ude i Storme, der nærmest havde Karakteren af Orkaner, hvilket synes at tale godt for Skibenes Sedygtighed.

For at vise Baadene fri af Skibssiden, naar de skulle sættes i Vandet, er Foden af Daviden formet som et Hængsel, saaledes at Daviderne kunne vises ud over Skibssiden, og for at blive af med Asken fra Fyrpladserne, er Skibene forsynet med »See's patent ash. ejector«, der gennem et Rør, der udmunder paa Skibssiden over Vandlinien, kaster Asken blandet med Vand ud i en Afstand af 20 Fod fra Skibet.

Der er til Dato bygget 14 Dampere af denne Type med en samlet Tonnage af 29,641 Gross Tons, og en af dem, S. S. Bencliffe, lossede for faa Dage siden ved Blaa Pakhus her i Byen, hvor den vakte almindelig Opsigt.

Vor Skibsfart paa Rio Janeiro.

Fra Bestyreren af det danske Generalkonsulat i Rio Janeiro, Hr. F. Palm, har Ulenrigsministeriet modtaget en Beretning om Byens Handel og Skibsfart i 1894, af hvilken vi udtrage følgende:

De danske Varer, der indføres i Brasilien, have hævdet deres gode Renommé. — Kaffendførslen i 1894 var 2,671,958 Sække à 60 Kilo mod 2,438,905 i 1893. De andre Udførselsartikler ere af liden Vigtighed. Af Importvarerne staar Ris øverst med ca. 2 Mill. Sække, dernæst Majs (800,000 Sække) og presset Hø (431,000 Baller).

Den 11te November 1894 udløb den Frist, indenfor hvilken det — i Henhold til Lov af 11te November 1892 — var tilladt ogsaa fremmede Skibe at tage Del i Kysttransporten ved Brasilien. Denne Frist er dog bleven forlænget med 2 Aar, »til Trods for heftige Protester saavel paa Kongressen som udenfor den«, som det hedder i »Journ. do Commercio«. — Rio har i 1894 været besejlet af 41 danske Skibe med samlet Tonnage af 14,750 Tons mod 23 Skibe paa tilsammen 7,813 Tons i 1893.

Af Beretningen om Rios Varehandel ses det, at Danmark indfører Øl, dog kun i ringe Mængde; det betales derimod højere end nogen anden Ølsort; fremdeles Smør, der ikke betales saa højt som det franske, men c. 16 pCt. højere end det amerikanske.

Af Kaffe importerede Kjøbenhavn i 1894 12,600 Sække. — Den store Kaffehandel i Sydamerika er i Færd med at gaa over paa nordamerikanske Hænder.

I den brasilianske Kystfart deltog i 1894 144 tyske Skibe, 111 engelske, 56 norske, 50 italienske, 35 franske, 18 danske, 15 østerrigske og 14 svenske. I den oversøiske Fart deltog 629 engelske, 167 franske, 140 tyske, 77 italienske, 75 norske, 60 amerikanske, 29 portugisiske, 21 danske, 19 svenske og 19 østerrigske.

Ialt indkom i Rios Havn 2,251 Skibe med tilsammen 2,457,233 Tons imod 2,480 Skibe paa tilsammen 2,715,538 Tons i 1893. Skibsfarten paa Rio er saaledes gaaet lidt tilbage i 1894; derimod konstateres det glædelige Faktum, at den danske Skibsfart paa Byen er gaaet stærkt frem, næsten til det dobbelte.

Telegrafiske Forbindelser uden Ledninger.

Efter »Le Yacht«.

Det har været et længe næret Ønske hos Søfolk, at der maatte blive opfundet Apparater, hvorved der ad telegrafisk Vej kunde skaffes Forbindelse mellem Skibe paa Søen eller mellem Skib og Land.

Noget saadant er endnu ikke opfundet, men der er i den sidste Tid paa Basis af omfattende Studier med det Maal for Øje ved Elektricitet at skaffe Forbindelse uden mellemliggende Ledning foretaget praktiske Forsøg, hvoraf vi kunne bringe vore Læsere de første hidtil opnaaede Resultater.

Den lærde Generaldirektør for Telegrafvæsenet i England Preece er den første, som har beskæftiget sig med dette Spørgsmaal og har foretaget Forsøg over den Indflydelse, en lukket elektrisk Ledning af store Dimensioner har paa en anden lukket Ledning, anbragt i en betydelig Afstand fra den første.

De Virkninger, som fremkaldes i Naboledningen kan skyldes 3 forskellige Aarsager:

- 1) Konduktion, d. den direkte Overførelse gennem Jorden, naar Ledningerne i Stedet for at danne en lukket Kreds af isoleret Metaltraad sluttet gennem Jorden,
- 2) Elektro-Induktion, der fremkaldér Virkninger, der kunne

sammenlignes med de Fænomener, der fremkaldes i Leydnerflasken og i Elektrophorerne;

- 3) Den elektro-magnetiske Induktion, hvis Virkninger ere vel kendte, f. Eks. fra tæt ved hinanden anbragte Traadruller (f. Eks. i elektrodynamiske Maskiner).

For at kunne skelne Indflydelsen af de ovenfor nævnte Aarsager har Preece dannet to Ledninger ved at lade Traadene danne store horisontale Firkanter, hvis Side var 400 m. lang, og hvis indbyrdes Afstand ligeledes var 400 m; han har ledet en Strøm gennem en af disse Firkanter, og han har undersøgt de Forhold, under hvilke der frembragtes en induceret Strøm i den anden.

Tilstedeværelsen af en Strøm kan paavises ved en Mængde Instrumenter, og det er endogsaa muligt, naar Strømmen er tilstrækkelig stærk, at maale den ved Hjælp af særlige Modtagerapparater. De almindelig benyttede Modtagerapparater fordre temmelig betydelige Strømme; ved Induktion paa store Afstande ere de opnaaede Strømme meget svage; det gælder derfor om at benytte Apparater med stor Følsomhed for at kunne opfange de mindste Variationer i Strømmen og som Følge deraf at kunne operere paa den størst mulige Afstand.

Det simpleste Modtagerapparat, det solideste og mest benyttede er Telefonen, som tillader at paavise de svageste Variationer i Strømmen; men den fordrer Anvendelse af Vekselstrømme eller afbrudte Strømme. Hr. Preece betjente sig af Strømme, frembragte ved Hjælp af en Vekselstrømsmaskine og indførte ved en Morse's Nøgle. Man kan benytte Telefonen paa 2 Maader, enten ved med Øret at konstatere selve Tilstedeværelsen af en Lyd, eller ved at notere dennes Højde; man har imidlertid observeret, at forskellige Mennesker ikke gøre sig nøjagtigt Rede for en Lyds forskellige Højde, men at alle vare enige om Grænserne for en Lyds Opfattelse ved Hørelsen.

Om man end ikke kan faa Observatorerne til at opfange den musikalske Tone gennem Telefonen, vil man kunne faa dem til at opfatte Strømmens Variationer; en Telegrafist, der er øvet med Morse's System, oversætter saaledes øjeblikkeligt et Telegram, naar han sætter Hørerøret fra en Telefon, der er indført i Strømmen, til Øret.

For at indhøste flere Erfaringer har Hr. Preece ladet Hovedstrømmens Styrke, saavel som Afstanden mellem Hoved- og Naboledning, variere; han har sluttet Kredsløbene ved at forbinde Ledningernes Ender indbyrdes eller ved at aflede dem til Jorden. Han har deraf sluttet, at Induktionsstrømmene snart skyldtes Fordeling gennem Jorden, snart elektromagnetisk Induktion.

Efter at have undersøgt de teoretiske Betingelser for, at Naboledningen gennemløbes af en kendelig Strøm, har Preece praktisk udført sine Ideer ved Overførelse af Telegrammer uden Ledning paa 5 à 6 Kilometers Afstand tværs over Bristol-Kanalen. Hovedledningen var dannet af en 1250 m. lang Kobbertraad, sat til Jorden med sine 2 Ender. Et isoleret 600 m. langt Kabel ledet til Jorden (paa den anden Side af Kanalen) tjente til Naboledning. Den anvendte Elektricitetsfrembringer var en Vekselstrømsmaskine (190 Omdrejninger i Sekundet) med en Spænding paa 150 Volt. Strømstyrken i Hovedledningen naaede 15 Ampères. Under disse Forhold kunde man uden Vanskelighed overføre Telegrammer.

Et andet Forsøg med 10 Kilometers Afstand gav mindre godt Resultat. Observatorerne kunde vel høre Lyde, men kunde ikke skelne Signalerne. Det er sandsynligt, at man her naaede Maksimumsafstanden for Opfattelse.

Disse Forsøg blev genoptagne i Skotland af H. Stevenson, men i Stedet for at danne Ledningerne af en enkelt Ledningstraad anvendte han virkelige Induktionsruller, idet han gik ud fra, at Virkningen i en Rulle er ligefrem proportional med Antallet af Vindinger og med Styrken af den gennemløbende Strøm. Indenfor en vis mindre Afstand er Induktionen fra en Rulle til en anden størst, naar deres Akser falde sammen naar det drejer sig om Virkningerne paa store Afstande, er det at fortrække at anbringe Akserne for Rullerne i samme

Plan; det vil iøvrigt være umuligt at anvende den først nævnte Fremgangsmaade, da man saa skulde anbringe Rullerne vertikalt til en Højde af flere Hundrede Meter.

2 store Traadruller paa 180 m. Diameter bleve placerede ved Muckle-Flugga med en Afstand af 760 m. mellem Centrerne. En Strøm fra 100 tørre Søjleelementer med en elektromotorisk Kraft paa 14 Volt blev sendt gennem Hovedledningen, og et Telegram blev afsendt. Man kunde meget godt i Naboledningens Telefon forstaa Telegrammet. Det lykkedes endog at forstaa Signalerne efter at Elementernes Antal var formindsket til 15.

Traadrullernes Form har ikke synderlig Indflydelse; man kan give dem et cirkulært eller rektangulært Gennemsnit eller danne dem efter Forholdene. I et Skib vil man f. Eks. lade dem følge Skrogets (Lastens) indvendige Profil.

Ved endnu senere Forsøg af Preece, udførte i Skotland, blev en enorm stor Hovedledning anbragt paa Toppen af et Bjerg paa 1000 m Højde, Ledningen var 3200 m. lang, og Enderne satte til Jorden, saaledes at det hele dannede en Ring, der omsluttede mere end 320 Hektars og glimrende egnede sig til at fremkalde Induktion. En lignende Ledning var anbragt paa en nogle Kilometer derfra værende parallel Skraaning og dannede her en Naboledning, hvori man kunde opfatte de i Hovedledningen afsendte Telegrammer.

Hovedselskabet for Elektricitet i Berlin har nylig ladet en af sine Ingeniører, Hr. Rathenau, gennemgaa de Forsøg, der ere foretagne i England og Skotland.

De Resultater, Hr. Preece opnaaede, skyldtes samtidige Virkninger af Konduktion og Magnetinduktion, Hr. Stevenson benyttede kun Elektroinduktion. Hr. Rathenau har derimod villet borteliminere denne sidste Faktor for kun at benytte Konduktionen. Ved Centralstationen ved Wannsee har han anbragt en Traad, hvis Ender vare forbundne med meget store Elektroder, nedsænkede i Vand. Ledningen sluttedes saaledes gennem Vandet mellem de 500 m. fra hinanden anbragte Metalplader.

Naboledningen dannedes af et Kabel, udstrakt mellem 2 Baaede med 100 m. Afstand og Enderne forbundne ved 2 Zinkplader nedsænkede i Vandet.

For at undgaa Induktionstrømme blev der sendt en kontinuerlig Strøm gennem Hovedledningen; men da man i Naboledningen anvendte en Telefon for at opfatte Telegrammerne, var det, som oven nævnt, nødvendigt at benytte afbrudte Strømme. Man havde derfor anbragt en speciel Strømvender, der frembragte 150 Afbrydelser i Sek., i en Strøm, hvis Styrke var omtrent 3 Ampères.

Afstanden mellem Hovedledningen og Naboledningen var 4500 m. man hørte meget tydeligt Signalerne: uheldigvis tillod de lokale Forhold ikke at forøge denne Afstand, men der er ingen Tvivl om, at man var langt fra Grænserne for Lydens Opfattelse.

Ved ovennævnte Forsøg vil man se, at det nu er praktisk muligt at tilvejebringe Forbindelse eller rettere at telegrafere paa indtil 5 à 6 Kilometers Afstand uden forbindende Ledninger. Man opnaar dette højest mærkelige Resultat ved at opsamle den Strøm, der frembringes i Naboledningen ved Indflydelsen af den elektriske Strøm i Hovedledningen. Ledningerne kunne dannes af en enkelt isoleret Metaltraad, der sluttes gennem Jorden eller af ligefremme Traadruller. I første Tilfælde synes Resultaterne fremkomme ved Konduktion igennem den Del af Jorden, hvor igennem Ledningen sluttes, i det andet Tilfælde synes Strømmen i Naboledningen hovedsagelig at skyldes Induktionsvirkninger.

De omtalte Forsøg fordrer særlige Opstillinger og betydeligt Materiel; men det er jo muligt, at Elektrikerne i en nær Fremtid ville kunne opfinde mere fuldkomne og mere følsomme Apparater, hvorved de oven omtalte store Ledninger kunne reduceres.

I ethvert Tilfælde er Problemet traadt ud i det praktiske Liv, og naar man betænker, hvad Betydning et saadant af Vind og Vejr uafhængigt Signaleringsmiddel vil kunne faa paa Søen, maa det vække enhver Søfarendes Interesse,

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. $\frac{541}{94}$ (ang. Overliggedagspenge) afsagt den 13de Marts 1895.

Det var under Sagen erkendt fra begge Sider, at Udlosningen af et Parti Splitved havde taget 9 Dage, medens der i Certepartiet var vedtaget 6 Liggedage og 45 Rmk. Godtgørelse for hver Dag derudover. Spørgsmaalet var blot, hos hvem Skylden for denne Forsinkelse laa, idet Skibet paastod at have kastet Brændet i Land saa hurtigt, som Ladningsejerens Folk vare i Stand til at modtage det, medens denne paastod, at Forhalingen skyldtes dels det utilstrækkelige Mandskab ombord, dels dettes Forsømmelighed. De førte Vidner vare indbyrdes uoverensstemmende, saa at intet sikkert gennem dem blev oplyst; Spørgsmaalet var herester: hvem har Bevisbyrden i et Tilfælde som dette? Skal Skibet, for at faa sine Overliggedagspenge, bevise, at Forsinkelsen ikke hidrører fra det, eller skal Modtageren, der vil undgaa Betaling af Overliggedagspenge, bevise, at Forsinkelsen hidrører fra Skibet?

Retten statuerede det sidste, og dømte i Overensstemmelse hermed Modtageren, der saaledes ikke havde ført fornødent Bevis, til Betaling af 135 Rmk. samt 73 Kr. 82 Øre i Sagsomkostninger.

Ved Dom i S. S. $\frac{357}{94}$, afsagt den 20de Marts 1895, dømtes et herværende Firma, der havde kontraheret med en Skipper om Indladningen i Messina af 500 Kasser Appelsiner, hvoraf imidlertid kun 202 vare blevne indladede, til at betale Dødfragt for de ikke indladede 298 Kasser, dog med Fradrag af den halve Fragt for nogle i disses Sted andet Steds fra indtagne Kasser (jfr. Sølovens § 130 i Slutningen). Sagens Detailler er uden almindeligere Interesse. Kun skal særlig nævnes, at det i Dommen udtales »at der ikke kan gives de Indstævnte Medhold i, at det skulde have paaahvilet Kaptajnen inden Afrejsen fra Messina at optage Protest om den ikke leverede Del af Ladningen, og at denne Undladelse skulde kunne berøve ham Retten til Dødfragt«.

Dom i S. S. $\frac{7}{95}$, afsagt d. 10. April 1895, afgjorde foreløbig kun det rent processuelle Spørgsmaal uden særlig søretlig Betydning, om Sagen med Rette var anlagt ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Dom i S. S. $\frac{79}{94}$ (ang. Betaling af Fragt i Tilfælde, hvor Skibet var forsinket), afsagt d. 17. April 1895.

Den 24. November 1893 oprettedes mellem et herværende Firma og et svensk Rederi et Certeparti, ifølge hvilket Skibet »Thalis«, — der opgaves at være i enhver Henseende skikket til Rejsen og under Indladning i Kotka d. 20. s. M., bestemt til Antwerpen — skulde med al passende Hurtighed, efter at have udlosset i Antwerpen, afgaa direkte til Methil og der indtage en fuld Kulladning til Kjøbenhavn. Det hed endvidere i Certepartiet, at, hvis der skulde være givet en fejlagtig Fremstilling af Damprens Størrelse, Klasse eller Beliggenhed, eller hvis den i Løbet af 8 Dage fra foranførte Datum, skulde lide nogen Skade, der gjorde det umuligt for Skibet at indtage Ladningen, stod det Befragterne frit for at annullere Certepartiet.

Firmaet købte samtidig af et andet Firma c. 1100 Tons Dampkul à 7 sh. 9 d. pr. Ton fob. Methil med Afledning pr. Damper, der forventedes ladeklar c. d. 5. Decbr. s. A. og Lastning i regulær Tur, saaledes at Aftagning skulde ske inden d. 1. Jan. 1894 og Handlen i modsat Fald være annulleret og Firmaet pligtigt at betale en Godtgørelse af 6 d. pr. Ton.

»Talis« forlod nu i Virkeligheden først Riga d. 20. Novbr. 1893, naaede med haardt Vejr først Kotka d. 23. s. M., afgik derfra d. 27. og ankom til Antwerpen d. 7.

Decbr., hvor den derhos først kom til at losse d. 13. s. M., saa at den først afgik d. 22. Decbr. og først naaede Methil Red d. 27. s. M., kom i Dok d. 29, og (da der overhovedet ingen Indladning foretoges der i Dagene fra d. 30. Decbr. 1893 til d. 8. Jan. 1894) først i Ladetur d. 9. Jan.; den afgik derfra d. 11. s. M. og ankom med Kulladning hertil d. 15.

Den betingede Fragt var c. 7936 Kr.; men Firmaet forlangte heri fradraget et Beløb af 3146 Kr. 40 Øre som Erstatning til Dækning dels af den Bøde, det havde maattet betale ved ovennævnte Kulhandels Annulation, dels af den højere Pris, det havde maattet betale for en anden Kulladning, dels af Tabet ved Ekstra-Indkøb af Kul til Opfyldelse af Forpligtelser overfor herværende Kunder, dels endelig af Udgiften ved Optagelse af Protest. Ovennævnte Fragtbeløb blev derfor i Henhold til Sølovens § 155 deponeret hos en herværende Højesteretssagsfører og derhos Arrest gjort i samme for Erstatningskravet, hvorefter Sagen kom for Sø- og Handelsretten.

Under Proceduren oplystes, at Firmaet d. 7. Decbr. erfarede, at Talis først var kommet til Kotka d. 23. Novbr. og afgaaet d. 27., men at Firmaet efter nogen Protest og Korrespondance dog d. 30. Decbr. gik ind paa at laste Talis — som da laa i Methil — men holdt Rederiet ansvarligt for ethvert Tab.

Da det nu maatte antages at Skibet ikke, naar hensees til dets Beskaffenhed, Aarstiden og Vejrliget, havde gjort sig skyldig i nogensomhelst Forsinkelse eller Forsømmelse, da det endvidere maatte falde Firmaet til Last, at det (som endog havde benyttet samme Skib to Aar i Forvejen og i Certepartiet kun havde faaet Løfte om Sødygtighed og »passende Hurtighed«) ikke inden Befragtningen havde skaffet sig nærmere Oplysning om »Talis«, der var et gammelt, langsomt Skib, som i flere Aar ikke havde været i Klasse i Lloyds Register, da det maatte blive Firmaets egen Sag, naar det paa Grund af sine Beregninger og (ubeviste) faldne Udtalelser mente at kunne

gaa ud fra, at »Talis« vilde komme hurtigere frem til Methil, og da det endelig til Overflod var oplyst, at Talis paa Grund af Forholdene i Methil ikke, selv om det var kommet en halv Snes Dage før til Methil, end det gjorde, vilde være kommet i Tur før d. 8. Jan. — tilkendtes der Rederiet hele Fragtbeløbet uden Afdrag og derhos 300 Kr. i Tort, Tab og Kreditspilde for den ubeføjede Arrest samt 150 Kr. i Sagsomkostninger.

Ved Dom i S. S. $\frac{1}{9}\frac{4}{5}$, afsagt d. 1. Maj 1895, idømtes en fra »Island« i New York rømt Koksmat, der ikke skyldte Hyre, i Medfør af Sølovens § 298 14 Dages simpelt Fængsel samt Sagens Omkostninger.

Ved Dom i S. S. $\frac{1}{9}\frac{3}{5}$, afsagt d. 1. Maj 1895, stadfæstedes en Arrestforretning, som et engelsk Firma d. 22. April d. A. havde ladet gøre i en i Frihavnen beliggende tysk Bark, i Anledning af en af Skipperen til Firmaet for ydede Forstrækninger udstedt Veksel, der var protesteret. Under Sagen mødte den tyske Skipper personlig med edsvoren Tolk og erklærede, at han anerkendte Vekselbeløbet som rigtigt og forfaldent, men at han ikke kunde udtale sig om Arresten, samt at han iøvrigt ikke havde videre at anføre. Som Følge heraf kendtes det engelske Firma berettiget til for Beløbet af den ovennævnte Veksel (1279 Kr.) og Omkostningerne ved Protest, Arrest og Sag »at lade foretage Udlæg, saavidt fornødent gøres og tilstrække kan, i det arresterede af Indstævnt førte Barkskib med staaende og løbende Redskaber og i det ligeledes arresterede tilgodehavende Fragtbeløb fra dets sidste Rejse« mod Kvittering paa eller af Vekslen.

Ved Dom i S. S. $\frac{1}{9}\frac{0}{5}$, afsagt d. 1. Maj 1895, kendtes en anden engelsk Fordringshaver, der ligeledes havde gjort Arrest i ovennævnte tyske Barkskib, berettiget til at gøre Udlæg i samme, for ialt 5823 Kr. 46 Øre og 70 Kr. i Sagsomkostninger.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 12. Maj til 18. Maj 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

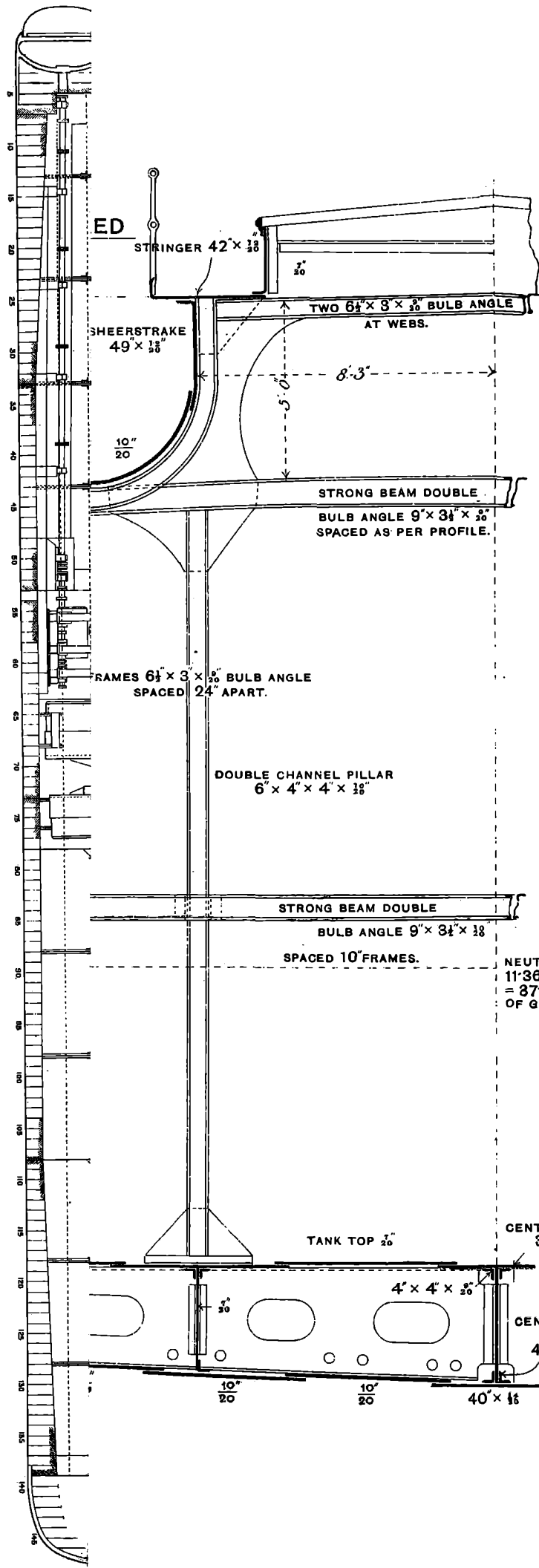
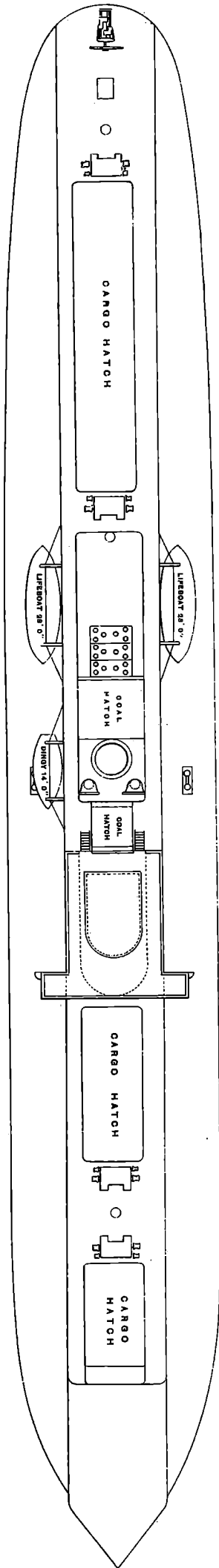
Tilført af:	Rød-spætter ¹ Pd.	Helle-flynder ¹ Pighvar ² Pd.	Slethvar ¹ og Tungor ² Pd.	Strandkp. ¹ og Sletter ² Pd.	Sten-bidder ¹ Torsk. ² Pd.	Gedde, ¹ Aborrø Kuller ² Pd.	Sild. m.m. Pd.	Lax ¹ , Aal ² og Aale- kvabbor ³ Pd.	Hornfisk Pd.	Skaldyr Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt Pd.
27 danske Fiskerfartøjer	44,316	278 ²	1655 ¹ 253 ²	1,560 ¹ 3,600 ²	4,800							
10 danske Kvaser	14,760			46,710 ²								
svenske Fiskerfartøjer												
pr. Baad og Vogn fra nærliggende Fiskerlejer		50 ²		228 ¹ 2,296 ²	528 ²		3,966 ² 354 ³	6,000				
pr. Jernbane og Dampskib	2,000	2,000 ¹ 1,000 ²	1,000 ¹ 4,000 ²		120 ¹	5,500 ¹ 400 ²	130,286	13,954 ¹ 10,792 ²	100,444	9,230	246	
Ialt =	61,076	3,328	6,908	2,524	52,518	5,900	130,286	29,066	111,244	9,230	246	412,326
Betalt Gennemsnitspris af Opkøbere	levende 1Kr.55Ø. til 4 Kr., Kassef. 1Kr.10Ø. pr. Lpd.			Torsk levende 50 Øre pr. Lpd., Stenbid. 3 Kr. pr. Snes.		40—75Ø. pr. Ol.	Aal Kr. 2,50-4,50, blanke meget Rejer 55 Øre, smaa gule 1 Kr. 35 Øre pr. Snes. pr. Pd.	75 Ø. — 1Kr.25Ø. pr. Pot.				

Overvejende østlige Vinde gav smaa Tilførsler af prima Vesterhavsfisk og god Omsætning for sekunda Varer. Prima Hornfisk meget efterspurgt. — Torsk og Sild uden Efterspørgsel fra Opkøberne.

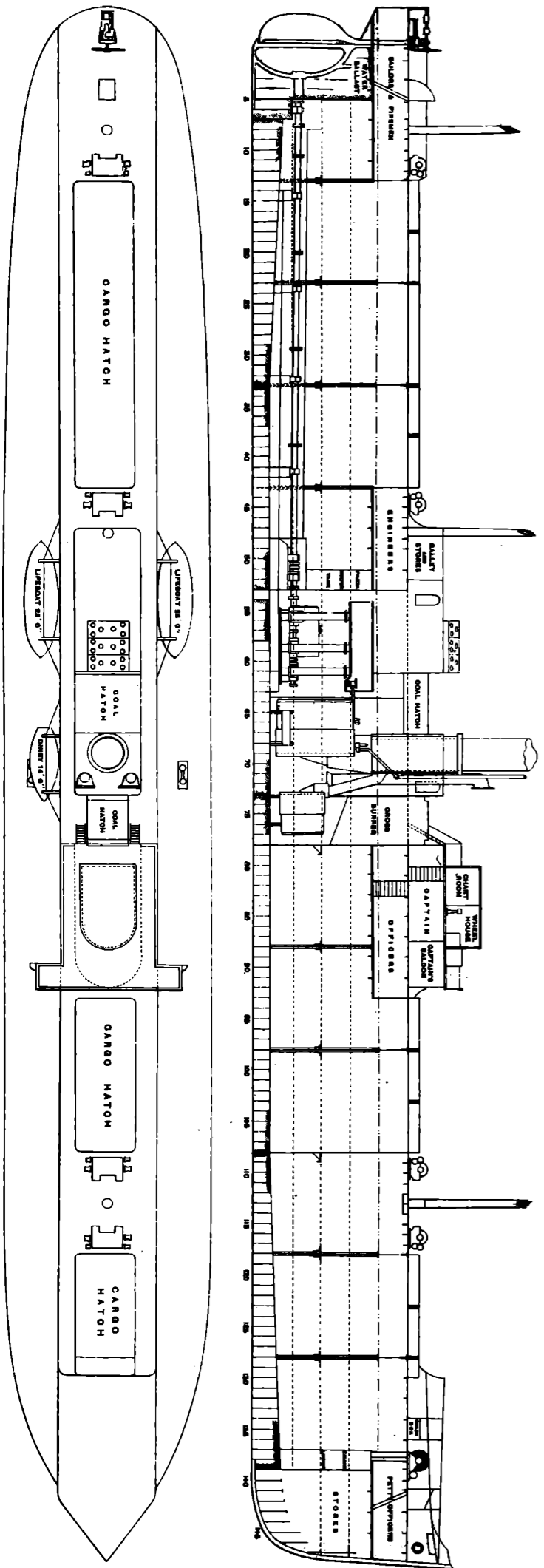
Om Baadudsætning.

Vi have modtaget følgende:
Hr. J. C.'s Bemærkninger i »Dansk Søfartstidende«

Nr. 10 og senere et Uddrag af Fairplay, der ogsaa angik Baadudsætning, foranledigede mig til paa min Gang langs Havnen at se lidt nærmere paa Skibsbaadene og deres Installation, og at der paa dette Omraade trænges stærkt til Forbedring, derom blev jeg overbevist.



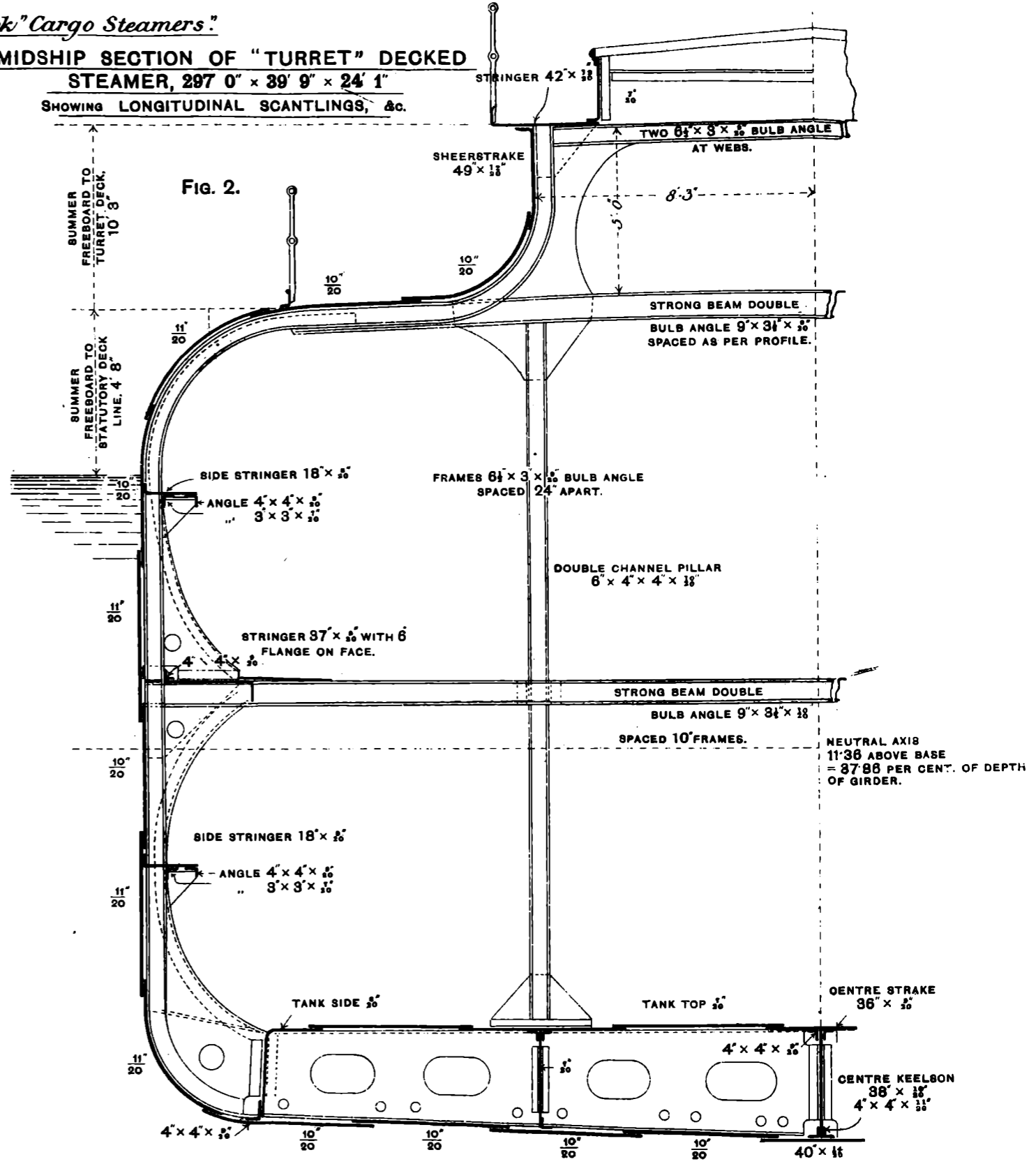
NEUTRAL AXIS
 11'36" ABOVE BASE
 = 37.86 PER CENT. OF DEPTH
 OF GIRDER.



TURRET DECK STEAMER, 297' 0" x 39' 9" x 24' 1" MLD.
SCALE 1/16" INCH = ONE FOOT.

Turret Deck" Cargo Steamers"

MIDSHIP SECTION OF "TURRET" DECKED STEAMER, 297' 0" x 39' 9" x 24' 1" SHOWING LONGITUDINAL SCANTLINGS, &c.



Paa mange Skibe saa det ud, som om Baadene kun vare med for at sures fast, som om der aldrig kunde blive Tale om at sætte dem i Vandet. Paa et Skib var der fire Baade, hver forsynet med ti Surringer, otte af Kæde og to af Staaltraadstov; her maa de to Staaltraadsurringer være absolut unødvendige og bevise kun en Styrmands eller Baadsmænds overdrevne Iver i at forstøtte, uden at de samtidig tænke paa, at hvad der saaledes er forstøttet, skal kunne losses i en Hurtighed. Fire Surringer syntes at være det almindelige Antal, ligeledes vare de fleste forsynede med Slippere; men denne Forbedring ophævedes i mange Skibe ved to ekstra Surringer af Tov. Flere Sleder hængte Baaden i sine Tallier under Daviderne, hvilket skal være Idealet af at være i Beredskab; men Idealet bliver kun til en Parodi, for Baaden er naturligvis godt forstøttet, en Bom er forsvarlig surret til Daviderne og forhindrer disses Drejning, op mod denne Bom er Baaden forstøttet ved to Broge, hver især forsvarlig surret enten til Bommen eller til Daviderne.

En Forhindring mere er Bardunernes Malplacering, de ansættes som oftest paa et Sted, hvor man daarlig kan komme til at losse dem. Paa to Skibe vare Bardunerne til de agterste Davider bændslet med et pænt solidt Bændsel i en Højde af ti Vevlinger oppe i Stovvandet! Det vilde ikke være rart at ligge i Vandet og vente til en af disse Baade blev sendt til Redning. Meget almindeligt er det at forene to Davider, hørende til to forskellige Baade, med et kort Stykke Kæde, hvilket altsaa træder i Stedet for to Barduner; men naar Baaden endelig er svunget ud, hvor ere saa Bardunerne, der skulle støtte under Nedfiringen.

Endnu en Ting er der, som bruges meget endnu, selv paa helt nye Skibe, og det er en Hage i underste Tallieblok, som ved Ophejsningen hugges i en Ringebolt umiddelbart i For- og Agterstævnen af Baaden; dette synes mig imidlertid at være højest forkasteligt, og samme Hage vil altid være vanskelig at hugge saavelsom at udhugge, i Særdeleshed med Sø, naar Baaden hugger op og ned; denne Hage burde banlyses og en Ring anbringes i Stedet for, Hagen kunde da sættes i Baaden, men mindst Tallieblokkens Længde fra Stævnene.

Ovenstaaende Bemærkninger ere fremkomne for at belyse de faktiske Forhold, der vise det unyttige i at Rederierne lade deres Skibsbaade forsyne med alskens Hjælpe midler for at lette Baadudsætningen, naar Baadene i Modstrid dermed senere efterhaanden bebyrdes med saa mange Sikkerhedsurringer etc., at Hjælpe midlerne intel ere bevendte.

Om det hensigtsmæssige i at anbringe Daviderne som af Hr. J. C. angivet, vil jeg ikke nærmere udtale mig; men da Sagen jo ikke er uden Vigtighed, kunde det være ønskeligt, om en Skibskonstruktør eller anden kompetent Mand vilde tage Initiativet og oplyse, om det i det hele taget kan lade sig gøre at anbringe Daviderne som af Hr. J. C. angivet, uden derved at komme i Kollision med den øvrige Aptering.

Rye.

Prismekorset.

Ved Undersøgelse af Kompassets Deviation benyttes meget ofte Pejling af en terrestrisk Genstand i det Øjeblik, man ser den i samme Retning som eller overet med en anden terrestrisk Genstand. Under Forudsætning af at begge Genstandene ere aflagte i Søkortet, kan man nemlig trække deres Forbindelseslinie deri og opmaale dens misvisende Retning. Herved faas en misvisende Pejling, der svarer til den fundne dev. Pejling, og disses Forskel er da Deviationen paa den styrede Kurs i Observationsøjeblikket.

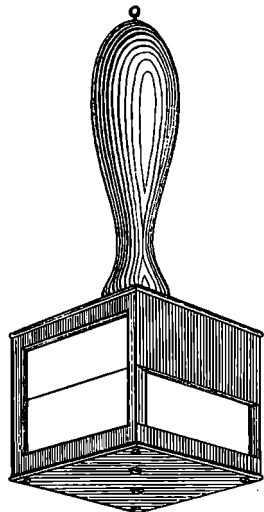
Det er imidlertid ikke altid muligt at finde saadanne Mærkelinier, i Særdeleshed naar Kysten er høj og derfor dækker Baglandet. I saa Tilfælde kan man dog tidt under Sejlad i indre Farvande paa lignende Maade faa Deviationen bestemt ved at pejle en Genstand i det Øjeblik, Skibet passerer Forbindelseslinien derfra til en anden Genstand, som havens i modsat Retning, naturligvis forudsat at begge Genstande findes i Kortet, saa at den misvisende Pejling kan opmaales deri.

Men skal Observationens Resultat da blive nøjagtigt, maa man helst have et Prismekorset til Hjælp.

Dette Instrument (se Fig.) bestaar af to retvinklede Glasprismer, anbragte over og under hinanden og saaledes stillede, at en Iagttager samtidig med, at han i det ene Prisme har et Billede af Horisonten til højre, i det andet Prisme vil have et Billede af Horisonten til venstre for sig.

Prismekorset benyttes derfor saaledes:

Nogen Tid forinden Skibet er naaet til de to Genstandes Forbindelseslinie, holder Observatøren Instrumentet lodret med Forsiden tæt op til Øjet og stiller sig saaledes, at han ser Billederne af de to Genstande, hver i sit Prisme. Disse Billeder ville nu efterhaanden nærme sig indbyrdes, og i det Øjeblik de nøjagtig falde i hinandens Forlængelse, altsaa da Skibet netop passerer Forbindelseslinien mellem de to Genstande, pejler en anden Observatør den ene af disse, helst den fjerneste, hvorefter Deviationen paa den styrede Kurs let kan bestemmes ved den ovenfor angivne Fremgangsmaade.



Ugens Havarier.

En norsk Skonnert sat i Brand. Fra St. Vincent meddeles den 15. ds. Den norske tremastede Skonnert »Regnbuen«, paa Rejse til Rio Grande med en fuld Ladning Salt, er forladt af Mandskabet i synkefærdig Tilstand og sat i Brand. Besætningen er bjerget af Dampskibet »Acanthus«, der er paa Rejse til London.

Svartvik, Skonnert af Fiskebækskihl, er paa Rejsen fra Solham til Stubbekjøbing forladt i Nordsøen af Besætningen, (7 Mand), der landsattes i Nymindegab af en engelsk Fiske-damper. Svartvik er i Følge Meddelelse fra Yuimuiden bleven funden for 55° 25 N. Br. af Fiskekutteren Pernis d. 17. ds., og er indbragt til Yuimuiden med knækkede Bramstænger og Roer, men iøvrigt i god Tilstand og tæt.

Lotte, Dpsk. af Danzig, Otto, kom Natten til d. 20. ds., paa Rejsen fra Hull til Hjemstedet med Kul, paa Grund paa Nordre Røse. Med Assistance af Svitizers, kom Skibet, der stod haardt, atter flot om Eftm. d. 21. ds. og indbragtes her til for at losse og reparere. Skibet er læk og har megen Skade.

Ferdinand, Brig af Häferø, grundstødte d. 18. ds. paa Nordenden af Saltholmen, men kom med Assistance af Svitizers atter flot. Skibet er undersøgt af Dykker, men har kun faaet ringe Skade i Bunden. Den opløste Del af Lasten indtoges atter, og Skibet fortsatte Rejsen til Hull.

Irene, 3/m. Sk. af Marstal, strandet ved Bovbjerg, maa nu betragtes som Vrag. Den bjergede Ladning, ca. 800 Td. Nøddekul, er solgt for Kr. 1.50 pr. Td. ved Auktion.

Lisette, Brig af Bergqvava, Andersson, er paa Rejsen fra Karishamu med Trælast, sprungen læk i Søen og

er sat paa Land ved Hirtshals Besætningen er bjerget. Bjergningsdampskibet Frederikshavn forsøger at bringe Skibet flot.

La Juane, Fiskekutter af Dunkerque, er forlist ved Ingolfskirk (Island). Besætningen (16 Mand) er reddet af Dpsk. Egil.

H. C. Ørsted, Kabeldampskib af Kjøbenhavn, indkom d. 18 ds. til Frederikshavn for at forsyne sig med Kul. Skibet har haft haardt Vejr i Nordsøen, og 4 Matroser ere blevne kvæstede ved en Styrtse, der ogsaa tildelte Skibet en Del ovenbords Skade. Matroserne ere underkastede Lægebehandling i Frederikshavn.

Niord, Dpsk. af Randers, har i Stormen i Nordsøen faaet sine Baade knuste og en Del ovenbords Skade.

Anna Maria, Barkskib af Fanø, Schwalbe, er indkommet til Montevideo med Skade paa Roret og Mangel paa Proviant. Skibet var paa Rejsen fra Punta Arenas, hvorfra det afsejlede i Slutningen af November f. A. til Bremen.

Anna Maria, Jagt af Mandal, er paa Rejsen fra Fanø til Hjemstedet sprungen læk i Nordsøen og er sunket. Besætningen reddedes om Bord i Dpsk. »Glenspark« og landsattes i Helsingør.

Fra Sø og Land.

Dampskibsselskabet »Vesterhavet« er Navnet paa et nyt Aktieselskab, der er dannet i Esbjerg med det Formaal at drive Fragtfart med forskellige Dampskibe, hvoriblandt det igaar indkøbte »St. Hilda«, som idag er blevet omdøbt og har faaet Navnet »Neptun«. Selskabets korresponderende Reder er Grosserer Lauritzen, Esbjerg. (R. B.)

Forhenværende Skibsfører C. J. Djørup, der i tidligere Aar var en i Sømandsstanden meget bekendt Personlighed, er afgaaet ved Døden.

Det forenede Dampskibs Selskabs 3 nye store Sortehavsdampere, der bygges i Renfrew, ventes færdige i Sommermaanederne, den første allerede i Juni.

Et Skib, ladet med Petroleum, i Brand. Fra Penang meddeles den 15de ds.: Dampskibet »Bonnid« passerede ikke langt herfra en Bark, hvis Navn man ikke kunde læse, og fra hvilken Flammerne slog højt i Vejret. Barken var ladet med Petroleum. Besætningens Skæbne er ubekendt.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent:

»Store nordiske Telegrafskibsselskab« Kabeldamper »H. C. Ørsted«, Kaptajn Ørsted, indkom i Lørdags fra Nordsøen, hvor den for Tiden foretager Reparation af Kabler, og blev her forsynet med 700 Tønder Stenkul til Skibsbrug. I sidste Uge, Natten mellem Torsdag og Fredag, ramtes Skibet under en stærk Storm af en Braadsø, der knuste forskelligt opstaaende om Bagbord og kastede 4 Mand, der stod til Rors, omkuld, hvorved de fik forskellige mindre Kvæstelser. De bleve her tilsete af en Læge. »H. C. Ørsted« udgik atter Søndag Middag.

Aalborg Havn. Havnebestyrelsen i Aalborg har udsendt et Cirkulære, der omhandler den betydelige Nedsættelse af Havneafgifterne, der er indtraadt fra afvigte 1. April. Genneem et Brev fra vor Korrespondent i Aalborg have vi allerede i dette Blads Nr. 16 for 19. April gjort Rede for denne Nedsættelse saavel som for de øvrige omfattende Foranstaltninger, der ere truffene for at lette Besejlingen af denne Havn. Vi

henvise derfor til denne Korrespondance og supplere den ved af Cirkulæret at uddrage følgende Eksempler paa de betydelig reducerede Omkostninger, der ere forbundne med at søge Havnen:

Et Skib, 300 Reg.-Tons med Dybgaende 11½' engl. M. betalte tidligere ialt 120 Kr. og betaler nu 60 Kr.
 — , 400 Tons, Dybg. 12', betalte før 160 Kr., nu 80 Kr.
 — , 600 — , — 14', — 300 Kr., nu 180 Kr.

Rederiet A. Kirsten i Hamburg har overdraget Flensborg Skibbygnings-Selskab Bygningen af 3 større Dampere til sig og et andet Hamburger-Rederi.

Paa samme Værft er fuldkendt Bygningen af Dampskibet Finland til Dampskibsselskabet Nordsøen i Kjøbenhavn. Det har følgende Dimensioner: Længde 250' 3", Bredde 34' 2", Dybg. 17' 6". Prøvefarten forløb til Rederiets fuldkomne Tilfredshed. Skibet er nu afgaaet til Sundswall, ført af Kaptajn Svendsen.

Mellem Færøerne indbyrdes vil snart en Dampere blive sat i regelmæssig Fart. Den skal indrettes saaledes, at den kan medtage baade Passagerer og Gods og skal endvidere tjene som Postskib.

Højesteretsdom i en norsk Søretssag.

For c. 1½ Aar siden kolliderede Dampskibene »Anna« af Christiansund og »Augusta« af Haugesund lidt nord for sidst nævnte Sted. Følgen var, at Augusta sank 5-10 Minutter efter Kollisionen paa en 300 Favne Vand, men det lykkedes Mandskabet at redde sig i en af deres egne Baade. Ved Søforklaringen mente »Augustas« Redere, at Kollisionen var forarsaget derved, at »Anna« forandrede Kursen ved at lægge Roret over fra haardt Bagbord til haardt Styrbord, og at denne Manøvre var sket uden fyldestgørende Grund. Bergens Sører var enig med Augustas Rederi heri, og Søretens Dom af 14. April f. A. lød paa, at Annas Rederi skulde betale Augustas Fører og Rederi det sidst nævnte Skibs Takstverdi 67,000 Kr., og denne Dom har den norske Højesteret under 16. ds. stadfæstet.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Antwerpen 20. Maj, bestemt til Tunis, Piræus, Konstantinopel, Sortehavet. — Antwerpen, Caroc, ankom til Antwerpen 14. Maj, bestemt til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna, Sortehavet. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til St. Petersborg 15. Maj, bestemt til Cette, Marseille, Nizza, Spanien. — Castor, Kruse, ankom til Kjøbenhavn 19. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Cadix 20. Maj, bestemt til Lisbon, Kbhvn. — Dagmar, Hansen, ankom til Livorno 19. Maj, bestemt til Neapel, Sicilien. — Douro, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 20. Maj, bestemt til Nantes, Oporto, Lisbon. — Georgios J. Rohde, ankom til St. Petersborg 22. Maj, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til St. Petersborg 20. Maj, bestemt til Rafsø, Nordmaling, Spanien. — Kiew, Rasmussen, afgik fra Stettin 22. Maj, bestemt til Danzig, Libau, Rouen. — Kursk, Staal, ankom til Hull 18. Maj, bestemt til Bordeaux, La Rochelle. — Leopold II. Jepsen ankom til St. Petersborg 15. Maj, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — L. P. Holmblad, Ericksen, afgik fra Odessa 20. Maj, bestemt til Smyrna, Piræus, Antwerpen, Kjøbenhavn. — O. B. Suhr, Koch, passerede Quessant 20. Maj, bestemt til Kjøbenhavn, Petersborg. — Omsk, Kihl, pass. Quessant 21. Maj, bestemt til Antwerpen, Kbhvn., Petersborg. — Pan, Cahnbly, ankommen til Newcastle 22. Maj, bestemt til Malaga, Barcellona, Italien. — Perm, Rabe, afgik fra Havre 21. Maj bestemt til Kbhvn., Libau. — Tejo, Fenger, ankom til St. Petersborg 15. Maj, bestemt til Kjøbenhavn. — Toms, Petersen, ankom til Odessa 19. Maj, bestemt til Konstantinopel, Algier, Antwerpen

— *Vesta*, Corfitzon, ankom til St. Petersborg 15. Maj, bestemt til Danzig, Bordeaux. — *Vesuv*, Gade, ankommen til Marseille 19. Maj, bestemt til spanske Kyst — *Viking*, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 20. Maj, bestemt til Petersborg.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Riga 19. Maj, bestemt til Antwerpen. — *Axelhuus*, Harder, afgik fra Kbhvn., 22. Maj, bestemt til Vestnorge. — *Bergenuhuus*, Jørgensen, ankom til Hamburg 20. Maj, bestemt til Kbhvn. Danzig — *Cercs*, Svensson, ankom til Kbhvn. 21. Maj, bestemt til London. — *Charkow*, Norden, afgik fra Libau 21. Maj, bestemt til Hull. — *Christian IX*, Møllerup, ankom til Königsberg 19. Maj, bestemt til Kbhvn., London — *Christianssund*, Jensen, afgik fra Arendal 22. Maj, bestemt til Kbhvn., Stettin. — *Fanø*, Kolster, ankom til St. Petersborg 16. Maj, bestemt til Libau Hull. — *Frederik*, Harboe, afgik fra Königsberg 22. Maj, bestemt til Hull. — *Jolantha*, Hansen, afgik fra Kbhvn. 22. Maj, bestemt til Danzig. — *Kasan*, Thomsen, ankom til London 19. Maj, bestemt til Kbhvn. Königsberg. — *Laura*, Christiansen, ankom til Granton 21. Maj, bestemt til Kbhvn. — *Libau*, Andersen, afgik fra Kbhvn. 18. Maj, bestemt til Riga. — *Olga*, Fischer, afgik fra Kbhvn., 22. Maj, bestemt til Hamburg. — *Louise*, Brabrand, passerede Hirthals 22. Maj, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — *Minsk*, Olsen, ankom til Stettin 19. Maj, bestemt til Kjøbenhavn, Liverpool, Manchester. — *Morsø*, Lind, ankom til Königsberg 19. Maj, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — *Moskov*, Petersen, afgik fra Antwerpen 21. Maj, bestemt til Kbhvn., Riga. — *Nishnij Novgorod*, Harder, afgik fra Kbhvn., 22. Maj, bestemt til Antwerpen. — *Nordjylland*, Jensen, afgik fra Antwerpen 20. Maj, bestemt til Kbhvn. St. Petersborg. — *Odin*, Frisenette, ankom til Cuxhafen. 18. Maj, bestemt til Hamburg. — *Pregel*, Egidiusen, afgik fra Kbhvn., 20. Maj, bestemt til Libau. — *Romny*, Nielsen, afgik fra Hull 17. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau — *Thyra*, Garde, ankom til Kbhvn. 13. Maj, bestemt til Færøerne, Island. — *Tula*, Paaske, afgik fra Danzig 21. Maj, bestemt til Kbh., Hamburg. — *Valdemar*, Sørensen, ankom til Antwerpen 18. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau. — *Vendsyssel*, Sørensen, ankom til St. Petersborg 15. Maj, bestemt til Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 22. Maj, bestemt til Kbhvn. — *Esbern Snare*, Holm, afgik fra Odense 23. Maj, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — *Georg*, Terkildsen, afgik fra Kbhvn., 23. Maj, bestemt til Newcastle. — *Knuthenborg*, Hansen, afgik fra Newcastle 21. Maj, bestemt til Aalborg. — *Kronen*, Petersen, afgik fra Nykjøbing F. 22. Maj, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — *Lolland*, S. Hansen, afgik fra Leith 21. Maj, bestemt til Odense. — *Storebelt*, Güllich, afgik fra Newcastle 21. Maj, bestemt til Nakskov. — *Union*, Bloch, afgik fra Odense 22. Maj, bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg.

Kjøbenhavn, Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Kbhvn. 17. Maj, ankom til Riga 20. Maj. — *Fyen*, Andersen, ankom til Dundee 18. Maj. — *Hafnia*, Neergaard, ankom til Kbhvn. 17. Maj. — *Jylland*, Starck, ankom til Helsingør 16. Maj, fra Kbhvn. — *Russia*, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 22. Maj til Helsingør. — *Sjælland*, Hansen, afgik fra Riga 16. Maj til Leith 21. Maj.

Thingvalla, Hekla, Laub, afgik fra Christianssand 17. Maj til New-York. — *Norge*, Knudsen, afgik fra New-York 11. Maj til Kbhvn. — *Thingvalla*, Berentzen, afgik fra Christianssand 3. Maj ankom til New York 16. Maj.

Sejlskibe.

Fanø Nordby, Peruvian, Hansen, afgik fra Cuxhaven 13. Maj til Mozatlau, pass. Dover 16. Maj. — *Lenita*, Clausen, afgik fra Port Hanelen til Delagoa Bay, ankom 12. Maj. — *Thea*, Jessen, afgik fra Pernambuco 24. April til Macau. — *Claus*, Hansen, ankom til Altona 16. Maj fra Bremen. — *Cito*, Lassen, afgik fra Lissabon 9. Maj til Barcelona, pass. Cap Spartæ 16. Maj. — *Jørgiane Anna*, Hansen, afgik fra Rio Grande 1. April til Kanalen. — *Ines Röhl*, Jessen, ankom til Maiager Fjord 16. Maj fra Colchester. — *Maren*, Pedersen, afgik fra Cadix 16. Maj til Barcelona. — *Anna Marie Schwalbe*, Brink, ankom til Montevideo 14. Maj fra Punta Arenas. — *Wilhelmine*, Oldefor, pass. India Pt. 17. April fra Rosario til Falmouth. — *Valparaiso*, Lorenzen, afgik fra East London 17. Maj til Padang. — *Gladstone*, Sørensen, ankom til Santos 18. Maj fra Port de Bonc. — *Rosa*, Brinck, ankom til Santos 18. Maj fra Hamburg. — *Dorane*, Rødgaard, ankom til Santa Clena 20. April fra Buenos Ayres. — *Havila*, Mortensen, afgik fra Santos 19. Maj til Tagopilla. — *Elisabetha*, Fischer, ankom til Mossaro 25. April fra Rio Janeiro — *Aalborg*, Callesen, afgik fra Glasgow 18. Maj til Rio Janeiro. — *Cingalese*, Christensen, afgik fra Santos 17. Maj til Punta Arenas. — *Skonbrg*, Mette Cathrine, Pedersen, er ifølge Telegram af 16. Maj sunken, efter at have stød paa Barren ved Aracaju. Mandskabet reddet.

Briggen Cathrine, af Fredericia, der kom paa Grund i Parahya Havn, hvorved Skibet blev læk, er nu solgt dersteds for Rs. 3,500,000.

Fanø Sønderho, Helena. Thøgersen, afgik fra Rosorio 20. Maj til Preston. — *Ane Jensine*, Øble, afgik fra Buenos Ayres 16. April til Rochester.

Chr. Simoni, Aalborg, Flora, Larsen, afgik fra Aalborg 1. Maj ankom til Riga 13. Maj. — *Carl*, Andersen, afgik fra Aalborg 13. Maj til Kronstadt. — *Kirstine*, H. Ægidiusen, afgik fra Aalborg 20. Maj til Røfsø. — *Caroline*, Emith, J. P. Ægidiusen, afgik fra Aalborg 20. Maj til Viborg (Finland).

M. J. Ipsen, Rønne, Camtaos, Pedersen, afgik fra Leith 15. Maj til Kolberg.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 18. Maj:

Vi kunne atter rapportere en Bedring i Fragtmarkedet fra forskellige Kanter. Saaledes er der fra Azoff og Sortehavet betalt 14/— à 15/— imod 11/— for 14 Dage siden; Donaufragterne ere ligeledes meget faste, og 13/6 à 14/— betales nu for prompte Baade. — Californiemarkedet er fremdeles opadgaende; et Antal Fartøjer ere optagne à 35/— for Lastning indtil September, for November bydes 32/6, December 31/3.

Syd-Amerika fra saavel Vestkysten som River Plate er ligeledes fast. Sidste Sæsons Hvedcavl fra Floden viste sig at være mindre end paaregnet, og er nu næsten alt afskibet. Forestaende Maishøst tegner til at give et godt Udbytte, og vil livlig Udskibning vist foregaa i Juli, August og September; for Dampere bydes 21/6 fra de høiere Flodpladse, men er Tendensen til højere Rater.

I Løbet af de sidste Par Uger er en Del engelske Jernskibe solgte til Udlandet, og er der fremdeles talrige Købere for ethvert Skib, som nævnes i Markedet.

Blandt de solgte Skibe kunne vi nævne Jernskibene »Waipac», »Wairoa» og »Hurunnie», alle Søsterskibe, 1015 Reg. Tons, byggede i Newcastle 1875, Dimensioner 204¹ × 34² × 20, 1400 Tons Dødvægt. De indkøbtes af Nordmænd og Italienerne for £ 3500 Stykket.

»Scottish Lassie», 852 Reg. Tons, bygget 1877, opnaede £ 3400. Og »Lalla Rookh» 814 Reg. Tons, bygget 1876, opnaede efter Forlydende lignende.

D'Hrr. **Funch Edye & Co.**, New York, meddele den 10. Maj:

Kornforretningen viser ingen Fremgang, og Fragtterne ere, til Trods for den ubestemte Tilstand, hvori Markedet holder sig, ikke undergaende nogen væsentlig Forandring. Raterne for fulde Kornladninger holde sig stadig paa 2 10¹/₂ d. til Cork for Ordre, men Begæret er begrændset og indskrænker sig til hurtig lasteklare Baade. Efterspørgslen efter Part-Tonnage til Storbritanien viser en ubetydelig Fremgang, men Raterne ere vedblivende meget usle. Cuba-Havnene forsyne sig fremdeles med Tonnage, men den Nedgang i Fragten, som atter i den forløbne Uge i et enkelt Tilfælde har fundet Sted, maa udelukkende tilskrives en unødvendig Ængstelse hos Rederne for at faa deres Skibe anbragte.

Med Hensyn til Sejlskibs-Markedet er der intet af særlig Interesse at meddele. Tilstanden er omtrent den samme som meddelt i vor sidste Beretning, dog er der lidt mere Efterspørgsel efter smaa og mellemstore Skibe, hvilke imidlertid nu holde sig tilbage, da Rederne ikke længere ere tilbøjelige til at akceptere de hidtil herskende lave Rater. Vi kunne notere et tiltagende Begær efter Trælast-Skibe fra Golfen til Sydamerika, og det synes som om disse Fragter skulle blive bedre, da det nu næsten er umuligt at erholde Tilbud af Skibstrum til de sidst betalte Rater.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 18. Maj:

Kulfragterne ere omtrent uforandrede. I enkelte Tilfælde har det fastere Returnermarked trykket Udfragterne lidt, og 5/1¹/₂ er flere accepteret for Savona samt 3/10¹/₂ for Cronstadt, men Tonen er igen lidt fastere, og enkelte Rederier have idag fastslaaet 3/10¹/₂ for sidstnævnte Plads. Af Befragtingerne nævnes: Tyne, Blyth eller Wear til: Cronstadt 1600 4/1¹/₂, 1500, 1600, 1900 & 2500 4/-. 2250 3/10¹/₂. Riga 1150 4/., Libau 1100 4/3, Memel 1300 4/3. Pillau 1650 4/, Swinemünde 1500 2100 3,10¹/₂, stettin 1000 4 3, Lübeck 1200 4/1¹/₂, Kjøbenhavn 1300 4/. Landsrona 950 4 1¹/₂ Norrkøping 1500 4 3, Stockholm 1600 3/10¹/₂, Nord-Norge 4/ større, 4/3 mindre Dampere. Lissabon 1550, 1700 5/1¹/₂. Barcelona 8/ & 6/3. Palma 1300 8/. Genua 1800, 2500, 3300 5/—, Savona 2550 5/1¹/₂, Neapel 1700, 1850 5/6, Palermo 1800 5 9, Cagliari 1500 6/— Constantinopel 3000 5.—, Algier 3000 4/9.

Returnermarkedet fra Sortehavet og Azoffske Hav har været meget animeret i sidste Uge, og for prompt (Mai) Lastning er

betalt 15/ fra Azoff til I. H. A. R., 15 6 for Hamburg, medens fra Sortehavet (Odessa & Sebastopol) 13/3 n. c. kan opnaas. For Juni Lastning bydes 13/ og 11/ henholdsvis fra Azoff og Odessa.

Fra Poti bydes for Mai Lastning 15/9 c. 16/ til Rotterdam og Middlebro, medens Befragterne ere mere tilbageholdne for Juni Lastning, og foreløbigt kun byde 13/3 c. 13/6 for Dampere i denne Position.

Fra Donauen er Efterspørgslen mindre stærk, af vist opnaaelige Fragt for prompt er for Tiden 13/6 til »any/ direct», medens for September 15/ c. 15/3 bydes, og en høiere Rute sandsynligt vil kunne opnaas.

Fra Middelhavet bydes fra græske Ore Havne til U. K. 10/ »clean«, fra Alexandria til U. K. 12/6 Cottonsee Ordre, 11/6 direkte med 10 c. 10/3 til London, Fiume til Bordeaux 13/. Egestaver.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dyberne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Nordsoen. Horns-Rev. Den sort og hvid sribede Tøndevager med sort og hvid sribet Stage og 3 Koste, SØ. for *Søren Boebjergs-Knob*, ligger i $3\frac{3}{4}$ Fv. Vand, fra *Blaacands-Huk* Fyrbaake i S. $47\frac{1}{2}^{\circ}$ V., 11.500 Alen.

Beliggenhed: $55^{\circ} 30'$ N. Br. $8^{\circ} 0'$ Ø. Lgd.

Sommerafmærkning fuldført i de danske Farvande. I de danske Farvande er Sommerafmærkningen nu fuldført, og samtidig ere følgende mindre Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Ved *Dragør, Sundet*, have Prikkerne paa *Amager* Landgrund nu umalede Stager.

I *Nyborg-Fjord, Store-Bælt*, have Risprikkerne nu røde Stager, Halmprikkerne hvide Stager.

I *Nakskov-Fjord, Store-Bælt*, have Risprikkerne nu røde Stager.

I *Kolding-Fjord, Lille-Bælt*, have Risprikkerne paa N. Siden af Rendten, som fører til Havnen, nu røde Stager.

I *Skjelskør-Fjord, Smaalands-Farvandet*, have Risprikkerne nu røde Stager.

I Farvandene, som føre til *Marstal, Farvandet Syd for Fyen*, have Risprikken med to Koste paa *Egholm-Flak*. Risprikkerne ved *Mandens-Grund*, den yderste Risprisk ved *Klørulyb* V. lige Indløb og Risprikken med to Koste ved *Klørulyb* Ø. lige Indløb nu røde Stager. Den yderste Halmprisk ved *Klørulyb* Ø. lige Indløb har nu hvid Stage. Alle øvrige Prikker ved *Marstal* have umalede Stager.

Smaalands-Farvandet. I *Smaalands-Farvandet* ere følgende Forandringer af Prikker nu foretagne:

Avernakke-Hage Risprisk er ombyttet med en rød og hvid sribet Stage med Riskost, hvorunder en Halmvisk.

Stenhjelm Halmprisk er ombyttet med en Risprisk med rød Stage.

Lindholm-Rev Halmprisk er ombyttet med en Risprisk med rød Stage.

Kosøre og *Stengrund* tre Halmprikker ere ombyttede med tre Risprikker med rød Stage.

Konemads-Hage Risprisk er ombyttet med en Halmprisk med hvid Stage.

Skogrund, Tørregrund og *Skovsand* tre Risprikker ere ombyttede med tre Halmprikker med hvid Stage.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Finland. Bottniske Bugt. I *Uleåborg* paa Navigationsskolen gives hver Mandag Tidsignal med en Kugle. Den hejses halvt op 5m før og helt op 2m før Signalet gives, og falder Kl. 12t. 0m. 0s. Md. paa Stedet, hvilket er Kl. 10t. 17m. 58s. Fm. *Greenwich* Middeltid. $65^{\circ} 1' 19''$ N. Br. $25^{\circ} 30' 30''$ Ø. Lgd.

I *Åbo* paa Navigationsskolen gives hver Mandag Tidsignal med en Kugle. Den hejses 6m. før Signalet gives og falder Kl. 12t. 0m. 0s. Md. paa Stedet, hvilket er Kl. 10t. 30m. 51s. Fm. *Greenwich* Middeltid. $60^{\circ} 26' 58''$ N. Br. $22^{\circ} 17' 44''$ Ø. Lgd.

Finske Bugt. I *Helsingfors* paa Observatoriets mellemste Taarn gives hver Dag Tidsignal med en Kugle. Den hejses 4m. før Signalet gives og falder Kl. 12t. 0m. 0s. Md. paa Stedet, hvilket er Kl. 10t. 20m. 11s. Fm. *Greenwich* Middeltid. $60^{\circ} 9' 49''$ N. Br. $24^{\circ} 57' 8''$ Ø. Lgd.

Tydskland. Kieler-Fjord. I Anledning af *Nord-Ostsee* Kanalens Aabning udlægges 42 Fortøjtønder i *Kieler-Fjord*. De lægges i tre Rækker N. for *Linien, Forsteck* Baaker—*Dorfstülte*, til c. $\frac{1}{2}$ Kbl. S. for *Toldvagt*skibet. Man bør, for at undgaa Tønderne, holde sig saa Ø. lig som muligt i Farvandet.

Nordsoen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsoen Et Sejskib ligger sunket c. 20 Kml. N. $50^{\circ} 0'$ fra Fyrskibet »*East Goodwin*«. En Mast er over Vandet, og Stedet er opfyldt af Vragstykker. $51^{\circ} 25' 40''$ N. Br. $2^{\circ} 0' 50''$ Ø. Lgd.

Holland. Zeegat van Terschelling. I *Oostgat* ligger nu Spidstønde Nr. 1 med Ballon i 16 Fod Vand, $53^{\circ} 24' 21''$ N. Br. $5^{\circ} 14' 0''$ Ø. Lgd.; Spidstønde Nr. 1 a i $11\frac{1}{2}$ Fod Vand. $53^{\circ} 24' 20''$ N. Br. $5^{\circ} 13' 9''$ Ø. Lgd.; Stumptønde Nr. 2 i 13 Fod Vand, $53^{\circ} 24' 13''$ N. Br. $5^{\circ} 13' 3''$ Ø. Lgd.

Den mindste Dybde i *Oostgat* er 10 Fod.

Zuiderzee. Den 20de Maj 1895 inddrages Fyrskibet ved Yderenden af Dæmningen i *het Open-Y, Pampus*. Samtidig tændens paa Dæmningens Hoved et fast Fyr, som viser rødt rødt Lys fra N. 9° V. gennem N., Ø. og S. til S. 81° V., og grønt Lys fra S. 81° V. gennem V. til N. 9° V. Flammens Højde: 27 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyret vises fra en 27 Fod høj, sort Fyrpæl. $52^{\circ} 22' 5''$ N. Br. $5^{\circ} 0' 58''$ Ø. Lgd.

Zeegat van Texel. I *Tæxelstroom* er en Flaade ndlagt til Skydeskive. Den er afmærket med en Stage med Flag og om Natten, naar Vejret tillader det, med en hvid Lanterne. $52^{\circ} 59' 34''$ N. Br. $4^{\circ} 48' 51''$ Ø. Lgd.

Zeegat van Brouwershaven. Paa *Paardenplaat* er ndlagt Skydeskiver, fra *Zonnemaire* Taarn i N. 29° V. og fra *Ossenhoek* Fyr i N. 41° Ø.

England. Themsens. N. E. Girdler Tønde er flyttet. Den ligger nu i 30 Fod Vand, Springsids Lavvande, fra *Herne* høje Mølle overet med *Pan-Sand* Baake i N. 9° Ø. og fra *Girdler* Baake i N. $25^{\circ} 4' 51''$ V. $51^{\circ} 30' 7''$ N. Br. $1^{\circ} 10' 42''$ Ø. Lgd.

England Ø.-Kyst. Farn Island. *Longstone* røde Fyrtaarn har nu et hvidt Belte.

Shetlands Øer. Fair Isle. Ved *Scaddon* Fyr er oprettet en Signalstation. Signalerne gives fra Signalstangen paa Fyrtaarnet.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. Dartmouth. *Homeslone* Tønde er en sort og hvid lodret sribet Tøndevager.

Chekstone Tønde er en sort og hvid tærnet Tøndevager. Tøndernes Beliggenhed er uforandret.

Irlands V.-Kyst. Shannon. *Sod Island* røde og hvide Fyr er forandret til et hvidt, fast Fyr, som lysrer fra N. 82° Ø. gennem Ø. og S. til S. 82° V.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag m. m. i Atlanterhavet. I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 10de April. $34^{\circ} 16'$ N. Br. $49^{\circ} 12'$ V. Lgd. Vrag, kun lidt over Vandet, Agterskibet nedbrændt. Rimeligvis Skonnert »*Granville*« med Trælast.

Den 10de April. $50^{\circ} 9'$ N. Br. $26^{\circ} 19'$ V. Lgd. Vrag uden Master.

Den 21de April. $32^{\circ} 4'$ N. Br. $74^{\circ} 27'$ V. Lgd. Vrag med Bunden opad.

Den 21de April. $46^{\circ} 46'$ N. Br. $36^{\circ} 55'$ V. Lgd. Vrag af et c. 300 Tons stort Skib med Bunden opad, kun lidt over Vandet.

Den 22de April. $49^{\circ} 57'$ N. Br. $12^{\circ} 10'$ V. Lgd. Stort Sejskib, uden Master, fuldt af Vand.

Den 23de April. 38° N. Br. 60° V. Lgd. Skonnert »*E. H. Cornell*«, flydende paa Trælasten.

Den 1ste Maj. $47^{\circ} 26'$ N. Br. $35^{\circ} 58'$ V. Lgd. Vrag af et stort Skib med Bunden opad, Bougen over Vandet.

Frankrig. Loire. Den 15de Maj 1895 flyttes *La Vacherie* S.-lige Fyr til 950 Alen N. 54° Ø. fra *Donges* Bro, og det N.-lige Fyr til 400 Alen N. 49° V. fra det S.-lige. Fyrene ere hvide, faste. Flammens Højde: 46 og 21 Fod. Synsv.

vidden: 5 Kml. Fyrene vises fra hvide Pæle, af hvilke den N.-lige har en Kægle, den S.-lige et Timeglas paa Toppen.

Holdte overet lede Fyrene i det dybeste Vand mellem *Donges* og *Paimbouf*. S.-Fyret holdt overet med det røde Fyr paa Yderenden af *Donges* Bro leder i N. 54° Ø. i det dybeste Vand gennem *Chenal de Saint Nicolas* til *Donges*

Fyrenes Beliggenhed: 47° 18' 32" N. Br. 6° 44' 20" V. Lgd. og 47° 18' 37" N. Br. 6° 44' 29" V. Lgd.

Gironde. *Castillons* rødmaalede Lystønde, som viser hvidt, fast Lys, er flyttet og ligger nu paa 45° 21' 20" N. Br. 5° 29' 8" V. Lgd.

Spanien. Guadalquivir. Damperen »*Carpio*« er sunken c. 15 Kml. NV. for *San Lucar, Guadalquivir*. fra *Torre Carbonero* i S. 70° V. og fra *Championa* Fyr i N. 52° V. Masterne ere over Vandet. 36° 51' 45" N. Br. 6° 39' 20" V. Lgd.

Newfoundland Ø.-Kyst. Omtrent den 19de Maj tændes *Cape Bonavista* nye Fyr. Det er et Blinkfyrt, som hver 1/2 Minut viser Et-Blink, afvekslende to hvide og et rødt Blink.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Gardiners Island Lystønde, som viser hvidt, fast Lys og ligger i 12 Fv. Vand, 1/4 Kml. N. 1° Ø. fra *Gardiners Island* Fyrhus, er igjen udlagt og Klokketønden inddragen.

I *Gedney-Channel* og *Bayside-Channel* udhænges om Natten paa Lystønderne, som ligge ude til Forsøg, en rød Lanterne paa Tønderne ved *Løbenes N.-Side* og en hvid Lanterne paa Tønderne ved *Løbenes S.-Side*.

En rød Fløjtetønde med en hosliggende rød, lille Spids-tønde er til Forsøg udlagt tæt ved *Gedney-Channel* Fløjtetønde.

Chesapeake Bay. Virginia. En rødmalet Lystønde, som viser hvidt, fast Lys, er udlagt i 30 Fod Vand ved V.-Kant af *Tangier Island Shoal*, fra *Smith Point* Fyrskib i S. 4° Ø. og fra *Great Wicomico River* Fyr i S. 69° Ø.

South Carolina. Omtrent den 20de Juni 1895 ombyttes Fyrskibet »*Martins Industry*«, som ligger 15 Kml. N. 72° Ø.

fra *Tybee* Fyr, midlertidig med Reservefyrskib Nr. 29. Det viser 2 hvide, faste Fyr. Taagesignal gives med Klokke. Skibet er hvidt, mærket »*Relief*« og »*Nr. 29*« med sort.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Razzoli. Korsika S. Om kort Tid forandres *Razzoli* Fyrs røde Lysvinkel, saa at den dækker Klippen, som ligger mellem *Øen Lavessi* og *Taarnet paa Klippen Lavessi*.

Østerrig-Ungarn. Zara Den hvide Flade paa *Oltre* Kirke, som afmærkede Telegraf-Kablet mellem *Pola* og *Zara*, er borttagen. En hvid Tavle med et sort, omvendt Anker er i dens Sted anbragt paa NØ.-Siden af den lille Ø *San Paolo*

I Kanalen er Kablets Beliggenhed afmærket ved *Oltre* Klokketaarn overet med *San Paolo* Klosters S.-Facade.

Vestindien, Mexikanske Bugt og Karaibiske Hav.

Jamaica. Kingston. En Stage med rød og hvid lodret stribet Firkant paa Toppen, er i 2 1/2 Fv. Vand anbragt paa SØ.-Enden af *Burial Ground* i *Ship Channel*.

Jamaica. Port Antonio. Ved *Port Antonio* ere de røde og sorte Tønder ved Indløbet til *Western Harbor* inddragne. Paa den røde Tøndes Plads ligger nu i 9 Fod Vand en sort Tønde med rødt Flag. Paa den sorte Tøndes Plads er i 18 Fod Vand anbragt en Stage med rød og hvid lodret stribet Firkant paa Toppen.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Rio de la Plata. I *Rio de la Plata* Munding ligge følgende Vrag:

Vraget af Damperen »*Dunkelds*«, 17 Kml. Ø. for Fyrskibet »*English Banks*«. Toppen af Masterne ere over Vandet. 35° 8' S. Br. 55° 34' V. Lgd.

Vraget af et Træskib paa c. 400 Tons. 35° 9' N. Br. 56° 50' V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Malta. - Sundhedsforanstaltningerne overfor Skibe fra *Konstantinopel*, *Marmorhavet*, Kysten mellem *Algier* og *Tunis*, samt *Bona* ere ophævede.

Spanien. - *San Nicolas*, *San Pedro*, *Concordia* og *Gualeguaychou* i *Argentinien* ere erklærede for kolerasmittede.

Manometre, Vacummetre og Tællemaskiner

Fabrik og Lager. Reparationsværksted.

P. Otzen & Thorstenson,

Ryesgade Nr. 105. Kjøbenhavn Ø.

Magnus Hertz,

Maskinfabrik & Smedeværksteder,

Nygaardsvej 15

(tæt ved Tuborg Havn samt Frihavnen).

Reparationer

af enhver Art udføres solidt og billigt.

Telefon 2036 S.

Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,

Velsmagende og holdbar Margarine,

Særlige Kvaliteter til Skibsbrug.

Kontor og Lager: Raadhustræde 4.

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.

Diner a la carte. Varme Frokostretter.

J. Christophersen.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«, »Falken« og »Svanen« i Farlen

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Svea«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,

Iron & Brass Foundries and Ship Repairers.

By Vildersplads, Copenhagen, C.

H. Hvalsøe & Co.
St. Strandstræde 8.
Lager af
Skibsartikler
&
Værktøj til Skibsbrug.

S. Jacobsens Sønner,
48, Gothersgade 48.
Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler
ferske, saltede og røgede Varer.

C. F. LERCHE.
58 Gothersgade 58.
Extra fin Java Kaffe
anbefales.

N. Chr. Rønnes
Skibssnedkeri.
Telefonnummer C 1766.
St. Annægade 3.
Kjøbenhavn C.

H. Svarrer & Co.,
Nyhavn 9,
anbefaler sig som
Skibsproviantør.

Ægte Carbolineum.
Bedste og billigste Impræg-
neringsmiddel. Anvendes til
alt Træværk. Kan pastryges
af Enhver. Faas billigst hos
Th. Kayser & Co,
ældste Carbolineumsforretning,
Rosengården 8, Kbhvn. K.
forhen Møntergade 24.

Korsør Margarine.

Endnu uovertruffen i Kvalitet og Holdbarhed. Anbefales
ubetinget som det Bedste til Skibsbrug. Garanteres fri for
Vand, hvorfor det særlig anbefales til Baging og Stegning.
Faas i de fleste Skibsprovianteringsforretninger.

Hovedoplæg: Knabrostræde 2. Telefon 3674.
Brødrene Syndergaard. Telefon 3674.

FRIHAVNSHOTELLET anbefaler
de Herrer
Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre propre og
billige Værelser med Udsigt over Sundet.
Faa Minutters Gang fra Frihavnen og tæt ved Sporvogn.
Ærbødigt
L. P. Jensen, Livjærgade 5.

Amerikansk Pitch pine
Master, Dæksplanker etc. anbefales.
Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

A. J. Rosenfeldts
Skibs- og Baadebyggeri,
Patent Ophalingsbedding,
Udsalg af Aarer og Stager,
Ny Kalkbrænderi, Ø.

Fred. Drost,
Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).
Maskinreparatur af enhver Art.
Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.



Faas hos de fleste Handlende
i Byen, paa Broerne og Fre-
deriksberg til følgende Priser:
Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.
Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.
Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.

Hovedforhandler:
Peter Buch,
Vinhandel
en gros & en detail.
Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.
Telefon 1107.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers,
Newcastle on Tyne.
Telegrams: Husted.

Udkommen er og faas i alle Boglader:
Astronomisk Navigation
af C. Clausen, Pr.-Løjtnant i Flaaden.
Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.
Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**
I Kommission hos Tillges Boghandel.

Dampskibe, Bugserbaade,
mindre Lyst- og Fjorddampere, nye og brugte, alle Størrelser,
samt 1ste Klasses Petroleumsbaade kjøbes og sælges.
Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal.
Kjøbenhavn.

Alt Skibsarbejde
i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.
Waldemar Dünweber,
Adelgade 14.

Paa **SØKORT-ARKIVET** er udkommen:
Den danske Havne-Lods. Anden Udgave. 1895. Pris:
Kr. 2,00.
Kort Nr. 167, **Graadyb.** Maalestok: 1 : 40,000. Pris:
Kr. 1,50.
Kort Nr. 168, **Bornholm med Omgivelser,** med Karton
af Rønne Havn og Rhed samt af Christiansø. Maale-
stok: 1 : 100,000. Pris: Kr. 3,00.

„Danck Sefartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN
er 1 Kr 50 Øre pr. Kvarter, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.
Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø.,
hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS:
Første Side pr. Petittlinie à 45 mm Brede 25 Øre, udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 — do. 25 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover 20 0/10 30 0/10 50 0/10
Mindre end 1/2 Side 10 0/10 20 0/10 40 0/10

Enkelte Numre af „Danck Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.
I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 22.

Kjøbenhavn, Fredag den 31. Maj 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Sø- og Handelsretsdomme. — Sejlskibsrederi-Foreningen. — Om Friktion, af Skifter Andersen. — Nordby Handelsflaade. — Ingeniør Vogts Sejlsystem. — Fiskeri-Statistik. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Fiskerierne. — Skibsfarten paa Kina. — Spørgsmaal og Svar. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

Carbolineum, Maskinolier.

Oskar Borch, Gothersgade 158.

Dækskoste.

13 Rækker halvstive Piasava
6 Kr. pr. Dusin.
13 Rækker fine Piasava 7 Kr.
pr. Dusin.
Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.
Levanger 7 Kr.
Kosteskafter 1 Kr.

Hans Prehn,
Børstenbinder,

Fabrik for Dæks- og Gadekoste,
Vesterbrogade 46.
— Telefon 2625. —

C. M. Fonnesbech.

Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.
Udsalg;
Østergade 10, Kjøbenhavn.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.
En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

Linoleum

og
Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,
St. Kjøbmagergade 26.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Holm. Kanal 18.

SEIFERT & NØRGAARD,

Ny Østergade 1,

Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.
Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sponong & Co.,
Stockholm.

Anbefaler alle Slags Uniformeffekter.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbød.

Nær Frihavnen.  Classensgade 3.

Største Lager

af Uldvarer, Skjorter, Bluser, Trøjer, Sokker, Kraver,
Flipper og Manchetter.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigstelefon:
Willeohou. Nr. 3876.

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

modtager Ordres som Agent for Firmaerne
Messrs. **Bolling & Lowe**, 2 *Laurence Pountney Hill*,
London. E. C.

La Société Cockerill, Seraing i Belgien.

Messrs. **Bullivant & Co.**, *Millwall og 72, Mark Lane*,
London. E. & E. C.

Messrs. **E. T. Brown & Co.**, 22, *Great St. Helen's*,
London. E. C.,

samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugeerdampere, Uddybnings-
materiel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer
etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer
af alle Slags til og fra Kjøbenhavns Havn.

H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,
Pulsometre, Centrifugalpumper,
samt alle Sorter Pumper og Sprøjter
i bedste Konstruktioner
til billige Priser.

Engelberts originale Olie,

bedste Cylinder-Olie,
leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transport-
pramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater,
Bugeerdampere og Fiskerfartøjer med Petroleumsmotorer
indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved
Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,
Telefon 3902. Norrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

Sø-, Brand-, Livs-,
Uhelds-, Glas- og
Kautions-Forsikring
Bergh & Owen,
Holmens Kanal 20.
Telefon 97.

Connossementer,

D. F. D. S.

med og uden Flag,
tyske, engelske, franske,
Leith & Hull Connossementer.

Dampskibsfragtbreve

med & uden Coupons.

S. Friedländer

Ved Stranden 14

Kjøbenhavn.

Frihavns

Kjød og

Flæsk Udsalg

anbefaler sig til de ærede
Skibsførere og Houmestre.

Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.



Kieselguhr, Filt m. m.

Luftbælteisolation.
Patent for Rør og Kjedler.

Frihavns

Spedition &

Kommissions-Forretning.

Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørges.
Kontor i Frihavns Kontorb.
Telefon 2250.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Holman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Oprieholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Speialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns nye Skiltefabrik,

41, Frederiksborggade 41,
leverer

alle Slags Skilte
samt alt

Malerarbejde

henhørende til

Maskinfaget.

Alt leveres til Nutidens billigste
Priser.

Overslag leveres gratis.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning,
Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn. K.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings- Anstalt.

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med

Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon T 37.

Rugbrød

A **Frederiksberg** A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørages.

Holm & Collerup, Smedie og Maskinfabrik,

Toldbodgade Nr. 15

Telefon 3872.

og

Telefon 3872.

Frihavnen i Kjøbenhavn.

Alle Skibs- og Maskinreparationer udføres hurtigt
og solidt.



Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre Cacao

kan særlig anbefales til Skibsbrug.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Magnus Hertz,

Maskinfabrik & Smedeværksteder,

Nygaardsvej 15

(tæt ved Tuborg Havn samt Frihavnen).

Reparationer

af enhver Art udføres solidt og billigt.

Telefon 2036 S.

Rullesten eller Singels til Beton- bygning

faas mod Forudbestilling billigst hos

R. Lorange, Vesterbrogade 5, Mezzaninen.

De Laval's Damp turbine

egner sig særlig til elektrisk Belysning i Skibe.

Eneforhandling:

C. F. Riedels Eff., Ny Vestergade 9,

aut. elektrisk Installationsforretning.

Jacob Holm & Sønner, Kjøbenhavn.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

M. B. Hansen,

mekanisk Etablissement,

Nørrevold 78.

Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tællere.



ENEFORHANDLER:

V. LØWENER,

Kvæsthusgade 6,

KJØBENHAVN. K.

Hattemagasinet

'London'

Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg

Fortrnlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

i

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt
Udarbejde samt Alt færdigt
Bødkerarbejde for Export

Alt Arbejde udføres af solide
og øvede Folk.

L. V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

F. W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.

Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. ⁸⁰⁷/₉₄, afsagt d. 1. Maj 1895, (ang. Erstatning for beskadiget Ladning). Dampskibet »Neva« af Liverpool kom hertil d. 25. August 1893 med bl. a. 185 Bundter tynde Jernplader til et herværende Firma. Ved Skibets Ankomst lod Skibets Mægler to fhv. Skibsførere gaa ombord for at besigtige dets Luger, Ladning (Stykgods) og Stuvning, og disse afgave d. 27. s. M. den Erklæring, at de havde fundet Lugerne godt skalkede og forsynede med behørige Presenninger, samt at ved Lugerens Aabning den tilsynkommende Ladning var tør og ingen Lækkage at bemærke, men at de ved et senere Møde ombord forefandt det ommeldte Parti Jernplader fugtige af Sovand fra en Lækkage i Dækket under Dampspillet ved Agterkanten af Forlugen, hvorhos de tilføjede, at de, da Ladningen var godt stuvet, antog, at Lækkagen hidrørte fra Skibets Arbejden i Søen, og at Skaden ikke kunde regnes Skibet eller Stuvningen til Last.

Pladerne, der efter Konossementet vare modtagne ombord i tilsyneladende god Orden og Stand — bleve ved Losningen henlagte tildækkede i Land, indtil det Firma, for hvem de vare bestemte, d. 31. August lod dem indklarere. De viste sig da beskadigede af Vand, hvorfor Firmaet efter nogle Forhandlinger d. 11. Septbr. begærede Mænd udmeldte af Sø- og Handelsretten til at besigtige dem.

De udmeldte Mænd (to Isenkræmmere) foretog Besigtigelsen d. 13. Septbr. og afgave derefter den Erklæring, at Skaden for hele Partiet maatte ansættes til 30 pCt., bl. a. under Hensyn til at Jernplader af saa tynde Numre hurtig vilde forringes yderligere ved at henligge i den omtalte, tildels vaade Tilstand. Firmaet, der derefter tog Partiet hjem, vægrede sig som Følge af den nævnte Erklæring, ved at betale den forlangte Fragt £ 5. 4. 6. Det kom derfor til nærværende Sag, under hvilken Rederiet søgte Firmaet til at betale den nævnte Fragt, medens Firmaet kontrastede Rederiet til at betale £ 32. 0. 2 ÷ Fragten i Erstatning.

Som Hjemmel for Erstatningsfrihed paaberaabte Rederiet sig den i Konossementet optagne »negligence clause«, hvorefter Skibet ikke skulde være ansvarligt for Beskadigelse af nogen som helst Art under Overfarten, selv om den skyldtes Forsømmelse eller Forseelse af Skipper eller Mandskab. Retten mente imidlertid at denne Klausul ikke i nærværende Tilfælde kunde dække Rederiet, idet det nemlig ikke af Rederiet var godtgjort »at Indtrængningen af det Søvand, som havde fremkaldt Skaden paa Jernpladerne, skyldtes nogen ulykkelig Hændelse paa selve Rejsen (hverken Skibsdagbogens Bemærkninger om noget haardt Vejr eller de to privat tilkaldte Mænds udtalte Formodninger var i saa Henseende afgørende), og det var saaledes heller ikke afgjort, at Vandets Indtrængning ikke hidrørte fra en Mangel ved Skibet (dets Dæk) før Afrejsen fra Liverpool, som maatte medføre, at Skibet ikke kunde siges da at have været i behørig Stand,« jfr. Sølovens § 142, 2. St., uanset at det endnu i Marts Maaned 1893 ved da stedfundet Eftersyn var blevet henført i Lloyds 1ste Klasse.

Paa den anden Side mente Retten heller ikke at kunne tilkende Firmaet den af det i Henhold til Skønsforretningen forlangte Erstatning. Denne Forretning var jo nemlig først optaget en Tidlang efter Udlosningen, og det var ikke ved den godtgjort, at Pladerne ved deres Ankomst og Udlosning vare beskadigede i saadant Omfang, at det ikke mulig da ved hensigtsvarende Foranstaltninger havde ladet sig afværge, at Skaden steg til de 30 pCt. af Værdien.

Men selv om Firmaet saaledes ikke kunde faa den af det forlangte Erstatning, maatte det dog anses for overvejende sandsynligt, at Skaden ved Ankomsten allerede var saa stor, at den, ansat i Penge, oversteg Beløbet af Fragten, ligesom det maatte falde Rederiet til Last, at der ikke fra Skibets Side, straks efter Ankomsten skete Skridt til overensstemmende med Sølovens § 41, 2. St., at faa

Skadens Omfang konstateret. Resultatet blev derfor, at Rederiet tabte sin Fragt, men slap for yderligere Erstatningspligt, hvorhos Udgifterne ved Skønsforretningen ikke blev godtgjort Firmaet, og Sagens Omkostninger ophævedes.

Denne Dom har paa forskellig Maade Interesse.

For det første derved, at den er et nyt Vidnesbyrd om Domstolenes Utilbøjelighed til at tage Rederiernes vidtgaaende Ansvarsfrihedsklausuler for gode Varer, naar det paa nogen Maade kan undgaas. Ræsonnementet er her dette: Rederiets Ansvar efter Sølovens § 142 er ganske vist begrænset ved en Klausul om Ansvarsfrihed for Beskadigelse af hvilkensomhelst Art under Overfarten, selv om den skyldes Forsømmelse eller Forseelse af Skipper eller Mandskab. Men denne Klausul kan ikke betragtes som tillige fritagende Rederiet for Ansvar for Skibets Sødygtighed. Saalænge det derfor ikke af Rederiet er godtgjort, at Skaden ikke hidrører fra en eller anden mulig Mangel ved Skibet, kan Klausulen ikke komme det til gode. — Det ses let, at ad denne Omvej bliver Klausulen reduceret in absurdum i alle Tilfælde, undtagen netop, hvor Skibets Fuldkommenhed er positivt konstateret udover al Tvivl umiddelbart før Afrejsen, eller hvor Skaden er af en saadan Beskaffenhed, at den ikke kan hidrøre fra eller bevislig ikke hidrører fra nogen mulig Mangel ved Skibet. — Rederne have ved den Slags overdrevne Klausuler spændt Buen for højt, og maa derfor finde sig i, at den brister i Rettens Hænder.*)

Dommen har dernæst Interesse ved at berøre Spørgsmaalet om Forpligtelsen til at optage Skønsforretning. Det ses ikke rettere, end at Dommen paa dette Punkt er meget angribelig.

Dens Bebrejdelse til Skipperen for ikke at have optaget Skønsforretning efter § 41, 2. St., er for det første vanskelig at forstaa. § 41, 2. St., paalægger Skipperen at optage lovlig Skønsforretning, naar Ladningen under Rejsen har lidt »betydeligere Skade«. Saavel efter det øvrige Indhold af § 41 som efter Motiverne er det nu formentlig givet, at dette Begreb »betydeligere Skade« ikke her skal forstaaes i Relation til hver enkelt Del eller hvert enkelt Stykke af Ladningen (skønt man jo rent sproglig taget godt kan tale om »betydeligere Skade« selv paa en Ting af nogle faa Øres Værdi, nemlig naar den er halvvejs ødelagt), men at det derimod skal henføres til Ladningen i sin Helhed i den Forstand, at det sigter til en Beskadigelse, der enten kvalitativt eller kvantitativt er af større Betydning : repræsenterer et betydeligere Værditab — noget, hvorom der her ikke var Tale. Man kunde nu mene, at Dommen i Stedet for at henvise til § 41, 2. St., kunde have henvist til § 42, 2. Punktum, hvor det hedder : »Findes der Grund til at befrygte, at Gods under Rejsen har taget Skade, har Skipperen at lade afholde Besigtigelsesforretning, førend Godset udleveres til Modtageren.« Men herved maa da igen bemærkes, at Reglerne i § 42 — saaledes som det ogsaa udtrykkelig siges i de norske Motiver S. 73 — kun ere »Forsigtighedsregler«, Regler om Pligter, der

*) jvf. et lign. Tilfælde i »Dansk Søfartstidende« 1ste Aarg Nr. 2.

indskærpes Skipperen i hans egen og hans Rederis Interesse, nemlig for at lette Beviset for Skibets Uskyldighed. Derimod er det ikke Meningen, at Undladelsen af at efterkomme dem, skulde give Ladningsmodtageren nogensomhelst anden eller større Ret, end han ellers har. At dette forholder sig saa, fremgaar bedst af Sølovens § 148, hvis 2det Stykke udtrykkelig gør det til Pligt for den Ladningsmodtager, som uden foregaaende Besigtigelse har faaet Godset udleveret, og derefter vil gøre Indsigelse med Hensyn til dets Tilstand, inden Udgangen af næste Søgnedag efter Godsets Udlevering at begære Skøn afholdt snarest muligt, og altsaa netop forudsætter det som en nærliggende Mulighed, at Skipperen ikke allerede har ladet afholde Skønforretning efter § 42. At det derhos er Meningen med § 148 at paalægge Modtageren en bestemt Pligt overfor Skibet, fremgaar af Paragraffens følgende Punktum, hvor det hedder, at naar Ladningsmodtageren forsømmer at begære saadant Skøn inden den angivne Frist, kan han ikke fordrø Erstatning, medmindre det godtgøres (o: af ham), at Beskadigelsen eller Formindskelsen er bevirket ved Fejl eller Forsømmelse fra Skibets Side.

Betingelserne for at bringe § 148, 2. St., til Anvendelse synes nu at have været til Stede i nærværende Tilfælde. Jernpladerne maatte sikkert betragtes som ud-

leverede til Firmaet, allerede længere Tid, før dette tog dem hjem; thi Firmaet havde meldt sig som Modtager, det ses ikke at have protesteret mod Pladernes Henlæggelse i Land; og det toldklarede dem i alt Fald allerede den 31. August, medens Skønforretning først blev begæret d. 11. Sept. At Pladerne paa Land henlaa i Firmaets og ikke i Skibets Besiddelse, derpaa tyder ogsaa det, at Firmaet efter Skønforretningen d. 13. Septbr. tog dem hjem, uden at der fra Skibets Side rejstes nogen Indsigelse, skønt Fragten ikke var betalt. Dernæst synes det ogsaa givet, at det i hvert Fald ikke var positivt godtgjort fra Modtagerens Side at Beskadigelsen skyldtes Skibets Fejl. Men under disse Omstændigheder ses det ikke bedre, end at alt Modtagerens Erstatningskrav maatte være bortfaldet i Henhold til § 148, 2. St., som Følge af hans Undladelse af at begære Skøn optaget »inden anden Søgnedag efter Udleveringen.« *)

Ved Dom i S. S. $\frac{1}{5}$, afsagt d. 8. Maj 1895, idømtes en fra »Norge« i New York rømt Fyrbøder, der ikke skyldte Hyre, i Medfør af Sølovens § 298 simpelt Fængsel i 3 Uger samt Sagens Omkostninger.

E. T.

*) Jvf. et noget lignende Tilfælde — hvor der imidlertid ikke kunde tales om »Udlevering« — i »Dansk Søfartstidende« 2. Aarg. Nr. 15.

Sejlskibsrederi-Foreningen.

Det paa det forberedende Møde i Odense d. 30. Marts d. A. til Udarbejdelse af Foreningens Love nedsatte Udvalg var i Lørdags samlet i Odense. Udvalget har suppleret sig med et Medlem for Bornholm, nemlig Hr. Konsul Hintze af Rønne, der var kommen til Stede ved Mødet i Lørdags. Paa dette var Lovudkastet Genstand for en indgaaende Forhandling, og Udvalgets Medlemmer enedes i de væsentligste Punkter om den Form, i hvilket Udkastet vil blive forelagt den konstituerende Generalforsamling. Denne vil blive afholdt førstkommande 22. Juni i Svendborg; nærmere Bekendtgørelse om Tid, Sted m. v. vil snarest udgaa.

Udvalgets Medlemmer, der jo repræsenterer Sejlskibsflaaden i Landets forskellige Egne, udtalte alle, at Tanken om Sæmmenslutning af Sejlskibsrederierne i en fælles Forening havde vundet stærk Tilslutning. Vi haabe derfor, at Deltagelsen i den forestaaende konstituerende Generalforsamling maa blive saa stor som mulig, saa at de vigtige Beslutninger, der ville blive tagne paa denne, maa kunne fremtræde som et almindeligt Udtryk for Anskuelseerne i Sejlskibsflaaden rundt om i Landet.

Om Friktion.

Af Skifter Andersen.

Til Begrundelse af hvad jeg i »Dansk Søfartstidende« Nr. 11 har fremført angaaende Friktion eller Gnidningsmodstand, at denne nemlig kun har en forholdsvis lille Indflydelse

paa et Skibs Modstand imod Fart eller Rulling, vilde jeg gerne fremføre følgende:

Ved officielle Forsøg af Hr. R. Fraude i England er det konstateret, at Friktionen kun virker med 1 à 2 pCt. af hele Modstanden imod Rulling af et Skib, hvorimod omkring 24 pCt. kom paa den direkte Modstand, som Køl og Pik under almindelige Forhold — med Hovedkøl og uden Slingrekøle — udøver. Den øvrige Modstand opstaar ved en i Læ sig dannende Bølge eller Bølger over hele Skibets Længde. Her maa vi vistnok tilføje: samt af Skibets mere og mindre stabile Form. Det er nu naturligvis Hensigten med Slingre eller Bundkøle at forøge eller regulere den direkte Modstand imod Rulling. Endvidere kan anføres H. C. Ørsted; at Gnidningsmodstanden, alt andet lige, forholder sig som Trykket. Samme Kilde anfører: Ligeledes har Norin ved sine Forsøg vist, »at Hastigheden, hvormed Legemer glide hen over hinanden, ikke forøger Størrelsen af Gnidningsmodstanden.« Vi kunne overbevise os om Rigtigheden af Friktionens ubetydelige Modstand ved f. Eks. at lægge en blank poleret Trævalse, af Vandets Vægtfylde, i Vand. Denne vil da, selv om den er større, kunne drejes rundt, selv ved en meget ubetydelig Kraftanvendelse, og derved give et Skøn over, at 1 à 2 pCt. kan være det rigtige Modstandsforhold. Ved altsaa at lade denne Valse skride fremad i Vandet efter dens Længde, maa altsaa selve Friktionsmodstanden blive den samme, som ved Rullingsforsøget. Her maa vi dog naturligvis bortse fra den Modstand, som Enderne af Valsen under Fremadskridningen udøve. Hvad der derfor altid har affødt forkerte Anskuelse i dette Stykke, er dette, at man ikke tilbørligt har skænket imellem Gnidning (Friktion), Vedhængning (Adhæssion) og Tiltrækning (Attraktion). De første Faktorer maa dog begribeligvis paa ingen Maade overses ved at forsømme at gøre Skibets Bund saa glat og jævn som mulig; men det er rimeligvis fornemlig Tiltrækningen, som skal overvindes med en forholdsvis Kraft under Sejlads, enten denne nu sker ved Maskine eller Sejl. For nærmere at illustrere dette, kunne vi tænke os Deplacementets Overflade, som er Betingelsen for Gnidning og Vedhængning, omdannet i en Flade (uden kubisk Rum), hvis begge Sider tilsammen ere

ligesaa store i Areal som Deplacementets Overflade, med en Glathed som sleben Glas; saa vil denne Form kun afgive en rent forsvindende Modstand imod Farten, selv om den stilles lodret i Vandet, med Skibets Dybgaende. Deraf skønne vi, at Gnidning og Vedhængningen imod Farten kun er lille, ja forsvindende paa en jævn, glat Bund. Vi kunne endnu støtte denne Kondsgerning ved, at selve Vandets Partikler sættes i en rullende Bevægelse umiddelbart imod Skibets Deplacements Overflade og virke som f. Eks. smaa »Frik-tionshjul« om en Skivebolt, eller Hjuldrejning i det Hele taget. Dette oplæver selvfølgelig en stor Del af Gnidnings- og Vedhængningsmodstanden, som faste Legemer imod faste Legemer ikke kan opnaa Fordelen af her. Beviset ligger ogsaa deri, at Vandet ikke kan blive staaende paa noget som helst Skraaplan under almindelige Forhold, hvorimod faste Legemer heldigvis kunne blive liggende eller staa paa endog større Skraaninger.

Nordby Handelsflaade.

Fra Nordby skrives til os:

Det engelske Jern-Fregatskib »Copley«, drægtig 1741 Register Tons, laster ca. 2750 Tons d. W., bygget paa d'Hr. W. H. Potter & Søns Værft i Liverpool i Aaret 1881 til L'loyds første Klasse med Stjerne 100 A. 1, special survey Nr. 3, 1893, og tilhørende »The white Star Line«, er i disse Dage solgt til et Aktieselskab her i Byen for ca. 137,000 Kroner. Skibet, der er godt udhalet og en fortrinlig Sejler, er forsynet med Dampspil til Losning, Ladning, Ankerløftning o. s. v. Dets Dimensioner ere: 263' x 39' 1" x 24' 1" og Dybgaende i lastet Tilstand 21' 6" engl. Maal.

»Copley« beholder sit engelske Navn; dets korresponderende Reder er Kaptajn C. P. Holm, dets Fører Kaptajn Fr. Struckmann, begge af Nordby. Det er maaske Danmarks største Sejlskib.

Ingeniør Vogts Sejlsystem.

Hr. Ingeniør Vogt har udsendt Indbydelse til Handlende og Skibsredere samt andre i Sagen interesserede til at tegne Andele paa 200 eller 500 Kr., for at tilvejebringe en Kapital paa ca. 40,000 Kr., for hvilken der skulde bygges en ca. 18 Tons Kutter for at optage Kampen med de engelske Kapsejlere og derigennem fastslaa det Vogtske Sejlsystems Overlegenhed i Lyst- og Kapsejls; fremdeles skulde der anskaffes Rigninger efter Systemet til en eller flere Fragtdampere, hvis Redere og Førere ere villige til uden Udgift for Skibet at gøre Forsøg med Systemet, for derved at godtgøre dets Fortrin i Henseende til Kulbesparing, Sejlenes Sætning og Manøvrering samt Skibets større Sødygtighed. Naar ovennævnte Beløb er tegnet, ville Andelshaverne blive sammenkaldte til et Møde for af deres Midte at udvælge 3 Mænd, til sammen med Hr. Vogt at lede Foretagendet og paase Beløbets Benyttelse paa bedste Maade og saaledes at der tilflyder Andelshaverne 40 pCt. af det ved Patenternes Udnyttelse og Salg, igennem den erhvervede Kapsejler eller ved Afgifter for Systemets Afbenyttelse indvundne Nettoudbytte. I Indbydelsen gives en kort Fremstilling af Systemet og den er anbefalet af flere Mænd af Søfarts- og Handelsverdenen.

Det Vogtske Sejlsystem har her i Bladet flere Gange været Genstand for Omtale, og de Forsøg, der ere anstillede med det ombord i Opmaalingsfartøjet »Hauch«, ere udførligt fremstillede i Nr. 5 og 6 for i Aar af Chefen for Hauch, Hr. Kaptajn Trolle. I Nr. 7 og 8 have vi udtalt vore Anskuelser om Systemet og særlig om de Resultater, der opnaaedes gennem Forsøgene i Hauch. Vi udtalte den Gang vort Ønske om, at disse Forsøg maatte blive fortsatte under andre Forhold, der kunne siges at give et bestemt Svar paa Spørgsmaalet om, hvor vidt det kan anses økonomisk forsvarligt at anbringe den Vogtske Rejsning i Fragtdampere. Den nu fremkomne Indbydelse aabner jo en Mulighed for at dette Ønske bliver til Virkelighed, og vi anbefale den derfor gerne.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 19. Maj til 26. Maj 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter Pd.	Helle-flynder ¹ Pighvar ² Pd.	Slethvar ¹ og Tungor ² Pd.	Skrupper ¹ og Makrel ² Pd.	Torsk Pd.	Stenbidder ¹ Kuller ² Gedde ³ Pd.	Sild Pd.	Lax ¹ , Aal ² og kvabber ³ Pd.	Hornfisk Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags Pd.	Ialt Pd.
21 danske Fiskerfartøjer	25,020	190 ²	1140 ¹ 108 ²			1320 ¹						
20 danske Kvaser	80,190				18,540							
3 svenske Fiskerfartøjer	1,782											
pr. Baad og Vogn fra nærliggende Fiskelejer				3,824 ¹		492 ¹		2,300 ² 373 ³	50			
pr. Jernbane og Dampskib	8,256	815 ²	510 ¹ 1,600 ²	10,000		400 ² 8,226 ³	182,477	9,260 ¹ 8,316 ²	110,008	9,691	547	
Ialt =	115,248	1,005	3,358	13,824	18,540	10,438	182,477	20,249	110,058	9,691	547	485,435
Betalt Gennemsnitspris af Opkøbere	levende 2 Kr. til 4Kr.25Ø. Kassef. 1Kr.35Ø. pr. Lpd.			Makrel levende pr. Snæs 50 Øre 5 Kr. til 1 Kr. til 11 Kr. pr. Lpd.			pr. Ol. 50—75Ø.	Aal blanke 55 Øre, til 5 Kr., gule meget 37 Øre pr. Pd. 40 Øre	pr. Snæs 3 Kr.	Rejer pr. Pd. 1Kr.10Ø.		

Fra Kjøbenhavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Kjøbenhavns Frihavn.

Indgaaede Skibe.

19de Maj. Dampskib »Virginia« (af Skandalinien), Kapt.

Scheel, fra New York med 34000 bushels Hvæde, 9000 bushels Majs, 125 Fst. Kjød, 240 Fst. Oleo Olie, 150 Fst. Sirup, 422 Ks. Landbrugsmaskiner, 3 Ks. Bicykler, 38 Ks. Isenkram, 3700 Stkr. Staver, 4 Ks. Skomagerartikler, 1 Ks. Gummivarer, 3 Ks. Læder, 150 Ks. tørrede Æbler, 1 Ks. Papir, 1 Ks. Gaffer.

19de Maj. Dampskib »Newquay«, Kapt. Jas Jepson, fra Taganrog med 2600 Tons Byg og 200 Tons Rug.

Hallands Ångbåts Aktiebolag, hvis velbekendte Baade daglig trafikere mellem Lybeck—Kjøbenhavn—Malmö—Landskrona—Helsingborg—Halmstad—Warberg og Gøteborg har besluttet sig til at lade Baadene anløbe Frihavnen, naar Gods maatte forefindes og rettidig anmeldes for Selskabets herværende Agent, Hr. Carl Krarup, Amaliegade 31.

24de Maj. Dampskib »Victor«, Kapt. D. Gjestsen, fra Reval med 3489 Tdr. Havre og 226 Fst. Smør.

25de Maj. Dampskib »Anna«, Kapt. Edgren, fra Karlstad med 2620 Bll. (262 Tons) Træmasse.

Dampskib »Lotte«, Kapt. Otto, fra Hull med 570 Tons Kul.

26de Maj. Dampskib »Curityba«, Kapt. A. Birch, fra Brasilien med 3600 Sække Kaffe fra Rio og 1000 Sække Kaffe fra Santos.

Dampskib »Bernhard«, Kapt. Roos, fra Hamburg med 4 Fst. Svovl, 50 Fst. Vognsmørelse, 1 Fst. Olie, 14 Ks. Børster, 1 Bll. Hestehaar, 1 Ks. Shellak, 2 Sk. Ingber, 2 Sk. Peber, 2 Ks. Kardemomme, 11 Kollit Træ, 1 Fst. Portvin, 125 Bll. Græs, 133 Ks. Blik, 26 Bll. Bassine, 598 Bll. Piasava.

27de Maj. Dampskib »Emma«, Kapt. Otto Thoren, fra Taganrog med 2430 Tons Byg og 1500 Tons Rug.

Med Dampskib »Curityba« udførtes til Brasilien via Hamburg 256 Ks. Smør, 200 Ks. Øl, 77 Ks. Skinker og 5 Ks. Ost.

Fiskerierne.

Frederikshavn, den 20. Maj 1895.

I den første Uge af de sidst forløbne 14 Dage begunstigedes Fiskeriet stadig af det gode Vejr, og om end Udbyttet paa Vestkysten ikke faldt særlig rigeligt ud, var Tilførslen dog ret betydelig; benved en halv Snes Kuttere indkom for det meste hver Dag med Last og mange bleve i lang Tid i Træk paa Fiskepladsen, idet de afsatte Fangsten til der tilkommende Kvaser, hvilke i den sidste Tid, særlig til Norge, have afsat betydelige Kvantiteter. Der fiskedes i denne Uge mere samlet, enten have Fiskerne arbejdet i Farvandet udfor Bulbjerg og Hanstholm tæt under Land, hvor Udbyttet har været ret tilfredsstillende, fra 100 op til 300 Snes pr. Kutter, Rødspætter af mindre Størrelse, vejende fra 12—14 Pd. Snesen og betalte med fra 1 Kr. 50 Øre til 1 Kr. 75 Øre pr. Snes, eller ogsaa er Fiskeriet foregaaet i Farvandet nordvest af Hirtshals, hvor det kvantitative Udbytte har været noget mindre, men det kvalitative noget større end først nævnte Sted, det har varieret mellem 50 og 150 Snes Rødspætter, vejende 16—20 Pd. Snesen og betalte med fra 2½—3½ Kr. Snesen. Fra sidst nævnte Sted er der af flere Kuttere indbragt mindre Partier, 50—200 Pd., af Skærissing, der er betalt med 10 à 12 Øre pr. Pd. Enkelte Kuttere have drevet Fiskeri under den svenske Kyst, men ikke haft tilfredsstillende Udbytte, Rødspætterne herfra have været af smuk Kvalitet, vejende fra 18—24 Pd. Snesen, betalte med fra 3 Kr. til 4½ Kr. Snesen. I den sidste Uge har uroligt Vejr af og til været ret hæmmende, særlig for Vestkystfiskeriet, og fra de sædvanlige Fangstpladser er der kun indkommet ubetydeligt, derimod indkom 4 større Kuttere med fuld Last — c. 300—400 Snes Rødspætter hver — der vare fiskede paa langt fra Hjemmet liggende Pladser, nemlig saa sydligt som udfor Blaavandshuk paa den nordlige Side af Hornsrev; Fisken vejede fra 14—16 Pd. pr. Snes, men da de her tilbudte Priser forekom Fiskerne vel lave, sejlede de til Kjøbenhavn med Lasten, hvor 2½ Kr. pr. Snes skal være opnaaet; en enkelt Kutter, der kun havde c. 150 Snes, solgte sin Last her og opnaaede 2 Kr. pr. Snes. Ifølge hertil i Dag indløben Efterretning ere i Løbet af i Lørdags og i Gaar 6—8 Kuttere indkomne fra Horns Rev til Eshjerg med god

Fangst, men Priserne, der betales paa denne Plads, ere kun smaa, c. 8 Øre pr. Pd.; der skal være ualmindelig rigeligt med Fisk paa Hornsrev, Fiskerne tage ofte fuld Last paa 5—6 Timer. De med Garn fiskende Kuttere have dels nord, dels paa Kobbergrunden sydost af Læsø haft ret godt Fiskeri af smaa Rødspætter og anden Fladfish, særlig Pighvar, som atter er falden i Pris; for stor Kvalitet betales nu 25—35 Øre pr. Pd., for lille 15—20 Øre, mindre Partier Tunge med 60 à 65 Øre pr. Pd., Slethvar og Rødtunge med 10 à 15 Øre pr. Pd. og Rødspætter af en Vægt fra 9—10 Pd. Snesen med 50—65 Øre pr. Snes. Fra Aalborgbugten er der indkommet enkelte Laster Fisk af samme Kvalitet som sidst nævnt, og ikke faa Kuttere ere fra denne Fangstplads afgaaet direkte til Kjøbenhavn. Hummertilførslen har fundet Sted saavel fra Norge som fra Sverrig, men hertil Byen er der ikke tilført særlig store Mængder, trods de lave Priser; vedholdende østlige Vinde bevirke nemlig, at Vandet i Havnen bliver betydelig ferskere end almindeligt, hvilket Forhold har foranlediget en stor Dødelighed mellem de herværende Lagere af Hummer. Prisen er c. 1 Kr. 5 Øre pr. Pd., en gros af Sverrig eller Norge.

—m.

Frederikshavn, den 28. Maj 1895.

Fiskekutteren »Prinsesse Marie«, Skipper Emil Bast af Frederikshavn, indkom i Lørdags i Havnen fra Østersbankerne i Nordsoen med 38,700 Stk. Østers, der bleve afhændede til »Vendsyssel Fiskeeksportforretning«. Da Østerssaisonen nu er forbi, bliver hele Lasten lagret her i Havnebassiniet i Hyttefade, da man har erfaret at Østersen trives udmærket Sommeren igennem.

I Lørdags indløb der Telegram til ovennævnte Firma, at den engelske Fiskekutter »Olive« af Colchester, der var paa Vej hertil med til Firmaet bestemte 34,000 Stk. Østers fra Nordsoen, var strandet paa Vestkysten ved Lodbjerg. Da Kutteren staaer meget højt oppe i Havstokken er Udsættelse vistnok umulig, hvorfor saavel Skib som Ladning vel maa anses som tabt.

—n.

Skibsfarten paa Kina.

Fra den danske Konsul i Shanghai, Hr. C. A. Boch, har Udenrigsministeriet modtaget en Beretning, af hvilken vi hidsætte følgende:

Ingen danske Skibe i Fragfart besøgte Shanghai i 1894; dog have et Par danske Dampere nu i to Aar været særdeles gunstigt befragtede — udenfor Distriktet — mellem Øen Hainan og Fastlandet. Krigen mellem Kina og Japan har forbedret Fragtmarkedet, og skønt den nu afsluttede Fred atter frigør en stor Tonnage, ville Fragterne vistnok holde sig, da de fleste Skibe, som Japaneserne have købt, ere store, dybtgaaende Dampbaade, som ikke passe for den kinesiske Kystfart, men som derimod egne sig for Japan, Hongkong og Singapore Kultraden. Japaneserne agte imidlertid med disse Baade at aabne nye Ruter til Australien, Manilla, ja man mener endog Jokohama—London med Anløbssteder undervejs; denne sidste Linie ventes subventioneret af Regeringen.

Fragterne fra Saigon til Hongkong og Bangkok-Hongkong ere for Øjeblikket gode, 20 Cents pr. Picul for middelstore Dampere, der laste 2000 Tons d. V.:

Nagasaki-Shanghai 1,70—1,75 pr. Ton.

Kuchinotzu do. 1,90—1,95 do.

Moji do. 1,90—2 do.

Chinkiang-Canton for mindre Baade 18 Cand.

Shanghai, som er beliggende en 12 engelske Mil opad Wusungfloden, har en stor og rummelig Havn. Ved Indløbet til Wusung ligger den saakaldte Wusung Bar, ved Signalstationen signaliseres ved hvert Skibs Ind- og Udgaende Vandets Højde paa Barren, det stiger fra 10 til 24 Fod.

Skibsudgifterne ere:

Tousafgift betales med 40 Haikwan Taels Cents pr.

Register Ton, men saa har Skibet den Fordel, at Afgifterne gælde for fire Maaneder i hvilken som helst Traktathavn paa Kinakysten.

Lodspenge er fire Taels pr. Fod for Dampskibe og fem Taels pr. Fod for Sejlskibe for Ind- og Udgaende.

Bugsering betales efter Tugkompagniets trykte Tarif, t. Ex. et Skib med 14 Fods Dybgaaende betaler omtrent 5 Taels pr. Fod.

Losning og Lastning koster 5 a 6 Cents pr. Ton d. V. God Proviant kan erholdes til alle Tider, og Priserne ere billige.

Dampere, passende for Kinatræden, bør laste fra 1000 til 2000 Tons d. V. og grundgaaende, ikke over 16 Fod paa fuld Last, saa de kunne gaa opad Floderne, med kulbesparende Maskiner, der gøre en Fart af 10 Knob, men fremfor alt sætter Befragteren Pris paa, at Skibet har Mellemdæk og Sideporte.

Af danske Eksportartikler, der kunne finde Afsætning her, fremhæves Smør, Øl og kondenseret Mælk.

Konsulatet vil beredvillig besvare alle Forespørgsler, d'Hrr. Redere og Eksportører maatte stille, særlig hvad Agenturer angaar.

Spørgsmaal og Svar.

Naar et Skib af en eller anden Aarsag stopper ved Kjøbenhavn og, i Stedet for at ankre paa Indre-Reden, gaar ind i Frihavnen og der indtager Proviant, hvilke Afgifter vil da dermed være forbundne?
En Skibsfører.

Der vil ingen Afgifter være forbundne hermed, for saa vidt Provianten ikke bestøver noget.

Ugens Havarier.

Fra Skagen skriver vor Korrespondent den 27de Maj:

Paa Grund af meget stærk Taage, strandede Lørdag den 25de d. M. Kl. 8 Form. Brig »Anne Marie«, Kaptajn Arald Araldsen af Tvedestrand paa Skagen Nordstrand udfor Højen Fyr. Fartøjet er 267 Reg. Tons drægtig, med 9 Mands Besætning. Der blev sluttet Akkord om Udsættelse og det lykkedes Skagens Bjergningskorporation at sætte Skibet ud Kl. 10 om Aftenen.

Da Svitzers Bjergningsentreprise ikke havde noget Dampskib til Disposition, sejlede Briggen, hvis Besætning var forstærket med 10 Skagboere, til Frederikshavn, hvortil den imidlertid endnu ikke er ankommet. Grunden hertil er formentlig Vindstille, saa at den ligger og driver Nordost ude. Forhaabentlig høres der snart fra den.

Samme Dags Formiddag grundstødte paa Skagen Nordstrand Bark »Diana« af Fiskebækskil, som imidlertid kom flot igen ved egen Hjælp efter kort Tids Forløb.

Fra Skagen skriver vor Korrespondent den 28de Maj:

Bjergelønnen for den her den 25de ds. strandede Brig »Anne Marie«, Kaptajn A. Araldsen af Tvedestrand, er fastsat til 2,750 Kr. eller 25 pCt. af det bjergedes Værdi efter Kaptajn Araldsens Valg.

En svensk Lodshaad har nu her landsat en af de Bjergere, som fulgte med Briggen. Denne laa Søndag Eftermiddag med Stille og sydlig Strøm udfor Vingå og drev nordefter. Da Manden forlod den med Lodshaaden laa den udfor Marstrand. Der er nu blevet telegraferet efter Damper for at bringe den til Frederikshavn.

Diana, Jagt af Rudkjøbing, er forlist ved Papøs (Island) Mandskabet reddet.

Lisette, Brig af Bergqvara, sat paa Land ved Hirtshals, er opgivet af Svitzers og erklæret for Vrag. Man forsøger at bjerge Ladningen (Planker).

Josephine, Brig af Raumo, kom den 23. ds. paa Grund paa Schönheyders Pulle ved Gjedser. Med Assistance fra Gjedser og efter at have kastet over Bord af Dækslasten kom Skibet samme Dag flot og fortsatte Rejsen til Aabenraa. Den ombord kastede Dækslast er bjerget ind til Gjedser.

Hjalmar, Skonnert af Nykjøbing/Mors, er ankommet til Hjemstedet med betydelig ovenbords Skade. Skibet har i Nordsøen haft en orkanagtig Storm.

Runeberg, Barksbib af Helsingfors, Rose, kom d. 21. ds. paa Grund paa Saltholmen Skibet kom flot med Hjælp fra Dragør, og blev ved Undersøgelse befundet ubeskadiget, hvor efter Rejsen fortsattes til Kotka.

Fides, Skonnert, har for Udgaende fra Humberen lidt Havari og er returneret til Grimsby. Skibet er tæt.

Eva, Dpsk. af London, kom paa Rejsen fra England med Kul d. 24. ds. paa Grund ved Klitmøller. Skibet kom senere flot og ligger nu her.

Cimbria, Dpsk. af Kjøbenhavn, Bagger, har d. 18. i Nordsøen reddet Kaptajnen fra den tyske Skonnert »Louise« af Barth. Den øvrige Besætnings Skæbne er ukendt.

Anne Marie, Brig af Tvedestrand, strandede den 25de ds. om Morgenen ved Højen Fyr, Svitzers assisterer.

Gøteborg Damperne »Vandland« og »Bjørn« have udfor den jyske Kyst været i Kollision. Bjørn sank og Vandland fik sin Stævn stærkt bøjet. Bjørns Besætning reddedes om Bord i Vandland.

Diana, Barksbib af Fiskebækskil, er den 25de ds. strandedet ved Skagen.

Immanuel, Skonnert, er paa Rejsen fra Christiania til Lerwick indbugseret til Leith med Tab af Klyverbom, Forstænger, Mærseraa og Skandseklædning. Skibet har paa Rejsen haft orkanagtigt Vejr.

Excelcior, Barksbib af Helsingør, Pihl, har paa Rejsen fra Em til Hull med Guskepæle, været paa Grund ved Wallø (Oskarshamn). Efter at have kastet overbord af Lasten kom Skibet atter flot og fortsatte Rejsen ubeskadiget.

Urania, Dpsk. af Kjøbenhavn, har for Udgaende paa Schelden, bestemt til Grangemouth i Ballast, været paa Grund. Ved Højvande kom Skibet atter flot uden Assistance og fortsatte Rejsen, tilsyneladende ubeskadiget.

Cathrine, Brig af Fanø, Brinck, returnerede den 23de Maj til St. Croix paa Rejsen til Kjøbenhavn. Skibet havde mistet nogle Sejl. For Indgaaende til St. Croix Havn kom Cathrine paa Grund, men atter flot og ind i Havnen. Ved Undersøgelse har det vist sig at Roret er beskadiget og Skibet er lækt, hvorfor Ladningen losses.

International, Dpsk. af Newcastle, Lewis, kom d. 25. ds. her ind paa Reden med Skade i Bougen, foraarsaget af Isen paa Rejsen fra Luleå til Rotterdam. Skibet reparerede Skaden her og fortsatte d. 29. ds. Rejsen til Bestemmelsesstedet.

Fra Sø og Land.

Den danske Vicekonsul i Rotterdam, Hr. Carl L. Kirchheiner, holdt i Tirsdags 25 Aars Jubilæum.

Kirchheiner er født i Stege og var som ung ansat i et stort Handelshus i Helsingør. Han kom til Rotterdam for c. 40 Aar siden og var først ansat i Skibsmæglerfirmaet Kuyper, van Dam og Smeer; senere fik han selvstændig Virksomhed. Konsul Kirchheiner har steds næret en levende Interesse for dansk Skibsfart og har i Gerning ydet den en omfattende Støtte. Vi bringe ham derfor

vor bedste Lykønskning blandt de mange, han sikkert modtager i disse Dage fra Danmark, og benytte Lejligheden til ogsaa at takke ham for den Interesse, han ved saa mange Lejligheder har vist »Dansk Søfartstidende«.

Forhenværende Skibsfører P. H. Brandt er afgaaet ved Døden her i Byen.

Det forenede Dampskibs-Selskabs 3 ny Sortehavsdampere, faa Navnene: »Nicolaus II«, »Alexandra« og »Zenit«.

Nordisk Skibsrederforenings aarlige Generalforsamling holdtes i Onsdags i Kristiania. De fratrædende Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes. I Stedet for afdøde Konsul Munch i Nexø valgtes Skibreder P. N. Winther, Nordby, Fano. Nærmere Referat følger i næste Nummer.

Anmeldelse af Søskader. Fra Justitsministeriet er der udgaaet følgende Bekendtgørelse om Overholdelse af den Skibsførerne efter § 9 i Lov af 12te April 1892 om Oprettelse af Sørætter udenfor Kjøbenhavn m. m. paahvilende Pligt til her i Landet at anmelde en i Udlandet indtruffen Søskade eller Søulykke.

Paa dertil givne Foranledning skal man herved indskærpe Overholdelsen af Reglen i § 9 i Lov Nr. 72 af 12te April 1892 om Oprettelse af Sørætter udenfor Kjøbenhavn m. m., hvorefter det:

naar et Skib enten er forulykket eller forladt i Søen eller har stødt paa Grund og ikke kunnet komme af uden fremmed Hjælp eller Overbordkastning eller Kapning eller har lidt Skade ved Ildsvaade eller har haft Sammenstød med andet Skib, eller det udenfor dansk Havn er bleven ramt af nogen Ulykke, hvorved Menneskeliv er gaaet tabt,

samt naar der i Anledning af en saaledes indtruffen Søskade eller Søulykke er aflagt Søforklaring i Udlandet, paahviler vedkommende Skibsfører at melde sig til Retten i den første danske Havn, hvortil han ankommer med Skibet eller dets Mandskab, for at Søforhør kan blive optaget.

Ny Dampskibs-Rute. Esbjerg—Hamburg. Til at aabne en saadan Rute med Baad en Gang ugentlig, har Firmaet Pagh & Quist Pedersen i Esbjerg paa et nydannet Aktieselskabs Vegne indkøbt en Dampere, for Tiden liggende i Danzig.

Det franske Fiskerfartøj La fuané er forlist ved Island, hvor det var paa Fiskeri. Besætningen, 16 Mand, bjergedes af Dampskibet Egil.

Udenrigsministeriets bekendtgørelse:

Fra det franske Handelsministerium er under 14de de. udgaaet en Bekendtgørelse, ifølge hvis Art. I alle Skibe, der anløbe Dunkerque's Havn, ville erholde følgende Nedsættelser i de i nævnte Havn, ifølge Lov af 1ste September 1884 og Dekret af 26de August 1890 (»les droits de tonnage«) samt Dekret af 6te September 1888 (»la taxe d'outillage«) for Tiden opkrævede Afgifter:

60 pCt., naar Mængden af indladede eller lossede Varer, udtrykt i Tons, ikke overstiger $\frac{1}{4}$ af Netto Tonnagen;

40 pCt., naar Mængden overstiger $\frac{1}{4}$, men ikke $\frac{1}{2}$;

20 pCt., naar den overstiger $\frac{1}{2}$, men ikke $\frac{3}{4}$.

Ifølge samme Bekendtgørelses Art. II, skulle Skibe kommende fra Udlandet, Kolonierne eller fra en fransk Middelhavshavn, til Dunkerque, efter at have anløbet en fransk Havn ved Atlanterhavet eller i Kanalen, hvor de have erlagt Bropenge (»taxe de péage«), vedblivende nyde godt af den ved Dekretet af 28de September 1888 indrømmede Nedsættelse,

forsaa vidt ikke den ovenfor nævnte Art. I, sikrer dem en fordelagtigere Behandling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen, Thidemann, passerede Gibraltar 28. Maj, bestemt til Tunis, Piræus, Konstantinopel, Samsoun etc — Antwerpen, Caroc, afgik fra Antwerpen 26. Maj, bestemt til Alger, Tunis, Piræus, Smyrna, Sortehavet. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra St. Petersborg 28. Maj, bestemt til Kjøbenhavn, Cete, — Castor, Kruse, afgik fra Kjøbenhavn 28. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Dartmouth 28. Maj, bestemt til Kjøbenhavn, St. Petersborg — Dagmar, Hansen, afgik fra Neapel, 26. Maj, bestemt til Sicilien. — Douro, Brabrand, ankom til Nantes, 27. Maj, bestemt til Oporto, Lisbon. — Georgios I, Rohde, ankom til St. Petersborg 22. Maj, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra St. Petersborg 29. Maj, bestemt til Rafso, Nordmaling, Kbhvn., Malaga. — Kiew, Rasmussen, ankom til Danzig 22. Maj, bestemt til Liverpool. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 25. Maj, bestemt til La Rochelle, Kbhvn., St. Petersborg. — Leopold II., Jespersen ankom til St. Petersborg 15. Maj, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — L. P. Holmblad, Ericksen, afgik fra Piræus, 24. Maj, bestemt til Antwerpen, Kjøbenhavn. — O. B. Suhr, Koch, ankom til Kjøbenhavn, 26. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Omsk, Kihl, ankom til Antwerpen 25. Maj, bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Pan, Cahnbley, afgik fra Newcastle 23. Maj, bestemt til Malaga, Barcellona, Italien. — Tejo, Fenger, ankom til St. Petersborg 15. Maj. — Tomsk, Petersen, afgik fra Odessa 26. Maj, bestemt til Smyrna, Alger, Antwerpen. — Vesta, Corfitzon, ankom til Danzig 25. Maj, bestemt til Bordeaux. — Vesuv, Gade, afgik fra Tarragona 27. Maj, bestemt til Valencia, Malaga, Cadiz — Viking, Jørgensen, ankom til Petersborg, 26. Maj.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Kjøbenhavn 28. Maj, bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Harder, afgik fra Trondhjem 27. Maj, bestemt til Vestnorske Byer Kbhvn., Stettin. — Bergenhuus, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 28. Maj, bestemt til Danzig. — Cercs, Svensson, ankom til London, 26. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Norden, ankom til Hull, 26. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn., 28. Maj, bestemt til London — Christianssund, Jensen, ankom til Stettin 26. Maj, bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Fanø, Kolster, ankom til Libau, 26. Maj, bestemt til Hull. — Frederik, Harboe, ankom til Hull, 27. Maj, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Hansen, ankom til Königsberg, 28. Maj, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Kasan, Thomsen, passerede Hansholm, 28. Maj, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn., 26. Maj, bestemt til Færøerne, Island — Libau, Andersen, ankom til Riga, 21. Maj, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Olga, Fischer, ankom til Hamburg, 24. Maj, bestemt til Kbhvn. — Louise, Brabrand, ankom til Königsberg, 28. Maj, bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn., 28. Maj, bestemt til Manchester. — Morsø, Lind, ankom til Kjøbenhavn 26. Maj, bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 28. Maj, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 27. Maj, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Jensen, afgik fra Kbhvn. 28. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Odin, Frisenette, ankom til Kbhvn., 29. Maj, bestemt til Königsberg. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn., 28. Maj, bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, afgik fra Kbhvn. 28. Maj, bestemt til Antwerpen. — Romny, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 28. Maj, bestemt til Libau — Thyra, Garde, afgik fra Kbhvn. 28. Maj, bestemt til Granton, Færøerne, Island. — Tula, Paaske, afgik fra Kbhvn., 27. Maj, bestemt til Hamburg. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Antwerpen 28. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Libau 29. Maj, bestemt til Kbhvn., Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 30. Maj, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Holm, afgik fra Newcastle 28. Maj, bestemt til Odense. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Odense 30. Maj, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Kronen, Petersen, afgik fra Newcastle 28. Maj, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense, 29. Maj, bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg. — Storebelt, Güllich, afgik fra Nakskov, 29. Maj, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Leith 28. Maj, bestemt til Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm: Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 28. Maj, bestemt til Kronstadt. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Dunkerque 28. Maj, bestemt til Blyth. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Riga 23. Maj, bestemt til Hull. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Boness 15. Maj, ankom til Libau 23. Maj.

— Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Rotterdam 22. Maj. ankom til Newcastle 24. Maj. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Kronstadt 24. Maj, ankom til Riga 26. Maj. — Danmark. T. Heintzelman, afgik fra London 23. Maj, bestemt til Sunderland. — Olaf, C. Holst, afgik fra Schiedam 18. Maj, ankom til Newcastle 20. Maj. — Volmer, J. C. Jensen, afgik fra Boness 23. Maj, bestemt til Kronstadt — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra London 25. Maj, bestemt til Blyth. — Dan. C. M. Kraemer, afgik fra Newcastle 28. Maj, bestemt til Kronstadt. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Riga 21. Maj, ankom til Dunkerque 26. Maj.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Bordeaux 18. Maj, ankom til Cardiff 21. Maj. — Alexander Shukoff, Johnsen, afgik fra Blyth 24. Maj, bestemt til Kronstadt. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra West-Hartlepool 11. Maj, ankom til Kronstadt 19. Maj. — Pawel Andrejoff, P. Støttenberg, afgik fra Eupatoria 27. April, ankom til Libau 23. Maj.

Dampskibsselskabet Heimdal. Anine afgik 27. Maj fra Boness til Kjøbenhavn.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Kronstadt 28. Maj — Christiansborg, Schmidt, ankom til Boness 28. Maj. — Fredensborg, Andersen, ankom til Kronstadt 29. Maj. Frederiksborg, Hartmann, ankom til Grimsby 27. Maj. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kronstadt 28. Maj. — Uranienborg, Ewaldsen, afgik fra Hull 27. Maj til Kronstadt.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Riga 25. Maj til Terneuzen. — Fyen, Andersen, afgik fra Dundee 18. Maj, ankom til Asbroath 19., afgik 22., ankom til Granton 22., afgik 25. til Kronstadt. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Kbhvn. 24. Maj, ankom til Sundsvall 2. Maj. — Jylland, Starck, afgik fra Helsingør 23. Maj, ankom til Grangemouth 26., afgik 29. til Kronstadt. — Sjælland, Hansen, afgik fra Leith 26. Maj, ankom til Grangemouth 25., afgik 27. til Kbhvn.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra Christianssand 17. Maj til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 23. Maj til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 25. Maj til Kbhvn.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 16. Maj, ankom til Newcastle via Frederikshavn 19., afgik fra Boness 23., ankom til Aarhus 26. — Orrik, Eriksen, afgik fra Newcastle 20. Maj, ankom til Göteborg 23.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, ankom til Helsingør 22. Maj, afgik 26. til Hernøsand. — Neptun, Jessen, afgik fra Esbjerg 28. Maj til Soderhamn. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Newcastle 21. Maj, ankom til Esbjerg 23., afgik 25., ankom til Boness 27., afgik 28. til Esbjerg.

Sejlskibe.

Fano. Nordby. Anna Agnete, Mathiasen, afgik fra Marseille 20. Maj, ankom til Port de Bouc 20. — Cito, Lassen, ankom til Barcelona 22. Maj fra Macassar. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, ankom til Santos 24. Maj fra Newport. — Maren, Pedersen, ankom til Barcelona 22. Maj fra Padang. — Nordby, Kolster afgik fra Marseille, 21. Maj, ankom til Port de Bouc 21. — Puck, Pedersen, afgik fra Pernambuco, 9. Maj til Pimta Delgade. — Sophie, Svarrer, ankom til Port Elisabeth 2. April fra Rio de Janeiro. — Thor, Duysen, ankom til Rio de Janeiro 27. Maj fra Pensacola.

Fano. Sønderho. Anna, Mortensen, ankom til Stockholm 23. Maj fra Rotterdam. — Killeena, Hansen, afgik fra Mobile 20. Marts til Montevideo f. O., har den 24. Maj faaet Ordre til Buenos Ayres. — Mary, Lydom, ankom til Boness 27. Maj fra Bremen. — Phønix, Øhle, afgik fra New-York 4. Marts, ankom til Fremantle 27. Maj.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 29. Maj:

St. Petersborg noterer for Dampere:

London 1/— à 1/1¹/₂ d., Rotterdam, Amsterdam eller Bremerhafen 1/1¹/₂ à 1/3 d., Antwerpen eller Dunkirk 1/3 à 1,6 d. pr. 496 lbs. Hvedebasis.

Montrose, Dundee eller Leith 16/—, Dunkirk eller Ghent 20 francs pr. Ton Hør.

Libau noterer for Dampere:

London 11¹/₄ à 1/—, Hull 11¹/₄ d., Leith 10¹/₂ d., Rotterdam 11¹/₄ d., Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1/— à 1,0³/₄ d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Dunkirk eller Ghent 19 francs pr. Ton Hør.

Königsberg noterer for Dampere:

London, Hull 1/— à 1/1¹/₂ d., Newcastle 1/3 d., Rotterdam,

Amsterdam 1/3 d., Antwerpen, Ghent 1/4¹/₂ d. à 1/6 d., alt pr. 500 lbs. Hvedebasis.

Rouen 18 à 19 sh., Nantes 22/—, Oporto 27/6 d., alt pr. Ton Hamp.

Bremen 17 M., Danmark, nordligst Aalborg, 12/13 M., alt pr. 2500 Kilos Rugbasis.

Danzig noterer for Dampere:

London 5 6 d., Liverpool, Grenock 6 9 d., Dundee, Newcastle 6/—, alt pr. Ton Sukker. Bordeaux 20 francs, Dunkirk 15 francs alt pr. 2000 Kilos Melasse.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 25. Maj:

Siden vor forrige Uges Rapport har Fragtmarkedet gennemgaaende været nok saa fast, og er Tendensen for nogle Fragters Vedkommende opadgaaende.

For Pitch Pine har vi netop opnaaet 100/— pr. Std. fra Pensacola til Aarhus eller Kontinentet for 845 Reg. Skib; fra Apalachicola til U. K. Kont. 102/6 for 700 Reg.; medens Skibe paa 1000/1500 Tons kunne erholde 93/9 à 95/— fra de forskellige Gulfhavne. For 1400 Reg. Skib har vi netop sluttet à 115/— pr. Std. paa rene Betingelser fra Pensacola til Algon Bay. For Lumber noteres 12 Dollars til River Plate, 14¹/₂ Dollars til Rio Janeiro. River Plate Markedet tegner opadgaaende, i Særdelshed for Aug./September Lastning, der noteres 22/6 à 23/— fra Paranafloden for 900/1000 Tons d. w. Sejlere for Majsldning. For prompt og snarlig Lastning er der imidlertid kun lidet Begær, thi Hvede findes der ikke meget af og Majshøsten begynder først senere.

Ifølge de seneste Efterretninger fra Staterne, især fra Californien, ere Udsigterne for Avlen af rød Hvede meget daarligere — og Markedet har været meget spekulativt som Følge heraf i de senere Dage. De fleste Skibe, som kunne ventes til Californien for indtil August Lastning, ere optagne, Dagsnoteringen i Frisco er 37/—, men der er ingen ledig Tonnage i Markedet for prompt Lastning. Maaske vil en Del Tonnage blive beordret den Vej i Haab om gode Hjemfragter, men med de usikre Udsigter til en god Høst der ude kan en saadan Disponering maaske vise sig alt andet end regningsvarende.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 25. Maj:

Vort Fragtmarked slutter Ugen med Udfragterne til Østersøen fastere og med stigende Tendens. For Middelhavet har det forholdsvis gode Returner haft en ugunstig Indvirkning paa Udfragterne, hvilke gennemgaaende ere lidt lavere end i forrige Uge. Af Befragtningerne nævnes: Tyne Blyth eller Wear til:

St. Petersborg 1800 4/4¹/₂. Cronstadt 2100 4/, 1700, 2200, 2300 4/3. Reval 1900 4/, Riga 1200—1250 4/. Neufahrwasser 1100 4/, 1200 4/1¹/₂. Swinemünde 1350, 1700 4/. Bandholm 800 4/4¹/₂. Stege 950 4/9. Stockholm 1200 4/. Nyland 1000 4/. Nord Norge 1000 4/3. Archangel 1100 4/. Oporto 1200 5/6. Lissabon 1800 5/. 2200 4/9. Barcelona 2000 8/1¹/₂. Cette 1800 5/4¹/₂, 3100 5/1¹/₂. Marseilles 2500, 3800 5/3. Savona 2500 5/3. Spezzia 3000 5/. Palermo 3000 5/3. Malta 2900 5/. Constantinopel 2000, 2500 5/. Venedig 2000 6/9, 3000 6/6. Triest 1650 7/.

Kjøbenhavn fra Warkworth 1100 4/6. Swinemünde fra Hartlepool 1200 4/6.

Fra London meddeles, at Returnermarkedet fra Sortehavet og Azoff fremdeles er fast. Fra Odessa, Sebastopol etc. bydes for Juni Tonnage til U. K. 12/6 n. c., medens fra Azoff 15/ kan opnaas for prompte Baade til U. K. og 14/ n. c. for 1/15 Juni Lastning. Donau Markedet er ligeledes fast saavel for prompt som pr. Efteraar, og 14/9 kan opnaas for prompt Lastning, 16/ for Oktober.

Fra Poti er sluttet et Par prompte Baade til Rotterdam til 15/.

Returnermarkedet fra Middelhavet er ligeledes fast, om end Omsætningen kun har været ringe. Der noteres for prompte Dampere Alexandria til London 10/ for Cottonseed, 1/10¹/₂ for Beans.

Fra Østersøen er sluttet: Luleå til Rotterdam 2000 c. 5/9. Söderhamn til London, 460 stds, 21/. Sundsvall til Fleetwood 7/, vaad Træmasse. Cronstadt til Holland, 800 stds, 12 glds. Riga til Grimsby 5/6, til Boston 6/9 sleepers.

D'Hrr. **Chr. Gylstorff & Co.** meddele os under 27. Maj: Fragtmarkedet er endnu det samme som sidst og Raterne ere snarere nedadgaaende end opadgaaende.

Af danske Sejlskibe ligger her kun »Prins Valdemar« af Fano, der laster for Rio Janeiro. Af danske Dampere kun »M. C. Holm«, »Omsk«, »Valdemar« og »Nishnij Novgorod.«

Man noterer:

Antwerpen Rio Janeiro 13/6 til 14/— ffa.
 Santos 15/— Losning 50 tons pr. Dag.
 Paranagua 12/6.
 Valparaiso 11/— for Cokes.
 Valparaiso og Talcahuano 11/— 12/—.

Antwerpen San. Fransisco 9/— 9.6.
 » Redondo 11/— 11/6 med Stifning til Portland (0)
 7/6 til 8/—
 » Port Pirie 13/- Cokes.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favn og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Stockholm Skjærgaard. Fra den 21de Maj til den 31te Juli 1895 afholdes Skydeøvelser i *Trälhafvet* i Retning af *Vestra-Saxarfjärden*. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa *Eckholmen* og *Tisterön*. Paa begge Sider af Skydepladsen, der er spærret for al Sejlads, er udsat Poster med røde Flag.

Finland. Bottniske Bugt. Den 14de Maj er Fyrskibet »*Relandersgrund*«, uden for *Raumo*, og den 20de Maj Fyrskibet »*Storkallegrund*«, NV. for *Kaskö*, igen udlagt paa Station.

Finske Bugt. Paa *Russarö*, 1 Kbl ØNØ. for Fyrtaarnet, er opført en 47 Fod høj, sort Baake med Kryds paa Toppen. Linien, Baaken overet med Signalmasten ved *Hangö* ydre Lods-Station, gaar over 15 Fods Grunden *Ahkera*, som ligger c. 3 Kml SSØ. fra *Russarö* Fyrtaarn.
 Baakens Beliggenhed: 59° 46' 2" N. Br. 22° 58' 12" Ø. Lgd.

Tydskland. Weichsel Munding Schiewenhorst. Ved *Schiewenhorst*, Ø. for *Neufähr*, er Dynen gennemgravet og et nyt Udlob for *Weichsel* dannet.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig Båtefjorden. Fyrene paa *Krogstadsudd* brænde fremtidig fra 13de Aug.—31te Okt.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen Den 18de Maj. 55° 22' N. Br. 0° 25' V. Lgd. Vrag af en Skonnert, kun lidt over Vandet.

Tydskland. Helgoland. Sella Brunnen Tønde er en hvid Baaketønde med to røde Trekanter med Spidsen nedad.

Elben. Fyrskibet »*Krautsand*« er, paa Grund af Farvandet Forandring ovenfor *Schwarztonnen Sand*, flyttet c. 1,000 Alen S. 26° Ø. hen i 22 Fod Vand. 53° 42' 14" N. Br. 9° 29' 45" Ø. Lgd.

I de forskellige Farvande i *Weser* er Sommerafmærkningen nu fuldført

Holland. Terschelling N. Et Fartøjer sunket c. 4 Kml. N. for *Terschelling*. En Mast er over Vandet. 53° 29' 30" N. Br. 5° 21' 15" Ø. Lgd.

Zuiderzæe. Vragene, som laa S. for *Enkhuizen* og ved *Urk* ere optagne og Afmærkningen inddragen.

Fort Hoek van Holland, Ymulden og Harssens. Den 19de Juni og de følgende Dage skydes fra Fort *Hoek van Holland* i SV-lig Retning mod en Skive paa S-Siden af *Nieuwen Rotterdamschen Waterweg*.

Den 2den Juli og de følgende Dage skydes fra Fort *Ymulden* mod en Skive, som slæbes inden for en Vinkel af 90°, mellem NV. t. V. og SV. t. S. fra Fortet.

Den 24de Juli og de følgende Dage skydes fra Fort *Harssens* mod en Skive, som slæbes inden for en Vinkel af 124°, mellem NV. t. V. og ØNØ. fra Fortet.

Den 31te Juli og de følgende Dage skydes fra Fort *Harssens* mod en Skive, som slæbes inden for en Vinkel af 45°, mellem NØ. t. N. og Ø. t. N. fra Fortet og mod en Skive paa *Zuidwal*, NV. t. V. fra Fortet.

Paa Fortet, hvorfra der skydes, hejses rødt Flag.
 I *Rotterdamsche Waterweg* ere Stumpønde Nr. 12 og 14, begge med afkortet Kegle, flyttede Ø. efter i 21 Fod Vand. 51° 55' 51" N. Br. 4° 13' 29" Ø. Lgd. og 51° 55' 2" N. Br. 4° 14' 10" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 12 a er udlagt i 22 Fod Vand. 51° 55' 2" N. Br. 4° 13' 55" Ø. Lgd. og Stumpønde Nr. 13 er udlagt i 20 Fod Vand. 51° 55' 11" N. Br. 4° 14' 5" Ø. Lgd.

I det ny afmærkede Farvand er Dyblen med almindelig Lavvande 21 Fod.

Hoorn. Ledsfyrene for *Hoorn*, paa *Rozenburg*, ere flyttede noget Ø. efter. De ere nu overet i S. 35° Ø. Flammens Højde: 32 og 22 Fod. Fyrene vises fra Træpæle.

England. Themsen. I *Sea Reach* er Vraget af Bark »*Annyron*« optaget.

Orwell- og Stour Munding. Cork Sand. Den rød og hvid lodret stribede Stumpønde N. for *Cork Sand* har en Cylinder til Topbetegnelse.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Seine. Trouville. Grundene omkring *Trouville* have forandret sig betydeligt. I *Seine* fortsættes med Afmærkningen efter det nye System.

Lannion S. Møllen *Coatredès*, ½ Kml. Ø. for *Loquemcau-Trève* Kirke, S. for Indløbet til *Lannion*, er nedreven. Holdt overet med *Dartasquen* røde Taarn ledede den til *Tréberden* Ankerplads.

England. Mersey. I *Mersey* er Vraget af Damper »*Argus*« optaget. Vragfyrskibet er inddraget.

Irlands Ø-Kyst. Boyne. Ved *Boyne* Flods Munding er en Vragtønde udlagt, fra *Drogheda* Barre yderste Baake i N. 40° Ø. og fra *Closher Point* i S. 2° Ø. 53° 44' 12" N. Br. 5° 12' 40" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag m. m. i Atlanterhavet. I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 17de April. 40° N. Br. 59° V. Lgd. Skonnert »*Hedwig*«.

Den 22de April. 58° 27' N. Br. 8° 22' V. Lgd. *Russisk* Bark »*Louise*«, Dækket i Vandet.

Den 24de April. 41° N. Br. 65° V. Lgd. Skonnert »*Glenola*« brændende.

Den 29de April. 50° N. Br. 13° V. Lgd. Vrag med Bunden opad.

Den 2den Maj. 40° 46' N. Br. 58° 22' V. Lgd. Vrag af et tremastet Skib, flydende paa Trælasten, uden Master.

Frankrig. Gironde. Om kort Tid foretages følgende Forandringer i Belysningen i *Gironde*:

1. *Coubre* Fyr ombyttes med et elektrisk Blinkfyr, der hver 10 Sekunder viser To-Blink. Flammens Højde: 191 Fod. Lysevnen: 56 Kml. Fyret vises fra et rundt Taarn. 45° 41' 39" N. Br. 1° 15' 16" V. Lgd.

2. I samme Taarn tændes et fast Fyr, som viser hvidt Lys fra N. 75° V. til N. 82° V., over *Passe Nord*, rødt Lys fra N. 82° V. til S. 46° V. over *Mattes du Grand-Banc* og hvidt Lys fra S. 46° V. til S. 31° V. over *Passe du Matelier*. Flammens Højde: 127 Fod. Lysevnen for det hvide Lys 14 Kml., for det røde Lys 9 Kml.

3. Paa Taarnets øvre Galleri anbringes en Sirene, som i usigthart Vejr hver to Minutter giver To-Stød, hvert Støds Varighed 3 s., Pause 3 s.

4. I *Passe Nord* inddrages den sortmalede Lystønde Nr. 3, V. for *Coubre*, og følgende tre Lystønder udlægges:

a. Rødmalet Lystønde *Nord des Mattes du Grand-Banc* Nr. 4; den viser grønt, fast Lys. Synsvidden: 3½ Kml. 45° 42' 4" N. Br. 1° 20' 18" V. Lgd.

b. Sortmalet Lystønde *NO. du Demi-Banc* Nr. 1; den viser rødt, fast Lys. Synsvidden: 4½ Kml. 45° 43' 11" N. Br. 1° 19' 12" V. Lgd.

c. Rødmalet Lystønde *SO. du Demi-Banc* Nr. 5; den viser hvidt, fast Lys. Synsvidden: 6 Kml. 45° 41' 50" N. Br. 1° 17' 43" V. Lgd.

5. Forandringerne foretages i følgende Orden: Bifyret tændes; Lystønderne udlægges og Lystønden V. for *Coubre* inddrages; det elektriske Fyr tændes og Taagesignalet sættes i Virksomhed, samtidig slukkes *Coubre* Fyr. Det elektriske Fyr og Taagesignalet kunne prøves.

6. Samtidig med Tændingen af *Coubre* elektriske Fyr slukkes *Palmyre* Fyr.

7. *Cordouan* Fyr forandres til et fast Fyr, som viser grønt Lys fra N. 62° V. til N. 44° V., over *Mattes du Grand-Banc*; hvidt, forstærket Lys fra N. 44° V. til N. 38° V., over Fyrskibet *Grand-Banc*, med hvilket det, holdt overet i N. 41° V., angiver Løbet i *Passe Nord*, indtil *Falaise* og *Terre-Nègre* Fyr komme overet i N. 81° V.; rødt Lys fra N. 38° V. til N. 12° Ø., over *Banc de Montrevél*; hvidt Lys fra N. 12° Ø. til N. 87° Ø.; rødt Lys fra N. 87° Ø. til S. 14° V. og hvidt Lys fra S. 14° V. til N. 62° V. Lysevnen: 31 Kml. for det forstærkede, hvide Lys, 23 Kml. for det hvide Lys, 17 Kml. for det røde og 16 Kml. for det grønne Lys. Flammens Højde bliver uforandret. Det nye Fyr tændes først efter Tændingen af *Coubre*

elektriske Fyr, men det forstærkede, hvide Fyr kan brænde til Forsøg.

Nærmere Meddelelse senere.

Pauillac. I *Gironde*, ud for *Pauillac*, er den sort og rød sribede Spidstønde, som laa ved Ydersiden af Uddybningen, igen inddragen.

Spanien. *Cadiz S.* Fiskeredskaber ere udlagte $1\frac{1}{2}$ Kml. fra Kysten, fra *Fort Santi Pietri* i N. 61° V. og fra *Los Martires* Kapel i S. 25° V. $36^{\circ} 23' 15''$ N. Br. $6^{\circ} 15'$ V. Lgd.

Afrika. *Cape Verd.* *Almadi Point.* Den 1ste Juni 1895 forandres *Almadi Point* røde, faste Fyr til et Blinkfyr, der hver $\frac{1}{2}$ Minut viser Et Blink, afvekslende et rødt og et hvidt. $14^{\circ} 44' 7''$ N. Br. $17^{\circ} 33'$ V. Lgd.

Cap Verds Øer. *St. Vicente.* *Point Machado.* *Point Machado* hvide Blinkfyr lyser fra N. 12° V. gennem V. og S. til S. 50° Ø. *St. Antonio* skjuler Fyret fra N. 68° V. $16^{\circ} 50'$ N. Br. $25^{\circ} 5'$ V. Lgd.

Canada. *St. Lawrence Flod.* Den røde Spidstønde ved Grunden V. for *Red Islet* er inddragen. $48^{\circ} 4' 10''$ N. Br. $69^{\circ} 33' 20''$ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. *Maine.* *Fox Island.* En rød Spirtønde Nr. 8 er i 20 Fod Vand udlagt tæt ØSØ. for *Doblin Rock*, *Fox Island Løb*, paa hvilken der er 8 Fod Vand, Lavvande.

Grindstone Ledge røde Spirtønde har nu Nr. 10, *Lobster Ledge* røde Spirtønde har Nr. 12 og *Cross Island Ledge* røde Spirtønde har Nr. 14.

Penobscot Bay *Owls Head Bay.* En sort Stumpstønde Nr. 1 er i 18 Fod Vand udlagt ved SØ-Spidsen af Grunden, der skyder sig ud fra *Sleepers Point*, *Owls Head Bay*. Den ligger $\frac{3}{4}$ Kbl N. 83° V. fra *Sheep Island Barre Tønde*.

Owl Head Ledge sorte Stumpstønde har nu Nr. 3. **Massachusetts.** *Monomoy Shoals.* *Pollock Rip shoal.* *Pollock Rip Shoal* er tiltagen SØ. efter. Den røde Spidstønde Nr. 4 er derfor flyttet og ligger nu i 20 Fod Vand, fra *Monomoy Point Fyr* i S. 73° Ø. og fra Fyrskibet »*Pollock Rip*« i N. 33° Ø.

Nantucket Island. *Nantucket Harbor.* En sort Spirtønde Nr. 7 a er i 5 Fod Vand udlagt paa en Grund, som har dannet sig i *Nantucket Harbor*, fra *Brand Point Fyr* i N. 17° V. og fra *Cliff* forreste Ledebaake i N. 36° Ø.

New York. *Fishers Island Sound.* Fyrskibet »*Ran Island Reef*«, Nr. 23, er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 20. Det viser et hvidt, fast Fyr. Taagesignal gives med Klokke.

East River. *South Brother Island Ledge* og *Lawrence Point Ledge.* *South Brother Island Ledge* og *Lawrence Point Ledge* Fyrtaarne, som bleve bortrevne af Isen, ere igen opførte og Fyrene tændte.

New Jersey. *Hereford Inlet.* En rød og sort vandret sribet Stumpstønde, mærket »*Wreck*« med hvidt, er udlagt tæt V. for Vraget af Skonnert »*Marion F. Sprague*«, som ligger sunket i 7 Fv. Vand, c. 6 Kml. N. 74° V. fra Fyrskibet »*Northeast End*« eller omtrent midt imellem Fyrskibet og *Hereford Inlet Fyr*. Flere Skibe have stødt paa Vraget, som ligger meget farligt for Sejladsen.

Georgia. *St. Simon Sound.* Omtrent den 15. Maj 1895 tændes et hvidt, fast Fyr paa S.-Pvnten af *St. Simon Island*, 510 Alen S. 58° Ø. fra *St. Simon Fyr*. Flammens Højde: 36 Fod. Synsviddens: 11 Kml. Fyret vises fra en trekantet hvid Baake med brun Top.

Holdt over et med *St. Simon Fyr* i N. 58° V. leder det over Barren ved Indløbet til *St. Simon Sound* i mindst 11 Fod Vand, Lavvande.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

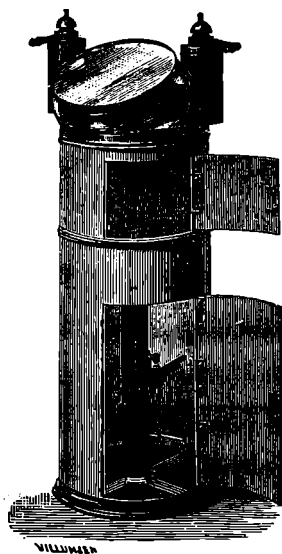
Spanien. *Agamonte* og *Huelva.* Ledefyrene ved *Agamonte* og *Huelva* lede igen over Barrerne i *Guadiana* og *Odiel*.

Italien Ø.-Kyst. *Pynt San Cataldo.* Den 4. Juli 1895 flyttes *San Cataldo Fyr* midlertidig til det ny opførte Fyrtaarn. Flammens Højde: 80 Fod. Synsviddens: 6 Kml. $40^{\circ} 23' 24''$ N. Br. $18^{\circ} 18' 35''$ Ø. Lgd.

Rusland. *Dnieper Liman.* *Otchakov Kanal.* *Otchakov Kanal* er afmærket med tre Par Lystønder, der ligge ved det 1ste, 6te, 10de Par Tønder, regnet Ø. fra. Lystønderne paa N.-Siden ere rødmaalede og vise rødt Lys, Lystønderne paa S.-Siden ere sortmaalede og vise hvidt Lys. Flammens Højde: $11\frac{1}{2}$ à $13\frac{1}{2}$ Fod.

Dahlstrøm & Lohmann,
Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Foundres and Ship Repairers.
By Vildersplads, Copenhagen, C.

Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.
Patent Multiplicator, Kompasser,
Sprit- og Baadskompasser,
Patent Tidsglas. Saltmaalere.
Sextanter og Oktanter.
Kaptejn Rungs
Universal-Bathometer.
Logge og Loddemaskiner.
Dybhavsthermometre
med Vendeapparat.
Barometre, Thermometre, Manometre.
Indicatorer. Tegnebestikker.
Paralelllinealer.
Marinekikkerter.
Complete Dykkerdragter
Premierløjtnant Clausens
Patent Universal Deflektor.
Reparationer udføres med Omhu.

Dampskibe, Bugserbaade,
mindre Lyst- og Fjorddamper, nye og brugte, alle Størrelser,
samt 1ste Klasses Petroleumsbaade kjøbes og sælges.
Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal.
Kjøbenhavn.

**Metalspejlapparater,
Havnefyr & Lanterner.**
Fabrik:
Læderstræde Nr. 9.
Kjøbenhavn.
G. W. FRYDENLUND & SØN.

Petersen & Rand,
Niels Juelsgade 7.
→ Telefon 3523. ←
Import af finsk Smør,
fineste holdbar Kvalitet,
billigste en gros Pris.

Heymann-Bloch & Komp.s
verdensberømte
Helso-Sundheds-Salt,
diætetisk Middel
til Konservering af
Helbredet,
bør føres i ethvert
Skibsapothek.
Faas i de fleste
Materialforretninger.

Til Proviantering
anbefales
godt holdbart Smør
til en gros Pris.
H. P. Erichsen,
12, Admiralgade 12.

Svendborg Margarinefabrik,
Jes Jensen & Søn,
Velsmagende og holdbar Margarine,
Særlige Kvaliteter til Skibsbrug.
Kontor og Lager: Raadhusstræde 4.

Petersborghallen,
54 Østerbrogade 54.
Diner a la carte. Varme Frokostretter.
J. Christophersen.

H. Hvalsøe & Co.
St. Strandstræde 8.
Lager af
Skibsartikler
&
Værktøj til Skibsbrug.

S. Jacobsens
Sønner,
48, Gothersgade 48.
Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler
ferske, saltede og rogede Varer.

C. F. LERCHE.
58 Gothersgade 58.
Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Ægte Carbolineum.
Bedste og billigste Impræg-
neringsmiddel. Anvendes til
alt Træværk. Kan paastryges
af Enhver. Faas billigst hos
Th. Kayser & Co.,
ældste Carbolineumsforretning,
Rosengården 8, Kbhvn. K.
forhen Møntergade 24.

A. Nærup & Co.,
Skibsmæglere.
Skandinavisk Forretning.
Swansea.
Telegrafadresse: NÆRUP.

Anti-magnetiske
Ankergangs-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.
PALLE SØRENSEN,
6, Selvtorvet 6.

Hans Chr. Berg,
Stukkatur, Cementstøberi
og
Kridtstensværksted.
Gothersgade 91. K.

Korsør Margarine.

Endnu uovertruffen i Kvalitet og Holdbarhed. Anbefales
ubetinget som det Bedste til Skibsbrug. Garanteres fri for
Vand, hvorfor det særlig anbefales til Bagning og Stegning.
Faas i de fleste Skibsprovianteringsforretninger.

Hovedoplag: Knabrostræde 3. Telefon 3674.
Brødrene Syndergaard. Telefon 3674.

FRIHAVNSHOTELLET anbefaler
de Herrer
Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre propre og
billige Værelser med Udsigt over Sundet.
Faas Minutters Gang fra Frihavnen og tæt ved Sporvogn.
Ærbødigt
L. P. Jensen, Livjærggade 5.

Patent
Universal Slippeapparatet
anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af
Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

A. J. Rosenfeldts
Skibs- og Baadebyggeri,
Patent Ophalingsbedding,
Udsalg af Aarer og Stager,
Ny Kalkbrænderi, Ø.

Fred. Drost,
Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).
Maskinreparatur

af enhver Art.
Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Alt Skibsarbejde
i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.
Waldemar Dünweber,
Adelgade 14.

Paa **SØKORT-ARKIVET** er udkommen:
Den danske Havne-Lods. Anden Udgave. 1895. Pris:
Kr. 2,00.
Kort Nr. 167, **Graadyb.** Maalestok: 1 : 40,000. Pris:
Kr. 1,50.
Kort Nr. 168, **Bornholm med Omgivelser,** med Karton
af Rønne Havn og Rhed samt af Christiansø. Maale-
stok: 1 : 100,000. Pris: Kr. 3,00.



Faas hos de fleste Handlende
i Byen, paa Broerne og Fre-
deriksberg til følgende Priser:
Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.
Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.
Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.

Hovedforhandler:
Peter Buch,
Vinhandel
en gros & en detail.
Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.
Telefon 1107.

Orgel-Harmoniums
og alle
Musik-Instrumenter
føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.
Petersen & Stenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

St. Kongensgades
Brødfabrik
& Melforretning 63
anbefaler
1ma veltørrede Skonnerogger.
Telefon 197.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN
er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelt Numre 20 Øre.
Abonnement modtages St. Annæ Plads 18, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø.,
hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.
Bladet cødeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelt Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.
I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISSEMENTSPRIS:
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 — do. 25 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange.
1/2 Side eller derover 20 „ 30 „ 50 „
Mindre end 1/2 Side 10 „ 20 „ 40 „

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 23.

Kjøbenhavn, Fredag den 7. Juni 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Nordisk Skibsrederforening. — Sø- og Handelsretsdom. — Danske Sømænd, af Villh. Rasch. — Bemandingen af vore Skibe, af A. L. W. C. — Trawlfiskeriets Indflydelse paa Fiskebestanden i Nordsøen. — Fra Island. — Fiskeri-Statistik. — Ingeniør Vogts Sejlsystem, af M. Nissen. — Strandingsloven, af E. T. — Fra Sø og Land. — Fra Københavns Frihavn. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.
Grundlagt 1857. Telefon 106.
Protokolfabrik.
Over 1000 Lager-Numre.
1. Kl. Arbejde.

Carbolineum, Maskinolier.

Oskar Borch, Gothersgade 158.

Dækskoste.

13 Rækker halvstive Piasava
6 Kr. pr. Dusin.
13 Rækker fine Piasava 7 Kr
pr. Dusin.
Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.
Levanger 7 Kr.
Kosteskafter 1 Kr.

Hans Prehn,
Børstenbinder,
Fabrik for Dæks- og Gadekoste,
Vesterbrogade 46.
—> Telefon 2625. <—

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle
Skibs-Inventarier,
Maskinolier,
Carbolineum etc.
John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.
Største Lager
af
Fedevarer.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.
Etableret 1857.
En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

Den anerkjendte Originale Rahtjens Composition

or Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson,
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Nær Frihavnen. Classensgade 3.

Største Lager
af Uldvarer, Skjorter, Bluser, Trøjer, Sokker, Kraver,
Flipper og Manchetter.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbrød.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine
anbefaler sig med alle

Conserves til Skibsbrug

af Kjød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l.

Prisliister udleveres paa Forlangende.

Kontor og Lager Store Kongensgade 106.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

støbt Staal, saasom:

Skibstævne,
Skibsskruer,
Roerrammer,

Stémpler,
Krumtappe,
Ambolte,

Tandhjul,
Ankere,
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke
og Sejghed fuldt jævnfærligt med det bedste smeddede Staal
af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterfigr.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transport-
pramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater,
Bugserdampere og Fiskerfartøjer med Petroleumsmotorer
indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902.

Norrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

Flensborgs

Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjæder

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Skibsdagbøger

(Normalpapir)

1/1 Aars & 1/2 Aars
med trykt Brugsanvisning
til Forbrug & Forhandling
billigst hos

S. Friedlænder

Ved Stranden 14

Kjøbenhavn.

Som Repræsentant for for-
skellige 1ste Klasses
Assurance-Selskaber overtager
jeg Forsikringer af Skibe,
Varer og Fragt til billige
faste Præmier. Subagenter
antages i forskellige Provins-
byer.

Alfred Christensen,

Assurance-Afdeling,
Amaliegade 37.

Frihavns

Kjød og

Flæsk Udsalg

anbefaler sig til de ærede

Skibsførere og Houmestre.

Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringsselskab

HAFNIA

Raadhuspladsen 51. Kontortid 9-5.
Telefon 3326.

Frihavns

Spedition &

Kommissions-Forretning.

Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørges.

Kontor i Frihavns Kontorb.
Telefon 2260.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns nye Skiltefabrik,

41, Frederiksborggade 41,
leverer

alle Slags Skilte
samt alt

Malerarbejde

henhørende til

Maskinfaget.

Alt leveres til Nutidens billigste
Priser.

Overslag leveres gratis.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning,
Leverandør i Skibsproviant.
Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen
(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,
Newcastle on Tyne.
Telegrams: Husted.

Th. Meier,

Vognmandsforretning.
Al Slags Kørsel

besørges.

Kontor: Frihavnsælscabets
Kontorbygning.

Telefon 2982.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Holm & Collerup, Smedie og Maskinfabrik,

Toldbodgade Nr. 15

Telefon 3872.

og

Telefon 3872.

Frihavnen i Kjøbenhavn.

Alle Skibs- og Maskinreparationer udføres hurtigt
og solidt.



Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre Cacao

kan særlig anbefales til Skibsbrug.

Magnus Hertz,

Maskinfabrik & Smedeværksteder,

Nygaardsvej 15

(tæt ved Tuborg Havn samt Frihavnen).

Reparationer

af enhver Art udføres solidt og billigt.

Telefon 2036 S.

Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa
Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,
»Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Svea«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Danchells Fabriker.

Linoleum.

Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark
for

Idelmenhorster
Linoleumfabrik.

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13, Matthæusgade 5.
Telefon 545 Telefon 2680.
Kjøbenhavn.

Hattemagasinet

'London'

Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg

Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt
Udarbejde samt Alt færdigt
Bødkerarbejde for Export

Alt Arbejde udføres af solide
og øvede Folk.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Rugbrød

A Frederiksberg A

er udmærket og holdbart.
Guldmedaille i Amsterdam.

H. Svarrør & Co.,

Nyhavn 9,

anbefaler sig som

Skibsproviantør.

Nordisk Skibsrederforening

har, som meddelt i vort sidste Nummer, afholdt sin aarlige Generalforsamling i Christiania, under Ledelse af Formanden, Skibsreder Schetelig. Denne gav en Oversigt over Aarets Virksomhed overensstemmende med Aarsberetningen, af hvilken vi nedenfor bringe et Uddrag. Derefter forhandlede et Forslag af M. Hansen af Christianssand om Indførelse af bedre Certepartier, særlig med Hensyn til To-Dollars-Klausulen; Nyttens heraf anerkendtes fra alle Sider, medens Vanskelighederne ved en saadan Foranstaltning Gennemførelse ogsaa fremdroges. Havnefoged Isefjær ønskede en Henvendelse til Stortinget om at en Dampskibsreder maatte blive indvalgt i Lastelinie-Kommissionen.

De fratrædende Medlemmer af Bestyrelsen genvalgtes og i Stedet for Konsul Munch, Nexø, der er afgaaet ved Døden, valgtes Skibsreder P. N. Winther af Nordby, Fano. Skibsreder Gunnar Knudsen ønskede ikke Genvalg som Suppleant; i hans Sted valgtes Konsul Oppen af Larvik.

Af Foreningens Aarsberetning fremgaar det, at der i 1894 er sket 219 Henvendelser til den, nemlig 146 fra norske, 18 fra svenske og 55 fra danske Medlemmer. I ca. 180 Tilfælde er Sagen bleven ordnet enten efter Begæring ved Udtalelse fra Foreningen eller i Tilfælde af Tvistemaal ved mindelig Overenskomst eller ad retslig Vej. Ved de Sager, som i Aarets Løb ere ordnede, er ved Foreningens Mellekomst indkommet ca. 86,000 Kr.

Foreningen har i Aarets Løb beskæftiget sig med flere Spørgsmaal af Interesse for Skibsfarten, af hvilke vi fremdrage de om Skibes Bemanding, om Losning af Sild i St. Petersborg, om de mellem Preston Corporation og skandinaviske Skibsredere opstaaede Tvistigheder, om Pitchpine-Certepartiet, om London Iscertepartierne, og om Oprettelsen af en Protecting and Indemnity Association; for Realisationen af en saadan Plan synes der dog for Tiden ikke at være stærk Stemning. Foreningen har fremdeles haft sin Opmærksomhed henvendt paa urime-

lig høje Havneafgifter, skadelige Kutymmer o. s. v. og har saa vidt muligt søgt at rette paa de paaklagede Forhold. Foreningen har i en Skrivelse til den norske Lastelinie-Kommission fastholdt sin tidligere udtalte Opfattelse i Lastelinie-Spørgsmaalet. Den har udtalt sin Sympati for Gennemførelsen af et Forbud mod Salg ombord af berusende Drikke til Mandskabet, men har dog ment ikke at kunne gribe ind paa dette Omraade. I Spørgsmaalet om Indførelse af nye Regler for Taagesignaler har den indhentet Udtalelser fra skandinaviske Redere og andre i denne Sag interesserede. Fra et af Foreningens Medlemmer indkom Forslag om at søge oprettet en gensidig skandinavisk Skibsassurance Forening; Bestyrelsen var imidlertid, efter nøje at have undersøgt Spørgsmaalet, af den Mening, at en saadan Forening ikke vilde have nogen som helst Udsigt til at gennemføres og trives.

Om Konsul Hermann Munch af Nexø, der i Aarets Løb er afgaaet ved Døden, udtales det: Foreningen har herved lidt et beklageligt Tab, idet Konsul Munch stedse, indtil Sygdom gjorde ham det umuligt at deltage i Forretningerne, med megen Interesse fulgte med i Foreningens Arbejde og deltog i Bestyrelsens Forhandlinger.

Foreningens Procesafdeling traadte i Kraft i afdøde Marts Maaned.

Foreningen repræsenterede den 31te December 1894 ialt 750,426 Tons, hvoraf 546,246 Tons falder paa Norge, 134,101 paa Danmark, 68,841 paa Sverige og 1,238 paa Finland, altsaa ialt en Tilgang af 41,135 Tons; desuden har Foreningen 43 »personlige« Medlemmer. I Kontingenter er i 1894 indkommet Kr. 36,371.35; Restancerne udgør Kr. 1,065.01. Aaret sluttede med en Kassebeholdning af Kr. 26,011.79.

Aarsberetningen bringer til Slutning en summarisk Fremstilling af de i Aarets Løb behandlede Sager. Vi fremdrage af disse kun, at den britiske Regel er genoptaget i den danske Skibsmaaling i Overensstemmelse med det af Foreningen i sin Tid indgivne Andragende.

Hvad Foreningens Virksomhed i øvrigt angaar, henviser Beretningen til dens Cirkulærer, af hvilke vi her i Bladet stedse have meddelt udførlige Uddrag.

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. ⁹⁷⁴/₄, afsagt d. 15. Maj 1895, angik et tysk Forsikringsselskabs Forpligtelse til at udbetale Forsikringssummen for en Hingst, som en her boende Mand havde købt i England og assureret under Transporten for 3000 Kr. Overreisen var ualmindelig haard, og dels som Folge heraf, dels som Folge af Uheld ved Udlosningen havde Hingsten lidt forskellig Molest. Trods omhyggelig og sagkyndig Behandling viste der sig efterhaanden flere og flere sygelige Symptomer, saa at det tilsidst blev nødvendigt at slaa den ned, hvorefter en Obduktion foretoges. Da vedkommende Forsikringsselskab vægrede sig ved at udbetale Forsikringssummen, kom det til nærværende Sag, i hvilken Retten, efter først at have forkastet forskellige, temmelig intetsigende Indsigelser fra Selskabets Side, udtaler sig paa følgende Maade:

»Spørgsmaalet bliver derefter, om de Lidelser, der

medførte, at Hingsten blev ihjelslaet, maa antages at have staaet i en saadan Forbindelse med den inden og ved Ilandbringelsen tilføjede Beskadigelse, at Sagsøgeren kunde gøre Krav paa den fulde Forsikringssum som Erstatning og ikke blot paa Erstatning for Hingstens Desfiguration ved Ankomsten. Dette finder Retten at burde statuere, da ikke blot Professor Bangs Skrivelse af 15. Juni f. A. udtaler, at de paagældende Beskadigelser vare den sandsynlige, indirekte Aarsag til de ommeldte Lidelser, men der i Virkeligheden intetsomhelst er fremført, som endog blot kunde vække nogen Formodning om, at disse skulde være opstaaede af andre Aarsager eller have udviklet sig af sig selv.«

Selskabet domtes derfor til at betale 3000 Kr. med Renter og 100 Kr. i Sagsomkostninger.

E. T.

Danske Sømænd. *)

Med Deres Tilladelse, Hr. Redaktør, endnu et Par Ord i denne Sag.

Naar jeg da skal svare paa Hr. Peder Hedegaards sidste Indlæg, da maa jeg først have Lov til at paapege den højst ejendommelige Fremgangsmaade, der er bleven benyttet, helt at se bort fra mit første Indlæg og siden mene at kunne afkræfte mit andet Indlæg, blot ved endnu en Gang at fremsætte de gamle Paastande paany uden yderligere Begrundelse, endsige Bevis. Sagen er jo, at Hr. H. skrev langt og bredt om Sømænds Udvikling, for at vise Fejlene ved denne; jeg fandt hans Fremstilling urigtig, og var derfor nødt til at fremsætte den samme Sag fra mit Synspunkt, idet jeg stadig parallelliserede mit Indlæg med hans Artikel. Følgelig maa den rene Logik blive, at naar mit Indlæg ikke omhandler Sagens Kærne, da gør hans det ikke heller — og hvad bliver der saa af det hele, og hvad Mening er der saa i, at han nu paany nøjes med at vise tilbage til denne Artikel og tilsidst fortæller, at han dermed vil have bevist, at det er nødvendigt at indskrænke de unge Sømænds individuelle Frihed. Og dette, som jeg hele Tiden har ønsket at se bevist, siger han nu at være ogsaa min Anskuelse. Altsaa skulde jeg have bedet ham bevise mine Anskuelser, som ere de af ham forfægtede, hvilke jeg selv skriver imod.

Raad de Runer, hvem raade kan. Jeg har simpelthen aldrig sagt, hvad her tillægges mig, og jeg maa protestere mod, at man saadan varper hele Forhandlingens Grundlag over Bord, ellers komme vi aldrig til et Resultat.

Men videre, det er ikke en Strid om Ord det gælder, og lad mig da tage fat paa Hr. H.'s sidste Indlæg.

Som Eks. paa de tilfredsstillende Forhold om Bord nævnes da først som et umuligt Tankeeksperiment, at en Dreng kan blive taget i Nakken, fordi han henter $\frac{1}{2}$ Pægl til Svendene, og der kan være noget heri. Men hvorfor? Forskellen ligger desværre i, at Mesteren i Land ikke vil have sine Dreng misbrugte til sligt, medens det om Bord gaar uhindret for sig. Jeg har som Dreng for ofte været sendt i saadant Ærinde og har senere set det for ofte udført til, at man skal kunne benægte Rigtigheden heraf. Der kan da heller næppe være Spørgsmaal om, hvor den sunde Humanitet og Retsindighed findes, dér hvor man søger at sætte en Stopper for Drikkeriet paa den Maade, Mesteren tager Sagen, eller dér, hvor man, skønt Skibets Fører har en overordentlig stor Myndighed, finder sig i, at der om Bord holdes en Beværtning, hvor Mandskabet uhindret kan tage paa Borg, og hvor denne Borgen stundom er løbet op til mere end den halve Hyre. Dette er Ting; jeg har set og oplevet paa mere end et Sted, saa ogsaa det skal faa Lov til at staa fast — iøvrigt gad jeg vidst, med hvad Ret Hr. H. siger, at jeg hænger mig i enkeltes Udtalelser, naar jeg selv har skrevet, at jeg har mangfoldige Udtalelser at holde mig til. Med stor Glæde har jeg erfaret, at nogle Rederier have sat en Stopper for dette Drikkeri om Bord, men det drives dog vist endnu i mange Skibe den Dag i Dag.

Med Hensyn til Konversationen i et Folkelukaf — og ej sjældent ogsaa andetsteds inden Borde — da har jeg hørt for meget til, at man skal fortælle, at den er hævet over Værkstedspassieren; jeg har været i en Del Skibe, men næppe endnu i et, hvor den væmmeligste Samtale ikke som fast Regel skulde f. Eks. lokke Maden ned, og jeg gad set den, der tør træde frem og sige, at Samtalerne netop ere af den Art, som han kunde ønske sin Søn til at deltage i, netop fordi han ønsker ham en sund og moralsk Udvikling. At

der er Undtagelser benægter jeg ikke, og at det kan blive anderledes, har jeg selv faaet Lov at erfare. Naar jeg ikke her vedlægger mine Ord med yderligere Beviser, da ligger det i, at om jeg vilde fremsætte disse Sandheden tro, og Red. virkelig optog det, da vilde Bladet ganske vist blive konfiskeret som usædeligt.

Er det dette, der hører med til de af Hr. H. lovpriiste Tilstande? Faktisk er det i al Fald og traditionelt ogsaa, det kunde jeg føre snesevis af Beviser for, men det taler rigtignok mod Hr. H.'s og for min Opfattelse af Sømændens Udviklingsvilkaar.

Hr. H. mener dernæst, at vel kan der mulig være enkelte Ting at rette, men at det ikke er der Skoen trykker, og derfor vil han ikke diskutere herom. Ja det er netop her, der skal diskuteres, thi det er her, vi ere uenige, og det er her, Dommen skal fældes, hvem der ser rigtigt paa Sagen. Dette bringes ikke ud af Verden ved Hr. H.'s blotte Paastand om at have Ret, og ydermere staar det, han nu siger, i absolut Modstrid med, hvad han før har skrevet. I Nr. 43 sidste Stykke fældte Hr. H. den haarde Dom over vore ældre Skibsførere, at de ere fremmede for alt, hvad der ikke angaar deres egen Person. Han undskylder dette og indrømmer altsaa, at det ikke er som det burde være, altsaa er en moralsk Lyde. Nu i sidste Artikel siger han, at vore vordende Navigatorer blive disse Fortidens Officerer underlegne baade i moralsk og praktisk Henseende, og da han allerede i Nr. 41 har hævdet Stændens Tilbagegang paa begge disse Omraader, maa det ogsaa komme til at gælde de nuværende Officerer. Var der altsaa den Gang bestemte moralske Lyder, og det nu er bleven værre end det den Gang var, hvorledes vil man saa vove at sige, at Skoen ikke trykker her. Det kan kun siges, saafremt den Regel at, »naar Hovedet er sygt er hele Legemet sygt,« ikke gælder for Søfolk. For denne Tilbagegang skylder Hr. H. dog stadig Beviset, medens jeg mener at have bevist det modsatte i mit første Indlægs Linie 16—18, og jeg mener, at Hr. H.'s ovenanførte Dom er adskillig for haard, om jeg end bestemt maa hævde, at der skal tages ganske anderledes fat for at være noget virkeligt for sine Folk, om Tidens vilde Tanker skulle kunne holdes ude.

Og her synes vi mulig at mødes, idet Hr. H. til det Punkt, jeg sidst opstillede til Bevisførelse, svarer, at ogsaa han nu anser Reder og Fører som dem, der først maa tage Affære. I Nr. 43 indrømmedes dette ganske vist ogsaa om trent; men da kørtes dog atter udenom, medens det jo saa netop gælder om at holde denne Sandhed fast og faa den sagt saa højt og bestemt, at det ikke kan misforstaas, at det at tage Affære betyder at gaa frem paa hele Sømændsstændens Vegne, idet der er aabent Øje for det heles Vel, ligefra Reder til Kok. Men saa maa det heller ikke glemmes, hvad jeg før har peget paa, at der ogsaa for en Sømænd hører baade Sjæl og Legeme til for at gøre et Menneske, og at sund Udvikling er kun den, der tager Hensyn til begge Dele.

Naar Hr. H. saa taler om det umulige i at faa noget Udbytte af at vejlede de unge, saa længe man ikke kan kontrollere, hvor deres fortjente Hyre bliver af, da maa der dog virkelig lægges Mærke til, at der er noget, der hedder personlig Frihed, som ikke kan frigøres fra de humane Principper, Hr. H. selv hævder, og den Frihed, der nu ved den ny Lov er givet, er netop et Udtryk og et baade sandt og sundt Udtryk herfor. Herpaa maa derfor ikke gøres Brud, men gennem det at knytte det sande Tillidsforhold mellem over- og underordnede afværges Farerne, og der vil da kunne høstes langt skønnere Frugter end under de gamle Forhold. Med Drengene kan Sagen jo altid ordnes efter Overenskomst med Forældrene. Men i denne Gerning er det Sømændsmissionen kommer som en Hjælp, og om Hr. H. nu end taler noget anderledes om denne end før, saa maa jeg dog fremhæve, hvad aldrig rokkes, at en Mission, hvis Maal det ikke er at gennemsyre alle Livets Forhold med sin Aand, den Mission er og bliver kun en Løgn, og den Sympati, der ikke er kommen til at se dette og netop sympatiserer i Kraft heraf, er af yderst tvivlsom Værd.

*) Denne Artikel, der er et Svar paa den i dette Buds No. 11 for 15. Marts under Overskrift „Danske Sømænd i vore Dage“ optagne, er os tilsendt under 80. Marts d. A., men har paa Grund af Plausman, el ikke kunnet fremkomme før nu. Iøvrigt maa vi anse det for ønskeligt, at de to ærede Indsenderes Diskussion om denne Sag ikke føres væsentligt videre, saafremt der da ikke fra tredje Side læres nye Momenter ind i den. Red.

Dernæst et Par Ord om Kontraktforholdet. Jeg har før peget paa den gensidige Tillid som en Betingelse for, at dette kan være sundt, og det er en Regel, som følges overalt, hvor man da ikke bygger paa det rene Juristeri. Men der er vistnok ad Kontraktvejen større Fare for at faa Smaafolkene skubbet til Side end ad nogen anden, thi hvem der nu vil frem, han har absolut ikke vanskeligt ved at komme ud over de Tilbøjeligheder, Hr. H. siger, han er bleven forvænt med, og som skulde hindre ham i at samle de nødvendige 5-600 Kr., og kan han ikke det, da er han i al Fald næppe særlig skikket til at blive den energiske Skibsfører, Fremtiden har Brug for. Men det lyder atter her: Anvend den af mig paapegede Maade til at undgaa for hyppig Skiften og til at give de unge aabent Blik for Livets Krav, Livets Ansvar og Livets Maal, da udvikles Personligheden, og der bliver en sund Fremadstræben, og da skulle vi nok faa de Befalingsmænd, vi have behov, uden de mange usunde Ting, Kontraktforholdene føre med sig, som f. Eks. Fedteri og Protektion, og vi have en langt større Garanti for, at det er de virkelige Dygtigheder, der komme frem. Kontraktforholdet kan mulig nok faa noget frem, der i Øjeblikket kan blive til pekuniær Fordel for Rederne, men det vil udarte til et Tvangssystem, der vil blive en Mare og en Ødelæggelse for Standen som Helhed.

Endelig maa jeg saa sige, at hvad vi ved Skolerne have at beklage os over, egentlig slet ikke gaar i den af Hr. H. antydede Retning. Den megen Raskhed bunder oftest i Indbildskhed og Overmod og maa saa inderlig gerne forsvinde og give Plads for en stille Tænksomhed, det skal nok blive til Fordel. Men hvad vi maa beklage er, at saa mange Kræfter og Evner ligge brak paa en Maade, som vilde være utænkelig, om man om Bord havde været noget mere for dem.

Lad mig saa slutte. Maatte enhver nu overtænke alvorligt denne Sags store Betydning og se sig om for at blive klar over, hvilke Kendtgerninger der møder én i det daglige Liv, for saa at tage alvorligt fat med en hel Villie til at arbejde for det, der er det klart sande og som Følge deraf det rette. Ogsaa mig vilde det glæde at se andre lægge et Ord ind her.

Aalborg, d. 30. Marts 1895.

Vilh. Rasch.

Bemandingen af vore Skibe.

Vi have modtaget følgende:

Spørgsmaalet »Ere vore Skibe forsvarligt bemandede?« begynder nu mere og mere at komme frem; ingen kan med god Samvittighed svare jol og maaske flere af Skibsførerne, om de bleve adspurgte, dog ikke turde svare andet end »mit Skib er tilstrækkeligt og forsvarligt bemandedt;« maaske har han selv saa store Parter i Skibet, at han ser sin Fordel ved at spare 1 à 2 Mand, 4, ja endog 5 Mand; danske Skibe ere i Reglen lige saa godt, om ikke bedre bemandede end engelske og en Del tyske, men før Regeringen skrider ind og udvælger en Komité til at bedømme, hvor mange Mand der skal sejle med hvert Skib, bliver det Rederiernes vilkaarlige Skøn, hvorledes Skibene blive bemandede, thi det er jo omtalt ofte nok, at Føreren ikke kan forlade sin Stilling, hvis han bliver tvungen til at gaa med 1 eller 2 Mand mindre; se vi blot paa vore Dampere nu og for 20 Aar siden, og Skibet er det samme, vil vi se Mandkaberne meget formindskede.

En saadan Komité vilde ikke være forbunden med megen Bekostning og vilde snart være sat sammen, thi vi have en Komité til at prøve Kedler etc. i Dampskibe, der bestaar af 2 Maskinkyndige og 1 Søkyndig; om der nu blev valgt 2 Søkyndige mere ind i den Komité og den aarlige Betaling forhøjet i samme Forhold, tror jeg nok,

at de faa Herrer i Forening vilde være kompetente til at bedømme, hvor mange Mand der behøvedes paa hvert Skib, uden dog derved at faa noget videre ekstra Arbejde. Det er en Selvfølge, at ingen af de Herrer i Komitéen maatte befatte sig med Rederiforretning. En Lov for, hvor mange der skal være med hvert Skib, anser jeg for umulig. Kan disse Linier virke i ovennævnte Retning, ville Skibsførerne faa lettet en stor Byrde, der er lagt paa dem.

A. L. W. C.

Trawlfiskeriets Indflydelse paa Fiskebestanden i Nordsøen.

Norsk Fiskeri-Tidende meddeler herom efter D. F. Z., at 3000 Sejlfartøjer og 500 Dampskibe ere beskæftigede med Trawlfiskeri i Nordsøen, og opstiller den Beregning, at nævnte Fartøjer under gunstige Omstændigheder daglig kan affiske et Rum af 790 Kvadratmil. Af Nordsøens ca. 110,000 □ Mil egner ca. 70,000 sig til Trawlfiskeri, og den nævnte Flaade vilde saaledes i 70 Dage kunne affiske hele dette Areal en Gang, hvis den var i uafbrudt Virksomhed, eller i ca. 4 Maaneder, naar man regner med Afbrydelser paa Grund af Vejrforhindringer og Fangstens Oplosning. Uagtet det udtales som en Kendtgerning, at der i enkelte Dele af Nordsøen til sine Tider er fisket for meget, indlader man sig dog ikke paa at besvare følgende Spørgsmaal:

Kan Fiskeri med Trawl forårsage en mærkelig Aftagen af Fiskebestanden?

Ødelægger Trawlen Fiskeis Næringsmidler?

Bevirker Trawlen en saadan Forandring af Bundén, at den jager Fisken bort.

Der anføres endog Eksempler paa, at Trawlen under visse Omstændigheder kan lokke Fisken til, idet den roder en hel Del Næring op for denne, eller i al Fald gør den lettere tilgængelig. Man opstiller endvidere Sammenligning af, enten Torskén eller Trawlen er den farligste Fjende for de mindre Fiske, og kommer gennem Beregninger til det Resultat, at den til Geestemunde af Trawldampere i 1892 indbragte Mængde Torsk havde i et Aar fortæret et Kvantum Fisk, der vejede 10 Gange saa meget som nævnte Trawldampers Totalfangst det samme Aar.

Artiklen slutter saaledes:

Man maa derfor komme til den Slutning, at hvis ikke Trawlen indvirker paa Fiskebestanden i Nordsøen paa anden Maade end ved den opnaaede Fangst, saa bidrager den kun i en højst ubetydelig Grad til en Forringelse af Fiskemængden, og i Henhold til Sammenligningen mellem Trawlen og Torskén kan man være enig med Naturforskeren van Beneden, der sagde:

at »Mennesket er ikke i Stand til at forstyrre den Ligevægt, som Skaberen har indrettet mellem Ødelæggelse og Frembringelse, mellem Liv og Død«.

Trods Rigtigheden af denne Yttring, samstemme vi dog med den Anskuelse, der til Slutning gøres gældende i »Norsk Fiskeri-Tidende«, at der bør indføres Forholdsregler til Skaa ning af Smaafisken.

Paa Spørgsmaal om, hvorledes dette skal bringes til Ud førelse, kunne vi roligt afvente Videnskabens Svar, da man ikke foreløbig behøver at frygte for nogen Formindskelse af Fiskebestanden i Nordsøen.

Fra Island.

(Korrespondance til »Dansk Søfartstidende.«)

Seydisfjord, den 20. Maj 1895:

Vejrliget er mildt med sydlige Vinde, der have drevet Isen bort fra Landet; fra — Syd og Vestlandet have Efterretninger om flere Forlis, især af franske Fiskere. Den danske Jagt »Diana«, bestemt til Købmand Tulinius paa

Papos, har paa nævnte Havn lidt betydeligt Havari; en Del af Ladningen, der bestaar af Stykgods, er reddet i ubeskadt Tilstand. Hvorvidt Skibet er kondemneret vides ikke bestemt. Fiskeriet er endnu uden Betydning, paa enkelte af Østlandets Fjorde stænges fremdeles Sild. Paa Seydisfjord har en herværende Fiskeopkøber sat Prisen for Saltfisk for Maj Maaned til 10, 12 og 14 Øre pr. Pd. efter Kvalitet og Størrelse.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 26. Maj til 2. Juni 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Red-spætter. Pd.	Helle-flynder ¹ Pighvar ² Pd.	Slethvar ¹ og Tunger ² Pd.	Skrupper Pd.	Torsk Pd.	Sten-bidder ¹ Kuller ² Gædde ³ Pd.	Sild. Pd.	Lax ¹ , Aal ² og Aale- kvabber ³ Pd.	Makrel ¹ Hornfisk ² Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt Pd.
29 danske Fiskerfartøjer	31,806	106 ²	2,007 ¹			1,780 ¹						
20 danske Kvaser	80,100				5,760							
2 svenske Fiskerfartøjer	1,548											
pr. Baad og Vogn fra nær- liggende Fiskerlejer				5,248	780			3,318 ² 368 ³	121 ²	461		
pr. Jernbane og Damp- skib	8,160	1,770 ²	1,710 ¹ 1,500 ²			300 ² 8,292 ³	131,075	7,758 ¹ 14,340 ²	23,928 ¹ 32,536 ²	9,896	2,218	
Ialt =	121,614	1,876	5,217	5,248	6,540	10,372	131,075	25,784	56,589	10,357	2,218	376,890

Betalt	levende	levende	pr. Ol.	Aal	Makrel
Gennemsnitspris af	1 Kr. 55 Ø.	60 Øre	1 Kr.	blanke	8 Kr.
Opkøbere	til 4 Kr. 50 Ø.	til 1 Kr. pr Lpd.		50 Øre, Hornfisk gule 2 Kr. 50 Ø.	
	Kassef. 1 Kr. 60 Ø.			35 Øre 4 Kr. 50 Ø.	
	pr. Lpd.			pr. Pd. meget smaa 70 Øre pr. Snes	

Jevne Tilførsler med god Købelyst gav paa Grund af tilstuedende Helligdage gode Priser, ogsaa for sekunda Varer.

Ingeniør Vogts Sejlsystem.

Hr. Redaktør! Jeg udbeder mig Plads i »Dansk Søfartstidende« for efterfølgende:

»Efter at Kaptajn i Flaaden Trolle havde givet sin forment Erfaring til Bedste for at støtte Hr. Ingeniør Vogts Projekt med Hensyn til hans Patent-Sejl, tog Red. af »Dansk Søfartstidende« Afstand fra Systemets Anbefaling, jfr. Nr. 7—8. I Deres sidst udkomne Nummer anbefaler De derimod Vogts Sejl paa det kraftigste. — Naar De vil, at »Dansk Søfartstidende« skal være Organ for bl. a. Sejlskibsbedriften, finder jeg det uklogt, at De anbefaler og støtter noget sligt, som alle farende Sømand ere absolute Modstandere af. De maa kunne forstaa, at naar vi, som hele vort Liv ikke har andet at tænke paa, end Brugen af Sejl, finder det latterligt, at Landfolk vil lære os at sejle og i det hele taget blander sig saa meget i Sømandens Affærer, at vi da ikke ønsker, at vort eget Organ skal gøre sig til Talsmand for slige forskruede Ideer. Vil Marinen ødsle Statens Midler til Fremme for Hr. Vogts Propaganda, nu vel lad den det, Budgettet skal jo anvendes, og vi skulle ikke driste os til at blande os i d'Hrr.s Affærer — men paa den anden Side finde vi det urkomisk, naar Folk, som hele deres Liv kun gaa ud paa at bruge det mest mulige, skrive lange Afhandlinger om Økonomi i Handelsskibe og støtter og anbefaler en Propaganda som denne.

I Dampskibe er Sejlens Tid forbi, og det er ligeud absurd at se Hr. Vogt skrive om at ophejse og nedfire Sejl ved Dampkraft. Efter mit Skøn er det nemlig ingen billig Historie at fylde Damprene paa Dækket blot for

at hejse eller »nedfire« et Sejl — eller se ham fortælle om at klare en Lægerval ved Hjælp af Sejlene i en Tramp?

Naal Det faar nu altsammen være; vil Folk absolut lages ved Næsen, saa lad det endelig blive et dansk Foretagende. Kun finder jeg, at en Søfartstidende ikke bør vildlede det uforstaaende Publikum til at indlade sig paa et sligt Foretagende, der ubetinget faar et slet Resultat — jeg alluderer til Hr. Vogts udsendte Pjece.«

M. Nissen,
Sejlskibsfører & Reder.

I de Artikler, i hvilke vi her i Bladet have beskæftiget os med det Vogtske Sejlsystem, har det væsentligt været Spørgsmaalet om dets Anvendelighed i Dampskibe, vi have behandlet, og vi have i dette udtalt, at vi ikke turde paatage os Ansvaret ved at tilraade Rederne at indføre et System, der maa erkendes at være et Brud med Udviklingen paa dette Omraade. Vi have dertil samtidig udtalt Ønsket om, at Systemet blev gjort til Genstand for yderligere Forsøg, og det synes os at være i god Samklang hermed, naar vi i vort sidste Nummer anbefale en Foranstaltning, der netop gaar ud paa at faa saadanne Forsøg foretagne. Vi indse ikke, at der fra en Sejlskibsførers Standpunkt kan være noget herimod at indvende. Det er os ganske vist bekendt — og det fremgaar jo med tilstrækkelig Tydelighed af ovenstaaende Indlæg — at den ærede Indsender betragter dette System som ganske forfejlet, men det maa jo dog erindres, at dygtige Fagmænd, hvoriblandt flere farende Dampskibsførere, have anbefalet de omtalte Forsøg. Vi tilstaa, at vi ikke have megen Tro til, at de ville foraarsage et

Brud med Udviklingen med Hensyn til Sejlføringen i Dampskibe, men dette udelukker paa ingen Maade, at saadanne Forsøg kunne have betydelig Interesse.

Det ovenstaaende Indlæg synes os altsaa at bero paa en Misforstaaelse af vort Standpunkt i denne Sag. Vi have ikke anbefalet de Vogtske Sejl, men vi have anbefalet, at man gennem Forsøg konstaterer deres Brugbarhed eller Ikke-Brugbarhed i Handelsskibe, og vore Udtalelser have ikke været et Forsøg paa at vildlede Publikum, men udelukkende paa at gøre det klart, hvad der efter vor Mening kan opnaas ved Forsøg med dem. Den ærede Indsender vil sikkert, hvor meget han end har imod det Vogtske System, ved nærmere Overvejelse indrømme os, at dette Standpunkt ikke paa nogen Maade er i Modstrid med Sejlskibsbedriften eller andre Interesser.

Red.

Strandingsloven.

Ved Udarbejdelsen af den nordiske Sølov (særlig dens Kap. IX om Bjergeløn) var det Forudsætningen, at der tillige skulde udstedes nye Strandingslove. Denne Forudsætning er nu blevet til Virkelighed, idet Sverig har faaet en ny Lov om visse Strandingsforhold af 12te November 1891 (jvf. Frd. af 13de s. M.), Norge en ny Strandingslov af 20de Juli 1893, og Danmark endelig en ny Strandingslov af 10de April d. A.

For Danmarks Vedkommende var en ny Strandingslov saa meget nødvendigere, som den hidtil gældende af 28de December 1836 hvilede paa Forudsætninger, der væsentlig have forandret sig siden da. Navnlige som Følge af de forandrede Kommunikationsforhold og Fremkomsten af de store Bjergningsentrepriser med deres stærkt udviklede Organisation og rige Materiel. Derhos var der ogsaa al mulig Grund til at faa den særlig for Bornholm gældende, nu forældede Bjergningslovgivning afskaffet og Øen inddraget under fælles Lovgivning med det øvrige Land.

Den ny danske Strandingslov træder i Kraft den 17de Juli d. A. I det rent Ydre adskiller den sig paa iøjnefaldende Maade fra den gamle, nemlig ved kun at være halv saa lang (23 Paragraffer i Stedet for 40). Forklaringen heraf er den, at medens man i 1836 ikke lagde an paa en skarp præciseret Forskel mellem, hvad der var Lov, og hvad der var administrativ Ordning, er denne Adskillelse efter Grundloven en Hovedting, og den nye Strandingslov har derfor i sig kun optaget Bestemmelser af egentlig Lovgivningsnatur, medens den i øvrigt i sin § 9 henviser de mere detaillerede Regler for Politiets Ledelse af Bjerningsforetagender til Fastsættelse gennem Anordning. Saadan Anordning er under Udarbejdelse, og man vil i den utvivlsomt genfinde mange af de omhyggelige og fornuftige Detailforskrifter fra den gamle Strandingslov.

I det følgende skal fremstilles de vigtigste Forandringer, der ved den nye Lov gøres i den hidtil bestaaende Ordning.

Først kan nævnes, at Amtmanden ikke træder slet saa stærkt i Forgrunden efter den nye som efter den gamle Lov. Det er saaledes Politimesteren, der bestemmer, paa hvilke Dele af Kysten det er fornødent at ansætte Strandfogder (selv Ansættelsen sker paa Landet af

Amtmanden, i Købstæderne og Handelspladserne af Politimesteren, i begge Tilfælde efter indhentet Erklæring fra Sogneraad eller Byraad, hvilken dog ingenlunde er bindende). Det er derhos ikke længere nødvendigt at sende Melding om Strandinger til Amtmanden, kun Strandfoged, Politimester og nærmeste Toldfunktionær skal tilkaldes. Endelig er det ikke længere Amtmanden, men Politimesteren, der udsteder Bekendtgørelse om strandet Gods, hvis Ejer ikke kendes.

Hovedforskellen mellem det ny og det gamle ligger imidlertid i Reglerne om Retten og Pligten til at deltage i Bjergning fra Kysten. Medens nemlig den gamle Strandingslov begynder med at indskærpe Pligten til at iagttage alt, hvad der kan tjene til at redde Menneskeliv og bjerger Gods, og særlig erklærer »alle dertil dygtige Mandspersoner af Almuen pligtige til paa Opfordring af Strandfogden eller andre Vedkommende, at indfinde sig for at tage Del i Bjergningsarbejdet,« anser den ny Strandingslov det ikke nødvendigt som almindelig Pligt at foreskrive andet, end hvad der staar i Straffelovens § 199 (at Enhver, hvor det gælder at redde Menneskeliv, er forpligtet til at yde den Bistand, som han kan yde uden Fare for Liv eller Helbred), samt at Enhver paa Politiets Forlangende mod billig Betaling efter Evne maa yde foreløbig Husly, Kost og Pleje til Skibbrudne, ligesom Enhver ogsaa maa finde sig i, at der — mod fuld Erstatning — raades over de af hans Ejendele, der ere nødvendige til Bjergningens Iværksættelse. (Betalingen og Erstatningen udredes, hvor Strandingsmassen ikke strækker til, af Statskassen). Derimod paalægges der ikke nogen almindelig Pligt til at være personlig virksom for at redde anden Mands Gods. Loven gaar ud fra, at under Nutidens Forhold vil Selvinteressen være en tilstrækkelig Spore, og at det, som det gælder om, tværtimod er at regulere Retten til at foretage Bjergningsarbejder. For det Tilfælde at denne Forudsætning ikke skulde holde Stik, bestemmer Loven, at det er Politiets Sag at antage den fornødne Bistand, og at Omkostningerne herved, hvis de ikke dækkes af Bjergningsmassen, blive at udrede af Statskassen.

Hvad nu angaar Retten til at foretage Bjergning maa for det første bemærkes, at Loven ingen Forandring gør i de hidtil gældende Regler om Optagelse af Ting fra Havets Bund (Frd. ang. Dykkervæsnet m. v. af 16de Marts 1842 og Lov om Opfiskning af Ankere af 22de Decbr. 1876), saa lidt som den indskrænker den fri Adgang til at søge og yde Bjerghjælp, hvor Bjergningen ikke foregaar ved Bistand fra Land. Anderledes hvor Talen er om »Bjergning af Skib og dertil hørende Ladning ved Bistand fra Land.«

Saadan Bjergning er nemlig, hvor Bjergelav er oprettet, forbeholdt dette som Ret og Pligt. Dette er selvfølgelig ikke saaledes at forstaa, at Bjergelavet kan paa nøde sin Tjeneste, (hvor der ses at være levende Folk ombord, maa Skibet ikke bordes uden Tilladelse af den, som har Befalingen paa Skibet). Meningen er kun, at naar en Bjergning skal foregaa, enten i Tilfælde, hvor ingen er ombord, der kan tage nogen Bestemmelse om samme, eller hvor den, der har Kommandoen, modtager det offentlige Tilbud om Bistand, eller ønsker selv at slutte Kontrakt om Bjergningen, er det Bjergelavets Ret at foretage denne. Dog er Bjergning af løst Gods, Vrag eller Vragstykker, der inddrive paa Forstranden, og hvis

Værdi*) ikke skønnes at overstige 500 Kr., undraget Bjergelavet, og forbeholdt Strandfogden, ligesom det er en Skipper, hvis Skib er kommet paa Grund, tilladt at benytte enhver tilstedekommet Hjælp til at bringe Skibet flot.

Bjergelav tænkes i øvrigt ikke oprettet paa alle vore Kyster, men kun langs de Kyststrækninger, paa hvilke Strandinger jævnlig forekomme. Forudsætningen er endvidere, at der andrages derpaa af et efter Amtmandens, i Købstæderne Politimesterens, Skøn tilstrækkeligt Antal uberygtede, arbejdsdygtige, i det paagældende Distrikt bosatte Mænd, der efter deres Kendskab til Søvæsen maa anses for egnede til at være Bjergere, og som erklære sig villige til at indtræde i Lavet. Disse ere Betingelserne for at der overhovedet kan oprettes Bjergelav. Hvorvidt Andragendet faktisk bør tages til Følge af Hensyn til Strandingsforholdene det paagældende Sted, er ganske overladt til Amtmandens Afgørelse, ligesom det ogsaa er hans Sag at bestemme, hvor Grænserne bør drages for det enkelte Bjergelavsdistrikt; de behøve ikke at falde sammen med Kommunegrænserne; Ingen kan tvinges til at indtræde i et Bjergelav, hvorimod enhver i Distriktet bosat Mand, der fyldestgør de ovennævnte almindelige Betingelser, har Ret til at forlange sig optaget. De nærmere Regler om Adgangen til Bjergelavet, Valg af Forbjergere, Omgangen ved Udtagelse af Mandskab og Materiel til det enkelte Bjergeforetagende, det Materiel, der staar til Raadighed, samt Bjergelønnens Fordeling ville blive givne for hvert Lav i en Vedtægt, der udarbejdes af Politimesteren og derefter forelægges Amtmanden eller for Købstædernes Vedkommende Justitsministeriet til Stadfæstelse.

At Bjergelavets Eneret ikke kan misbruges til at fremtvinge ublü Bjergeløn, følger af, at Bjergning tillige er Bjergelavets Pligt, ligesom det, hvor intet Bjergelav er dannet, er Politimesterens Pligt at skaffe fornødent Mandskab. Det maa nemlig herefter være Skipperens Ret at forlange Bjergning mod at Bjergelønnens Størrelse, i Henh. t. Sølovens § 224, bagefter, om fornødent, fastsættes af Retten. Har paa den anden Side Skipperen forpligtet sig til Erlæggelse af en bestemt Bjergeløn, er han bundet herved, med mindre Kontrakten er indgaaet »medens Nød stod paa;« da han i saa Fald efter Sølovens § 227 inden to Maaneder kan indbringe Sagen for Retten og, hvis Godtgørelsen findes »betydelig at overstige, hvad der skønnes at være passende« faa den nedsat.

I øvrigt kan Skipperen, hvor han har modtaget det offentlige Bistand, til enhver Tid give Afkald paa denne og selv overtage den videre Ledelse af Bjergningen mod at stille den efter Politiets Skøn fornødne Sikkerhed for de paaløbne Omkostninger og den allerede fortjente Bjergeløn. — Tilføjelsen af denne sidste Betingelse er kun en Anvendelse af den for al Bjergning gældende almindelige Regel i Sølovens § 229, at Bjergere have Ret til at mod sætte sig, at bjerget Skib forlader Stedet, eller bjerget Gods bortføres, saalænge de ikke ere fyldestgjorte for Bjergelønnen, eller Sikkerhed er stillet for samme.

Den, der i Strid med Lovens Bestemmelser egenmægtig foretager Bjergning af strandet Gods, straffes med Fængsel (efter Omstændighederne: simpelt Fængsel, Fængsel paa sædvanlig Fangekost eller Fængsel paa Vand og Brød),

*) Herved tænkes ikke paa Værdien af det enkelte Stykke, men paa Værdien af det, der er Genstand for samlet Bjergning.

under formildende Omstændigheder med Bøder fra 50 til 500 Kr.

Om Fremgangsmaaden med Hensyn til bjerget Gods, hvis Ejer ikke kendes, gælder i det Hele samme Regler som hidtil, dog at Politimesteren foruden den obligate Bekendtgørelse i Berlingske Tidende og udenfor Sjællands Stift tillige vedkommende Stiftstidende, ogsaa, naar han dertil finder Anledning, kan lade Bekendtgørelse indrykke i en anden Avis.

Melder Ejeren sig ikke, faa Bjergerne enten en Tredjedel af Netto-Værdien eller, om de foretrække det, en i Overensstemmelse med Sølovens Kap. IX fastsat Bjergeløn.

For bortdrevne Sømærker, tilhørende den danske eller fremmed Stat, er Justitsministeriet berettiget til at fastsætte Bjergelønnen ved en Tarif.

Medens der i øvrigt med Hensyn til Detaillerne maa henvises til Lovens selv, skal endnu tilføjes, at det eneste Punkt, der paa Rigsdagen gav Anledning til længere Diskussion, var Spørgsmaalet om de »private Forstrande« (den saakaldte tre Mil lange Aabergske Forstrand paa Jyllands Vestkyst fra Torsminde Gab til Holmsland Klit, Fanø og Anholt). Resultatet blev, at det paa disse forbeholdtes Forstrandsejeren som hidtil selv at ansætte Strandfoged, mod at Valget godkendes af Amtmanden, samt at der ogsaa paa disse kunne oprettes Bjergelav, for saa vidt det af Justitsministeriet findes fornødent, men dog med Forbehold af Forstrandsejernes Ret til med egne Folk at bjerge og opbevare det løst paa deres Forstrand fra Havet uden levende Folks Medfølge opdrevne Stykgods eller Vrag. Afset herfra gælder der ganske de samme Regler med Hensyn til de private Forstrande som med Hensyn til Statens. *E. T.*

Fra Sø og Land.

Ifølge modtagen Indberetning til Præstø Amt er der i Køge Bugt i aaben Sø den 16de f. M. bjerget og paa Havnepladsen ved Fakse Ladeplads hensat en gammel hvidmalet, saa kaldet Jagt-Kaag af Fyrretræ med 2 Aarer, 1 Dræg med Tov, 1 gl. Kæde med en Sten og 1 Baadshage, mærket T. R.

Hvilket bekendtgøres med Opfordring til Ejeren af det bjergede om at anmelde og legitimere sig for Amtet inden Aar og Dag.

Almindeligt dansk Vare- og Industrielotteris 3. Trækning finder Sted den 14. og 15. Juni. I Henhold til den nye Plan, vil der, uden Forhøjelse af Indskudssummen, gennem alle 6 Trækninger blive fordelt et Antal af 50,000 Gevinster til en samlet Værdi af 737,414 Kr., saaledes at hvert andet Nummer gennemsnitlig faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Nummere i Rækkefølge, efter en stedse stigende Skala, faar Gevinst i hver Trækning, hvorom, for 3. Træknings Vedkommende henvises til omstaaende Bekendtgørelse.

Som sædvanlig kunne Gevinsterne ombyttes efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af dansk Tilvirkning og af lige Værdi.

Lotteriets Plan og Fortegnelsen over københavnske Leve-
randører kan gratis afhentes paa Lotteriets Hovedkontor.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.
Indgaaede Skibe.

3. Juni. Dampskib »Golfen«, Kapt. Thomson, fra London med 2499 Stk. Jerngods.

3. Juni. Dampskib »Borussia«, Kapt. Gaertz, fra New Orleans med 8847 Sk. (799 Tons) Bomuldsfrøkager til Ordre, 80 Tons Sukker og 500 Baller Bomuld til Viderebefordring.

4. Juni. Dampskib »Virginia Peirano«, Kapt. Pidgeon, fra Sulina med 2720 Tons Rug.

4 Juni. Dampskib »Georgia«, Kapt. Wørpel, fra New York med 25,250 bushels Majs, 24.290 bushels Hvede. 10 Ks. Skinker, 25 Fst. Kød, 548 Ks. Landbrugsredskaber, 25 Td. Smørelie, 68 Kolli Isenkram, 2 Ks. Bicycles, 2 Kolli Læder, 10 Ks. Naale, 1 Ks. Filt, 2 Ks. Jerntraad, 2 Td. Rom, 500 Sk. Mel.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen. Thidemann, afgik fra Tunis 2. Juni, bestemt til Piræus, Konstantinopel, Samsoun, Trebizondo, Batoum, Novorossisk Odessa. — Antwerpen. Caroc, passerede Gibraltar 3. Juni bestemt til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniki og Sortehavet. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra København 4. Juni, bestemt til Cette, Marseille, Nizza, Spanien. — Castor, Rabe, ankom fra St. Petersburg 1. Juni, bestemt til Rafso, Malaga. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til København 1. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Dagmar, Hansen, afgik fra Gioja 2. Juni, bestemt til Sicilien. — Douro, Bra-brand, afgik fra Nantes 1. Juni, bestemt til Oporto, Lisbon. — Georgios I, Rohde, ankom til St. Petersburg 22. Maj, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Rafsø 4. Juni, bestemt til Nordmaling, Kbhvn, Spanien. — Kiew Rasmussen, fgik fra København 3. Juni, bestemt til Liverpool. — Kursk, Staal, afgik fra Bordeaux 3. Juni, bestemt til La Rochelle, Kbhvn., St. Petersburg. — Leopold II., Jespersen ankom til Kbhvn. 5. Juni, bestemt til Antwerpen, Sortehavet. — L. P. Holmblad, Ericksen, passerede Gibraltar 1. Juni, bestemt til Antwerpen, København, St. Petersburg. — O. B. Suhr, Koch, afgik fra København, 2. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Omsk, Kihl, ankom til Kbhvn. 5. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Pan, Cahnbley, afgik fra Malaga 3. Juni, bestemt til Barcelona, Genua, Livorno, Neapel, Sicilien. — Tejo, Fenger, ankom til St. Petersburg 15. Maj, bestemt til København. — Tomsk, Petersen, afgik fra Smyrna 1. Juni, bestemt til Algier, Antwerpen, København, St. Petersburg. — Vesta, Corfitzon, passerede København 31. Maj, bestemt til Bordeaux. — Vesuv, Gade, afgik fra Malaga 4. Juni, bestemt til Cadiz. — Viking, Jørgensen, ankom til Petersburg 27. Maj, bestemt til Rouen, Pytterlax, Bordeaux.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Antwerpen 1. Juni, bestemt til København, Libau. — Axelhuus, Harder, afgik fra Kbhvn. 4. Juni, bestemt til Stettin. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom til Danzig 30. Maj, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Ceres, Svensson, afgik fra London, 5. Juni, bestemt til Libau. — Charkow, Norden, ankom til Kbhvn. 2. Juni, bestemt til Libau. — Christian IX, Mollerup, ankom til London 3. Juni, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christians-sund, Jensen, afgik fra Arendal 3. Juni, bestemt til Vest-norge. — Fanø, Kolster, ankom til Hull 2. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Frederik, Harboe, passerede Hanstholm 4. Juni, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Hansen, ankom til Kbhvn. 2. Juni, bestemt til Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom til Königsberg 3. Juni, bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, ankom til Granton 3. Juni, bestemt til Færøerne, Island. — Libau, Andersen, ankom til Kbhvn. 4. Juni, bestemt til Hamburg. — Olga, Fischer, ankom til Kbhvn. 2. Juni, bestemt til Hamburg. — Louise, Brabrand, afgik fra Königsberg 2. Juni, bestemt til Hull. — Minsk, Olsen,

ankom til Manchester 3. Juni, bestemt til Liverpool, Kbhvn. — Morsø, Lind, ankom til Hamburg 2. Juni, bestemt til København, Danzig. — Moskov, Petersen, afgik fra Riga 5. Juni, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, passerede Hanstholm 4. Juni, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Jensen, ankom til St. Petersburg 1. Juni, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Odin, Frisenette, ankom til Königsberg 1. Juni, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 3. Juni, bestemt til London. — Pregel, Egdiussen, ankom til Antwerpen 1. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Nielsen, ankom til Libau 29. Maj, bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik fra Granton 1. Juni, bestemt til Færøerne, Island. — Tula, Paaske, ankom til Hamburg 29. Maj, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 4. Juni, bestemt til Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Kbhvn. 3. Juni, bestemt til Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 5. Juni, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Holm, afgik fra Odense 6. Juni, bestemt til Newcastle, anløbende Frederikshavn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 5. Juni, bestemt til Odense. — Kronen, Petersen, afgik fra Nykjøbing F. 5. Juni, bestemt til Newcastle, anløbende Svendborg, Horsens, Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 4. Juni, bestemt til Odense. — Olga, Fischer, afgik fra Kbhvn. 6. Juni, bestemt til Newcastle. — Storebelt, Göllich, afgik fra Newcastle 5. Juni, bestemt til Nakskov. — Union, Bloch, afgik fra Odense 5. Juni, bestemt til Leith, anløbende Aarhus, Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 28. Maj, ankom til Kronstadt 4. Juni. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Dunkerque 28. Maj, ankom til Blyth 30. Maj. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Riga 23. Maj, ankom til Hull 30. Maj. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Libau 31. Maj, bestemt til London. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Newcastle 31. Maj, bestemt til Libau. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Riga 1. Juni, bestemt til Ghent. — Danmark, T. Heintzelman, afgik fra London 29. Maj, ankom til Sunderland 30. Maj. — Olaf, C. Holst, afgik fra Newcastle 31. Maj, bestemt til Kronstadt. — Volmer, J. C. Jensen, afgik fra Kronstadt 2. Juni, ankom til Reval 3. Juni. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Blyth 30. Maj, ankom til Kronstadt 5. Juni. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Kronstadt 1. Juni, ankom til Riga 3. Juni. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Riga 21. Maj, ankom til Dunkerque 26. Maj.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Cardiff 5. Juni, bestemt til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Johnsen, afgik fra Blyth 24. Maj, ankom til Kronstadt 31. Maj. — Johan Siem, F. Löffler, afgik fra Kronstadt 30. Maj, ankom til Amsterdam 5. Juni. — Pawel Andrejeff, P. Stoltenberg, afgik fra Libau 5. Juni, ankom til Riga 6. Juni.

Dampskibsselskabet Heimdal. Anine Knudsen, afgik fra København 6. Juni, bestemt til Riga.

København. Carl Hecksher, Petersen, ankom til Terneuzen 30. Maj. — Fyen, Andersen, ankom til Kronstadt 31. Maj. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Sundsvall 30. Maj, ankom til Iggesund 31. Maj. — Sjælland, Hansen, ankom til Kbhvn. 30. Maj.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra Christianssand 17. Maj, ankom til New-York 30. Maj. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 31. Maj til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 3. Juni, ankom til Svinemunde 4. Juni. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 25. Maj til Kbhvn.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, ankom til Hernøsand 29. Maj, afgik 4. Juni til Trouville. — Neptun, Jessen, ankom til Søderhamn 2. Juni. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Esbjerg 30. Maj, afgik 1. Juni, ankom til Middlesbro 3. Juni.

Sejlskibe.

Fane, Nordby. Dora, Sonnicksen, afgik fra Menado 8. April til Hongkong — Hans, Jensen, ankom til Falmouth 4. Juni fra Punta Arenas. — Irvine, Ankersen, afgik fra Guayaquil 28. April til Manila. — Medor, Svarrer, afgik fra Ponce 5. Maj til Kbhvn., passerede Lizard 2. Juni. — Mærdor, Brunch, ankom til Buenos Ayres 27. Maj fra Porto Alegre. — Sophie, Svarrer, afgik fra Port Elisabeth 12. Maj til Mossaro. — Union, Svarrer, er prajet 7. April paa 31° S. 37° W. fra Samoa til Punta Delgade. — Skonnerbrig Union, Ankersen, der indkom til Falmouth 31. Maj med Kaptajnen syg og Skibet læk, er beordret til Antwerpen og fortsætter med ekstra Mandskab til Pumping. Kaptajn Ankersen, der er hjemmehørende i Nordby, Fane, døde paa Hospitalet i Falmouth 2. Juni af Hjernebetændelse.

Chr. Simoni, Aalborg. Carl, Andersen, ankom til Kronstadt 30. Maj. — Caroline Smith, Ægdiussen, ankom til Trångsund 2. Juni. — Kirstine, Ægdiussen, ankom til Råfso 4. Juni.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonslid**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 5. Juni:

St. Petersborg noterer for Dampere:

London 1/0³/₄ d., Rotterdam, Amsterdam eller Bremerhagen 1/1¹/₂ d., Antwerpen eller Dunkirk 1/3 d., Rouen 1,5¹/₄ d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis:

Montrose, Dundee eller Arboath 16—, Dunkirk eller Ghent 20 francs, alt pr. Ton Hør.

London eller Hull 18/6 d. pr. Standard Deals Battens, Rotterdam eller Amsterdam 12 à 12¹/₂ Hfl. Deals Battens.

Stettin 9 M., Flensburg 13 M., Sydsverrig 12 M., Sundhavn 13 M., Danmark 14 M., alt pr. 2000 Kilos Rug eller Hvede eller 1600 Kilos Havre.

Libau noterer for Dampere:

London 11¹/₄ à 1²/₂ d., Hull 11¹/₄ d., Leith 10¹/₂ d., Rotterdam 11¹/₄ d., Antwerpen 1¹/₂ à 1,0³/₄ d., Dunkirk 1/— à 1,0³/₄ d., Ghent 1/— à 1,0³/₄ d., Rouen 1/2¹/₄ d. à 1/3 d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Til Østersøen: Stettin 10/11 M., pr. 2000 Kilos Havre, Westervik 10 M., Kiel 11/12 M., Svendborg 11/12 M., Sønderborg 11/12 M., Danmark 12/13 M., alt pr. 2000 Kilos Rug.

Danzig noterer for Dampere:

Liverpool, Grænock 6/9 d., Dundee, Newcastle 6/—, alt pr. Ton Sukker.

Dunkirk 15 francs, Bordeaux 20 francs, alt pr. 2000 Kilos Melasse.

Kulfragter fra Englands Østkyst til Danmark betaler 4/— for større Baade, 5/— for mindre Baade.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 1. Juni:

Fragtmarkedet har i forløbne Uge været nok saa aktivt rundt omkring, gennemgaaende til forrige Uges Noteringer — men er Raterne fra Sortehavet og Ostindien for prompte Dampskibe fastere. Grundet paa forestaaende Helligdage rapporteres færre Afslutninger de sidste 1/2 Dage; men vil kommende Uge fornødentlig rette herpaa med flere Forretninger — thi der er godt Begær efter Tonnage i de fleste Retninger.

Igen ere flere engelske Jernskibe solgte til Udlandet — saaledes her hjemmehørende White Star Linie Skib »Copleys«, 1741 Tons Reg., bygget 1881, til Danmark for £ 7,600, samt 4 m Bark »Goodrich«, 2150 Register, bygget 1892 til Pris af ca. £ 24,000, solgtes ved Auktion til Højstbydende for £ 13,950.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 1. Juni:

Tonen i de forskellige Fragtmarkeder er gennemgaaende fast, og i flere af dem fremvise Befragtingerne en Bedring i Raterne.

I det herværende Marked er godt Begær for Kulbaade til Østersøen, tildels til højere Rater, medens Middelhavsfragterne ingen væsentlig Forandring har at fremvise. Der er sluttet fra Tyne, Blyth etc. til Cronstadt 3750, 2250 og 2100 4/1¹/₂, 1800 3/3, 1000 Coke 6/3, Swinemünde 1800 og 1600 4/3, Stettin 1600 4/9, 800 5/—, Kiel 1600 4/3. Horsens 1100 4/6. Kjøbenhavn 1400 4/3. Barcelona 2000 8/1¹/₂. Genua 4/9 for 4000 t. og 4/10¹/₂ for Dampere 2000 til 3000 t. Livorno 3150 5—. Spezzia 8/7¹/₂ Coke. Toronto 2000 5/10¹/₂. Venedig 3650 6/. Fiume 2300 7/. Piræus 1500 5,1¹/₂.

Fra Sortehavet noteres: Odessa, Sebastopol og Novoroseisk til U. K. Cont 12/6 til 12/9 n. c. og fra Nicolaieff søges Tonnage 13/ c 13/3 for Juni Lastning.

Fra Donauen bydes 14/ til 14/3 til U. K. Cont n. c. og fra Azoff for prompte Dampere 13/9 til 14/ n. c.

I Returnarkedet fra Middelhavet har Forretningen været forholdsvis stille, der er sluttet en prompt 1636 netto reg. Damp Alexandria til London eller Hull til £ 1600; og 2400 tons d. V. Smyrna til London eller Hull £ 1450.

Ertsfragterne ere fastere, og flere Baade sluttede Bilbo til Middlesbro c. 5/3.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Syns vidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Læsø S. I Juni Maaned 1895 ligge, til Brug

ved Opmaalning, fire Vagere med Stage og hvidt Flag, S. for Læsø, paa en Linie fra Stangen med Ballon paa Søndre-Rønner til et Punkt mellem Østre-Flak og Østlige-Knold, paa 56° 57',3 N. Br. 10° 51',4 Ø. Lgd. Afstanden mellem Vagerne er c. 3 Kml.

Sundet. Taarbæk-Rev. Den røde Klokketønde med rød Kurvefletning, rød Stage og Kost ved Taarbæk-Rev er nu ombyttet med en Lys- og Klokketønde, som viser hvidt Et-Blink hver 1/4 Minut. Tønden er rødmalet, mærket »Taarbæk-Rev« med hvidt.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverlg. Bottniske Bugt. I Følge Telegram fra Lodstyrelsen i Stockholm er Fyrskibet »Vestra Banken« den 28de og »Linngrundet« den 29de Maj 1895 udlagt paa Station.

Finland. Fineke Bugt Paa den NV-lige Højde paa Alexandersö er rejst en Signalmast med Raa. En rød Stander med hvid Cirkel, »F« efter det internationale Signal System, og om Natten en hvid Lanterne hejst paa Toppen af Masten, betyde, at Stationen er i Virksomhed. En sort Ballon, og om Natten en rød Lanterne under Raanokken, betyde, at Skibe maa vente at træffe andre Skibe i Gustafsöard Sund og derfor bør anvende særlig Forsigtighed. 60° 8' 21" N. Br. 25° 0' 57" Ø. Lgd.

Rusland. Narva Bugt. I Luqa Bugt afmærkes Løbet mellem Kurgal Rev og Grunden Selkematala og Repinskaja Loda ikke mere. Ved Kiskola Rev udlægges en Vager

Tydskland. Kurisches Haff. Den 1ste Juni 1895 forandres Ledefyrene ved Peldsen paa den venstre Bred af Deime Munding til at vise hvidt Lys.

Rügen. I Tromper Wiek ligge Tønderne for den maalte Mil paa 54° 37' 8" N. Br. 13° 34' 20" Ø. Lgd. og 54° 36' N. Br. 13° 38' Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. I Følge Meddelelse fra Føderen af Dampskibet »Expres« er et Vrag med Bunden opad observeret paa 53° 27' N. Br. 4° 0' Ø. Lgd.

Tydskland. Elben. Gross Vogelsand. Paa Gross Vogel-sand er opført en Baake til Brug ved Opmaalning.

Weeser. Telegrafkablet mellem Hohe Weg Fyrtaarn og Borkum er for Sommeren afmærket med Tønder, hvoraf to ligge ved Fyrtaarnet, en i Blauen Balje, to paa Wangeroog Red, en ved Baltrum, en i Nessmersieler Balje og to i Fischerbalje ved Borkum.

Holland. I Westgat hedder nu rød Vager WB med sort Ballon Ballonten. 53° 36' 32" N. Br. 6° 28' 50" Ø. Lgd.

Ved Foreningen mellem Huibergat og Wester Ems ligger en rød Baaketønde med to røde Kegler med Spidsen mod hinanden, om Vinteren en rød Vager med Stage. 53° 35' 34" N. Br. 6° 33' 19" Ø. Lgd.

Ved Foreningen mellem Rifgat og Wester Ems ligger en sort Baaketønde med sort aflang Ballon. 53° 36' 20" N. Br. 6° 32' 44" Ø. Lgd.

Zulderzee. Stavoren. I Juni 1895 slukkes Stavoren høje Fyr, og et midlertidigt Fyr tændes.

Haringen. Boontjes. I Boontjes ligger Stumptønde Nr. 4 med Kryds nu i 13 Fod Vand. 53° 5' 19" N. Br. 5° 21' 8" Ø. Lgd., og Stumptønde i 13 Fod Vand, 53° 5' 10" N. Br. 5° 20' 56" Ø. Lgd.

Kamperzand. Ved Kamperzand ere Stumptønde Nr. 11 og 12 ombyttede med to Spidstønder, mærkede K Z. Nr. 1 og 2.

Volkerak. Dintelsas. Den sorte Tønde i Mundingen af Dintel er inddragen.

Hollandsch Diep. Et Fartøj er sunket i 22 Fod Vand i Hollandsch Diep. En Mast er 8 Fod over Vandet. Vraget er afmærket med en Vragtønde. 51° 42' 35" N. Br. 4° 24' 3" Ø. Lgd.

Zeegat van Zieriksee. I Farvandet V. for Haringvæter ligger Stumptønde Nr. 3 a nu i 4 Fod Vand. 51° 33' 12" N. Br. 3° 39' 55" Ø. Lgd.

I Zandkreek ligge følgende Tønder nu saaledes: Stumptønde Nr. 9 a i 9 Fod Vand. 51° 32' 46" N. Br. 3° 52' 40" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 9 b i 9¹/₂ Fod Vand. 51° 32' 54" N. Br. 3° 53' 8" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 7 a i 14 Fod Vand. 51° 32' 8" N. Br. 3° 46' 18" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 8 i 11 Fod Vand. 51° 32' 57" N. Br. 3° 46' 58" Ø. Lgd.
 Spidstønde Nr. 13 a i 14 Fod Vand. 51° 32' 36" N. Br. 3° 52' 30" Ø. Lgd.
 Spidstønde Nr. 13 b i 14 Fod Vand. 51° 32' 44" N. Br. 3° 53' 2" Ø. Lgd.

I *Schaar van Kolijsplaat* ligge følgende Tønder nu saaledes:

Stumpstønde Nr. 1 i 17 Fod Vand. 51° 37' 5" N. Br. 3° 51' 0" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 2 i 18 Fod Vand. 51° 36' 39" N. Br. 3° 52' 0" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 1 i 27 Fod Vand. 51° 36' 25" N. Br. 3° 51' 32" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 i 20 Fod Vand. 51° 36' 0" N. Br. 3° 52' 37" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 i 16½ Fod Vand. 51° 35' 25" N. Br. 3° 53' 18" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 3 er udlagt i 16½ Fod Vand. 51° 36' 20" N. Br. 3° 52' 37" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 1 a er udlagt i 22 Fod Vand. 51° 36' 20" N. Br. 3° 52' 4" Ø. Lgd.

Ooster Schelde. Bergsche Diep. I *Bergsche Diep* ere følgende Tønder udlagte:

Stumpstønde Nr. 17 a i 9 Fod Vand. 51° 29' 44" N. Br. 4° 13' 20" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 19 a. 51° 29' 56" N. Br. 4° 14' 59" Ø. Lgd.

Den grønne Stumpstønde paa 51° 29' 50" N. Br. 4° 12' 26" Ø. Lgd. er inddragen.

Vlie. I *Vlie* ligger Spidstønde Nr. 5 a i 13 Fod Vand. 51° 32' 43" N. Br. 3° 58' 10" Ø. Lgd.

Wester Schelde. I *Wester Schelde* mangle følgende Baaker: Den store Baake med Ballon paa Yderhoofden ved *Walsoorden, Zuidergat*, og den store Baake med Ballon og den store cylindriske Baake tæt ved Pynt *Valkenisse Nauw van Bat*.

England. Hasborough Fyrskib V. Et Vrag ligger sunket 5 Kml. V. ½ N. fra *Hasborough Fyrskib*. En Mast er 20 Fod over Vandet. 52° 58' N. Br. 1° 43' Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. De lokale og ikke de internationale Søvejsregler ere gældende inden for følgende Linier:

Boston Harbor. Point Allerton—Point Allerton Baake—Northeast Grave Fløjtetønde—Outer Breaker Klokke-tønde—Halfway Rock Baake—Eastern Point Fyrtaarn.

New York Harbor. Nacesink S. lige Fyrtaarn—Fyrskibet

»*Scotland*«—*Gedney Channel Fløjtetønde—Rockaway Point Rednings-Station.*

Baltimore Harbor og Chesapeake Bay. Cape Henry Fyrtaarn—Outer Entrance Fløjtetønde—Cape Charles Fyrtaarn.

Galveston Harbor. Baaken paa Yderenden af N.-Dæmningen—*Galveston Barre Fløjtetønde—North Breaker Baake.*

Moine. En lille 9 Fods Grund ligger c. 1¼ Kbl. Ø. for *Sloop Island SØ-Ende*, fra *Eagle Island Fyr* i S. 69° V., 17/8 Kml.

West Penobscot Bay. Green Island Seal Ledges Fløjtetønde er udlagt i 14 Fv. Vand, fra *Heron Neck Fyr* i S. 34° V., 97/8 Kml. og fra *Owls Head Fyr* i S. 11° V.

New York. Gedney Entrance sorte Tøndevager GE 1 er ikke flyttet.

Gedney Entrance røde Spidstønde G E 2 er flyttet 330 Alen S 16° Ø. hen og ligger nu i 30 Fod Vand 220 Alen N. 70° Ø. for den elektriske Forsøgs-Lystønde E 2.

Gedney Channel Cut sorte Tøndevager G er flyttet Ø. efter og ligger nu i 29 Fod Vand 170 Alen S. 53° Ø. for den elektriske Forsøgs-Lystønde E 1.

Gedney Channel Cut røde Spidstønde G er inddragen.

Maryland. Potomac River. En rød Spirtønde Nr. 12½ er udlagt i 18 Fod Vand ved Kanten af Grunden V. for *Maryland Point*, fra *Maryland Point Fyr* i N. 68° V.

South Carolina. Bull Bay. Den lodret stribede Tøndevager uden for Indløbet til *Bull Bay* er flyttet. Den ligger nu fra *Cape Romain Fyr* i S. 46° V. og fra *Bull Bay Fyr* i S. 48° Ø.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rusland. Bug. Paa *Bug* højre Bred, mellem *Pynterne Sarykalsk og Sarikamihi*, ved *Flodens Udløb i Dnieper Liman*, er opført en sort Baake, bestaaende af en Pæl med en Fir-kant paa Toppen. 46° 38' 24" N. Br. 31° 53' 18" Ø. Lgd.

Berezan Liman. Ved Indløbet til *Berezan Liman* er om Styrbord for Indgaaende udlagt en sort Tønde og om Bagbord en rød Tønde paa Pladsen for de to første Vagere i Indløbet.

Kertch Stræde. Kyz-Aul. En rød Klokke-tønde med Ballon ligger ved Grunden *Kyz-Aul* ved Indløbet til *Kertch Stræde*.

Vestindien, Mexikanske Bugt og Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Den 1ste Juni 1895 ombyttes Fløjtetønden uden for Indløbet til *Brazos River* med en sort og hvid lodret stribet Tøndevager. Fløjtetønden udlægges igen omtrent den 12te Oktober og vil fremtidig kun ligge ude i den Tid af Aaret, da Taae er almindelig.

Karantænebestemmelser m. m.

Malta — Karantænen for Skibe fra *Konstantinopel* og *Marmorhatet* er ophævet.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- og Industrilotteri.

17de Series

3dle Trækning finder Sted den 14de og 15de Juni.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

Præmiegevinststrække.	Hovedgevinststrække.	2. Præmiegevinststrække.
1 Gevinst paa 750 Kr.	1 Gevinst paa 1500 Kr.	1 Gevinst paa 750 Kr.
1 — " 450 -	1 — " 900 -	1 — " 450 -
1 — " 300 -	1 — " 600 -	1 — " 300 -
5 — " 150 -	5 — " 300 -	5 — " 150 -
40 — " 100 -	40 — " 200 -	40 — " 100 -
65 — " 50 -	65 — " 100 -	65 — " 50 -
85 — " 20 -	85 — " 40 -	85 — " 20 -
00 — " 15 -	100 — " 15 -	100 — " 15 -
94 — " 10 -	994 — " 10 -	994 — " 10 -
68 — " 8 -	1368 — " 8 -	1368 — " 8 -

Desuden: 300 Extragevinster à 10 Kr.

Ialt: 6300 Gevinster.

denne Trækning ville mindst 300 Numre i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes overalt à 2 Kr. Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i **Hovedkollektionen, Nørrevold-ude 19**, hvor Planen og Fortegnelsen over københavnske Leverandører in afhentes gratis.

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.

Diner a la carte. Varmes Frokostretter.

J. Christophersen.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr., 6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre.

Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større Havne- og Provindsbyer.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Pr.-Løjtnant i Flaaden.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement**, I Kommission hos **Tillges Boghandel**.

Andersons Præserveringsfarve for Metaller

forhindrer ubetinget Rustdannelse, anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:

Evers & Co.,
12. Nybrogade.

H. Hvalsøe & Co.

St. Strandstræde 8.

Lager af

Skibsartikler

&

Værktøj til Skibsbrug.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,

anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

C. F. LERCHE.

- 58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Ægte Carbolineum.

Bedste og billigste Imprægneringsmiddel. Anvendes til alt Træværk. Kan paastryges af Enhver. Faas billigst hos

Th. Kayser & Co,
ældste Carbolineumsforretning,
Rosengården 8, Kbhvn. K.
forhen Møntergade 24.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.

Skandinavisk Forretning.

Swansea.

Telegrafadresse: NÆRUP.

FRIHAVNSHOTELLET

anbefaler
de Herrer

Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre propre og billige Værelser med Udsigt over Sundet.

Faa Minutters Gang fra Frihavnen og tæt ved Sporvogn.

Ærbødigt

L. P. Jensen, Livjærgade 5.

A. J. Rosenfeldts Skibs- og Baadebyggeri,

Patent Ophalingsbedding,
Udsalg af Aarer og Stager,
Ny Kalkbrænderi, Ø.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,

Adelgade 14.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., København Ø.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Foundres and Ship Repairers.
By Vildersplads, Copenhagen, C.



Faas hos de fleste Handlende i Byen, paa Broerne og Frederiksberg til følgende Priser:

Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.

Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.

Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.

Hovedforhandler:

Peter Buch,

Vinhandel

en gros & en detail.

Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.

Telefon 1107.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til billigste Priser. Ved Udførsel godtgøres Tolden. Forlang vore illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.



Det gjensidige Forsikringselskab

DANMARK.

Brandforsikring:

Indbo } Kjøbstad 3 Øre 1/2-aarl.
Land 4 » »
Varer i Kjøbstad 5 » »
Forsikringssum c. 500 Mill. Kr.
Formue c. 2 1/2 » »

Livsforsikring:

Billige Præmier.
Forsikringssum c. 14 Mill. Kr.
Formue c. 3 1/4 » »
Fordelt Overskud i 1894:
ca. 400,000 Kr.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er i Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11-8 og Holsteinsgade 9, Ø.

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLME.

KJØBENHAVN. — TRIERS BOKTRYKKERI (H. J. SCHOU).

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre				
De øvrige Sider	20	do.	25	
	Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20%	30%	50%	
Mindre end 1/2 Side	10%	20%	40%	

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 24.

Kjøbenhavn, Fredag den 14. Juni 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Sø- og Handelsretsdøm. — Kort over Nord-Østersø-Kanalen. — Om Friktion, af Skifter Andersen. — Ingeniør Vogts Sejlssystem. — Lærlingskolen i Nordby paa Fanø. — Fra danske Skibsførere. — Fiskerierne. — Fiskeri-Statistik. — Søulykker i Februar Maaned 1895. — Losning af Trælast i Antwerpen. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Tysk Højesteretsdøm. — Flerskræskibe. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

Carbolineum, Maskinolier.

Oskar Borch, Gothersgade 158.

Dækskoste.

13 Rækker halvstive Piasava
6 Kr. pr. Dusin.
13 Rækker fine Piasava 7 Kr
pr. Dusin.
Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.
Levanger 7 Kr
Kosteskatter 1 Kr.

Hans Prehn,
Børstenbinder,

Fabrik for Dæks- og Gadekoste,
Vesterbrogade 46.

— Telefon 2625. —

Ankere & Kjæder, Tougværk og alle Skibs-Inventarier, Maskinolier, Carbolineum etc.

John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

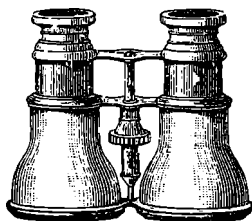
Linoleum

og
Voxdug
til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.



H. & Holst's

Efterfølger,

Hans Liisberg,

Uhr- og 840

Instrumentmager.

SEIFERT & NØRGAARD,

Ny Østergade 1,

Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.

Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sponong & Co.,
Stockholm.

Anbefaler alle Slags Uniformeffekter.

Nær Frihavnen.  Classensgade 3.

Største Lager

af Uldvarer, Skjorter, Bluser, Trøjer, Sokker, Kraver,
Flipper og Manchetter.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbred.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigstelefon:
Willschou. Nr. 3876.

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

modtager Ordres som Agent for Firmaerne

Messrs. **Bolling & Lowe**, 2 *Lawrence Poultry Hill*,
London. E. C.

La Société Cockerill, Seraing i Belgien.

Messrs. **Bullivant & Co.**, *Millwall og 72, Mark Lane*,
London. E. & E. C.

Messrs. **E. T. Brown & Co.**, 22, *Great St. Helen's*,
London. E. C.,

samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdamper, Uddybningsmateriel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer af alle Slags til og fra Kjøbenhavns Havn.

GORDON WHISKY

fra

Pattison, Elder & Co., Leith.

Generalagent for Danmark:

AXEL NYGAARD.

Telefon 3896

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transportpramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, Bugserdamper og Fiskerfartøjer med Petroleumsmotorer indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902.

Nørrefarimagsgade 31A, 1. Sal.

Bogtrykkeri,

nyeste Typer & Maskiner.

Papirhandel,

største Udvalg i Kontormateriel.

Tegneartikler,

prima Bestik anbefales.

Bogbinderi,

Protokoller af enhver Art.

S. Friedlænder

Ved Stranden 14

Kjøbenhavn.

Frihavnens

Kjød og

Flæsk Udsalg

anbefaler sig til de ærede

Skibsførere og Houmestre.

Emil Felimbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.

Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.



Kiøselgubr. Flit m. n.

Luftbælteisolation.

Patent for Rør og Kjædler.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Holm. Kanal 18.

Frihavnens

Spedition &

Kommissions-Forretning.

Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besøges.

Kontor i Frihavnens Kontorb.
Telefon 2250.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Holman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opriholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhustræde 5
Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns nye
Skiltefabrik,
41, Frederiksborggade 41,
leverer

alle Slags Skilte
samt alt

Malerarbejde

henhørende til

Maskinfaget.

Alt leveres til Nutidens billigste
Priser.

Overslag leveres gratis.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning,
Leverandør i Skibsproviant.
Oprettet 1831.

Raadhustræde Nr. 2 B,
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med

Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon T 37.

Hans Chr. Berg,

Stukkatur, Cementstøberi
og
Kridtstensværksted.

Gothersgade 91. K.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.

Holm & Collerup, Smedie og Maskinfabrik,

Toldbodgade Nr. 15

Telefon 3872.

og

Telefon 3872.

Frihavnen i Kjøbenhavn.

Alle Skibs- og Maskinreparationer udføres hurtigt
og solidt.



Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre Cacao

kan særlig anbefales til Skibsbrug.

Magnus Hertz,

Maskinfabrik & Smedeværksteder,
Nygaardsvej 15

(tæt ved Tuborg Havn samt Frihavnen).

Reparationer

af enhver Art udføres solidt og billigt.

Telefon 2036 S.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Rullesten eller Singels til Beton- bygning

faas mod Forudbestilling billigst hos

R. Lorange, Vesterbrogade 5, Mezzaninen.

De Laval's Damp turbine

egner sig særlig til elektrisk Belysning i Skibe.

Eneforhandling:

C. F. Riedels Eftf., Ny Vestergade 9,
aut. elektrisk Installationsforretning.

Jacob Holm & Sønner, Kjøbenhavn.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

M. B. Hansen,

mekanisk Etablissement,
Nørrevold 78.

Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tællere.



ENEFORHANDLER:

V. LØWENER,

Kvæsthusgade 6,

KJØBENHAVN. K.

Hattemagasinet

'London'

Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg

Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser
Østergade 31.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt
Udarbejde samt Alt færdigt
Bødkerarbejde for Export

Alt Arbejde udføres af solide
og øvede Folk.

L. V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Rugbrød

A {Frederiksberg} A

er udmærket og holdbart.
Guldmedaille i Amsterdam.

Anti-magnetiske

Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,

6, Selvtorvet 6.

Højesteretsdom.

I »Dansk Søfartstidende« 1. Aarg. Nr. 50 er meddelt en Sø- og Handelsretsdom, angaaende et Sammenstød, der fandt Sted den 18. Decbr. 1893 Kl. c. 3 Eftm. udfor Drogdens Fyrskib mellem det tyske Dampskib »Rolandseck« og det engelske Dampskib »Viribus unitis«. Ved Dommen tilpligtedes »Rolandseck«, som den, der alene bar Skylden for Sammenstødet, at betale »Viribus unitis« c. £ 4600 i Erstatning.

Sagen er senere appelleret til Højesteret, der fandt, at ogsaa »Viribus unitis« havde baaret sig forkert ad, og derfor ved Dom af 31. Maj d. A. forandrede Sø- og Handelsretsdommen derhen, at Skaden skulde fordeles lige mellem begge Parter.

Højesterets Dom er saalydende:

»I Henhold til de i den indankede Dom i saa Hen- seende anførte Grunde, og idet der ved Sagens Paadøm- melse intet Hensyn kan tages til de efter Dommens Af- sigelse af begge Parter fremskaffede Erklæringer af for- skellige sagkyndige, maa det billiges, at der ved Dommen er paalagt Føreren af Dampskibet »Rolandseck« Ansvar med Hensyn til det omhandlede, imellem dette Skib og Dampskibet »Viribus unitis« foregaaede Sammenstød. Paa

den anden Side maa bemærkes, at Føreren af det sidst- nævnte Dampskib, der ved at give de i Dommen om- meldte 3 Stød i Damppebøjen over for »Rolandseck« havde tilkendegivet, at han til Undgaaelse af Sammenstød vilde bakke med fuld Kraft, jvfr. Anordning 10de December 1892 sammenholdt med Anordning 18de Februar 1887 § 19, efter de foreliggende Oplysninger ikke har gjort dette, og da der ikke findes Føje til at antage, at Sammen- stød vilde være indtraadt, selv om Føreren af »Viribus unitis« havde opfyldt denne sin Forpligtelse, maa Føreren af dette Skib anses medansvarlig for den skete Skade. Idet nu derhos den hele Skade findes at burde tilsvares lige af begge Parter, og idet der efter Omstændighederne ikke findes Anledning til at gøre Forandring i den ved Dommen fastsatte Opgørelse af Tabet for »Viribus unitis« til 4603 £ 4 sh. 11 d. eller i den Højesteret forelagte Ansættelse af Tabet for »Rolandseck« til 47,335 Kr. 14 Øre, ville Appellanterne (»Rolandseck«s Befuldmægtigede) have at tilsvare Indstævnte (»Viribus unitis«) Halvdelen af Forskellen mellem de nævnte Beløb med Renter. Sagens Omkostninger for begge Retter blive efter Omstændighederne at ophæve.«

E. T.

Kort over Nord-Østersø-Kanalen.

Paa H. Eckardts Forlag i Kiel er udkommet et af H. B. Jahn tegnet Kort over den ny Kanal. Det frem- stiller denne i sin hele Længde og indeholder en betydelig Mængde Detail-Oplysninger af Interesse for de, der besejle Kanalen, eller som af anden Grund ere interesserede i den. Kortet ledsages af Afbildninger af Broerne ved Grünthal og Levensau, af Sluserne ved Elben og Østersøen, af Far- vandet ved Rendsburg m. m. Det er, i Forhold til den billige Pris, (1 tysk Mark), vel udført og vil være til Nytte for dem, der ønske at orientere sig i det i disse Dage saa aktuelle Kanal anlæg. (I Kommission hos Georg Chr. Ursins Eftf.).

Om Friktion.

Af Skifter Andersen.

(Fortsat fra Nr. 22).

Hvad Tiltrækningen i øvrigt angaar, da se vi dens Virk- ninger i Naturen ifølge Tyngdeloven. Maanen tiltrækker f. Eks. Havflader, hvorved Flod og Ebbe opstaa. Smaa Legemer og Blærer følge ligesom med Skibet, ja en Baad følger endog ned noget slap Fængline, saa meget mere, jo nærmere Skibet. Agtenfor dette danner sig Slæbebølgen, som tiltager i Højde med Skibets Hastighed. Massen af Skibet tiltrækker altsaa Vandet og Vandet tiltrækker Skibet og er derfor betinget af Deplacementets Kubus; vi kunne her tillige sige, af Skibets gode Form, da en mere og mindre afstumpet Agterende der- ved f. Eks. vil virke uheldigt med en sugende, tilbageholdende Kraft.

Men træder Gnidningsmodstanden ligesom i Skygge for Tiltrækningen, og er den i og for sig ikke tiltagende med Hastigheden, saa virker den dog i Forhold til Trykket, og lette Tryks Virkning er afhængig af den større eller mindre Vinkel, hvori Vandet møder en Plan; derfor er det altid god Økonomi at tilvejebringe en passende langstrakt, skarp For-

ende paa et Skib. Trykket tiltager imidlertid ogsaa forholds- vis med Skibets Dybgaende, hvorfor et lavere Skib er at foretrække. Vil man have det dybtstikkende og opnaa mindre Tryk, da bør man gøre Middelspartet og dermed Skibets Bund skarp, altsaa med mindre Kubus i Forhold til Dimen- sionerne.

Til Forskel fra den parallelt med Skibets Diametralplan gaaende uhetydelige Gnidningsmodstand, kalde vi, med Hen- syn til Sejlads, ovennævnte direkte Tryk bølgedannende Modstand. Skibet kan nemlig kun paa den Maade komme frem igennem Vandet — som jo i sig selv er usammentrykke- lig — ved at dette ophober sig omkring Forenden og danner større eller mindre Bølger. Jo lavere og længere disse danne sig, desto mindre Modstand udøve de selvfølgelig. Den om en fyldig eller abnorm Boug sig dannende Bølge kan endog blive farlig, idet den møder en Havbølge, da Bølgernes Ind- griben i hinanden danner en saa meget højere Bølge. Der foregaar nemlig ingen Gnidningsproces imellem Vandpartiklerne indbyrdes, og Bølgemasserne glide let og umiddelbart over i hinanden.

Vandets bølgedannende Modstand tiltager imidlertid til- lige med Hastighedens Kvadrat. Og det indses derefter let, at til en Fart af f. Eks. 5 Mile ikke behøves en saa skarp Forende, som naar Skibet gaar 10 Mile, men Forskellen af det bølgedannende Tryk bliver endnu større med 20 Mile og derover, og saadanne Hastigheder blive umulige at opnaa, naar Skibsformen ikke er tilsvarende fin.

Ved Dannelsen af Skibsformen, langskibs, har man alt for ofte gjort sig skyldig i fejle Anskuelser. Det Forbillede, man mest har anvendt, er naturligvis Fisken; men dette sker paa den Maade, at man gennemskærer Fisken horisontalt og overfører de fremkomne Linier direkte paa Skibet. At saa uheldsvangre Former med lodrette Forstævne og der henimod løbende runde Vandlinier er opstaaet, kan forstaas. Fejlen er dog opstaaet ved, at man ikke har haft Øje for at Fisken, f. Eks. Gedden, spidser fra alle Sider imod Forenden, thi man vilde da have opereret med de Arealer, som fremkomme ved de forskellige Tværsektioner, og overført disse, men i Skibs- form, paa de respektive Steder. Derved skulde det nok have vist sig, at man nødigt kan undvære en endog meget hængende eller underløben Forstævn og Boug. Det er kun i korte Træk, jeg her har kunnet hævde, at lange, med Diametralplanen parallelt løbende Skibssider og Bundkøle ere forsvindende

afhængige af Gnidningstryk eller bølgedannende Modstand, som ogsaa Erfaring har vist, og at Skibet med stor Fordel kan gøres forholdsvis langt og spare Drivkraft, naar Bunkøles Nytte ret forstaaes og de anvendes.

Ingeniør Vogts Sejlsystem.

Hr. Redaktør! Med stor Fornøjelse har jeg læst Hr. M. Nissens vægtige Indlæg imod det Vogtske System. Kun vilde jeg gerne udbede mig en lidt nøjere Forklaring paa en enkelt Sætning, nemlig den, at Hr. Nissen finder det »urkomisk, naar Folk, som hele deres Liv kun gaa ud paa at bruge det mest mulige, skrive lange Afhandlinger om Økonomi i Handelsskibe og støtter og anbefaler en Propaganda som denne.«

Hvad er det for Folk, som hele deres Liv kun gaa ud paa at bruge det mest mulige? Det vilde sikkert forhøje det »urkomiske«, naar man fik Meningene med Hr. Nissens Paastand nærmere forklaret.

Deres ærbødige

H.

Lærlingskolen i Nordby paa Fanø

har nu paabegyndt sin Virksomhed med et efter Omstændighederne ikke ringe Elevantal. Elever optages til enhver Tid; for Begyndere vil Sommeren være heldigst, da Svømning og Baadøvelser bedst kunne indøves paa den Tid; i Vintermaanederne ville unge Sømænd, der have sejlet og som ønske at uddanne sig i Sejlsyning, Skibmandsarbejde, Sprog og Navigation etc. finde Optagelse; et Kursus, der kan blive kortere eller længere efter Elevens eller Forældrenes Ønske, samt efter som der kan skaffes Plads til dem i Skibene, betales med 25 Kr. Eleverne bo i Land og kunne faa god Kost og Logi for 40 Kr. pr. Maaned.

Ombord paa et Fartøj, rigget som Skonnert, vil der blive lært dem at styre, gøre Sejl los og fast, samt alt Skibmandsarbejde og hvad en Sømand bør kunne; især vil der blive lagt Vægt paa Baadøvelser og Svømning.

Skolen vil gøre sit Bedste for at skaffe Eleverne gode Hyrer eller Rejser paa Langvejsfart og i det hele taget senere have et Øje med de unge Sømænd, der have frekventeret den.

Skolens Bestyrere, Skibsfører P. H. Clausen og Rigger P. C. M. Olsen, begge i Nordby, Fanø, give nærmere Oplysninger.

Fra danske Skibsførere.

En Rejse med Bark „Laura“ til Tahita og Retur rundt Cap Horn.

Vi afgik fra Hamburg den 2den August og kom den 3die til søs med en Ladning Stykgods samt en Passager, Hr. Lamprecht, der af Købmanden var antaget for 3 Aar og fik fri Rejse til Papeeta. Vi havde sædvanlig Vind og Vejr igennem Nordsøen og Kanalen, fik hurtigt N. O. Passat, men havde under Ækvator eller i det stille Bælte meget sydlig Vind med stive Byger og Vandhoser, som er sædvanligt paa denne Aarstid; passerede Linien den 9de September. Igennem S. O. Passaten gik det ret godt fremad; jeg bestemte mig til at

tage Ruten om Cap Horn, for at se om Rejsen kunde gøres hurtigere end om Cap Det gode Haab, satte Kursen efter Le Maire Stræde og var udfør samme den 5te Oktober, styrede ind i Strædet tæt under Cap St. Diego, havde en god Strøm med samt frisk N. W. Vind, saa vi løb hurtigt igennem, men fik dog Stille under Cap Det gode Haab og maatte holde ret ud fra, for at faa fat i Vinden igen; det er højt Land og Sneen ligger sædvanligt omkring paa Bjærgene, men i Dalene ser det grønt ud, og der findes ogsaa en Del Smaatræer. Til hen imod Cap Horn havde vi omløbende Vinde; vi holdt under Landet, men fik der svære Storme fra Vest og N. W. i 10 Dage, som drev os syd efter til 61° Br., fik saa S. O. med Sne og stod siden nord efter med stormende og omløbende Vinde; fik Juan Fernandes i Sigte den 3die November; det er en høj Ø, der ses langt, men Toppen er sædvanligt omgivet af Skyer; der findes godt Vand paa Øen, ligesom ogsaa Kød, Fisk og Grøntsager kan faas; for nogle Aar siden forsøgte en Sveitær at kultivere Øen, men maatte opgive det; de stærke Regnskyl ødelagde Plantagerne. Vi styrede hen efter Masa fuerra, som ogsaa er en høj Ø med stejle Sider; derefter sattes Kursen efter Paaske-Øen, en temmelig stor Ø, der lige som de to andre ejes af Chile; her kan faas baade Kød og Kartofler og flere Sager billigt, især om man har noget at give i Bytte, saasom Knive og Tøjsager; der findes en Mængde Kreaturer paa Øen, baade Heste, Køer, Faar, Svin og Fjerkræ. Folkene ere godmodige; Guvernøren er for Tiden en dansk Mand, født i Vejle. I Tredserne tog Peruvianerne en hel Del af Folkene med Magt fra Øen, for at arbejde i Guanaminerne; da de ikke ere vant til strængt Arbejde, kunde de naturligvis ikke taale det, og mange døde; paa Foranledning af Missionsselskaberne blev Peruvianerne nødte til at sende dem tilbage igen. Sagnet fortæller, at deres Forfædre kom dertil i en stor Baad vest fra; deres Konge var med dem og levede i en Klippelhule og lavede alle de Gudebilleder, som endnu findes paa Øen og som have en ganske anselig Størrelse; flere ere bragte hjem til Museerne i England; de ligne Budhabilledet.

Fra Easter Øen sattes Kursen efter Pitcairn, der kom i Sigte den 21de November; vi styrede hen efter Øen og var Kl. 6 udfør Blighs Bay paa Nordsiden, og da der kom en Baad ud, brasede vi bak og lod den komme langs Siden; Folkene prægede paa godt engelsk, om det var tilladt at komme ombord, hvilket jeg gav dem Lov til; de bragte Blomster og lidt Frugt med samt Missionsblade, og syntes at være ret opvakte Mennesker; nogle gik forud til Folkene; Passageren fik fat i Skolemesteren og jeg talte med Skipperen paa Banden, som sagde mig, at han var baade Præst og Guvernør paa Øen, at den nu havde 139 Indbyggere, men nogle vare borte paa de andre Øer eller paa Hvalfangst. Baaden, de havde, var skænket dem fra England; det var en solid, stærk 2-mastet Livbaad; da jeg yttrede min Forundring over, at de talte saa godt engelsk, svarede han med Selvfølelse, »we are Englishmen, Captain«, ligesom han vilde sige: »det er da ikke saa mærkeligt, at vi tale det Lands Sprog, vi tilhøre.« Der er jo en hel Historie om Befolkningen paa denne lille Klippe i Sydhavet, der er ret interessant at læse; det var i Aaret 1789, at Løjtnant Bligh i Skibet »Bounty« blev sendt til Tahita for at hente Brødfrugttræer til Vestindien; efter at have indtaget Ladning og afsejlet fra Tahita, gjorde Mandskabet under Anførelse af en Kadet Mytteri, satte Løjtnant Bligh tillige med de af Officerer og Mandskab, som ikke gjorde fælles Sag med dem, i en Baad, kun sparsomt forsynet med Proviant og Vand; de vare 40 Dage i Baaden og landede paa en af de hollandske Øer i Ostindien. Oprørerne vilde først med Skibet tilbage til Tahita, men landede paa Tubay og kom i Strid med de Indfødte der; siden kom de til Tahita og tog nogle Tahitanere med dem, og saa hørtes der i flere Aar ikke fra dem, indtil en amerikansk Hvalfanger en Gang kom til Pitcairn og fandt nogle af Folkene der, samt flere Genstande, der havde tilhørt »Bounty«; da Efterretningen herom naaede England, blev et Orlogsskib sendt ud; ved dettes Ankomst til Øen var kun to af Oprørerne i Live, nemlig John Adams, som da var et

gammel Mand, og en, der hed Christian; Ophavsmanden til Mytteriet var kommet bort fra Øen, og indre Stridigheder havde tyndet ud imellem dem; da Adams havde gjort en Del for at kristne og civilisere Folkene og havde været en Slags Patriark for dem, blev han benaadet og fik Lov at blive hos dem. Øen er kun en stor Klippe, ca. $\frac{1}{2}$ Mil lang og $\frac{1}{4}$ Mil bred, omtrent 1000 Fod høj; da Befolkningen blev for stor, tog Englænderne nogle af dem bort til Norfolk Øen, som ligger nord for New Zealand, og forhen blev brugt som Straffekoloni, saa der fandtes gode Veje og Bygninger; men de trivedes ikke der, længtes kun tilbage til deres Føde, saa de bleve sendte dertil igen. — Da det var imod Aften og jeg ingen Lyst havde at ligge bak ret længe, spurgte jeg et Par Gange, hvad de skulde have for deres Frugter, men fik stadig til Svar: «plenty time, Captain, we are not tired of your companie yet»; men da Solen endelig dalede under Horisonten og de havde faaet dem lidt Mad, vare de oplagte til at handle og generede dem slet ikke for at forlange; hvorfor de ikke vilde handle før Solnedgang, kom af at det var deres Sabbat, og da var det dem ikke tilladt at handle; ellers havde de ogsaa bragt Kartofler o. a. med ud, da de havde nok af dem. Missionskibene, der af og til besøge disse Øer, prædike hver sin Lære; netop samme Skonnert, der havde været her, traf jeg forrige Aar i Tahita og var flere Gange der ombord; Styrmanden var norsk; det var en hel ny Religion, de prædikede, som udlede af Daniels Profetier og var fremstaaet i det indre af Amerika; de vare tillige Vegetarianere og havde flere andre gode Egenskaber; i Tahita gjorde de ingen Lykke, men her paa denne lille Ø syntes deres Lærdomme at have slaaget an. Endelig vare vi da færdige, og efter at vi havde givet dem nogle Presenter til deres Damer, som vi kunde øjne paa Stranden, og sendt dem Hilsen og Tak for de smukke Blomsterbuketter, gik de i Baaden, gav os en Sang og vi dem et Hurra! brasede fuld og satte Kursen for Tahita, passerede Mehetia den 29de og var den 30te udfør den østlige Indsejling til Tahita, men paa Grund af svær Strøm og Sø kom vi først ind den 31te, med 120 Dage fra Hamburg.

Den Rute, jeg tog, er dog næppe at anbefale; det sikreste vil være at styre nord efter til Passaten er sikrest og saa ret vest efter igennem Pomonta Øerne, som ere lave, saa der maa bruges godt Udkig i Sejladsen derimellem; nu ere de alle mere eller mindre civiliserede, og flere Landsmænd bo der eller sejle med Skibene, som gaa paa Perlefiskeri; der gives ret smukke Folk blandt disse Øboere. Den 23de Januar var Skibet tillastet og færdig til at afgaa med en Ladning af Bomuld, Perleskaller og Cobra, bestemt til Lissabon f. O.; paa Grund af Desertion af Mandskab samt Stille, kom vi ikke til Søs før den 31te, krydsede op til Luvart af Øen og satte Kursen syd efter; vi saa flere af Øerne og havde stive Byger med roterende Dønning, saa der muligt har blæst en Orkan i Nærheden; paa 54° S. B. og 90° V. Lgd. var Barometret meget lavt, uden at give noget Uvejr; det var med sydlig Vind og smult Vande. Cap Horn passeredes den 8de Marts, Ækvator den 12te April og vi ankom til Lissabon den 8de Maj, fik Ordre til Liverpool, ankom der den 26de og lossede i Birkenhead. Perleskallerne bleve sendte til Hamburg; de bruges nu meget til Nipsager og Dekorationer. C.

Fiskerierne.

Frederikshavn, den 4de Juni.

Det i sidste Beretning omtalte gode Fiskeri paa Nord-siden af Hornsrev varede desværre ikke ret længe; endnu i Ugens Begyndelse var det ret godt, en halv Snes Kuttere gjorde gode Affærer med Hensyn til Fangst, idet de ofte ikke vare mere end en halv Dags Tid om at tage fuld Last, men la Vinden var kontrær for at naa Frederikshavn, maatte de søge ind til Esbjerg, hvor de kun opnaaede smaa Priser, c.

8 Øre pr. Pd; men da Kutterne saa vendte tilbage, var Fisken ligesom blæst bort, engelske Damptrawlere havde faaet Pladsen opnuset og søgte dertil i Snesetal, og hvor disse Fiskere hærgede Havbunden med deres Trawl ere vore Snurrevaadsfiskere snart færdige. Det øvrige Fiskeri har i de to sidst forløbne Uger foregaaet følgende Steder: i forrige Uge udfør Bovbjerg, hvor Udbyttet var jævnt godt og hvor Fangsten som oftest afsattes til ved Agger liggende Kvaser, som for Rødspætter af en Vægt fra 20—30 Pd. Snesen betalte fra 10—16 Øre pr. Pd. I den sidste Uge er der i Farvandet nordvest af Løkken, c. 4 Mil af Land, af en Snes Kuttere gjort ualmindelig heldigt Fiskeri; en af de saakaldte Fiskepletter er funden og Fangsten har baade været rigelig og af usædvanlig Størrelse, idet Rødspætter derfra ofte have vejlet op til 100 Pd. Snesen, om end dog ikke nogen Kutter er indkommen med Last bestaaende udelukkende af saa stor Fisk. Naar man skal sætte en Gennemsnitsvægt for Fisk fra denne Fangstplads maa det være c. 50 Pd. Snesen, og trods rigelig Tilførsel har Prisen heldigvis holdt sig meget højt, c. 18 Øre pr. Pd. har været det almindelige; naar hertil kommer, at Kutterne ofte hver have haft 100 Snese og derover, kan Resultatet ikke kaldes andet end fuldt tilfredsstillende; saadanne Fangster maa man ønske vore Fiskere mange af. I Farvandet udfør Hirtshals er der gjort ret gode Fangster, dels af Skærissing, der for første Gang i længere Tid er fisket i større Mængder, som enten er ilandbragt ved Hirtshals og Skagen eller her, og hvorpaa Prisen er dalet noget, saaledes at der nu betales 4—7 Øre pr. Pd., dels af Rødspætte, vejende 16—18 Pd. Snesen, betalte med 2 Kr. 75 Øre til $3\frac{1}{2}$ Kr. Snesen. I Kattegat er der under den svenske Kyst drevet Fiskeri af enkelte Kuttere, hvis Udbytte ikke har været særlig betydelig i kvantitativ Henseende, modens derimod Kvaliteten som sædvanlig fra denne Fangstplads har været udmærket, saaledes at Fiskeriet er betalt med 5 Kr. pr. Snes, trods at den ikke vejede mere end c. 25 Pd. Snesen. Øst og sydost af Læsø have de fleste af vore mindre Kuttere fisket og ligeledes ret godt; de have gerne haft c. 300 Pd. Pighvar hver, foruden mindre Partier af Tunge, Slethvar og Rødspætte, hvorfor er betalt henholdsvis 35—50 Øre, 70—75 Øre, 12—15 Øre pr. Pd. og 65—80 Øre pr. Snes. I sidste Uge have enkelte Kuttere haft udmærket Fiskeri paa nordre Side af Læsø, en fiskede saaledes fuld Last — c. 300 Snese — i to Dage, men Fiskeriet herfra er jo kun lille, vejende 10 Pd. Snesen, og betales med fra 1 Kr. til 1 Kr. 25 Øre pr. Snes. I det hele taget maa Fiskeriet i den sidste halve Maaned karakteriseres som tilfredsstillende. Paa Fangstpladserne ved Anholt skal ligesom i de forrige Uger være foregaaet ret betydeligt Fiskeri, dels af frederikshavnske, dels af andetsteds hjemmehørende Kuttere, men da disse Fangstpladser ligge temmelig langt herfra, foretrak Kutterne for det meste, enten selv at sejle til Kjøbenhavn eller sælge Fangsten til dertil kommende Kvaser, fremfor at søge hertil, af hvilken Grund Underretning om Fiskeriets Gang kun i Ny og Næ kan indhentes. C. 10 mindre, med 3—5 Mand bemandede Baade fra Læsø drive i hvert Aars Maj Maaned Fiskeri efter Hornfisk paa denne Øs Sydside, hvilket Fiskeri nu er ophørt, desværre uden at have givet tilfredsstillende Udbytte, dels paa Grund af Fattigdom paa Fisk, dels paa Grund af lave Priser; de svenske Opkøbere, som komme til selve Fangststederne med deres store Daksbaade og altid pleje at være de bedste Kunder, have i Aar nemlig trykket Priserne stærkt, for 1100 Stk. betales kun fra 9—10 Kr., en Betaling, som forekommer ussel. Tilførsel af Hornfisk her til Byen har kun været forsvindende. Hummertilførslen har andraget c. 30,000 Stk. og har funden Sted saavel pr. Kvaser fra Sverrig som pr. Dampskib fra Norge. Prisen er falden en Del, der betales c. 85 Øre en gros ab Christianssand eller Sverrig. Fra fornævnte By ankom i Lørdags den første Sending norsk Makrel, c. 25 Kister, i denne Saison, men Prisen — c. 16 Kr. pr. Ks. à 3 Snese en gros ab Norge — er endnu vel høj til at Tilførsel kan ske i større Udstrækning.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib i Ugen fra 2. Juni til 8. Juni 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-lynder ¹ Pighvar ² Pd.	Slothvar ¹ og Tunger ² Pd.	Skrupper Pd.	Torsk Pd.	Sten- bidder ¹ Kuller ² Gedde ³ m. m. Pd.	Sild. Pd.	Lax ¹ , Aal ² og Aale- kvabber ³ Pd.	Makrel ¹ Hornfisk ² Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt Pd.
26 danske Fiskerfartøjer	41,346	795 ²	960 ¹ 25 ²			120 ¹						
26 danske Kvaser	95,760				11,394							
6 svenske Fiskerfartøjer	4,860	50 ²	100 ¹			440 ¹						
pr. Baad og Vogn fra nær- liggende Fiskerlejer				3,240	336			2,828 ² 411 ³	125 ²	335		
pr. Jernbane og Damp- skib	15,698	1,560 ¹ 1,956 ²	1,000 ¹ 1,150 ²	360		250 ² 14,424 ³	213,878	14,590 ¹ 13,848 ²	18,660 ¹ 45,402 ²	22,334	3,262	
Ialt =	157,664	4,361	3,235	3,600	11,730	15,234	213,878	31,677	64,187	22,669	3,262	531,497

Betalt	levende			75 Øre	50 Ø.	Aal	Makrel	Rejer
Gennemsnitspris af	3 Kr.			pr. Lpd.	til 1 Kr.	blanke	5-8 Kr.	75 Øre til
Opkøbere	til 5 Kr.				pr. Ol.	60 Øre,	Hornfisk	1 Kr. 12 Ø.
	Kassef.					gule	3 Kr.	pr. Pd.
	1 Kr. 75 Ø.					30-45 Øre	meget	
	pr. Lpd.					pr. Pd.	smaa	
							ca. 25 Ø.	
							pr. Snes	

Markedet fast og roligt. Prima Varer ved god Efterspørgsel betalt med høje Priser.

Søulykker i Februar Maaned 1895.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

Sejlskibe.

26 amerikanske, 33 britiske, 3 danske, 8 franske, 6 tyske, 6 italienske, 13 norske, 1 russisk, 2 spanske, 4 svenske; ialt 102.

Dampskibe.

4 amerikanske, 9 britiske, 1 hollandsk, 3 franske, 3 tyske, 1 spansk; ialt 21.

Aarsager til Forlisene.

Sejlskibe.

Stranding 37, Kollision 3, Ild 1, Sunkne 4, Forladte 33, Kondemnation 5, Savnede 19; ialt 102.

Dampskibe.

Stranding 13, Ild 1, Sunkne 1, Forladte 1, Savnede 5; ialt 21.

Losning af Trælaster i Antwerpen.

Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære skriver:

En Ladning Stav fra Sverige skulde losses i *Antwerpen*, og Certepartiet, hvortil Konnossementet henviste, havde følgende Klausul: *Cargo to be brought to and taken from alongside the ship, free of risk and expence to the ship, where she can lay always afloat.* Havnemesteren anviste Plads for Losningen, men Skibet tog Grund et godt Stykke fra Kajen, saa at det var nødvendigt at anlægge Stilling, hvortil 40' lange Spirer maatte benyttes. Kaptajnen nægtede at besørge dette, henvisende til den citerede Klausul, og Modtagerne lod da Stillingen anbringe og indstævnte Kaptajnen for Tribunalet for at faa ham dømt til at refundere dem de hermed forbundne Omkostninger samt til at betale Erstatning for Tab ved Forsinkelse med Ladningens Udlevering.

Sagen skulde synes ganske klar, men Dommen gik allige-

vel Kaptajnen imod. Af de ejendommelige Motiver skal vi fremhæve følgende:

Det eneste Spørgsmaal, som skal undersøges, er Fortolkningen af den paaheraabte Klausul. Efter Ordene synes den ganske vist nærmest at betyde, at Kaptajnen er fri for alle Omkostninger, saa snart han har leveret Varerne langs Skibssiden. Men Kutyme har udvidet Betydningen af denne Klausul, idet den fordrer, at Kaptajnen leverer Varerne ikke blot ved Siden, men paa Kajen. I Virkeligheden gaar man i *Antwerpen* bestandig saaledes frem med Hensyn til Trælaster. Naar Klausulen: *Cargo to be taken free from alongside* findes, saa bør Kaptajnen, naar der er Anledning dertil, paa sin Bekostning etablere Forbindelse (*pont volant*) mellem Skibet og Kajen og bringe Varerne til Kajen, hvor Destinataren tager mod dem. Denne Forpligtelse er utvivlsomt byrdefuld for Kaptajnen, især naar Skibet, som i nærværende Tilfælde, er fortøjet til en Kaj ved grundt Vande, og Dimensionerne af Forbindelsen kan være betydelige. Men paa den anden Side bør Kaptajnen, som forpligter sig til at losse i en Havn, kende dennes Kutymen og losse i Overensstemmelse dermed.

Det var med disse Motiver, at Kaptajnen blev dømt til at betale Omkostningerne ved Forbindelsen og til at erstatte Modtagerne Tabet ved Forsinkelsen med Ladningens Levering; men der var paa den Tid, Foreningen blev kendt med Sagen, desværre ikke Adgang til at appellere. Naar en Klausul, der lyder paa, at Ladningen skal leveres langs Siden uden Risiko og Udgift for Skibet, kan fortolkes saaledes, at Ladningen ikke skal tages fra Siden men fra Kajen, og at Omkostningerne derved ikke skal være Ladningsmodtagernes men Skibets, saa kunde det ganske vist synes haabløst at gøre Forsøg paa at konstruere en Klausul, der kunde sikre Skibet mod denne Kutyme i *Antwerpen*. Imidlertid har et anset Mæglerfirma der foreslaaet os følgende Klausul:

Necessary landing stages between ship's board and quay to be furnished and properly placed by consignees at their risk; and expenses, within 6 hours after the steamer being berthed or consignees to pay £ 1 for every hour of detention, captain being not bound to lodge any protest and his annotations in ship's logbook to bind both parties.

Vi tør imidlertid, som sagt, ingenlunde med den citerede Dom for Øje, føle os forvissede om, at Tribunalet i *Antwerpen* ikke vil fortolke en saadan Klausul derhen, at Kutymen *Antwerpen* nødvendiggør en Lempelse i den strenge Bogstavs

fortolkning saaledes, at det bliver Skibet, der maa anbringe og bekoste Forbindelsen. Imidlertid kan man i al Fald, naar man faar en Klausul som den citerede ind i Certepartiet, med god Samvittighed sige, at man har gjort, hvad man kunde.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.

Indgaaede Skibe.

10. Juni. Sejlskib »Orient«, Kapt. Boye, fra Bangkok med en Ladning Teaktræ paa 29,175 Kubikfod.

10. Juni. Dampskib »Nordkap«, Kapt. Peter N. Bøe, fra Nicolajeff med 150,732 pood Byg, 24,454 pood Rug, 6050 pood Majs og 6150 pood Hvede.

Med Dampskib »Borussia«, Kapt. Gaertz, udførtes til Vestindien via Hamborg 50 Kasser og 12 Tønder Øl, 37 Kasser Smør, 1 Kasse Skraa, 2 Kasser Sæbe, 1 Kasse Effekter og 10 Kasser Pølser.

Tysk Højesteretsdom.

Rigsretten i Leipzig har for nylig afsagt Dom i en Søretsag af ejendommelig Beskaffenhed.

Kaptajnen paa et engelsk Dampskib havde af et Medlem af et engelsk Firma i Bombay ladet sig narre (idet der forelagdes ham falske Kvitteringer fra Styrmanden) til at udstede Konossementer for forskellige større Kvanta Hvede, Hørfærø, Kastorsæd og Rapsfærø til en Værdi af noget over 200,000 Reichsmark, at levere til Ordre i Hamborg — uagtet i Virkeligheden ingen saadanne Varer vare indladede. Vedkommende Firmamedlem kom i den Anledning i Tugthuset; men forinden vare Konossementerne endosserede in blanco til en engelsk Bank, der gav Forskud paa Varerne, og derefter ved et tysk Firma lod Konossementerne præsenteres for Kaptajnen ved dennes Ankomst til Hamborg. Da denne ikke kunde levere Godset, anlagde Firmaet Sag til Fyldestgørelse af Skib og Fragt.

Kaptajnen paaberaabte sig paa sit Rederis Vegne engelsk Ret, hvorefter Rederen ikke skulde være ansvarlig for en saadan Fuldmagts-Overskridelse fra Kaptajnen som den at udstede Konossement for ikke modtagne Varer, og hvorefter man i øvrigt ved Konossement til Ordre skulde have samme Indsigelser over for den senere Indehaver som over for Forgængerens, i hvert Fald, hvor — som formentlig i nærværende Tilfælde — Konossements-Erhververen havde vist Skødesløshed ved Erhvervelsen.

Saa vel Underret som Overret og nu Rigsretten hævdede imidlertid, at, om end Rederens Ansvar for Skipper i øvrigt maatte bedømmes efter Flagets Ret, maatte det dog bestemt hævdes, at Konossements-Ansvaret med Hensyn til Varer, bestemte til tysk Havn, ubetinget — og uden Hensyn til, om Konossements-Erhververen vare tyske eller fremmede — blev at bedømme efter tysk Ret*).

Da nu tysk Ret paa dette Omraade er ligesom dansk, og altsaa hævder, at Skipperen hæfter for Rigtigheden af Konossementets Indhold, og at endvidere Rederen med Skib og Fragt hæfter for Skipperens Handlinger i denne hans Egenskab (hvortil Udstedelse af Konossement hører), dømtes Kaptajnen som Repræsentant for Skib og Fragt til at betale de i Konossementerne nævnte Varers Værdi med Renter og Omkostninger.

E. T.

*) At dette er den tyske Højesterets Stilling, er tidligere fremhævet her i Bladet (se »Dansk Søfartstidende I. Aarg. Nr. 61, S. 531).

Flerskrueskibe.

Ved Midten af dette Aarhundrede eller omtrent 20 Aar efter at Skibskruen var bleven indført som Fremdrivningsmiddel for Skibe, indførtes Tvillingskruer; da disse for samme Hestekraft have en mindre Diameter end Enkeltskruer, benyttedes de oprindeligt kun i Skibe med lavt Dybgaende; men deres Anvendelse blev snart og med betydelig Fordel udstrakt til Skibe med stort Dybgaende.

De væsentligste Fortrin ved at benytte to Skrue, en paa hver Side af Skibet, sammenlignet med en Skrue i Skibets Diametralplan, ere følgende:

1) Bliver den ene Maskine utjenstdygtig, kan Skibet alligevel gøre en anseelig Fart for den anden Maskine alene. Er et Skibs største Hastighed f. Eks. 17 Knob, vil man kunne gøre Regning paa at opnaa en Fart af c. 12 Knob for den ene Maskine alene; for at holde Skibet paa lige Kurs maa man vel holde Roret en vis Vinkel i Borde til Modballancering af den arbejdende Skrues drejende Virkning, men Vinklen er dog ikke større, end at Skibet kan drejes til begge Sider.

2) Skibets Drejeevne forbedres, idet man selv uden at benytte Roret kan dreje Skibet paa Stedet eller i smaa Drejningskurver.

3) Da hver Skrue har sin Maskine, kan Maskinrummet ved Hjælp af Skodder deles i to af hinanden uafhængige Rum; herved forbedres Skibets vandtætte Inddeling betydeligt.

4) Maskinens Dimensioner blive mindre, og for samme Dybgaende af Skibet kan en større Hestekraft opnaas end med Enkeltskruer.

5) Tvillingskruer anses for at være mere nyttevirkende og for altsaa med samme Hestekraft at give mere Fart end den tæt bag Agterstævnen arbejdende Enkeltskruer.

I Orlogsskibe gaar man kun sjældent med fuld Fart; den Hestekraft, som udvikles ved de sædvanligt benyttede Hastigheder, er lille i Forhold til den samlede Hestekraft, selv om man, som i Toskrueskibe, har fordelt denne paa to Maskiner. Ved lave Hastigheder kan man vel gaa med den ene Maskine alene, og dette sker undertiden ogsaa paa lange Overfarter, hvor det gælder om at spare paa Kullene, men det er dog en uheldig Omstændighed, at man kun kan holde lige Kurs ved Roret liggende 10° til 20° i Borde. I flere store udenlandske Krydsere har man derfor foretrukket at fordele Maskinkraften over flere end to Hovedmaskiner. Det er nemlig almindelig anerkendt, at en stor Maskine arbejder meget uøkonomisk ved en lav Kraftudvikling; dels blive Tabene ved Gnidningsmodstande i Maskinen og ved at trække dennes Pumper store i Forhold til den udviklede Kraft, dels giver Dampens Fortætning i Cylindrene Anledning til uforholds mæssig store Tab paa Grund af disses store Overflader.

Man kan f. Eks. i et Tvillingskrueskib lade hver Skrue blive bevæget af to Maskiner, den ene foran for den anden, men begge virkende paa samme Akselledning; ved lave Kraftudviklinger frakobles de forreste Maskiner, og kun de agterste Maskiner benyttes. Dette Maskinarrangement findes i nogle italienske Krydsere samt i de engelske Krydsere »Blake« og »Blenheim« og i de amerikanske Krydsere »New York« og »Brooklyn«.

En anden Ordning er at benytte flere end to Skrue og da navnlig 3 Skrue. Af disse anbringes den midterste i Diametralplanet som i et Enkeltkrueskib og de to andre paa Siderne lidt foran for den midterste. I Retning af økonomisk Fremdrivning er Treskruesystemet meget fordelagtigt. Ved lave Krydshastigheder benyttes kun Midterskruen, og Side-skrueerne frakobles; ved Mellemhastigheder anvendes Side-skrueerne alene, kun ved høje Hastigheder sættes alle tre Skrue i Gang. Da Maskinkraften er fordelt over tre af hverandre uafhængige Maskiner, der kunne være opstillede i hvert sit Rum, er der kun meget lidt Udsigt til, at man i Havaritilfælde ikke har til Raadighed en tilstrækkelig Fremdrivningskraft til at bringe Skibet sikkert i Havn.

Den amerikanske Marines Overingeniør G. W. Melville

har sidste Efteraar holdt et Foredrag om de to nye amerikanske Krydsere »Columbia« og »Minneapolis«, der begge ere Treskrueskibe. Da disses Maskiner skulde udvikle 21,000 H. K., og man ikke hidtil i Amerika havde forfærdiget Aksler, der kunne overføre 10,500 H. K., ansaa Mr. Melville det for tilraadeligst at give Skibene 3 Hovedmaskiner, der altsaa hver skulde udvikle 7000 H. K. Disse to Krydsere ere nu blevne prøvede, og Resultatet har været meget tilfredsstillende: »Minneapolis« opnaaede en Hastighed af 23,07 Knob, og er for Tiden Verdens hurtigste Krydser. Paa Forhaand skulde man antage, at Midterskruen vilde løbe hurtigere rundt end Sideskruerne, fordi disse sende deres Skruevand hen mod den; Prøverne gav imidlertid et andet Resultat: Midterskruen gik langsommere rundt, og Middeltrykket i dens Maskines Cylindre var større end i Sideskruernes Maskiner; i »Columbia« var Resultatet følgende:

	Midterskruen.	Sideskruerne.
Omdrejninger i Minuttet	127,7	133,5
Stigning	21' 6"	21' 6"
Udfoldede Areal	53,3 sq. ft.	53,7 sq. ft.
Slip	15,8 %	19,5 %

Medens Fremdrivningsapparatets Nyttevirkning i Toskrueskibet »New York« var 60,58 %, er den i »Minneapolis« 67,72 %, saa at Fordelen ved Treskrue- fremfor Toskruesystemet er ca. 12 %. Aarsagen til Treskruesystemets Overlegenhed antager Mr. Melville skyldes den Omstændighed, at den Fordel, Midterskruen besidder ved at arbejde i en Vandmasse, der slæbes med af Skibet, er meget større end Tabet ved den Forøgelse i Skibsmodstanden, denne Skrue forarsager ved at forminde Vandtrykket mod Agterstavnen; Midterskruen skulde altsaa være mere nyttevirkende end Sideskruerne. Er dette Tilfældet, maa Enkeltkrueskibe være mere økonomiske at drive frem end Toskrueskibe. Som vi tidligere have anført, anses det modsatte for at være Tilfældet, og saa længe Englands første Autoriteter paa dette Omraade holde paa Toskrueskibets Overlegenhed, tør man ikke fæste Lid til, at den ovenanførte Slutning, der dog kun hviler paa en Beregning, er almengyldig. Man maa haabe, at yderligere Forsøg med Treskrueskibe snart maa foreligge; i dette Tilfælde synes Fremdrivningsøkonomien for det samme Skib som Enkelt-, To- og Treskrueskib at være forholdsvis let at bestemme ved Hastighedsprøver paa maalt Nul.

Foruden den navnkundige Kejseryacht »Livadia« have følgende Krigsskibe Treskruer: den franske »Dupuy de Lome«, den italienske »Tripoli« og den tyske »Kaiserin Augusta«, men forøvrigt er Mr. Melville af den Mening, at Treskruesystemet snart vil blive indført i Atlanterhavspaketterne.

De nu forældede russiske Flodforsvarsskibe, Popoffka'erne, have som bekendt 6 Skruer; man benyttede det store Antal Skruer, fordi Skibene vare cirkelrunde, hvad der vanskeliggør Vandtilløbet til Skrueerne.

Fra Sø og Land.

Den 1ste ds. løb paa Flensborg Skibsbygnings-Selskabs Verft i Flensborg det Dampskib, der bliver bygget til det Tysk Avstralske Dampskibsselskab i Hamburg, af Stablen og fik i Daaben Navnet »Flensburg«.

Dampskibets Dimensioner ere følgende: Længde 360', Bredde 46', Dybgaende 30'. Det fik Britisk Lloyds højeste Klasse og vil blive indlemmet i Selskabets regelmæssige Rute.

Skibssalg. Det engelske firmastede Jernskib »Gilernix«, bygget 1886 af Whitehaven Shipbld. Co., paa Dimensioner 233' 3" × 42' × 24' 3", er nylig købt af Firmaet Knøhr & Burchard Nfl. for £ 10,750.

Det er 2239 Register Tons, laster 3450 Tons død Vægt, er klasset × 100 A. 1., behøver kun forholdsvis lidt Ballast, er en god Sejler og udmærket vedligeholdet.

3 mastet Skonnert »Rapid«, som i Efteraaret indkom i

Frederikshavn Havn efter at være strandet paa Læsø, er efter at være underkastet Reparation, i disse Dage af Ejeren, Kaptajn J. G. Hansen solgt til Kaptajn A. C. Pettersson af Kalmar for en Købesum af 4500 Kr. Skonnerten er afsejlet til Kalmar.

Dødsfald. Forhenværende Skibsfører M. Mikkelsen af Falsted ved Faaborg er afgaaet ved Døden.

Forhenværende Skibsfører Herm. Rude i Kjerteminde er afgaaet ved Døden.

»Dampskibet »Mjølner«, bygget for Regning Her. Jansen & Co. i Kjøbenhavn, løb i Lørdags af Stablen fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal, er 67' langt i Hoveddækket, 18' bredt og 9' 6" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Expansions Maskine med Overflade Kondensotien af 280 indicerede Hestes Kraft

Paa den ledige Bedding lægges Kjølen til et Dampskib til Tyborøn-Kanalen.

Dansk Skib havareret. Fra Hamborg meddeles den 6te ds. Den danske Brig »Anna Maria Schwalbe«, der var paa Rejse fra Punta Arenas hertil er ifølge indløben Meddelelse fra Kaptajnen indkommen til Montevideo med Roret beskadiget. Kaptajnen mener, at det bliver nødvendigt at opløse Lasten og reparere inden Skibet fortsætter Rejsen.

Ny Signalstation paa Fair Isle.

Lloyd's herværende Repræsentanter, d'Hrr. Hecksher & Søn, have anmodet os om at henlede Opmærksomheden paa den ny oprettede Signalstation paa Fair Isle mellem Orkney- og Shetlands-Øerne. Signaleringen foregaar fra Fyrtaarnet paa den sydlige Ende af Øen.

Lloyd's ønsker, at Oprettelsen af denne Station skal blive saa almindelig kendt som muligt blandt danske Skibsredere og Kaptajner, da et betydeligt Antal af de Skibe, som passere Øen, føre dansk Flag.

Skibe, som hejse deres Kendetegn og deres Signal-Bogstaver, ville blive rapporterede til Lloyds uden Omkostning og offentliggjorte i »Shipping Gazette and Lloyd's List« og »Lloyd's Weekly Index« til Underretning for Skibsredere i Almindelighed. Skibe, der tillige ønske at blive rapporterede til deres Rederier skulle tillige hejse som særligt Signal »P. Q. G.« af den internationale Signal-Bog, der betyder: »Rapporter mig til min Reder«. Da der er telegrafisk Forbindelse med Fair Isle kunne Skibe, som passere Signalstationen, uden Ophold blive rapporterede til deres Reder.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen. Thidemann, afgik fra Pera 10. Juni, bestemt til Samsoun, Trebizondo, Batoum, Novorossisk, Odessa. — Antwerpen, Caroc, ankom til Piræus, 12. Juni bestemt til Smyrna, Saloniki Constantinopel, Sebastopol, Odessa. — Baron Stjernblad, Michelsen, passerede Onessant 9. Juni, bestemt til Cette, Marseille, Nizza, Spanien. — Castor, Rabe, afgik fra St. Petersburg 12. Juni, bestemt til Rafsø, Malaga. — Chr. Brojberg, Gøtsche, afgik fra Kjøbenhavn 8. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Dagmar, Hansen, passerede Gibraltar 7. Juni, bestemt til Kjøbenhavn St. Petersburg. — Douro, Brabrand, ankom til Lisbon 11. Juni, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg — Georgios I, Rohde, afgik fra St. Petersburg 11. Juni, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Kbhvn., 11. Juni, bestemt til Genua, Livorno, Neapel, Sicilien — Kurusk, Staal, ankom til Kbhvn., 11. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Leopold II., Kruse, ankom til Antwerpen, 10. Juni, bestemt til Tunis, Piræus, Konstantinopel. — L. P. Holmblad, Ericksen, ankom til Antwerpen 10. Juni, bestemt til Kjøbenhavn, St. Petersburg. — O. B. Suhr, Koch, afgik fra St. Petersburg 12. Juni, bestemt til Stockholm, Harnæs, Alicante. — Omsk, Kihl, afgik fra Kbhvn. 10. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Tejo, Fenger, ankom til Kjøbenhavn 10. Juni, bestemt til Pernan, Stockholm, Portugal. — Tomsk, Petersen, passerede Gibraltar 10. Juni, bestemt til Antwerpen, Kjøben-

havn, St. Petersburg — Vesta, Corfitzon, ankom til Bordeaux 7. Juni, bestemt til La Rochelle, Kjøbenhavn. — Vesuv, Gade, afgik fra Cadix 6. Juni, bestemt til Rouen. Havre. Kjøbenhavn, St. Petersburg. — Viking, Jørgensen, ankom til Pytterlax 8. Juni, bestemt til Kjøbenhavn Bordeaux.

Anglo Dane, Petersen, passerede Hanstholm 11. Juni, bestemt til Kjøbenhavn. Libau. — Axelhuus, Harder, afgik fra Kbhvn. 12. Juni, bestemt til Vestnorge. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom til Danzig 10 Juni, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Ceres, Svensson, ankom til Libau 10. Juni, bestemt til Kbhvn., London. — Charkow, Norden, ankom til Libau 8. Juni, bestemt til Hull. — Christian IX., Møllerup, passerede Hanstholm 11. Juni, bestemt til Kbhvn., Kongsberg. — Christianssund, Jensen, afgik fra Arendal 12 Juni, bestemt til Kbhvn., Stettin. — Fanø, Kolster, afgik fra Hull 9. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Frederik, Harboe, ankom til Kongsberg 10. Juni, bestemt til Hull. — Jolantha, Hansen, afgik fra Esbjerg 11. Juni, bestemt til Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 10. Juni, bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Granton 5. Juni, bestemt til Færøerne, Island — Libau, Andersen, ankom til Hamburg 11. Juni, bestemt til Kbhvn., Østersøen. — Louise, Brabrand, ankom til Newcastle 7. Juni, bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Liverpool, 9. Juni, bestemt til Kbhvn. — Morsø, Lind, ankom til Hamburg 2. Juni, bestemt til Kjøbenhavn, Danzig. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn., 9. Juni, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 11. Juni, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Jensen, ankom til Riga 11. Juni, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Odin, Frisenette, ankom til Kbhvn., 9. Juni, bestemt til Hamburg. — Perm, Christensen, ankom til London 9. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Antwerpen 1. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Nielsen, ankom til Hull 10. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, afgik fra Granton 1. Juni, bestemt til Færøerne, Island. — Tula, Paaske, afgik fra Kbhvn., 11. Juni, bestemt til Kongsberg. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 12. Juni, bestemt til Antwerpen. — Vendysssel, Sørensen, ankom til Hamburg 9. Juni, bestemt til Kbhvn., Danzig

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn., 13 Juni, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Holm, afgik fra Newcastle, 11. Juni, bestemt til Odense. — Georg, Therkildsen, afgik fra Newcastle 12. Juni, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Odense 13. Juni, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Kronen, Petersen, afgik fra Newcastle 11. Juni, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 12. Juni, bestemt til Leith via Aarhus. Aalborg. — Olga, Fischer, afgik fra Newcastle 11. Juni, bestemt til Kbhvn. — Storebelt, Güllich, afgik fra Nakskov 12. Juni, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Leith, 11. Juni, bestemt til Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, afgik fra Kronstadt 7. Juni, ankom til Riga 9. Juni — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Blyth 8. Juni, bestemt til Kronstadt. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 11. Juni, bestemt til Kbhvn. — Svend, S. Hveysel, afgik fra London 11. Juni, bestemt til Boneas. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Newcastle 31 Maj, ankom til Libau 6. Juni. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Ghent 11. Juni, bestemt til Newcastle. — Danmark, T. Heintzelman, afgik fra Sunderland 6. Juni, ankom til Stettin 9. Juni. — Olaf, C. Holst, afgik fra Cronstadt 11. Juni, bestemt til Riga. — Volmer, J. C. Jensen, afgik fra Reval 7. Juni, bestemt til London. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 9. Juni, ankom til Riga 10. Juni. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Riga 9. Juni, bestemt til Dunkerque. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Dunkerque 7. Juni, bestemt til St. Petersburg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Cardiff 5. Juni, bestemt til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Johnsen, afgik fra Kronstadt 12. Juni, bestemt til Rotterdam. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Kronstadt 30. Maj, ankom til Amsterdam 5. Juni. — Pawel Andrej eff, P. Stoltenberg, afg. fra Libau 5. Juni, ank. til Riga 6. Juni.

Dampskibsselskabet Heimdal. Anine Knudsen, afgik fra Kjøbenhavn 6. Juni, ankom til Riga 8. Juni.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Terneuzen 7. Juni, ankom til Boneas 9., afgik 11., til Kbhvn. — Fyen, Andersen, afgik fra Kronstadt 5. Juni, ankom til St. Petersburg 5., afgik 11. til Dunkirque. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Iggesund 5. Juni, ankom til Dordrecht 12. Juni. — Jylland, Starcke, ankom til Kronstadt 5. Juni, afgik 9., ankom til Riga 11. — Russia, Rasmusseu, afgik fra Helsingør 30. Maj, ankom til Methil 1. Juni, afgik 5., ankom til Kronstadt 11. — Sjælland, Hansen, afgik fra Kbhvn., 8. Juni, ankom til Helsingør 8.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 30. Maj, anløb Frederikshavn 31., ankom til Newcastle 2. Juni, afgik fra Burntisland 6., ankom til Aarhus 9. — Orrik, Eriksen, afgik fra Gøteborg 28. Maj, anløb Arendal 30—31., ankom til Newcastle 3. Juni, afgik 5., ankom til Gøteborg 9.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Søderhamn 8. Juni, til Hartlepool. — Nerma, Degn, ankom til Trouville 12. Juni — Nordsoen, Meinertz, afgik fra Middlesbro 6. Juni, ankom til Kbhvn., 9. Juni.

Sejlskibe.

M. J. Ipsen, Rønne. Camtoos, Pedersen, ankom til Kolberg 8. Juni.

Fanø, Nordby. Doris Brodersen, Beck, ankom til Delawara Breakwater 8. Juni fra Mauritius. — Hemny, Ibsen, afgik fra Pensacola 5. Juni til Réunion. — Jørgiane & Anne, 16 Maj paa 16° N. Br. og 39° V. Lgd. — Lemwig, Hansen, afgik fra Macan 6. April til Rio Grande. — Levonia, Mortensen, afgik fra Danzig 7. Juni til Hamburg. — Maracaibo, Svarrer, passerede Deal 4. Juni. — Max, Poulsen, ankom til Falmouth 5. Juni fra Rosario. — Nordby, Holst, ankom til Hamburg 7. Juni fra Fanø. — Paul, Hansen, ankom til New-York 6. Juni fra Altata. — Thea, Jessen, afgik 11. Juni fra Macau til Liverpool. — Union, Svarrer, ankom til Punta Delgade, 10. Juni fra Multama, blev ordret til Marseille. — Skonnert Union, afgik fra Falmouth 5. Juni til Antwerpen.

Fanø, Sønderho. Anna, Mortensen, ankom til Sundsvall 9. Juni fra Stockholm. — Eliza, Jessen, ankom til Bohia 11. Juni, fra Rosario. — Else, Thomsen, ankom til Punta Arenas 24 Maj, fra Guayaquil. — Hans, Brinch, ankom til Falmouth f. O. 5. Juni, fra Maracaibo. — Henny, Ibsen, afgik fra Pensacola 5. Juni, til Réunion.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 13. Juni:

St. Petersburg noterer for Dampere:

London 1/0³/₄ d., Rotterdam, Amsterdam eller Bremerhafen 1/1¹/₂ d., Antwerpen eller Dunkirk 1/3 d., Rouen 1/5¹/₄ d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis.

Montrose, Dundee eller Arboath 16/—, Dunkirk eller Ghent 20 francs, alt pr. Ton Hør.

London eller Hull 18/6 d., Rotterdam eller Amsterdam 12 à 12 Hfl. pr. Standard Deals Battens, Boards.

Til Østersøen: Stettin 9 M., Flensburg 13 M., Sydsverrig 12 M., Sundhavn 13 M., Danmark 14 M., pr. 2000 Kilos Rug eller Hvede eller pr. 1600 Kilos Havre.

Libau noterer for Dampere:

London eller Hull 11¹/₄ d., Leith 10¹/₂ d., Rotterdam 11¹/₄ d., Antwerpen 1/0³/₄ d., Dunkirk eller Ghent 1/0³/₄ d., Rouen 1/3 d. à 1/3³/₄ d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Til Østersøen: Kiel 12 M., Svendborg 12 M., Danmark nordligst Aarhus 12 M., nordligst Aalborg 13 M., alt pr. 2000 Kilos Rug.

London 6/—, Boston 6/6 à 7/— d., alt pr. Lood Fyrre-Sveller.

Danzig noterer for Dampere:

London 5/6 d., Liverpool 6/9 d., Dundee 6/—, alt pr. Ton Sukker.

Dunkirk 15 francs, Bordeaux 20 francs, alt pr. 2000 Kilos Melasse.

Kulfragterne fra Englands Østkyst til Danmark ere uforandrede.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 8. Juni:

Begrundet paa Pintsehelligdagene har Fragtmarkedet i forløbne Uge været stille, og er Noteringerne gennemgaaende flovere men haabe vi i vort næste at kunne rapportere mere Aktivitet og fastere Tendens.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 7. Juni:

Udfragterne til Østersøen ere vedvarende faste, Middelhavs-raterne ere uforandrede.

Returmarkedet fra Sortehavet er lidt mindre fast end i foregaaende Uge, Der noteres fra Odessa, Sebastopol etc. til U. K. Cont 12/ n. c. of fra Nikolaieff 12/9 for Juni Lastning, fra Porti 13/9 n. c. til U. K., og 13/ for Erts til Middlesbro eller Rotterdam

Fra Donauen er sluttet til 14/6 Antwerp, Rotterdam eller Schiedam for Juni, for Septbr.—Oktb. Lastning bydes 16/ til any direct. Era Asoff bydes 13/6 r. c. til U. K. Cont.

Befragterne i Middelhavs Havne holde sig fremdeles tilbage; der er sluttet fra Alexandria til London c. 10/— for Cottonseed, fra Ertshavnene, navnlig Bilbao, er Begæret stærkere, der er sluttet tra Bilbao til Rotterdam c. 5/10¹/₂, til Middlesbro eller Stuchton 5/6, Carthagene til Middlesbro 9/6,

aktiva Erzasteria 11/6. Erzasteria til Rotterdam 12/, free delivery. —

Fra Tynen og Blyth er sluttet:

Cronstadt 4200, 3800 4/1¹/₂, 2300, 2500 4/3. Pillau 4/6, 1200. Aarhus 1150 4/3. Korsør 1050 4/6. Kjøbenhavn 2000 4/1¹/₂. Kul. 6/ Cokes. Stockholm 1000 4/3, 1200 4/1¹/₂, 2000 4/. Neufahrwasser fra Methil 1200 4/6. Bilbao 1350 4/1¹/₂. Oporto 1150 5/4¹/₂. Valencia 1600 7/3. Genua 3000 5/, 4000 4/10¹/₂. Livorno 2500 5/. Neapel 2200, 2500 5/1¹/₂. Sulina 2800 6/1¹/₂.

Fra Østersøen er sluttet:

Cronstadt til Holland 800 stds., 20/3. Riga til London 7/, sleepers. Fairwater til London 1900 Tons Sukker, 5/3. Sundswall og Gefle til Manchester, 7/1¹/₂ vand, 11/ tør Træmasse. Sundswall til London 530 stds. 21/. Hernæsand til London 800 stds., 21/.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Nordseen. Om kort Tid flyttes *Thyborøn* Baake 200 Alen S. hen.

Limfjorden. I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvandstid:

Paa *Havrevlen* 9 Fod.

I *Kanalen* 9 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

Kattegat. Anduvningstønden uden for *Hals Barre* er ombyttet med en Klokkestønde, rød med hvid vandret Stribe, rød Stage og rød Ballon.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. Den 27de Maj 1895 er Fyrskibet »*Qvarken*« igen udlagt.

I Følge Telegram af 11te Juni 1895 fra Lødskaaptajnen i *Sundswall* er Fyrskibet »*Sydostbrotten*« den 10de Juni udlagt paa Station.

Finland. Finske Bugt. Paa S.-Siden af *Hästhalm* er tændt et rødt og hvidt vekslende Fyr. Flammens Højde: 16 Fod. Fyret vises fra et lille hvidt Fyrhus. 60° 9' 28" N. Br. 25° 4' 14" Ø. Lgd.

Tydskland. Swinemünde. I Følge Indberetning fra det Kgl. Generalkonsulat i *Stettin* afholdes den 14de og 15de Juni Skydeøvelser fra Østbatteriet ved *Swinemünde*. I den Tid der skydes, er Havnen spærret.

Swine. I *Swine* skal man passere de Steder, hvor Vandbygningsarbejder udføres med langsom Fart.

Femer-Bælt. I *Femer-Bælt* skal Afmærkningen i Juni Maaned forandres saaledes:

Spirtønderne »*Presen O*« og »*Pullgaardens N*« inddrages.

En rød Baaketønde, mærket »*Fehmarnbelt*«, udlægges i 5 Fv. Vand S. 69° Ø. fra *Marienleuchte* Fyr.

En rød Fløjtetønde udlægges i 5 Fv. Vand N. for *Pullgardens Rev*.

Mellem disse to Tønder, og 1 Kml. fra den første, udlægges en rød Spirtønde.

En rød Baaketønde, mærket »*Femarhnbelt*«, med rød Ballon udlægges 1,6 Kml. N. 50° V. fra Fløjtetønden.

I Stedet for Fløjtetønde udlægges muligvis midlertidig en rød Spirtønde.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordseen. Et Vrag ligger sunket paa 53° 58', 6 N. Br. 7° 23', 6 Ø. Lgd. En gul, afbrækket Mast er 3 Fod over Vandet.

Den 24de Maj. 54° 4' N. Br. 0° 58' Ø. Lgd. Et Vrag med Bunden opad.

Den 30te Maj. 53° 33' N. Br. 3° 30' Ø. Lgd. Et Fiskefartøj med Bunden opad.

Tydskland. Helgoland. Paa *Sandinsel* er SV.-Baaken og ikke NV.-Baaken nedblæst.

Elben. Den 19de Juni Kl. 9 Em. spærres Elben ovenfor Linien *Bounwall-Reiherstieg* for alle udgaende Skibe, og ved Fyrskibet »*Oste Riff*«, nedenfor *Brunsbüttel*, for alle indgaende Skibe.

Intet Skib maa, medens Spærringen varer, fra Havne eller Bifarvande løbe ind i Hovedfarvandet i *Elben*.

Intet Skib maa fra Kl. 9 Em. den 19de befinde sig paa *Elben* mellem *Hamburg* og *Zweidorf*, og paa *Brunshausen* Red maa intet Skib ankre.

Kun de reglementerede Lanterner maa vises; Fyrværkeri maa ikke afbrændes.

Spærringen ophæves for udgaende Skibe en halv Time efter, at det sidste Skib i Fest-Eskadren er passeret og for indgaende Skibe, naar det sidste Skib i Fest-Eskadren er gaaet ind i Kanal-Forhavnen ved *Brunsbüttel*.

Politifartøjer, som om Dagen føre rødt Flag og om Natten en rød Lanterne, som lyser Horizonten rundt, paa Fortoppen, ligge ude. Deres Anvisninger skulle ubetinget følges.

Weser. I *Weser* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Dwarsgat. Sort Spidstønde Nr. 11 er flyttet N. efter i 25 Fod Vand, 53° 44' 5" N. Br. 8° 18' 6" Ø. Lgd. Sort Spidstønde Nr. 12 er flyttet N. efter i 32 Fod Vand, 53° 44' 6" N. Br. 8° 19' 20" Ø. Lgd.

I *Weser* Hovedfarvand lige over for *Dingen* Kirke er i 17¹/₂ Fod Vand udlagt en sort Spidstønde Nr. 23 A. 53° 36' 2" N. Br. 8° 30' 53" Ø. Lgd.

I det øvre *Fedderwarder* Farvand er det gamle Indløb tilsandet. Baaketønden og Tønde FA og F I ere derfor inddragne.

Det nye Farvand, som fra Tønde C har dannet sig V. for *Fedderwarder* Farvand, er nu afmærket med en rød og sort Baaketønde med Kors, 53° 40' 46" N. Br. 8° 20' 39" Ø. Lgd., som ligger i 14 Fod Vand, ovenfor den røde Stump-tønde C, og med 3 røde Stump-tønder, FA, FB og FC om Styrbord, og 3 sorte Spidstønder, F1, F2 og F3 om Bagbord.

I Farvandet er der ved Lavvande ikke under 6 Fod Vand.

De røde Stump-tønder FC, FD og FE have nu FD, FE og FF, og de sorte Spidstønder F2, F3 og F4 have nu F4, F5 og F6.

Vragtønden, som laa i det øvre *Fedderwarder* Farvand, er inddragen; Vraget findes ikke.

I *Wremer* Farvand er rød Stump-tønde E flyttet NV. hen i 22 Fod Vand. 53° 39' 42" N. Br. 8° 23' 45" Ø. Lgd.

Paa *Jungfernbake* Plads er rejst en Stage med Cylinder paa Toppen.

Holland. Zeegat van Terschelling. *Thomas Smit* Got. Spidstønde Nr. 1 med Ballon ligger nu i 22 Fod Vand. 53° 24' 0" N. Br. 5° 3' 44" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 i 18¹/₂ Fod Vand. 53° 23' 48" N. Br. 5° 5' 8" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 med Kors i 15¹/₂ Fod Vand. 53° 23' 41" N. Br. 5° 3' 49" Ø. Lgd.

Stump-tønde Nr. 1 med afkortet Kegle i 38 Fod Vand. 53° 24' 29" N. Br. 5° 3' 49" Ø. Lgd.

Stump-tønde Nr. 2 i 17 Fod Vand. 53° 24' 11" N. Br. 5° 4' 56" Ø. Lgd.

Stump-tønde Nr. 3 i 21 Fod Vand. 53° 24' 2" N. Br. 5° 6' 8" Ø. Lgd.

Oostgat. Rød Kugletønde Nr. 5 med Kegle over Diamant, *Engelsch Hoek*, i 35 Fod Vand. 53° 23' 12" N. Br. 5° 6' 59" Ø. Lgd.

Terschelling N. N. for *Terschelling* ligge følgende Vrag. Vraget af et lille Fartøj i 10 Fv. Vand. 53° 29' 8" N. Br. 5° 23' 54" Ø. Lgd.

Vraget af et stort Fartøj, med Stumpen af Master over Vandet, i 8 Fv. Vand. 54° 27' 5" N. Br. 5° 23' 4" Ø. Lgd.

Zuiderzee. Den Ø.-lige undersøiske Forlængelse af *Pollendam* er nu afmærket med 3 og den V.-lige Forlængelse med 5 sorte Vagere med afkortet Kegle.

Helder. I Juni—Sept. 1895 afholdes Skydeøvelser ved *Helder*:

Fra Fort *Kijkduin* mod en Skive i Retning af *Razenden Bol* og om Natten mod to Skiver i *Schulpengat*.

Fra Fort *Erprins* mod en Skive, som slæbes i Vinklen mellem N. og N. 50° V. fra Fortet.

Fra Batteriet *Kaap Hoojd* mod en Skive paa *Onrust*.

Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Rednings-Baaken paa *Onrust*, og om Natten ligge Fartøjer ude for at give Anvisning for Sejlads.

Hoek van Holland. I *Zeegat Hoek van Holland* er Dybden ved almindelig Lavvande 25,1 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Tidevands Signalerne.

Zeegat van Goeree. Over Vraget, som ligger sunket i *Bokkegat* mellem Lystønden og Stump-tønde Nr. 5, er der nu 19 Fod Vand. Vragtønden er inddragen. 51° 52' 24" N. Br. 3° 59' 37" Ø. Lgd.

Brouwershaven. Vraget, som laa sunket i *Grevelingen* tæt ved Spidstønde Nr. 6 med Ballon, er borttaget. Vragtønden er inddragen.

Wester Schelde. I *Sardijngoul* er Stumptønde Nr. 1 midlertidig og til Forsøg ombyttet med en hvidmalet Lystønde, som viser hvidt, fast Lys.

England. Humber. Skonnerten »*Michael*« er sunken i 8 Fv. Vand, 1,3 Kml. SØ. fra *Spurn* høje Fyr. Tæt SØ. for Vraget ligger en grøn Vragtønde. 53° 33' 45" N. Br. 0° 8' 50" Ø. Lgd.

Frankrig. Snouw. Omtrent den 15de Juni 1895 inddrages Lystønden ved *Snouw*, som laa 4 Kml. N. 84° Ø. fra Fyrskibet »*Dyck*«.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Englands V.-Kyst. Menai Strait. Den sort og hvid tærnedede Tønde paa *Carnarvon* Barre er ombyttet med en rød Spidstønde, som ligger 0,8 Kml. S. 68° V. fra *Musselbank* Baake og S. 58° Ø. fra *Llanddwijn* Fyr.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Lorient. Et Fiskefartøj ligger sunket ved N.-Siden af *Passe Ouest de Lorient*. c 2 Kbl. Ø. for Taarnet paa *Grasu*. En Vragtønde er udlagt ved Vraget. 47° 41' 33" N. Br. 3° 24' 52" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Den sort og hvid lodret stribede Klokketønde, som laa ud for *Point Rip*, 3 $\frac{7}{8}$ Kml. N. 32° Ø. fra *Nantucket*, *Great Point*, Fyr, er inddragen.

New York Bay. New York. Fløjtetønden, som til Forsøg var udlagt tæt ved *Gedney Channel* Fløjtetønde er inddragen.

Hereford Inlet. New Jersey. Vraget af Skonnert »*Marion F. Sprague*« ligger fra *Hereford* Fyr i S. 79° Ø. og fra *Tahams Beach* nye Rednings-Station i S. 51° Ø.

Vestindien, Mexikanske Bugt og Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. I *Tampa Bay* ere følgende Tønder, som laa paa den Plads, hvor Baaker ere opførte, inddragne:

Passage Key Shoal røde Spidstønde Nr. 2. Den laa, hvor *Southwest Channel* Baake staar.

Mullet Key Bank sorte Tøndevager Nr. 3. Den laa, hvor *Mullet Key Shoal* Baake staar.

Catfish Point Shoal sort og hvid lodret stribede Spidstønde. Den laa, hvor *Catfish Point Shoal* Baake staar.

Long Shoal sorte Tøndevager Nr. 13. Den laa, hvor *Long Shoal* Baake staar.

Vraget af Damper »*Cool*« rød og sort vandret stribede Tøndevager. Den laa, hvor Vraget af Damper »*Cool*« Baake staar.

St. Georges Sound. Florida. Omtrent den 25de Maj 1895 tændes følgende Ledefyr for Indløbet i *Carrabelle River*:

Carrabelle River Barre forreste Ledefyr er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 14 Fod. Det vises fra en Baake, som staar i 2 Fod Vand paa Ø.-Siden af Løbet. 29° 50' 8" N. Br. 84° 39' 40" V. Lgd.

Carrabelle River Barre bageste Ledefyr er et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 20 Fod. Det vises fra en Baake, som staar i 1 Fod Vand, c. 550 Alen N. 34° Ø. fra Forfyret.

Holdte overet lede de over Barren i mindst 5 Fod Vand. Omtrent 75 Alen fra Forfyret drejer Løbet skarpt til venstre.

Timber Island Fyr er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 16 Fod. Det staar paa NØ.-Siden af *Timber Island*, paa Flodens V.-Bred, c. 300 Alen fra Mundingen og mærker Stedet, hvor man skal dreje paa Kurs til Broerne.

Man bør tage Lods.

Karantænebestemmelser m. m.

Grækenland. — Skibe der ankomme fra *Konstantinopel* underkastes nu kun 1 Dags Observationskarantæne.

Tyrkiet. — Skibe fra Havne mellem *Anamour* og *Alexandrette* underkastes 10 Dages Karantæne i *Clazomenes*, *Beirut* eller *Tripolis*.

Ægypten. — Skibe fra Havne mellem *Anamour* og *Alexandrette* tilstaas fri Praktika efter Lægeundersøgelse med gunstigt Udfald, og -naar 5 Dage ere forløbne efter Afsejling.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Bygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Dampmaskiner, Kjedler samt Maskinarbejde af enhver Art. — **Tørdok**, 340 engelske Fods Længde i Bunden, samt **Patentlip** for Skibe af indtil 750 Tons Egenvægt.

Petersen & Rand,

Niels Juelsgade 7.

→: Telefon 3523. :←

Import af finsk Smør,

fineste holdbar Kvalitet,
billigste en gros Pris.

Metalspejllapparater, Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.

Skandinaviske Forretning.

Swansea.

Telegrafadresse: »NÆRUP«.

Sejlskibsrederi-Foreningen

afholder konstituerende Møde Lørdag den 22. Juni Kl. 10 Form. i Borgerforeningens Lokale, Svendborg. Til dette Møde indbydes enhver, der af Interesse for Sejlskibsfarten maatte ønske at blive indtegnet som Medlem.

P. U. V.

Jacob Holm.

Manometre, Vacummetre og Tællemaskiner

Fabrik og Lager. Reparationsværksted.

P. Otzen & Thorstenson,

Ryegade Nr. 105. Kjøbenhavn Ø.

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.

Diner a la carte. Varme Frokostretter.

J. Christophersen.

Dampskibe, Bugserbaade,

mindre Lyst- og Fjorddampere, nye og brugte, alle Størrelser, samt 1ste Klasses *Petroleumsbaade* kjøbes og sælges.

Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal. Kjøbenhavn.

Heymann-Bloch & Komp.s

verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel

til Konservering af
Helbredet,

bør føres i ethvert

Skibsapothek.

Faas i de fleste

Materialforretninger.

Dampskib

til Salg.

Et Dampskib, 86 $\frac{1}{4}$ ' langt × 15 $\frac{1}{4}$ ' bredt, Compound Maskine paa 130 ind. H. K., vel 10 Mile Fart, er tilsalgs. Skibet er i god Stand og særlig skikket som Fjorddampskib for Passagerfart; kan ogsaa benyttes saavel for Last som Bugsering. Nærmere Oplysninger meddeles ved Henvendelse til Kontorchefen, Akers mek. Værksted, Christiania.

H. Hvalsøe & Co.

St. Strandstræde 8.

Lager af

Skibsartikler

&

Værktøj til Skibsbrug.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,

anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Ægte Carbolineum.

Bedste og billigste Imprægneringsmiddel. Anvendes til alt Træværk. Kan pastryges af enhver. Faas billigst hos

Th. Kayser & Co,

ældste Carbolineumsforretning,

Rosengaarden 8, Kbhvn. K.

forhen Møntergade 24.

Onsdag den 19. Juni
d. A. Kl. 1

bortsælges efter passeret Udlæg ved offentlig Auktion, der afholdes paa Auktionsdirektørens Kontor paa Raad- og Domhuset i Kjøbenhavn, den T. Tallaksen m. fl. tilhørende

Bark „Hanna“

med staaende og løbende Redskaber m. v. Skibet der er drægtig 552 Ton netto og som har et Dybgaende med Ballast 13 norske Fod og med ladet Skib 17,5 norske Fod, er henliggende i Gasværkshavnen og er til Eftersyn daglig.

Betalingen erlægges til Undertegnede, paa hvis Kontor, **Nørregade 25 I. Sal**, Konditioner og Inventarliste er til Eftersyn.

Kjøbenhavn, d. 10. Juni 1895.

Vald. Schönberg,
Overretssagfører.

FRIHAVNSHOTELLET

anbefaler
de Herrer

Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre propre og billige Værelser med Udsigt over Sundet.

Faa Minutters Gang fra Frihavnen og tæt ved Sporvogn.

Ærbødigt

L. P. Jensen, Livjærgade 5.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,

Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,

Adelgade 14.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,

Iron & Brass Foundries and Ship Repairers.

By Vildersplads, Copenhagen, C.

Korsør Margarine.

Endnu uovertruffen i Kvalitet og Holdbarhed. Anbefales ubetinget som det Bedste til Skibsbrug. Garanteres fri for Vand, hvorfor det særlig anbefales til Bagning og Stegning.

Faas i de fleste Skibsprovianteringsforretninger.

Telefon
3674.

Hovedoplæg: Knabrostræde 3.

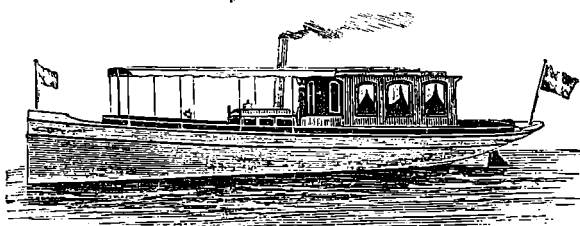
Brødrene Syndergaard.

Telefon
3674.

N. M. Preus,

Skibssmedie- & Maskinestablissement,

Nyhavn Nr. 57.



Paatager sig Bygning og Levering af smaa Dampbaade med kraftige Maskiner.

Patent

Universal Slippeapparatet

anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af
Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.



Faas hos de fleste Handlende i Byen, paa Broerne og Frederiksberg til følgende Priser:

Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.

Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.

Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.

Hovedforhandler:

Peter Buch,

Vinhandel

en gros & en detail.

Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.

Telefon 1107.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til billigste Priser. Ved Udførsel godtgøres Tolden. Forlang vore illustrerede Kataloger.

Petersen & Støenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

St. Kongensgades

Brødfabrik

& Melforretning 63

anbefaler

1^{ma} veltørrede Skonnerogger.

Telefon 197.

„Dansk Sefartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvarter, foruden Postpengene. Enkelt Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11-3 og Høletøingsgade 9, Ø.

bvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet cmedes ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelt Numre af „Dansk Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Brødpade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petittlinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre

De øvrige Sider — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20 00 30 00 50 00

Mindre end 1/2 Side 10 00 20 00 40 00

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 25.

Kjøbenhavn, Fredag den 21. Juni 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Sejlskibsrederi-Foreningen. — Vestkysthavnen. — Nord-Østersø-Kanalen. — Norsk Fiskerliv. — Fiskeri-Statistik. — Fiskerierne. — Islandsfiskeriet. — Fra Københavns Frihavn. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Stempelpapirs-Udsalg.

Lejekontrakter.

Huslejekvitteringer etc.

Carbolineum, Maskinolier.

Oskar Borch, Gothersgade 158.

Dækskoste.

13 Rækker halvstive Piasava
6 Kr. pr. Dusin.

13 Rækker fine Piasava 7 Kr
pr. Dusin.

Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.

Levanger 7 Kr.

Kosteskaffer 1 Kr.

Hans Prehn,
Børstenbinder,

Fabrik for Dæks- og Gadekoste,
Vesterbrogade 46.

— Telefon 2625. —

Ankere & Kjæder, Tougværk og alle Skibs-Inventarier, Maskinolier, Carbolineum etc.

John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.



Luftbælteisolation.
Patent for Rør og Kjæder.

Aut. Forbyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Holm. Kanal 18.

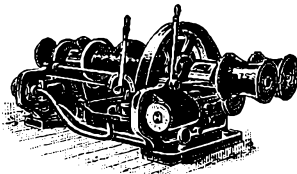
Telefon
1269

M. CLAUSEN,

KJØBENHAVN, K

leverer

Damp-
Kraner,
Hejse-
og
Ankerspil,



Telegr.-Adr.:
„Baltic“.

Donkey-
Kjæder.
Donkey- og
Ballast-
Pumper

fra
Clarke Chapman & Co. lim., Gateshead.

Temperleys Vare-Transporters. Staal-Skibsbaade, presset
af kun 2 Plader. Ogdens selvregulerende Reduktions-
Ventil. Selvtættende Metalpakninger. Danby's Cement
til Skibscementering. Mollerups Smøreapparater.

Nær Frihavnen.  Classensgade 3.

Største Lager

af Uldvarer. Skjorter, Bluser, Trøjer, Sokker, Kraver,
Flipper og Manchetter.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbød.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine
anbefaler sig med alle

Conserves til Skibsbrug

af Kjød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l.

Prislisten udleveres paa Forlangende.

Kontor og Lager Store Kongensgade 106.

H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,

Pulsometre, Centrifugalpumper,

samt alle Sorter Pumper og Sprøjter

i bedste Konstruktioner

til billige Priser.

Engelberts originale Olie,

bedste Cylinder-Olie,

leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Connossementer,

D. F. D. S.

med og uden Flag,

tyske, engelske, franske,

Leith & Hull Connossementer.

Dampskibsfragtbreve

med & uden Coupons.

S. Friedländer

Ved Stranden 14

Kjøbenhavn.

Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.

Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.

26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

Frihavns

Spedition &

Kommissions-Forretning.

Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørges.

Kontor i Frihavns Kontorb.
Telefon 2250.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

Frihavns

Kjød og

Flæsk Udsalg

anbefaler sig til de ærede

Skibsførere og Houmestre.

Den kgl. Hof-Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.
Fint & fineste Smør anbefales
til Provantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)
Direct. P. Holman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af
Patenter
i Ind- og Udlandet.
Indregistrering af Varemærker etc. etc.
Oversættelser
til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.
Specialitet: Tekniske Oversættelser
5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns nye Skiltefabrik,

41, Frederiksborggade 41,
leverer

alle Slags Skilte
samt alt

Malerarbejde

henhørende til

Maskinfaget.

Alt leveres til Nutidens billigste
Priser.

Overslag leveres gratis

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning,
Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1831.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt
Udarbejde samt Alt færdigt
Bødkerarbejde for Export

Alt Arbejde udføres af solide
og ovevde Folk.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.



Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre **Cacao**

kan særlig anbefales til Skibsbrug.

Magnus Hertz,

Maskinfabrik & Smedeværksteder,
Nygaardsvej 15

(tæt ved Tuborg Havn samt Frihavnen).

Reparationer

af enhver Art udføres solidt og billigt.

Telefon 2036 S.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,
»Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Svea«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa
Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

Andersons Præserveringsfarve for Metaller

forhindrer ubetinget Rustdannelse,
anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway
Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:

Evers & Co.,

12. Nybrogade.

Danchells Fabriker.

Linoleum.

Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

Fabricsudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13. Matthæusgade 5.
Telefon 545 Telefon 2680.
Kjøbenhavn.

Hattemagasinet

'London'

Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg

Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.
J. Foverskov.

Rugbrød

A {Frederiksberg} A

er udmærket og holdbart.
Guldmedaille i Amsterdam.

H. Svarrer & Co.,

Nyhavn 9,
anbefaler sig som
Skibsproviantør.



F.W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.



Sejlskibsrederi-Foreningen.

Efter at det Udvalg, der blev nedsat paa Sejlskibsrederi-Mødet i Odense den 30. Marts, nu har afsluttet sine Arbejder og indkaldt den konstituerende Generalforsamling, tør det anses for givet, at den ny Forening om kort Tid vil være en Virkelighed og vil paabegynde sit Arbejde. Ligesom man i Udvalget i alt væsentligt enedes om Formen for den vordende Forenings Love, var man enig om, hvilke praktiske Opgaver, den nærmest burde arbejde for. Vi skulle ikke her foregribe de Forhandlinger om Lovudkastet, der ville blive førte paa Generalforsamlingen i Svendborg imorgen, men vi skulle i nogle Ord omtale den ny Forenings Formaal og paapege den Betydning, den vil kunne faa, ikke alene for selve Sejlskibsbedriften, men for Sømandsstanden i Almindelighed.

Sejlskibsrederi-Foreningen vil udfylde en Plads blandt vor Sømandsstands Organisationer, der hidtil har staaet tom. Medens saavel Dampskibsrederierne som Skibsførere som saadanne forlængst have skabt sig Organisationer, har Sejlskibsnæringen indtil nu staaet uden Sammenhold og uden Sammenknytningspunkt. Der findes ganske vist rundt om i Landet lokale Foreninger, der hver i sin Kreds have udfoldet en højst fortjenstfuld Virksomhed, men hver Gang der kom en Lejlighed, ved hvilken det var nødvendigt, at Standen optraadte som en Enhed, hvis Ord havde Vægt i den offentlige Forhandling, hørte man intet til den, og de spredte og svage Beklagelser, som en enkelt lokal Forening eller enkelte Skibsredere kunde fremføre, naar denne eller hin Reform gik imod Standens Interesser, døde sporløst hen. Det viser sig her som ved mangfoldige andre Lejligheder, at naar en Stands Organisationer ikke tillade den at optræde som en Enhed, saa bekymrer ingen sig om den og saa bliver dens Deltagelse i det offentlige Liv uden Betydning og uden Værd for den selv. Sejlskibsnæringen har faaet dette at føle; hvor meget godt der end gennem de nye Sølove er skabt for den som for Skibsfarten i Almindelighed, ere de dog paa mange Punkter prægede af manglende Forstaaelse af Skibsfartens Interesser, og den ny Konsulatlov er f. Eks. et uomtvisteligt Vidnesbyrd om en fejlagtig Opfattelse af Sejlskibsflaadens Interesser. Sejlskibsrederi-Foreningen kommer derfor som en naturlig Følge af Trangen til Sammenslutning og Samarbejde mellem de mange, der ere knyttede til denne Del af vor Skibsfart, og den vil i første Række faa den Opgave at varetage Sejlskibsnæringens Interesser overfor Administration og Lovgivningsmagt.

Denne Del af den ny Forenings Virksomhed vil, ledet paa rette Maade, kunne faa særdeles stor Betydning for Sejlskibsnæringen og vi tro, at den saavel fra Administrationens som Lovgivningsmagts Side vil blive omfattet med megen Interesse. Som Forholdene nu ere, staaer Administrationen i Virkeligheden, uaar den skal forberede et Lovforslag, en Anordning ell. a. paa Sejlskibsfartens Omraade, saa temmelig paa bar Bund. Forholdet er jo dette, at Administrationen paa Søværnets som paa de fleste andre Omraader maa hente den Sagkundskab, den har Brug for, ude fra, hos private eller

offentlige Institutioner, hos Privatmænd, eller andetsteds, og det er adskillige saadanne, der i Tidens Løb have fungeret som søkyndige Konsulenter for de forskellige Ministerier, under hvilke Søværnet sorterer. Saafremt Sejlskibsrederi-Foreningen, hvad alt tyder paa, bliver dannet paa en bred Basis, saafremt den organiserer sig saaledes, at den i sig virkelig repræsenterer de forskellige Interesser paa dette Omraade, vil ingen Institution med større Vægt og Sagkundskab kunne udtale sig om de Spørgsmaal, der angaa Sejlskibsnæringen, og Administrationen vil da sikkert med Glæde indhente og tage Hensyn til dens Udtalelser om disse. Paa tilsvarende Maade vil Foreningen for Rigsdagen kunne fremlægge de talrige og forskelligartede Oplysninger, der stedse kræves, naar der foreligger den Lovforslag om Søfarts-Spørgsmaal, og som nu enten slet ikke kunne tilvejebringes eller kun kunne det ad meget besværlige og langsomme Omveje.

Vi have i første Række fremdraget denne Side af den ny Forenings Virksomhed, fordi det er paa dette Omraade, at Trangen til en saadan Forening i de sidste Aar maaske har været følt stærkest. Man bør dog ikke heraf slutte, at Foreningen væsentligt skulde dannes, for at agere som sejlskibskyndig Konsulent for Autoriteterne; hvis dette var Tilfældet, vilde man kunne nøjedes med en mindre omfattende Foranstaltning, end Dannelsen af en saa stor Forening altid er. Men Sejlskibsrederi-Foreningens Betydning vil i fremtrædende Grad bero paa, at den tager Initiativet. Den vil lære at gøre dette, for det første fordi den ifølge sin Natur vil have det indgaaende Kendskab til de Krav og Ønsker, der til enhver Tid ere oppe blandt dem, den repræsenterer, som er Forudsætningen for, at disse Krav overhovedet føres offentligt frem for at blive løste, og for det andet fordi i vor Tid Initiativet til Reformen udgaar, ikke fra oven, men fra de Samfundsklasser, der ønske dem; dette ligger i hele det offentlige Livs Former i vore Dage, og det ses med al Tydelighed i den Resoluthed og Iver, hvormed alle Samfundsklasser organisere sig netop med det Maal for Øje at fremme deres materielle Interesser. Sejlskibsrederi-Foreningens Organisation vil uden Tvivl blive gennemført paa en saadan Maade, at den med Lethed vil lære at kende de Ønsker om store eller smaa Reforme, der næres blandt Sejlskibsbedriftens Udøvere og dem, der ere knyttede til denne, og den vil da føre disse Ønsker frem for Offentligheden i den rette Form og arbejde for deres Gennemførelse med den Energi, som kun kommer for Dagen, hvor det drejer sig om egen Velfærd og egne Interesser. Det ligger udenfor disse Liniers Opgave nærmere at omtale, paa hvilke Omraader der i Øjeblikket trænges til Initiativ, men vi skulle dog nævne en Reform af Toldlovgivningen med Hensyn til Skibe og Skibsbygningsmaterialier, en Reform af Konsulatværnet og en forandret Paaligning af Afgifterne til dette, samt Varetagelsen af Skibsfartens Interesser overfor Spørgsmaalet om Aktieselskabers Beskatning som Sager, der straks vil faa Krav paa den ny Forenings Opmærksomhed. Men talrige andre Spørgsmaal vil ligeledes frembyde sig og Rammerne for Foreningens Virksomhed bør jo sikkert

være saa vide, at de stedse give Plads for det Arbejde, de forskellige Tider kræve af den.

Den ny Sejlskibsrederi-Forening vil saaledes og selvfølgelig i første Række arbejde for Sejlskibsbedriften og dens Udvikling, men vi tage dog næppe fejl, naar vi sige, at dens Planer ville gaa videre end hertil, og de Udtalelser, der faldt, og den Stemning, der raadede paa Odense-Mødet, bekræfte denne vor Formodning. Vi have her i Bladet ofte fremdraget den beklagelige Mangel paa Organisation, der gør sig gældende i vor Sømandsstand, og som svækker dens Indflydelse i det offentlige Liv. Vanskeligheden ved at afhjælpe denne Mangel ligger for en stor Del i, at de største Lag i Sømandsstanden indtil nu have staaet uden fælles Organisation. Vi vide vel, at der findes Foreninger, der ere baserede paa Tilslutning fra hele Sømandsstanden, men hvad nytter det, naar disse Foreninger ikke have det Formaal at arbejde for Standens offentlige Interesser; hvad jo tydeligt nok fremgaar deraf, at de aldrig lade høre fra sig, naar det gjaldt at tage Initiativet netop for disse Interesser. Sejlskibsrederi-Foreningen bør faa Betydning for den hele Sømandsstand, fordi den samler de største Lag i Standen om sig. Forholdene ere her i Landet for smaa til at Standen kan taale at staa splittet, saaledes at Redere, Kaptajner og Styrmand hver for sig og ganske uafhængige af hverandre kunne arbejde for deres Interesser, saaledes at Dampskibsflaaden og Sejlskibsflaaden kunne gaa hver sin Vej i alle mulige Spørgsmaal; ere Interesserne end i mange Henseender forskellige og meget forskellige, saa er der dog

en stor Mængde Spørgsmaal, i hvilke de ere fælles, og i disse maa Sømandsstanden nødvendigvis optræde i Enighed, om den vil udrette noget. Derfor vil Sejlskibsrederi-Foreningen for det første i sig samle alle, der høre til Sejlskibsflaaden: Redere, Kaptajner, Styrmand o. fl., saa meget mere som disse Stillinger i Sejlskibsflaaden jo glide mere over i hinanden end i Dampskibsflaaden. Og for det andet vil den søge og forhaabentlig finde Samarbejde med Skibsfartens øvrige Organisationer i alle Spørgsmaal, der angaa Skibsfarten i Almindelighed. Vi tro derfor, at man ogsaa i Dampskibsmarinen med Glæde vil hilse Oprettelsen af den ny Forening som et virksomt Middel til Befæstelsen og Udviklingen af den hele Sømandsstands Indflydelse.

Imorgen afholder altsaa Sejlskibsrederi-Foreningen sin konstituerende Generalforsamling i Svendborg, et af Centrene for vor Sejlskibsfart. Fra dette og fra den omliggende talrige Sømandsbefolkning vil man møde talrigt, og fra alle Egne i Landet, hvor Sejlskibsbedriften har Betydning, vil møde Repræsentanter for de lokale Foreninger. Svendborg-Mødet vil da sikkert blive Udtryk for de Anskuelser, der raade i denne store Del af vor Sømandsstand, og de Beslutninger, Mødet fattet, ville forud være sikrede stærk Tilslutning rundt om i Landet. Idet vi udtale vore bedste Ønsker for Mødets Arbejde haabe vi, at det maa være Indledningen til et omfattende og energisk Arbejde for at samle den største Del af vor Sømandsstand i en Organisation, der har Villien og Evnen til at tale dens Interesser i det offentlige Liv.

Vestkysthavnen.

I Thisted afholdtes den 12te ds. efter Indbydelse af Folkethingsmand, Kaptajn Trolle et godt besøgt Møde om Vestkysthavnesagen. Efter »Thisted Amtsavis« referere vi følgende af Forhandlingerne:

Folkethingsmand, Kapt. Trolle bød Velkommen og takkede for den forholdsvis store Tilslutning, Mødet havde faaet; navnlig henvendt til tvende Repræsentanter, der vare komne langvejs fra, nemlig Konsul Bertelsen, Ringkjøbing, og Kaptajn Jensen, Aalborg, og til de tvende Medlemmer af Landsthinget, der vare tilstede. Da Taleren stillede sig som Folkethingsmand her i Kredsen, var det navnlig for at søge Vestkysthavnesagen gennemført. Havnen stod ganske vist ogsaa paa de to andre Kandidaters Program, men naar Vælgerne havde givet ham de fleste Stemmer, var det, fordi de i ham fik en fiskeri- og søkyndig Repræsentant. Taleren var imidlertid ikke bleven valgt med det, han vilde kalde kvalificeret Majoritet, saa han kunde ikke med Sikkerhed paastaa, at der heri Kredsen var en almindelig Stemning for et saadant Havneanlæg. Ud fra den Betragtning var det, at han havde indbudt til dette Møde, for at konstatere, at denne Stemning virkelig var tilstede, og dernæst raadslaa med Vælgerne om, hvilke Veje og Midler der lettest og hurtigst kunde føre til Maalet; thi den Sag, der her var Tale om, var saa stor og vigtig, at han ikke troede, at en enkelt Mand kunde føre den igennem; dersom han havde haft den Tro, vilde han have arbejdet og kæmpet for den alene, men man maatte have Støtte hos Autoriteterne og hos Folket for med Vægt at kunne tale om denne Sag og bringe den frem. Havnesagen var jo ikke ny. Der foreligger en Uendelighed af Planer og Overslag for forskellige Anlæg, men videre er Sagen aldrig kommen. Taleren troede imidlertid ikke, at Sagen vilde komme meget videre, førend Regeringen selv fremsatte et Forslag om

et Havneanlæg paa Vestkysten, men for at faa den til det, mente han, at der maatte rejses almindelig Stemning derfor, og det vilde man kunde opnaa ved en Masseadresse, naar denne udelukkede Spørgsmaalet om Havnens Beliggenhed, som maa overlades til Regeringens og Rigsdagens Afgørelse. Taleren vilde derfor foreslaa, at man nu i Dag valgte enkelte Mænd til sammen med ham at søge Støtte for Forslaget om en Vestkysthavn ved Henvendelse til Autoriteter og Repræsentationer ikke blot heri Kredsen, men ogsaa i hele Jylland og paa Øerne for at tilvejebringe sagkyndige Udtalelser, navnlig angaaende den økonomiske Side af Sagen. Taleren havde før bemærket, at en Masseadresse til Regeringen maatte udelukke Spørgsmaalet om Havnens Beliggenhed, men vilde dog fremhæve, at man maatte tage Afstand fra Planen om et Havneanlæg i Thyborøn Kanal, som der i lang Tid havde været arbejdet for, da det ikke i mindste Maade kan træde i Stedet for en Kysthavn. De Arbejder, der nu udføres til Sikring af Kysten ere maaske berettigede og nødvendige, men man kan aldrig regulere Løbet saaledes, at det til enhver Tid kan befares af større Fartøjer, og Forholdene paa Havrevlen kunde ingen menneskelig Haand forandre. For nogle Dage siden havde Taleren selv været der med det Fartøj, han fører, og uagtet det kun stikker 6 Fod og Vejret var godt, turde Lødsen dog ikke føre det over Havrevlen, førend Højvande indtraf. Der kunde maaske nok anlægges en Havn ved Kanalen, men man vilde aldrig blive Herre over de vældige Naturkræfter, der idelig flytte og forandre Løbet, og Besejlingen af denne Kanal vil altid være forbunden med stort Besvær og megen Fare. Taleren mente, at der navnlig var Anledning til at tage Afstand fra dette Projekt, fordi det benyttedes til at udsætte Spørgsmaalet om en Vestkysthavn under Paaskud af at afvente Resultaterne af de ved Kanalen foretagne Arbejder. En Vestkysthavn vil have Interesse ikke blot for Søfart og Fiskeri, men ogsaa for Handel og Industr og ikke mindst for Landbruget, hvilket Taleren skulde godt

gøre ved nogle Tal. Dersom her fandtes en Vestkysthavn, vilde Landbrugets Udførselsvarer være 1 à 2 Dage mindre undervejs til Newcastle end nu over Esbjerg; i Fragt vilde man komme til at betale $\frac{1}{2}$ Øre mindre pr. Pd. Smør, 1 Kr. 25 Øre pr. Svin og 4 Kr. pr. Stud, under Forudsætning af, at Dampskibsfragten blev den samme som fra Esbjerg. At Varerne ere kortere undervejs er jo af overordenlig Betydning, idet de jo forringes for hver Dag, Forsendelsen tager. At en Havn vilde være til Gavn ogsaa for Handelen var jo indlysende, idet Fragterne vilde blive billigere, der vilde saaledes spares ca. 4 £ pr. Keel Kul. Fra saadan en Havn vilde der kunne etableres en saa at sige daglig Dampskibsforbindelse ved forbisejlende Skibe. For Skibsfarten vilde Havnen betyde en billigere Assurance og et bedre Fragtmarked; alle de smaa Fartøjer, der ere hjemmehørende rundt omkring, navnlig i Marstal og Svendborg, maa jo nu paa Grund af Ishindringer lægge op om Vinteren, men fra en Vestkysthavn vilde de kunne søge Fragter, og naar de nu flere Gange med opfriskende Kuling maa afvente gunstig Vind, inden de kunne søge rundt Skagen, ville de, naar de havde en Havn i Læ, med nordvestlige Vinde dristigt kunne lægge forbi Hanstholm. Dampskibe maa ogsaa undertiden, efter at være passeret denne Pynt, gøre Venderejse til Frederikshavn paa Grund af Kulmangel. Som Reparationshavn vil en saadan Havn ogsaa faa sin store Betydning. Nu kan der om Efteraaret og Vinteren være Dage, hvor der søge 3-400 Sejlskibe, der skulle over Nordsøen, op til Havne paa den norske Kyst, hvad vi jo ikke have mindste Fordel af; men Skibene vilde hellere søge til en Fastlandshavn end gennem den lange Skærgaard, der er vanskelig at komme igennem, og hvor man maa have Lods ombord. En Vestkysthavn vil ogsaa have stor Betydning for Havarister; det er jo ikke saa lang Tid siden, at Dampskibet »H. J. Pallisen« grundstødte paa Bragen; det blev ganske vist bragt flot i læk Tilstand, men sank, inden det kunde naa Havn, thi nu er der jo kun de nærmeste Reparations Havne: Christianssand og Gøteborg. Som Fiskerihavn endelig vil et saadant Anlæg jo faa den aller største Betydning. Nu kunne Fiskerne kun komme ud i Magsvej, og selv da kan der stundom staa et saadant Braad over Revlerne, at de ikke kunne komme over dem. Det er jo ikke mere end et Par Dage siden, at der ved Vorupør let kunde være passeret en lignende Ulykke som den, der passerede for $1\frac{1}{2}$ Aar siden; heldigvis kom Redningsbaaden tilstede, men det er dog en egen Sag, at vore Fiskere skulle have Redningsbaaden paa Siden, naar de skulle røgte deres Erhverv, saa ikke blot af økonomiske men ogsaa af rent humane Hensyn var det en Nødvendighed, at man snarest muligt fik Spørgsmaalet om en Vestkysthavn løst. Efter Regeringens Overslag vilde Omkostningerne ved Anlægget af en Havn andrage ca. 15 Millioner; lene for Anlægget af en Trafikhavn vilde denne Sum være el anvendt. Importen til det Opland, som maatte henregnes til en saadan Havn, vilde blive 50-90,000 Tons og Eksporten vilde blive noget lignende. Den Skibsafgift, der maatte svares heraf vilde blive 150,000 Kr. Dersom man ansætter Afgiften af den Fisk, der føres til en saadan Havn, til 2 pCt., vil det kunne blive ca. 40,000 Kr., og man vil saaledes allerede være færdig op til en aarlig Indtægt af ca. 200,000 Kr., men man maa vel huske paa, at den indirekte Nytte af Havnen er af langt større Betydning, og vi kunne derfor ikke forsvare at sætte at bygge den. Vor Søfart og vort Fiskeri bringe mange fremmede Penge ind i Landet; naar der er Tale om Jernbaner findes der altid villigt Øre, fordi man ved, at de fører til Gavn, men naar der er Tale om en Havn, er det vanskeligere at gøre Folk indlysende, af hvor stor Betydning den vilde være. Taleren indsaa fuldt vel, at Havnesagen ikke kunde gennemføres uden vægtig Støtte fra Landbruget, Handelen og Industri, og der maatte indflydelsesrige Mænd til at opbygge en saadan Stemning, at Regeringen under Pression af denne Stemning vilde fremkomme med Forslag om en Vestkysthavn i den kommende Rigsdagssamling.

Proprietær Neergaard bemærkede, at Havnespørgsmaalet var saa stort, at man for at rejse det maatte søge at rejse

Stemningen for det i alle de vestjydske Amter, som i dette Spørgsmaal have Interesser fælles med os, og han kunde derfor slutte sig til Kaptajn Trolle med Hensyn til at man søgte at oparbejde en saadan Stemning ogsaa uden for Thisted Amt, navnlig ved Henvendelse til Amts-, By- og Sogneraadene, saaledes at de ved Delegerede sammen med Repræsentanter for andre Institutioner og for Foreninger samledes til et Møde. Det Udvalg, vi formodentlig nedsætte i Dag, vil derfor kun blive en snævrere Kreds af Mænd til at støtte Kaptajn Trolle i hans Arbejde for at faa en større Komite af indflydelsesrige Mænd i alle vestjydske Amter nedsat.

Amtmand, Grev Schulin kendte fra sit Arbejde i Indenrigsministeriet alle disse Betænkninger, Planer og Overslag for en Vestkysthavn; alle vare de blevne underkastede lange Overvejelser og Drøftelser, men derved var det ogsaa blevet. Nu, mente Taleren, var der et Omslag i denne Stemning; han troede ikke mere, at der næredes saadanne Betænkkeligheder som tidligere ved at anvende saa store Beløb, som der fordredes til denne Sag. Ligesom Kaptajn Trolle og Neergaard var han af den Anskuelse, at det Udvalg, der her i Dag skulde nedsættes, nærmest maatte være for at forberede Sagen og for at søge en større Komite nedsat, thi det vilde jo være af Betydning at kunne skaffe saa fyldige Oplysninger som muligt med Hensyn til Anlæggets Rentabilitet. For Taleren lige saa vel som for mange Andre stod det, om vi ikke ved en Vestkysthavn kunde genvinde noget af det, vi i tidligere Dage havde tabt. — Det galdt som sagt at skaffe alle de Oplysninger, der kunde faas med Hensyn til en Vestkysthavn, men endnu mere galdt det, at Folket kommer med saaledes, at Vestkysthavnen bliver det en Hjertesag, som det vil sætte Alt ind paa at faa gennemført. Det maa undgaa, at Sagen faar et lokalt Tilnit — som den jo heller ikke har, — men et Sted maa den jo rejse, og hvem er da vel nærmere dertil end vi, der have set saa mange af de Ulykker, der alt for ofte passere her paa Vestkysten. Som nævnt kunde man i Dag kun gøre et foreløbigt Skridt, men paa et senere Stadium skulde Taleren være villig til at yde al den Støtte, han formaaede; der var jo tidligere peget paa, at man ogsaa maatte have de andre vestjydske Amter med, og han skulde være villig til at konferere med sine Kolleger i de to Amter, som der nærmest vilde blive Tale om.

Konsul Bertelsen, Ringkjøbing, kunde ikke se andet, end at det vilde være heldigt, om Ringkjøbing og Thisted Amter kunde forenes i fælles Arbejde for Vestkysthavnesagen. Han kendte ikke de Motiver, der bandt de tvende Amter sammen med Hensyn til Spørgsmaalet om en Havn ved Thyborøn, men han kunde fuldt ud slutte sig til Kaptajn Trolle i dennes Udtalelser om et Havneanlæg der; thi en Havn paa dette Sted kunde kun være Landbruget til Gavn; dersom Fiskerne ventede sig noget af den, vilde det kun blive en Skuffelse.

Kaptajn Jensen, Aalborg: Aalborg har vel ikke nogen direkte Interesse af et Havneanlæg paa Vestkysten, men for Taleren stod det, som man maatte se paa den Sag med et videre Syn, og han troede at turde sige, at man ikke i Aalborg vilde lægge nogen Hindring i Vejen for Sagen, og det samme galdt sikkerlig Hjørring Amt, der var anderledes interesseret i Spørgsmaalet, idet dets Kyststrækning mod Vesterhavet var lige saa lang som Thisted Amts. Taleren anførte, som Eksempel paa, hvad Fiskeriet kunde udvikle sig til, Grimsby. Vi have allerede Sporene til et stort Fiskeri i Frederikshavn, og et stort Fiskeri kan trives, thi Driftskapitalen er ikke saa stor; og naar der i Kattegat kan skabes en stor Fiskerflaade, hvad maa der saa ikke kunne gøres i Vesterhavet, hvor Fisken er af langt bedre Kvalitet og findes i langt større Mængde; men i øvrigt kan det jo ikke nytte at tale om et Vesterhavsfiskeri, førend der haves en Havn.

Konsul N. C. Andersen: Kunde man opnaa at faa en Vestkysthavn sat igennem, vilde det blive til Held for vide Egne, og derfor glædede det ham, at man her i Kredsen havde faaet valgt en Folkethingsmand, der vilde sætte hele sin Kraft ind paa at fremme denne Sag, men hver især af os Andre

bør yde al vor Støtte og bruge alle de Midler, der staa til vor Raadighed.

Gæstgiver Otto Hausgaard, Vildsund, udtalte sin Glæde over den store Sympati for Sagen, der var kommen til Orde her i Dag. Det havde længe staaet for ham, som Fiskeriet var blevet forsømt. Vi saa jo andre Nationer, der ikke var større end vor egen, hente Rigdomme af Fiskeriet, medens vi selv ikke gjorde det, men der var heller ikke nogen Nation, hvor Regeringen viste saa lidt Opmærksomhed for Fiskeriets Opkomst som her hjemme; det hidrørte vistnok navnlig fra, at Fiskerne hidtil ikke havde haft nogen Repræsentant paa Thinge, og derfor glædede det ham, at Kaptajn Trolle nu var bleven valgt. Han kunde slutte sig til Tanken om i Dag at nedsætte et Udvalg til Sammenkaldelse af en stor Komite.

Folkethingsmand, Kaptajn Trolle kunde kun være tilfreds med den Modtagelse, Sagen havde faaet; thi de faldne Udtalelser konstaterer, at man ikke blot her i Kredsen, men ogsaa i andre Egne ønsker Spørgsmaalet om en Vestkysthavn fremmet, og dernæst at indflydelsesrige Mænd ville yde deres Støtte til dets Løsning. Taleren takkede Enhver, der vilde arbejde for Sagen, særligt Amtmanden, Greve Schulin, der havde tilsagt sin værdifulde Støtte. For at konstatere Stemningen i Forsamlingen vilde han anmode Alle, der samstemmede i Ønsket om, at Regeringen i den kommende Rigsdagsamling fremsætter Forslag om en Vestkysthavn, om at rejse sig.

Selvfølgelig deltes dette Ønske af hele Forsamlingen, hvorefter Kaptajn Trolle til Medlemmer af Udvalget foreslog at vælge: Konsul N. C. Andersen, Gæstgiver O. Hausgaard, Proprietær N. Neergaard og Strandfoged Th. Sørensen, Agger.

Mødet sluttede derefter med et af Kaptajn Trolle udbragt Leve for Udvalget og med et Leve for Folkethingsmanden, udbragt af Dirigenten.

Nord-Østersø-Kanalen.

I disse Dage aabnes med store Festligheder og under Deltagelse fra næsten alle civiliserede Stater Kanalen mellem Nordsøen og Østersøen. Danmark er ogsaa repræsenteret ved denne Lejlighed, idet to af vore nyeste Orlogsskibe og flere Torpedobaade ere afgaaede til Kiel.

Vi have tidligere saa udførligt omtalt det storartede Anlæg, der saaledes nu er fuldendt, at vi i Dag kun skulle minde om den Betydning, det kan have for Danmark og særlig for dansk Skibsfart. Om Rækkevidden af denne Betydning ere Meningerne saare delte, men vi tro dog at betegne den almindelige Stemning i vore Søfartskredse rigtigt, naar vi sige, at den ny Kanals Aabning ikke fremkalder nogen Frygt for større Tab for den danske Skibsfart. At den kan skade vor Fragtfart paa Østersøen og at den utvivlsomt vil begunstige Hamburgs Handel paa dette Farvand, synes klart; men at den skulde formaa at tvinge nogen væsentlig Del af Skibsfarten rundt Skagen gennem Kanalen, synes lidet troligt og betvivles da ogsaa i de Kredse i selve Tyskland, der ikke i Øjeblikkets Festrus glemme at se ædrueligt paa Forholdene. Men under alle Omstændigheder bør Kanalens Aabning anspore os til energisk at udbrede Kendskab til vor ny Frihavn i Udlandet og til at gøre det klart for dette, at den rette Vej til Østersøen fremdeles gaar rundt »Kap Skagen«.

Norsk Fiskerliv.

I »Politiken« læses følgende interessante Skildring:

En nordlansk Fisker ved Navn Brækmo var paa Havet med sin Baad, en aaben Sejlbaad med kun en Dreng til Besætning. Der kom Storm paa, og han havde intet andet Valg end at lade sig drive for Stormen, der førte ham til Spitsbergen. Der laa han, som næsten ingen Proviant besad, og ventede paa gunstig Bør. Den kom, og han sejlede til Norge. Da han var fire Mil fra Kysten, opstod der atter en Fralandsstorm, der drev den lille Baad tilbage. Brækmo styrede atter mod Spitsbergen lige som forrige Gang, han havde før været paa den øde Ø. Han naaede derhen, og da han atter vilde tilbage mod Norge, var Isen der: han maatte altsaa overvintre dér sammen med Drengen.

De boede saa i 13 — tretten — Maaneder alene paa Øen, de havde slet ingen Proviant, ejede kun en Bøsse med nogle faa Kugler og næsten intet Krudt. Sin Kniv havde Brækmo mistet paa den anden Sejlads til Spitsbergen. Men til alt Held vidste han, at Nordenskjold havde bygget en Hytte ved det Indre af den Bugt, hvor hans Baad laa. Derhen gik han og fandt Hytten, i den en Smule daarligt Værktøj og noget Minérkrudt. Udenfor Hyttens Dør laa i Sneen Lig af Mænd, der før havde gæstet Hytten paa en bekendt Ekspedition og var omkomne en efter anden, omkomne, ikke fordi de sultede ihjel, men fordi de sad fortvivlede og uden at røre sig i Kulden og til Slutning faldt sammen af Skørbug og anden Sygdom.

Denne simple Fisker paalagde da sig og Drengen et ganske bestemt dagligt Arbejde, hvor de stod op Kl. 6 om Morgenen og inddelte Dagens Timer med alskens Gærning. Det gjaldt at skaffe Mad. Brækmo gik paa Jagt efter Rensdyr — lavede sig Kugler af Træ og pulveriserede Minérkrudtet — og fandt et Rensdyrleje omtrent fire Mil fra sin Hytte. Han maatte Dyrene paa nært Hold og skyde dem i de bløde Dele formedelst Kuglernes Slethed, og dernæst maatte han bære Rensdyrene tilbage til Hytten. Han havde lavet sig højest maadelige Ski, og paa disse vandrede den kæmpestærke Mand med to Rensdyr over Skuldrene til Hytten. Kødet spiste de overfladisk stegt paa Pinde; Blodet blev deres Drik, og med Huderne tjældede han efterhaanden hele Hytten indvendig, saa den blev forholdsvis lun. Til Held fandt han som oftest sine Kugler i Dyrenes Maver.

I tretten Maaneder lykkedes det denne moderne Robinson Crusoe at friste Livet. Og hvad var Robinsons Trængsler i det varme Klima mod den evige Snes Øde.

Da Isen lettede og han vilde sejle bort, fandt han ved Bugtens Yderste — sin Baad molesteret. Nogle Engelskmænd havde været der med et Skib, ham uafvidende og havde for Morskabs Skyld (!) hugget Læk i Fiskerbaaden, ja ødelagt det Rensdyrkød, som Brækmo Vinterens Løb havde nedgravet i Sneen nær Baaden til Proviant paa Hjemreisen.

Han fik sin Baad i Stand, satte Kurs mod Norge og sejlede til Vardø. Derfra telegraferede han roligt til sin Kone i Tromsø, at nu kom han. Da troede hun han naturligvis forlængst død og borte.

Denne Mand var fornylig i Kristiania og fortalte uden nogen Selvforbavelse om sine Hændelser, om Kamj

med Isbjørne o. s. v. Han vilde opfordre den norske Regering til at anlægge en Art Station eller »Turisthytte« paa Spitsbergen, for at de derhen forslagene Fiskere kunde

friste Livet nogen Tid. Regeringen lovede nok at tage sig af Sagen.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 9. Juni til 15. Juni 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rødspætter. Pd.	Helleflynder ¹ Pighvar ² Pd.	Slothvar ¹ og Tunger ² Pd.	Skrudder ¹ Staadk. ² Pd.	Torsk Pd.	Godde ¹ Kuller ² Pd.	Sild. Pd.	Lax ¹ , Aal ² og Aale- kvabber ³ Pd.	Makrel ¹ Hornfisk ² Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt Pd.
11 danske Fiskerifartøjer	13,842	190 ²	264 ¹									
16 danske Kvaser	38,160				38,700							
2 svenske Fiskerifartøjer	1,332		150 ¹									
pr. Baad og Vogn fra nærliggende Fiskerlejer				5,760 ¹ 204 ²	852			4,265 ² 597 ³	6,160 ¹ 320 ²	Rejer 504		
pr. Jernbane og Dampskib	5,432	1,450 ¹ 1,000 ²	300 ¹ 400 ²	400 ¹	320	11,224 ¹ 400 ²	104,900	22,051 ¹ 14,774 ²	24,780 ¹ 39,458 ²	26,051	534	
Ialt =	58,766	2,640	1,114	6,364	39,872	11,624	104,900	41,687	70,718	26,555	534	364,774

Betalt Gennemsnitspris af Opkøbere	levende 2 Kr. til 5 Kr. Kassef. 1Kr.66Ø. pr. Lpd.	levende 70 Øre Kassef. 40 Øre pr. Lpd.	1 Kr. pr. Ol. Aal blanke 55 Øre, gule 35 Ø. pr. Pd. Hornfisk 3-4 Kr., smaa 1Kr.10Ø. pr. Pd. Makrel 5-9 Kr., smaa 40-100 Ø. pr. Snes.

Afvigle Uge bragte kun ringe Tilførsel af levende Fisk, Rødspætter betalt med indtil 5 Kr. 75 Øre pr. Lpd. Markedet iøvrigt roligt og fast.

Fiskerierne.

Frederikshavn, den 18. Juni 1895.

Paa Grund af Pinse Helligdagene udgik vore Kuttere noget senere end sædvanlig, og da Vinden desuden i Dagene efter Pinse var svag, gik der temmelig megen Tid væk, førend de respektive Fangstpladser naaedes; den Tid, hvori der kunde fiskes, blev paa Grund af indtrædende Kuling vel meget afkortet, saa at Fiskeriet for de flestes Vedkommende kun gav ringe Udbytte. Fra Farvandet ud for Bulbjerg og Blokhus ere enkelte Kuttere indkomne med fuld c. 300 Snes, men som oftest have de fortsat Rejsen til Kjøbenhavn; de her indkomne have opnaaet fra 2 Kr. 75 Øre til 3 Kr. Snesen og Rødspætter har vejlet c. 1 Lispund Snesen. Nogle faa ere indkomne fra den i sidste Beretning omtalte gode Fangstplads nordvest af Løkken og haft ganske godt Udbytte, omend Fangsten i Snesetal almindeligvis ikke var saa stor som sidet, der var ingen, der havde over 70 Snes; Vægten har varieret mellem 30 og 60 Pd. pr. Snes og er betalt med 17-18 Øre pr. Pd. eller med fra 4½ til 8 Kr. pr. Snes. Udfor Hirtshals har Fangsten af Skærissing været det væsentligste, Rødspættefiskeriet har kun givet tarveligt Udbytte; Skærissing er betalt med fra 4-6 Øre pr. Pd. Kutteren »Maagen« har ved Blaavandshuk gjort en god Fangst af mindre Rødspætter, vejende c. 12 Pd. Snesen; den havde c. 500 Snes, hvormed den afgik til Kjøbenhavn for at opnaa højere Priser end her hødes. Makreltilførselen har pludselig taget Opsving, der er tilført c. 500 Ks. fra Christianssand, det er af stor Betydning for Tilførsel af denne Fisk, at Ruten Frederikshavn - Christi ns sand nu udføres daglig i Stedet for som tidligere 3 Gange ugentlig. Det var angaaende den første af de to sidst forløbne Uger, om den sidste kan meddeles, at uroligt Vejr og vestlig Kuling i omtrent hele Ugen har lagt Fiskeriet store Hindringer i Vejen, saaledes at de Kuttere, som pleje at bruge Snurrevaad paa Vestkysten, slet ikke have forladt Havnen førend for et Par Dage siden, medens de Kuttere, der bruge Garn paa de forskellige Fangstpladser omkring

Læsø, have maattet holde sig c. 3 Dage til Søs bare for at bjærge deres Garn, som de da endelig ogsaa fik ind, men rigtignok fyldte med Snavs og Tang i Stedet for Fisk. Da Tilførselen altsaa har været lig Nul, og da samtidig et ikke ringe Antal Kvaser ere afgaaede med fuld Last dels til Kjøbenhavn dels til Christiania, hvor Priserne hurtig ere gaaede svært i Vejret, er det Tidspunkt snart ikke fjærnt, da man i Fiskebyen Frederikshavn ikke har en eneste Rødspætte paa Lager. Men naar blot vi maa faa nogenlunde roligt Vejr i nogen Tid, vil Savnet af fersk Fisk forhaabentlig snart blive afhjulpet. Stormen har ogsaa virket hæmmende paa det Fiskeri, som norske Fiskere fra deres Dæksbaade drive paa det saakaldte »Jyske Rev« i Nordøen efter Makrel. Der er kun tilført ringe Kvantiteter fra Christianssand i denne Uge. Hummertilførselen fra Norge har derimod været af sædvanlig Størrelse c. 20,000 Stk., og Prisen er ikke heller undergaaet nogen synderlig Forandring. Der betales c. 90 Øre pr. Pd. en gros ab Norge. Paa Vestkysten har Hummerfiskeriet nu taget sin Begyndelse. Et Par Fartøjer ere indkomne med mindre Partier her, og pr. Jernbane ankommer ogsaa jævnlig Sehdinger; der skal i de sidste Dage være fisket ret godt ved Løkken. Ved Læsø fiskes der ligeledes Hummer i denne Tid, men denne Fangst er ved Kontrakt solgt til et Hamborgfirma, hvortil Hummeren ekspederes direkte.

Ved den store kejserlige Festsdiner i Kiel i Anledning af Nordøstersøkanalens Aabning skal der spises Hummer fra Frederikshavn; »Vendsyssel Fiskeeksportforretning« er Levebrandøren heraf.

Islandsfiskeriet.

Frederikshavn, den 18. Juni 1895.

Fiskekutteren »Nordvest«, Skipper E. Bast af Frederikshavn afgaar i Dag til Fiskeri under Island; det bliver den

eneste Kutter, der i Aar herfra vil afgaa til dette Fiskeri, de større Kuttere, som i tidligere Aar herfra har været under Island drive for Tiden Rødspættfiskeri paa Vestkysten og vilde — i hvert Fald nogle af dem — atter forsøge Fiskeriet af Makrel i Nordsøen med Dørg hen ad Sommeren. »Nordvest« er i Foraaret under en gennemgribende Reparation og har faaet indsat Dam samt er bleven forsynet med et nyt Petroleums-Motor-Spil til Indhivning af Vaaddet. Fiskeriet skal som sædvanlig baseres paa Fangst af Rødspætter, som dels skal nedsaltet i her fra medbragte Tønder, dels afsættes i fersk Tilstand til de ligeledes under Island fiskende Damp-trawl-Aktieselskabet »Dan« tilhørende Dampskibe som endydermere har sat sig i Forbindelse med et engelsk Dampskibsselskab for saa hurtig som mulig at føre Fisken frem til det engelske Marked i ispakket Tilstand. »Nordvest« ejes af et Aktieselskab og »Vendsyssel Fiskeexportforretning« er bestyrende Reder. Siden den danske Regering har sendt en hurtigsejende Krydser op under Island for at varetage de islandske og danske Fiskeres Interesser, skal de i de tidligere Aar meget nærgaaende og Fiskeriet ødelæggende engelske Damptrawlere have holdt sig uden for det islandske Søterritoriums Grændser, og det er saaledes at haabe at den her fra udgaende Kutter maa have Held af sit Foretagende, saaledes at der muligen atter ad Aare kan drage en Flotille her fra for at udnytte Havets Rigdomme ved den saa langt fra os bortliggende danske Øs Strande. —m.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn. Indgaaede Skibe.

13. Juni. Dampskib »Ferdinand«, Kapt. Lage, fra Hamborg med 100 Sække Mel, 2 Fst. Honning, 2 Bll. Plantestof, 4 Fst. Vin, 55 Bll. Sække, 72 Kasser sort Blik, 200 Fst. Fedt, 41 Plader Kobber.

15. Juni. Dampskib »Sicilia«, Kapt. Reesing, fra New York med 120 Fst. Oleo Oil, 300 Sække Majsflager, 100 Sække Majsmel, 406 Kasser Hummer, 158 Kolli Landbrugsmaskiner, 450 Fst. Sirup, 25 Fst. Fedt, 161 Fst. Smør, 1 Kasse Papirknive, 4 Kasser Bicycles, 908 Stk. Poppeltræ, 2 Ks. Isenkram, 17,093 bushels Majs, 24,000 bushels Hvede.

17. Juni. Dampskib »George Dittmann«, Kapt. H. Witt, fra Hamborg med 211 Sække Kaffe, 391 Sække Tapioka, 5 Bll. Bassine, 307 Pk. Piasava, 22 Pk. Tobak, 2 Fst. Olie, 500 Sække Sukker.

19. Juni. Dampskib »Itaparica«, Kapt. Mählmann, fra Brasilien med 5,310 Sække Kaffe og $\frac{1}{2}$ Piber Vin.

Ugens Havarier.

Havareret dansk Skib. Fra Antwerpen meddeles den 15. ds. Den danske Brig »Union«, Kapt. Andersen, der er ankommen hertil fra Rio Janeiro med en Ladning Huder og Skind, har paa Rejsen haft haardt Vejr, og sprang den 14. Marts læk. Fra denne Dag indtil 31. s. M. maatte Pumperne uafbrudt holdes i Virksomhed, og Besætningen var meget udmattet, da Skibet den 31. Marts ankom til Talmouth, hvor Skaden foreløbig udbedredes, hvorefter Skibet fortsatte Rejsen hertil.

Rasmine, Galease af Marstal, er paa Rejsen fra Königsberg til Nakskov bleven indslæbt til Rønne med brækket Fokkemast.

Kristine, Skonnert af Faaborg, Larsen, er strandet ved Wick. Mandskabet er reddet.

Nishnij Novgorod, Dpsk. af København, har ved Ankomsten til Riga fra Antwerpen og Hjemstedet haft Eksplosion om Bord, ved at Maskinens Petroleums Cisterne eksploderede. Der opstod Ild i Maskinrummet, som led nogen Skade. Desværre dræbtes en Fyrbøder. Skibet ankom hertil d. 18. ds.

Union, Skonnertbrig af Fanø, Ankensen, ankom d. 12. ds. til Antwerpen fra Rio Janeiro med en Ladning Huder og Skind. Skibet har paa Rejsen haft haardt Vejr og sprang læk d. 14. Maj. Man holdt det gaaende paa Pumperne fra denne Dag og indtil Skibet d. 31. Maj ankom til Talmouth. Mandskabet var fuldstændig udmattet af de store Anstrængelser. Skaden udbedredes i Talmouth forinden Rejsen fortsattes til Antwerpen.

Fra Sø og Land.

Eksplosion ombord i en dansk Damper. Fra Riga meddeles den 13. ds. Ombord i det hertil ankomne Dampskib »Nishnij Novgorod«, Kaptajn Harder af København, kommende fra Antwerpen og Hjemstedet med en Ladning Stykgods, eksploderede umiddelbart efter Ankomsten hertil Maskinens Petroleums Cisterne, hvorved en Fyrbøder dræbtes. Ved Eksplosionen opstod Ild i Maskinrummet, men det lykkedes at blive Herre over Ilden inden Sprøjterne ankom. Saavidt man kunde se, havde Maskinen ikke taget nogen Skade, hvorimod Maskinrummet havde lidt en Del.

Nyt Dampskib. I Lørdags foretoges Prøvetur med det i Renfrew (Skotland) for Det forenede Dampskibsselskabs Regning nybyggede Dampskib »Nicolai den Anden«. Skibet, der er bygget til Ruten Østersøen—Sortehavet, har i Glasgow indtaget en Ladning Kul til København, hvortil det ventes i Slutningen af denne Uge.

Ny Dampskibsroute. Dampskibet »Erna« af Nexø vil i Maanederne Juli og August udføre en egentlig Tur imellem Bornholm og Cimbrishavn. Ruten er hovedsagelig beregnet paa de mange Turister, der i disse Par Maaneder gæste Bornholm.

Forladt Skib passeret. Fra Christianssand meddeles den 6. ds. Den hertil ankomne danske Skonnert »Grauna«, Kapt. Pedersen, af København har udfor Færøerne paa $61\frac{1}{2}^{\circ}$ n. B. og $2\frac{1}{2}^{\circ}$ v. L. passeret en stor trælastet Bark drivende paa Lasten. Alt paa Dækket var sønderslaaet, kun et Sejldugstelt saas paa Agterdækket, men intet Menneske observeredes. Skibet havde to Nødflag oppe. Barkens Navn kunde ikke bestemt læses, men det antages at være »Louis« af Åbo

Nicolai den Anden. I Gaar Formiddags ankom Det forenede Dampskibs Selskabs nye Dampskib »Nicolai den Anden«, hertil fra Glasgow, og kastede Anker paa Reden. Denne Damper er paa samme Størrelse som Dampskibet »Thingvalla«, idet den maaler c. 3400 Tons, og er »Det Forenedes« største Skib. Den er bygget af Messrs Lobnitz & Co. i Renfrew til Bureau Veritas højeste Klasse. Skibets Fører er Kaptajn Jespersen, tidligere Fører af »Leopold den Anden«. »Nicolai den Anden« skal benyttes i Ruten St. Petersborg—Sortehavet, og vil antagelig afgaa til St. Petersborg i Dag.

Skibesalg. Skruedampskibet »Olaf Rye« af Nordby, er af Ejeren, Skibsbygmester Dahl, solgt til Udlandet.

Hr. F. G. Reinhold i Danzig har solgt Dampskibet »Livonia«, 199 Reg. Tons, til Esbjerg.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen. Thidemann, ankom til Batoum, 16 Juni, bestemt til Novorossisk, Odessa. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Saloniki, 17. Juni, bestemt til Constantinopel, Sebastopol, Odessa. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Cette, 17. Juni, bestemt til Marseille, Nizza, Spanien. — Chr. Broberg, Gotsche, ankom til St. Petersborg 12. Juni, bestemt til Rafsø, Abo, Alicante. — Castor, Rabe, ankom til Rafsø, 16. Juni, bestemt til Kjøbenhavn, Malaga. — Dagmar, Hansen, ankom til Kjøbenhavn, 18. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Douro, Brabrand, afgik fra Dartmouth, 17. Juni, bestemt til Kbhvn., St. Petersborg — Georgios I, Rohde, afgik fra Kbhvn., 16. Juni, bestemt til Antwerpen, Alger, Tunis etc. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Dartmouth, 18. Juni, bestemt til Genua, Livorno, Neapel. Tarante, Sicilien — Kiew, Rasmussen, afgik fra Liverpool, 14. Juni, bestemt til Kjøbenh. — Kursk, Staal, ankom til Stettin, 16. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen, 10. Juni, bestemt til Tunis, Piræus, ect. — L. P. Holmblad, Ericksen, ankom til Antwerpen 10. Juni, bestemt til Kjøbenhavn, St. Petersborg. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Glasgow, 15. Juni, bestemt til Kjøbenh., St. Petersborg. — O. B. Suhr, Koch, ankom til Stockholm, 16. Juni, bestemt til Harnæs, Alicante. — Omsk, Kihl, ankom til St. Petersborg, 14. Juni, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — Pan, Cahuble, ankom til Messina, 18. Juni, bestemt til Kbhvn. — Tejo, Fenger, afgik fra Pernan, 17. Juni, bestemt til Stockholm, Kjøbenhavn, Oporto, Lissabon. — Toms, Petersen, ankom til Antwerpen, 18. Juni, bestemt til Kjøbenhavn, St. Petersborg — Vesta, Corfitzon, afgik fra La Rochelle, 17. Juni, bestemt til Kjøbenhavn. — Vesuv, Gade, afgik fra Havre, 18. Juni, bestemt til Kjøbenhavn, St. Petersborg. — Viking, Jørgensen, afgik fra Kbhvn., 16. Juni, bestemt til Bordeaux.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Libau, 17. Juni, bestemt til Kjøbenhavn, Anvers. — Axelhuus, Harder, afgik fra Trondhjem, 17. Juni, bestemt til Vestnorske Stationer, Kjøbenhavn, Stettin. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom til Kbhvn., 16. Juni, bestemt til Hamburg. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn., 17. Juni, bestemt til London. — Charkow, Norden, ankom til Hull, 18. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX., Møllerup, ankom til Pillau, 17. Juni, bestemt til Kjøbenh. London. — Christiansund, Andersen, ankom til Stettin, 16. Juni, bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Fanø, Kolster, ankom til Libau, 16. Juni, bestemt til Hull. — Frederik, Harboe, afgik fra Königsberg, 18. Juni, bestemt til Hull. — Jolantha, Hansen, afgik fra Hamburg, 19. Juni, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Kasan, Thomsen, ankom til London, 16. Juni, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Granton, 5. Juni, bestemt til Færøerne, Island. — Libau, Andersen, ankom til Hamburg, 11. Juni, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 18. Juni, bestemt til Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn., 14. Juni, bestemt til Stettin. — Morsø, Lind, afgik fra Kjøbenhavn, 19. Juni, bestemt til Danzig. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen, 13. Juni, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn., 19. Juni, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Jensen, afgik fra Kbhvn., 17. Juni, bestemt til Antwerpen. — Odin, Frisenette, ankom til Hamburg, 17. Juni, bestemt til Kbhvn., Danzig. — Perm, Christensen, ankom til London, 9. Juni, bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Kbhvn., 19. Juni, bestemt til Riga. — Romny, Nielsen, ankom til Kbhvn., 18. Juni, bestemt til Libau. — Thyra, Garde, ankom til Seydisfjord, 7. Juni, bestemt til Nordlandet, Færøerne, Granton, Kbhvn. — Tula, Paaske, ankom til Königsberg, 12. Juni, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Valdemar, Sørensen, ankom til Antwerpen, 17. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Hamburg 18. Juni, bestemt til Kbhvn., Danzig.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle, 19. Juni, bestemt til Kbhvn., — Esbern Snare, Holm, afgik fra Odense, 20. Juni, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Therkildsen, afgik fra Kbhvn., 20. Juni, bestemt til Newcastle. — Kronen, Petersen, afgik fra Nykjøbing F., 19. Juni, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith, 18. Juni, bestemt til Odense. — Storebelt, Güllich, afgik fra Newcastle, 18. Juni, bestemt til Nakskov. — Union, Bloch, afgik fra Aalborg, 19. Juni, bestemt til Leith via Odense, Aarhus.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Amsterdam 18. Juni. — Christiansborg, Schmidt, afgik fra Abo 15.

Juni til Rouen. — Fredensborg, Andersen, ankom til Calais, 18. Juni. — Frederiksborg, Harlmann, ankom til Sikeå 14. Juni. — Rosenborg, Schultz, ankom til Calais 19. Juni. — Uranienborg, Ewaldsen, afgik fra Borgå 18. Juni til Ostende.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, ankom til Kbhvn. 14. Juni. — Fyen, Andersen, ankom til Dunkirque 18. Juni. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Dordrecht 18. Juni til Boness. Jylland, Starcke, afgik fra Riga 17. Juni til Ghent. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kronstadt 14. Juni, ankom til Riga 16. Juni. — Sjælland, Hansen, afgik fra Helsingør 16. Juni, ankom til Riga 18. Juni.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra New-York 8. Juni til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 11. Juni, til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand, 31. Maj, bestemt til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand, 14. Juni, bestemt til New-York.

Det store nordiske Telegrafelskab. H. C. Ørsted, Ørsted, ligger i Tuborg Havn. — Store Nordiske, Suenson, ligger ved Shanghai.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest Olsen, afgik fra Aarhus 13. Juni, anløb Frederikshavn 14., ankom til Newcastle 16. Juni. — Octa, Enemark, afgik fra Gøteborg 14. Juni, anløb Frederikshavn samme Dag, ankom til Christiania 15., afgik 17., ankom til Frederikshavn 18. — Orrik, Eriksen, afgik fra Gøteborg 13. Juni, anløb Arendal 15., ankom til Newcastle 17.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, afgik fra Trouville 17. Juni til Methil. — Neptun, Jessen, ankom til West Hartlepool 15. Juni. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Kbhvn. 12. Juni, ankom til Neufahrwasser 14., afgik 15. til Newcastle.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Riga, 16. Juni bestemt til Rotterdam. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Blyth 8. Juni, bestemt til Kronstadt, ankom til Kronstadt, 16. Juni. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Kbhvn., 20. Juni, bestemt til Libau. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Boness, 14. Juni, bestemt til Kronstadt. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Libau, 15. Juni bestemt til London — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Blyth 15. Juni, bestemt til Kronstadt. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Stettin 13. Juni bestemt til Riga, ankom til Riga 15. Juni. — Olaf, C. Holst, afgik fra Cronstadt 11. Juni, bestemt til Riga, ankom til Riga, 13. Juni. — Volmer, J. C. Jensen, afgik fra London, 19. Juni, bestemt til Newcastle. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga, 18. Juni, bestemt til Rouen. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Riga 9. Juni, bestemt til Dunkerque, ankom til Dunkerque 15. Juni. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Dunkerque 7. Juni, bestemt til Kronstadt, ankom til Kronstadt, 15. Juni.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Cardiff 5. Juni, bestemt til Kronstadt, ankom til Kronstadt 15. Juni. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Kronstadt, 12. Juni, bestemt til Rotterdam, ankom til Rotterdam 10. Juni. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Amsterdam, 13. Juni, bestemt til Blyth, ankom til Blyth 14. Juni. — Pawel Andrejef, L. Johnsen, afgik fra Riga, 15. Juni bestemt til London.

Dampskibsselskabet Heimdal. Anine Knudsen, afgik fra Riga, 14. Juni, bestemt til Ghent.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Ameta, Nielsen, ankom til Punta Delgade 12. Juni fra Tahiti. 95 Dages Rejse, er beordret til Hamburg. — Anne Agnete, Mathiasen, afgik fra Port de Boux 9. Juni til Santos. — Casma, Sonnicksen, passerede Dungeness 11. Juni, ankom til Hamburg 16. fra Manta. — Clara, Nielsen, ankom til Swansea 15. Juni fra St. Rosalia. — Copley, Struckmann, afgik fra Bristol 14. Juni til Swansea for at lade til St. Francisco, ankom 15. til Swansea. — Dora, Sonnicksen, ankom til Hongkong 11. Maj fra Menado. — Doris Brodersen, Beck, ankom til New-York 15. Juni. — Elisabeth, Fischer, ankom til Rio Janeiro 11. Juni fra Mossaro. — H. Grohmann, Nielsen, afgik fra Esmeraldo 30. April til Hamburg. — Hans, Jensen, ankom til Rotterdam 12. Juni fra Punta Arenas. — Hans, Brinck, ankom til Liverpool 11. Juni fra Maracaibo. — Helena, Sørensen, afgik fra Hamburg 12. Juni til Rio Janeiro. — Ihes Røhl, Jessen, afgik fra Mariager 14. Juni til Santos. — Laura, Toft, passerede Punta Delgade paa Rejsen fra Ialnit til Birkenhead 12. Juni, alt vel. — Levonia, Mortensen, ankom til Hamburg 12. Juni. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Hamburg 14. Juni fra Laguna. — Medor, Svarrer, passerede Skagen 15. Juni til Kbhvn. — Neptun, Jessen, passerede Hirtshals 12. Juni. — Nordby, Holst, afgik fra Hamburg 13. Juni til Fanø. — Puck, Pedersen, ankom til Punta Delgade 15. Juni. — Sofie, Svarrer, afgik 13. Maj fra Algoa Bay til Mossaro. — Svend, Jørgensen, ankom til Queenstown 17. Juni fra Rosario. — Union, Skonnert, ankom til Antwerpen 13. Juni fra Falmouth. — Vilhelmine, Oldefar, ankom til Queenstown 17. Juni fra Rosario.

Fanø. Sønderho. Hans, Brinck, ankom til Liverpool 12.

Juni fra Maracaibo. — Martha, Nissen, afgik fra New-York 13. Juni til Rio Grande.

Chr. Simonl. Aalborg. Carl, Andersen, ankom til Tungerburg 13. Juni. — Flora, Larsen, afgik fra Riga 6te Juni til Bremerhafen.

Fragtberetninger.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 15. Juni:

Fragtmarkedet udefter vedbliver stille. Sejlskibe sluttes for Kullast til Buenos Ayres à 9/6 til 11/—, Nordbrazilien 12/— à 13/—, Rio Janeiro 13/6, Vestkysten Syd-Amerika 10/— à 11/—, Californien 11/6 fra Wales, 13/— fra Scotland, San Diego 13/—, Syd Afrika 12/—. For Dampere notes for Kul fra Cardiff til Cronstadt 5,9, Kjøbenhavn 5,6, St. Nazaire 4³/₄ francs; Tunis 7/6, Lissabon 5/6, Algiers 6¹/₄ francs, Teneriffe 6/9, Marseilles 7/—, Barcelona 9/6.

Returfragterne holde sig gennemgaaende faste. Der er blandt andet sluttet som følger:

Quebec til Greenock 16,6, Liverpool 18/— pr. Load Tømmer for 1400 Reg. Skib. Shediac til Vestengland 4²/₆, Bayverte 4²/₆ for smaa, 39/- à 40 — for store Skibe. Sapelo Georgia til U. K. Kont. 87/6 pr. Std. Pitch Pine. — Savannah 2/6 for Harpix for 900 Tons Skibe, 2/9 for 600 Register.

Pitch Pine fra Gulfhavnene 9²/₆ for 1000 Register, 95/— à 100/— for mindre Skibe.

River Plate 18/—, River Parana 22/6, Vestkysten 27/6, Californien 35/— à 37/6.

Coprah fra Cocos Island 40/—, Padang 40/—. Sukker fra Java 27/6 à 30/—.

Bombay 17/6, Odessa 11/—, Azoff 13/- à 13/6, Carthagena 19/—, Tampa til Cette 17/—.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 15. Juni:

Der er vedvarende god Efterspørgsel for Tonnage herfra til Østersøen, navnlig til tyske Havne, og i enkelte Tilfælde er der opnaaet gode Fragter, 4¹/₂ til Svinemünde f. Ex. Middelhavet er flaut, da der er for stærkt Tilbud af Tonnage, grundet paa de forholdsvis gode Returfragter derfra. Der er sluttet Tyne, Blyth eller Wear til: St. Petersburg 4/3. Cronstadt 1600, 2000, 2800 4/3, 2000, 2700, 2900, 3300, 4/1¹/₂. Riga 900, 1000, 2000 4/. Mühlgraben 1200 4/. Königsberg 800 5/7¹/₂. Neufahrwasser 1200 4/1¹/₂. Swinemünde 2200, 2500 4/3, 2000 4/4¹/₂, 1300 4/6. Stettin 2500 4/9, 1300 5/. Wismar 1100 4/6. Rostock 1000 4/9. Nykjøbing F. 600 5/— . Tinborg 780 4/9. Malmø 700 4/9. Norrkøping 1100 4/6. Malaga 2800 7/. Tarragona 1400 7/10¹/₂. Barcelona 2800 7/9. Marseilles 2000 5/4¹/₂. Genua 2800, 3000, 3200, 3500 4/9 2400, 2500, 4/10¹/₂, 2700 og 3000 5/. Spezzia 2100 4/10¹/₂. Ca Vecchia 1900 5/7¹/₂. Jern. Neapel 2500 5/1¹/₂. Messina 1300 6/. Venedig 2500 2/700 6/3. Fiume 3000 6/4¹/₂.

Sortehavs-Markedet er omtrent uforandret, og 12/ n. c. fremdeles opnaaeligt fra Odessa, Sebastopol og Novorossisk til U. K.

Donau Markedet er falden lidt, der bydes for Juni Lastning 14/— til »any direct port«, 15/6 for Aug.—Septbr., 16/— for Oktober.

Fra Azoff er sluttet til U. K. Cont. til 13/6 à 14/ for prompt, 14/6 n. c. for Septbr. og en større Dampet pr. Sept.—Oktbr. til 14/3 any direct.

I Middelhavs Markedet har der været mere Liv i sidste Uge, fra Ergasteria kan opnaas 11/3 à 11/6 til Middlesbro etc., Bilbao byder 5/9 à 5/10¹/₂ Rotterdam, 5/4¹/₂ til Middlesbro.

Der er sluttet:

Smyrna til London eller Hull 2350 t. 11/6. Spanien til Østkyst U. K. 1300 d. V. 650. Almeria og Cadiz 1350 t. til Antwerpen 12/6 fri Descharge. Sevilla til Boness 1300 t. 8/6. Bona til Stettin 1200 t. Phosphat 12/. Tunis til Bordeaux fers 11,50, Erts, fri Descharge.

Fra Østersøen er sluttet:

Luleå til Rotterdam 5/6. Nederkalix til London 23/ D. B. Hernøsand til Trouville frcs. 35. Viborg & Kotka til Holland 750 stds. 21/6 D. B. Riga til Newport 7/ sleepers. Narva til London eller Hull 350 stds., 23/6 D. B.

Time Marter:

Østersøfart 830 Netto £ 435 pr. Maaned, Government form, 6 Mdr. Hamburg Montreal og hjem 3021 gross 6/ gov. form Staterne og Vest Indiefart 6/6, to Rejser.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrss Synvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne

angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Ved Opmaalng i *Kattegat* er fundet en Stenpulle med 14¹/₂ Fod Vand. 2¹/₂ Kbl. NØ. for *Marens Rev*, fra *Frederikshavn* nye Kirke i S. 87° Ø., Afstand 5,480 Alen.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Gotland Ø.-Kyst. Klokketønden ved *Britterna* er nu igen udlagt i 17 Fv. Vand. 57° 27' 50" N. Br. 19° 2' 40" Ø. Lgd.

Gefle Bugt. Fra den 1ste August 1895 brænder en stærk lysende Ild fra Masovnen paa *Söderfors* ved *Harnäs*. 60° 39' N. Br. 17° 22' Ø. Lgd.

Finland. Bottniske Bugt. Den 3die Juni 1895 er Fyrskibet »*Nakiainen*«, uden for *Brahestad*, og den 6te Juni Fyrskibet »*Pleevna*« igen udlagte paa Station.

Rusland. Neva-Bugt. Paa Grunden *Sineflag* Ø.-Ende er udlagt en rød Spidstønde med Stage og rød Ballon, hvorunder et blaat Flag.

Kronstad N. Farvandet N. for *Kronstad* er lukket for Koffardiskibe.

Tyskland. Danzig. Inden for *Danzig* Havneomraade gælde følgende Bestemmelser:

Alle Fartøjer, Baade og Pramme skulle om Natten, naar de ikke i Følge de almindelige Regler for Belysning skulle vise andre Lanterner, vise en hvid Lanterne i mindst 3 Fods Højde over Vandet, lysende Horisonten rundt.

Tømmerflaader, som slæbes, skulle om Natten vise, fra den agterste Ende, en hvid Lanterne i mindst 3 Fods Højde over Vandet, lysende Horisonten rundt. Naar de ikke slæbes, skulle de desuden fra den forreste Ende vise en lignende Lanterne.

Als-Sund Bro. Til Vejledning for Skibe, som passere Broen over *Als-Sund*, hejses Ø. for Gennemsejlingen en sort Ballon 20 Fod over Broen, naar Strømmen er S.-lig. Vises ingen Ballon, er Strømmen N.-lig.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. I Følge Meddelelse fra Føreren af Dampskibet »*Kursk*« Kaptajn C. *Staal*, laa den 9de Juni paa 53° 37' N. Br. 3° 48' Ø. Lgd. Vraget af et Skib paa 2 à 300 Tons med Bunden opad.

Sunkne Vrag. Nordsøen. To Vrag ligge sunkne c. 20 og 16 Kml. N. 28° V. fra Fyrskibet »*Weser*«. Paa hvert er en Mast c. 2 Fod over Vandet. 54° 12' N. Br. 7° 34' Ø. Lgd. og 54° 8' N. Br. 7° 37' Ø. Lgd.

Et Vrag ligger sunket c. 7 Kml. N. 67° V. fra Fyrskibet »*Weser*«. En Mast er 8 Fod over Vandet. 53° 57' N. Br. 7° 38' Ø. Lgd.

Holland. Zuiderzee. Dybden i Indløbet til *Stavoren* Havn er paa S.-Siden 7¹/₂ Fod, haard Bund, paa N.-Siden 9 Fod.

I Farvandet til *Enkhuisen*, NØ. for *Krabbersgat*, har der dannet sig en Grund med 8 Fod mindste Dybde.

Dybgaaende Skibe skulle holde sig S. for Linien, Fyrene overet.

Zeegat van Brouwershaven. Vraget, som laa i *Grevelingen*, tæt ved Spidstønde Nr. 3 med Ballon, er uskadeligt. Vragtønden er inddragen.

Zeegat van Goeree. Et Vrag ligger sunket i *Nieuwegat* eller *Noordergat*. Det er afmærket med to Vragtønder. Over Vraget er der kun 6 Fod Vand. 51° 54' 55" N. Br. 3° 59' 54" Ø. Lgd.

Holland. Fyr- og Lystønder forandrede. Følgende Fyr- og Lystønder ere forandrede til at vise hvidt Lys med Formerkelse hver 10 Sekunder, Lys 7 s., Mørke 3 s.

Hollandsch Diep. Noordschans Fyr.
Zeegat van Goeree. Lystønderne »*Slijkgat*« og »*Kwak*«, de to Lystønder »*Aardappelengat* og Lystønden »*Bieningen*«, *Rotterdamsche Waterweg*. Paa *Noordwall*, *Scheur Fyr* og *Fyret paa Ysselmonde* NV.-Pynt.

Wester Scheide. Lystønden, som midlertidig var udlagt i *Sardijngeul*, er inddragen og Stumtønde Nr. 1 igen udlagt.

Belgien. Ostende. Den 1ste Juli 1895 tændes paa Dynen c. 1 Kml. V. for *Maria* Kirke to Ledefyr, der vise hvidt, fast Lys fra N. 62° Ø. gennem N. og V. til S. 62° V. Flammens Højde: 75 og 55 Fod. Synsviddens: 10 Kml.

Holdte overet i N. 28° V. og S. 28° Ø. lede de midt i

Stroombank V.-lige Farvand. Fyrene vises fra hvide Jern-taarne. $51^{\circ} 12' 30''$ N. Br. $2^{\circ} 50' 25''$ Ø. Lgd.

I det lave Fyr er anbragt en rød Sektor, der lyser over Farvandets N.-lige Munding.

England. Themsen. Fra Flagstangen paa Fortet paa *Garrison Point* gives Tidsignal med en Kugle, som falder Kl. 1 t. Om. 0 s. *Greenwichs* Middeklokkeslet. I Værftets Arbejdstid kan man sammenligne Kronometre i Kaart Kontoret.

Lowestoff. Den rød og hvid tærmede Tønde vager SW. *Holm* er flyttet $1\frac{1}{2}$ Kbl. S. $\frac{1}{2}$ V. hen. Den ligger nu $1\frac{1}{2}$ Kml. SØ. $\frac{1}{8}$ Ø. fra *Lowestoft* lave Fyr og NØ. t. Ø. $\frac{5}{8}$ Ø. fra *Pakefield* nye Fyrtaarn. $52^{\circ} 27' 50''$ N. Br. $1^{\circ} 47' 35''$ Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag m. m. i Atlanterhavet. I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 22de Maj. $40^{\circ} 43'$ N. Br. $63^{\circ} 7'$ V. Lgd. Vrag, c. 200 Fod langt, med Bunden opad.

Den 22de Maj. 48° N. Br. 28° V. Lgd. Vrag, kun lidt over Vandet.

Den 28de Maj. $41^{\circ} 24'$ N. Br. $61^{\circ} 11'$ V. Lgd. Vrag af et Skib paa c. 300 Tons, med Bunden opad.

Frankrig. Gironde. Lystønden *SO. du Demi Banc* Nr. 5 er sormalet, som Bagbords Tønde.

Croisic Red. Ved S.-Siden af *Croisic Red* er funden en lille 5 Fods Grund. $47^{\circ} 18' 35''$ N. Br. $2^{\circ} 32' 21''$ V. Lgd.

Bassin d'Arcachon. *Larros* Fyr lyser fra S. 14° V. gennem V. og N. til N. 59° Ø. $44^{\circ} 38' 48''$ N. Br. $1^{\circ} 4' 28''$ V. Lgd.

Spaniens N.-Kyst. Rivadeo Bugt. En rød og hvid lodret stribet Spidstønde med Stage og Ballon er i 17 Fod Vand udlagt ved Kanten af Grunden *Carabela*, fra det Ø.-lige lille Taarn paa Slottet *San-Damian* i N. 62° Ø.

Conariske Øer. I *Las Palmas Bugt* er der ved Kablet mellem *Gran Canari* og Øen *Lanzarote* udlagt en hvid og rød lodret stribet Tønde. Den ligger i 26 Fod Vand $1\frac{1}{2}$ Kbl. fra Kysten, fra Slottet *Santa Catalina* i S. 25° Ø. Holdt overet med Kabelhuset angiver den Kablets Retning. Det er forbudt at ankre i dette

Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bay. New Jersey. Over Vraget af Damperen *Alleghany*, som laa 2 Kml. S. 36° Ø. fra *Ship John Shoal*, er der nu 40 Fod Vand ved Middel Lavvande.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Porquerolles. Den 16de Juni tændes det nye Fyr paa *Porquerolles* Fyrtaarn. Fyret viser hvidt To-Blink hver 10 Sekunder, Blink $\frac{1}{10}$ s., Mørke $2\frac{4}{10}$ s., Blink $\frac{1}{10}$ s., Mørke $7\frac{4}{10}$ s.. Flammens Højde er uforandret. Lysevnen:

38 Kml. Fyret lyser fra N. 63° Ø. gennem Ø. S. og V. til N. 61° V. og fra N. 38° V. gennem N. til N. 24° Ø.

Tunis. Kap Zebib NNØ. Fiskeredskaberne NNØ for Kap *Zebib* ere igen udlagte. Ved deres Yderende vises et hvidt Fyr. Synsvidden: 6 Kml.

Vestindien, Mexikanske Bugt og Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. I *Mobile Bay* er det gravede Løb fra *Lower Fleet* Ankerplads til *Mobile* til Forsøg belyst saaledes:

En rødmalet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, ligger ved Løbets Ø.-Side i Linie med Baakerne, 2 Kml. S. 7° V. fra den første.

En rødmalet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, ligger ved Løbets Ø.-Side, i Linie med Baakerne, 1 Kml. S. 7° V. fra den første.

Ved Løbets Ø.-Side er opført 12 Baaker. Paa Nr. 1, 3, 5, 7, 9, 11 og 12 af disse Baaker er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 12 Fod.

Ved Løbets V.-Side er opført Baaker ved Bøjninger i Løbet, nemlig lige over for *Mobile Bay* Fyr-Station, lige over for *Upper Channel* Baake, lige over for *Dog River* Barre Baake Nr. 1, lige over for *Dog River* Barre forreste Ledefyr og paa V.-Siden af *Choctaw Pass Channel*. Paa hver af disse Baaker er tændt et rødt, fast Fyr.

Dog River Barre røde, faste Fyr Nr. 1 er forandret til hvidt, fast.

Man skal holde sig midt imellem de røde og hvide Fyr.

Horn Island Pass. Mississippi. Den sort og hvid lodret stribede Fløjtetønde uden for *Horn Island Pass* ligger $\frac{1}{4}$ Kml. uden for Barren i $30\frac{1}{2}$ Fod Vand, fra *Horn Island* Fyr i S. 36° Ø., og Ruinerne af *Horn Island* gamle Fyrhus i S. 6° Ø.

Yucatan N. En 5 Fv. Korallbanke er funden N. for *Yucatan* paa $2^{\circ} 2'$ N. Br. $88^{\circ} 30'$ V. Lgd. Den strækker sig i N. og S. og er meget smal i Ø. og V.

Cuba N.-Kyst. Gibara. Det hvide, faste Fyr ved *Gibara* er endnu ikke tændt.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Paa *Diamante Shoal*. c. 2 Kml. NV. for Pynt *Mendanha*, er tændt et hvidt Blinkfyr, som viser Et-Blink hver $\frac{1}{4}$ Minut. Synsvidden: 6 Kml. Fyret vises fra en Baake, som staar i 6 Fod Vand paa Grunden.

Karantænebestemmelser m. m.

Spanien. — Skibe, kommende fra *Morsina* i *asiatisk Tyrki* og 85 Kml. Omkreds, betragtes som smittede af Kolera. Skibe fra *Konstantinopel* og *Anadoli Capus* og 85 Kml. Omkreds tilstaas fri Praktika.

Portugal. — Alle russiske Havne ere erklærede for mistænkte for Kolera.

Brasilien. — Skibe fra *Concordia* underkastes streng Karantæne. Skibe fra andre Havne i *Argentinen* erholde fri Praktika, efter i *Iha Grande* at have undergaaet Lægeundersøgelse og Desinfektion.

Sejlskibsrederi-Foreningen

ufholder konstituerende Møde Lørdag den 22. Juni Kl. 10 Form. i Borgerforeningens Lokale, Svendborg. Til lette Møde indbydes enhver, der af Interesse for Sejlskibsfarten maatte ønske at blive indtegnet som Medlem.

P. U. V.

Jacob Holm.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Pr.-Løjtnant i Flaaden.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**

I Kommission hos Tillges Boghandel.

Kuntze & Co. portable Vandfiltre

give med en Ydeevne af 40, 80 og 200 Potter i Timen

fuldstændig rent, krystalklart Drikkevand,

Anbefalede af Læger, Analyser af Prof. V. Stein og flere.

Uundværlige i Skibe.

Generalagenturet Badstuestræde 18. Kjøbenhavn K.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.

Diner a la carte. Varme Frokostretter.

J. Christophersen.

H. Hvalsøe & Co.

St. Strandstræde 8.

Lager af

Skibsartikler

&

Værktøj til Skibsbrug.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Ægte Carbolineum.

Bedste og billigste Impræg-
neringsmiddel. Anvendes til
alt Træværk. Kan paastryges
af Enhver. Faas billigst hos

Th. Kayser & Co.,
ældste Carbolineumsforretning,
Rosengården 8, Kbhvn. K.
forhen Møntergade 24.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.

Skandinavisk Forretning.

Swansea.

Telegrafadresse: NÆRUP.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

Th. Meier,

Vognmandsforretning.

Al Slags Kørsel

besørges.

Kontor: Frihavsselskabets
Kontorbygning.

Telefon 2068.

FRIHAVNSHOTELLET

anbefaler
de Herrer

Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre propre og
billige Værelser med Udsigt over Sundet.

Faa Minutters Gang fra Frihavnen og tæt ved Sporvogn.

Ærbødigt

L. P. Jensen, Livjærgade 5.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,

Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,

Adelgade 14.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,

Iron & Brass Foundries and Ship Repairers.

By Vildersplads, Copenhagen, C.

Korsør Margarine.

Endnu uovertruffen i Kvalitet og Holdbarhed. Anbefales
ubetinget som det Bedste til Skibsbrug. Garanteres fri for
Vand, hvorfor det særlig anbefales til Bagning og Stegning.

Faas i de fleste Skibsprovianteringsforretninger.

Telefon
3674.

Hovedoplæg: Knabrostræde 3.

Brødrene Syndergaard.

Telefon
3674.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere,

114, BUTE ROAD. CARDIFF.

Onsdag den 26. Juni 1895, Kl. II Formiddag, afholdes
paa Orlogsværftet offentlig Avktion over ca. 210,000
Pd. Jern, ca. 3000 Pd. Støbejern, ca. 2600 Pd. Jern-
og Staaltraadstrosse, 1000 Pd. Klude, 200 Pd. Mes-
sing, 2200 Pd. Sejldug, 15,600 Pd. Zinkaske, 1 Deci-
malvægt, 3 Fartøjer, 1 Sprøjte, 50 Fustager.

Sagerne paa vises i Magasinet for kasseret Gods
Fredag den 21., Lørdag den 22. og Tirsdag den 25.
d. M. fra Kl. 10—2, hvor Kataloger til den Tid er-
holdes.

Orlogsværftets Centralkontor, den 17. Juni 1895.



Faas hos de fleste Handlende
i Byen, paa Broerne og Fre-
deriksberg til følgende Priser

Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl

Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl

Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl

Hovedforhandler:

Peter Buch,

Vinhandel

en gros & en detail.

Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98

Telefon 1107.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og ti
billigste Priser. Ved Udførelse
godtgøres Tolden. Forlang vort
illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annegade 3.

Kjøbenhavn C.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plade 13, St. 11—8 og Holsteinegade 9, Ø.

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISEMENTSPRIS:

Forste Side pr. Petillinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Ør

De øvrige Sider — — — — — 20 — — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gang

1/2 Side eller derover 20 0/10 30 0/10 50 0/10

Mindre end 1/2 Side 10 0/10 20 0/10 40 0/10

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 26.

Kjøbenhavn, Fredag den 28. Juni 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Sømandsstændens Organisation. — Hvad forstås ved Udtrykket »to Havne« i Certepartier? — Det gamle og det ny Gaffelsejlsystem, af H. C. Vogt. — Sejlskibsrederi-Foreningens konstituerende Generalforsamling — Fiskeri-Statistik. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Spørgsmaal og Svar. — Nord-Østersø-Kanalen og Frihavnen. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger, for Søfarende.

Carbolineum, Maskinolier.

Oskar Borch, Gothersgade 158.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier,
Maskinolier,
Carbolineum etc.

John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

C. F. Schlüter,

Skandinavien største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.

26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.



Luftbælteisolation.
Patent for Rør og Kjædler.

Kieseljuhn, Filt m. m.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.

SEIFERT & NØRGAARD,

Ny Østergade 1,

Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.

Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sponong & Co.,
Stockholm

Anbefaler alle Slags Uniformeffekter.

Nær Frihavnen.  Classensgade 3.

Største Lager

af Uldvarer, Skjorter, Bluser, Trøjer, Sokker, Kraver,
Flipper og Manchetter.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbød.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigestelefon:
Willschou. Nr. 3876.

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

modtager Ordres som Agent for Firmaerne

Messrs. **Bolling & Lowe**, 2 *Lawrence Pountney Hill*,
London. E. C.

La Société Cockerill, Seraing i Belgien.

Messrs. **Bullivant & Co.**, *Millwall og 72, Mark Lane*,
London. E. & E. C.

Messrs. **E. T. Brown & Co.**, 22, *Great St. Helen's*,
London. E. C.

samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybningsmateriel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer af alle Slags til og fra Kjøbenhavns Havn.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transportpramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, Bugserdampere og Fiskerfartøjer med Petroleumsmotorer indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902. Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

Flensborgs

Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Skibsdagbøger

(Normalpapir)

1/1 Aars & 1/2 Aars

med trykt Brugsanvisning
til Forbrug & Forhandling

billigst hos

S. Friedlænder

Ved Stranden 14

Kjøbenhavn.

Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.

Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Frihavns

Spedition &

Kommissions-Forretning.

Toldklareringer og Expeditioner

af enhver Art besørages.

Kontor i Frihavns Kontorb.
Telefon 2250.

Linoleum

og

Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Dækskoste.

13 Rækker halvstve Piasava
6 Kr. pr. Dusin.

13 Rækker fine Piasava 7 Kr.
pr. Dusin.

Tjærereste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.

Løvanger 7 Kr.

Kosteskafter 1 Kr.

Hans Prehn,

Børstenbinder,

Fabrik for Dæks- og Gadekoste,

Vesterbrogade 46.

— Telefon 2625. —

Den kgl. Hof-Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Provantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Hofman-Bang, Ing., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udland.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns nye Skiltefabrik,

41, Frederiksborggade 41,
leverer

alle Slags Skilte
samt alt

Malerarbejde

henhørende til

Maskinfaget.

Alt leveres til Nutidens billigste
Priser.

Overslag leveres gratis.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning,
Leverander i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt
Udarbejde samt Alt færdigt
Bødkerarbejde for Export

Alt Arbejde udføres af solide
og øvede Folk.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.



Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre Cacao

kan særlig anbefales til Skibsbrug.

Magnus Hertz,

Maskinfabrik & Smedeværksteder,

Nygaardsvej 15

(tæt ved Tuborg Havn samt Frihavnen).

Reparationer

af enhver Art udføres solidt og billigt.
Telefon 2036 S.

Dampskibe, Bugserbaade,

mindre Lyst- og Fjorddampere, nye og brugte, alle Størrelser,
samt 1ste Klasse Petroleumsbaade kjøbes og sælges.

Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal.
Kjøbenhavn.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksborggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Rullesten eller Singels til Beton- bygning

faas mod Forudbestilling billigst hos

R. Lorange, Vesterbrogade 5, Mezzaninen.

De Laval's Damp turbine

egner sig særlig til elektrisk Belysning i Skibe.

Eneforhandling:

C. F. Riedels Eftf., Ny Vestergade 9,
aut. elektrisk Installationsforretning.

Manometre, Vacuumetre og Tællemaskiner

Fabrik og Lager. Reparationsværksted.

P. Otzen & Thorstenson,

Ryesgade Nr. 105. Kjøbenhavn Ø.

Jacob Holm & Sønner, Kjøbenhavn.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.



2 ENEFORHANDLER:

V. LØWENER,

Kvæsthusgade 6,

KJØBENHAVN. K.

Hattemagasinet

'London'

Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg

Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Rugbrød

A {Frederiksberg} A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Heymann-Bloch & Komp.s

verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel

til Konservering af

Helbredet,

bør føres i ethvert

Skibsapothek.

Faas i de fleste

Materialforretninger.

F.W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissements

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.

Santlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

Sømandsstandens Organisation.

„Dansk Sejlskibsrederi-Forening“.

Af omstaaende Referat ville vore Læsere erfare, at den længe forberedte Sammenslutning af Sejlskibsrederierne her i Landet i en fælles Organisation omsider er bleven til Virkelighed, idet Organisationen dannedes paa et i Lørdags i Svendborg afholdt konstituerende Møde.

Vi ere overbeviste om, at den ny Organisation, »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«, overalt i Sømandsstanden vil blive mødt med varm Sympati. Hvis Foreningens Virksomhed udvikler sig paa det Grundlag og efter de Principer, som den konstituerende Generalforsamling fastslog, da vil den samle de største Lag i vor Sømandsstand om sig, og den vil, ved at befæste og styrke disses Indflydelse, ved at udvikle deres Deltagelse i det offentlige Liv, i høj Grad gavne den hele Sømandsstand, styrke Solidaritetsfølelsen i denne og medvirke til at skabe den en bedre Stilling i det offentlige Liv. Den ny Forening vil selvfølgelig i første Række arbejde for Sejlskibsrederiet og dets Udvikling, men den vil tillige støtte og fremme alle Bestræbelser for at gavne Sømandsstanden som Stand. Dette fremhævedes stærkt paa Mødet i Svendborg og det fremgik tydeligt af den Affattelse, som Foreningens Love fik.

Vi have tidligere udtalt os saa udførligt om Foreningens Opgaver og Betydning, at vi ikke nu skulle komme ind herpaa. Vi skulle kun fremhæve enkelte af de Punkter, der i Svendborg gave Anledning til Dissens. Dette var da særlig Spørgsmaalet om Afgifterne til Foreningen, hvilket atter stod i nær Forbindelse med det om Medlemsbladet. Om den Afgift, som de i Foreningen indmeldte Skibe skulle erlægge, 1½ Øre pr. Nettoton aarlig, enedes man let, medens man derimod kun efter lang Debat vedtog, og med kneben Stemmeflerhed, et saa lavt Medlemskontingent som 2 Kr. aarlig. I Forbindelse hermed gennemførte man saa en Ordning, hvorved Medlemsbladet tilstilles samtlige indmeldte Skibes korresponderende Redere og Førere. Vi nægte ikke, at vi vilde have anset et noget højere Medlemskontingent for rimeligt, men vi indse paa den anden Side godt, at den trufne Ordning forøger Muligheden for den store Tilslutning til Foreningen Landet over, som man tilsigter. Og denne Ordning har tillige den Fordel, at den sikrer Medlemsbladet en overordentlig stor Udbredelse, en Omstændighed, der maa lægges særdeles Vægt paa, idet man herigennem styrker Forbindelsen mellem Foreningens Medlemmer og bidrager til at dens Organ i Pressen opnaar den Indflydelse, som det i Foreningens Interesse bør have. Vi tro derfor, at denne Ordning, om den end kan have Mangler, vil vise sig at have mange gode Sider, og vi haabe, at den vil bidrage væsentligt til at give Foreningen Tilslutning.

Med Hensyn til selve Organisationen af Foreningen, blev der gennemført en Ordning, som vi anse for særdeles heldig, idet der oprettedes 9 Underafdelinger for Landets forskellige Egne, hver med sin lokale Styrelse. I disse lokale Styrelser indtræde som Regel Bestyrelsens Medlemmer, der ligeledes repræsenterer de forskellige Egne i Landet, som Formænd, og der opnaas herigennem den stærkeste Rapport mellem Hovedbestyrelsen og Underafdelingerne. Det er klart, at denne Ordning vil være en væsentlig Garanti for, at Foreningen stadig vil hævde og tage sig af de Ønsker, der næres blandt dens Medlemmer; den har paa denne Maade sine Følehorn ude alle Vegne, og dens Bestyrelse vil stedse med Lethed kunne sætte sig i Forbindelse med selv de fjernest boende Medlemmer. Der er ingen Tvivl om, at den ny Organisation ad denne Vej vil opnaa en Fasthed og Styrke, som den ellers kun møjsommeligt vilde have erhvervet sig, og Forslagsstilleren, Skoleinspektør Poulsen, fortjener en varm Tak for sit Arbejde i denne Retning, ligesom det er glædeligt, at denne Del af Lovene enstemmigt gennemførtes.

Inden vi slutte, maa vi med nogle Ord fremhæve, at Generalforsamlingen som Foreningens Organ antog

„Dansk Søfartstidende“,

der altsaa herigennem opnaar en særdeles stor Udbredelse i vor Sømandsstand over hele Landet. Vi skulle selvfølgelig af bedste Evne arbejde for den ny Forenings Interesser, og det er vort Haab, at vi maa kunne yde et væsentligt Bidrag til deres Fremme. Det maa i høj Grad anerkendes, at et saa stort Antal Repræsentanter for vor Skibsfart her have samlet sig om et fælles og selvstændigt fagligt Organ, og Betydningen heraf er saa meget større som Foreningen gennem nærværende Blad vil opnaa den Forbindelse og det Samarbejde med Skibsfartens øvrige Organisationer, som den ønsker. »Dansk Søfartstidende« vil selvfølgelig fremdeles som hidtil fremtræde som Organ for den hele Skibsfart; at en af dennes største Organisationer har samlet sig om Bladet vil styrke dets Stilling betydeligt og vil derfor af alle de mange, der støtte os, blive hilset med Glæde.

»Dansk Sejlskibsrederi-Forening«, der nu begynder sin Virksomhed, har alle Betingelser for at blive Sammenknytningspunktet for den største Del af vor Sømandsstand. Vi opfordre alle, der have Interesse for dens Formaal, til at indmelde sig i den, saa at den med Kraft kan tage fat paa Løsningen af de betydningsfulde, praktiske Opgaver, der vente paa den.

Hvad forstaas ved Udtrykket „to Havne“ i Certepartier?

Fra Aalborg skrives til os:

Dampskibet »Fædrelandet« af Bergen, Kapt. Kristiansen, udgik her af Havnen den 18de ds. bestemt til Esbjerg med uoplosset Korn, efter at en betydelig Konflikt med

Modtageren var bleven jævnet. De nærmere Omstændigheder vare:

Skibet var befragtet fra Tanganrog med Ladning af Rug og Byg. Certepartiets Bestemmelsesklausul lød: »hvormed det skal sejle til en eller to sikre Havne i Danmark eller Slesvig-Holsten, hvorom Ordre skal gives i Gibraltar.« Konnossementet indeholdt intet herud over, og i Gibraltar

lød Ordren: »Behag at gaa med Skib og Ladning til Aalborg.« Fragten var betinget 12/6, om til en Havn, 13/ om til to Havne.

Efter at her var oplosset ca. 700 Tons, gives der Skibet ny Ordre, at gaa til Esbjerg med Restladningen, hvilket Kapt. imidlertid nægtede, med mindre der gaves ham 3300 Kr. i Erstatning. Dette vilde man ikke, men truede baade saa og saa og lagde tilsidst Beslag paa den her forfaldne Fragt, c. 8000 Kr. Efter Konference med den herværende norske Konsul og Nordisk Skibsrederforenings juridiske Repræsentanter i Kjøbenhavn fastholdt Kapt. imidlertid sin Fordring, og Modtagerne indgik da paa følgende Forlig: Skibet afgaar til Esbjerg mod at faa Fragt 14/3 af hele Ladningen (2100 Tons) og fulde Overliggedagspenge (c. 3000 Kr.).

Sagen endtes saaledes godt for Skibet, og den synes jo ogsaa at have været særdeles holdbar, men der fremkommer naturlig to Spørgsmaal, som »Dansk Søfartstidende«s juridiske Medarbejder herved bedes udtale sig om. 1. Der som Skibet i Gibraltar havde faaet Ordre til »Aalborg som 1ste Plads«, og Kaptajnen havde modtaget denne Ordre, kunde man da have tvunget ham til Returseglsjaden til Esbjerg, eller forstaas ved »to Havne«, at de skulle anløbes efter geografisk Vej. 2. Kunde Kaptajnen ikke nægte at modtage en hvilken som helst Ordre, der ikke i Gibraltar gav ham Overblik over Rejsens endelige Maal. Som Følge af Aalborg Ordren var Skibet i dette Tilfælde allerede videre befragtet Hernøsand-Honfleur.

ad 1. Skøndt Søloven ikke indeholder nogen udtrykkelig Regel om det omspurgte Forhold, og der heller ikke vides at foreligge nogen Domstole-Fortolkning af Udtrykket »to Havne«, maa det dog vistnok siges at være en naturlig Forudsætning — naar andet ikke udtrykkelig udtales i Certepartiet — at de to Havne skulle ligge enten i Nærheden af hinanden eller i Fortsættelse af hinanden; men noget afgørende tør vi ikke udtale derom.

ad 2. Kaptajnen maa ubetinget være berettiget til at forlange klar, bestemt og fuldstændig Besked paa det Sted, hvor Ordren skal gives. Red.

Det gamle og det ny Gaffelsejlsystem.

Vi have modtaget følgende:

Det er mærkeligt, at der ydes saa stor Modstand mod et Sejlsystem, som i Virkeligheden kun er en Sammenstilling af Elementer, der hver for sig have staaet deres Prøve i Praksis: Kineserne have i flere Retninger været forud for Europæerne, de have kendt Kompasset, Krudtet, benyttet Belysningsgas, Trykoverførelse paa Papir etc., længe før Europæerne, men paa Grund af mangelfuld teknisk Indsigt udnyttedes disse Momenter ikke. Paa Seilkonstruktionens Omraade have Kineserne i Aartusinder anvendt Spiler i deres Sejl til Bibeholdelse af Sejlformen i stiv Kuling, den farlige Vindpose, som Sejlet ellers vil danne i Storm, har været Aarsag til Tusinder af Skibes Forlis; en af Englands mest ansete Sejlmagere, Mr. Sadler, udtalte angaaende mindre Fartøjer: »It is a most important and indeed essential feature in a fore and aft sail, that it be a help in lifting the vessel out of the trough of the sea and keep her free and lively upon the surface, many vessels and fishing smacks are lost and numbers of lives sacrificed annually in consequence of baggy sails, which during a gale hold the wind and press the vessels down, there being no freedom for the winds exit out of the after leech.« — Tales der nu saaledes om det almindelige Gaffelsejl, hvad skal man saa sige om Raasejlet, der i Storm danner en fuldstændig Vindpose, og Skibe, forsynede dermed, ere

redningsløst fortabte, naar de komme paa en Læger. — Det kinesiske Sejl danner ganske vist ikke nogen Pose i Storm, men er som oftest tildels afballanceret og trods Fordelene deraf for Vinden, saa forringes dog Nyttevirkningen i samme Grad, som der er Sejlflade foran for Masten under bidevind Sejlads; det kinesiske Sejl kolliderer endvidere med Mastens Forstøtning og er alene af denne Grund ikke konstruktivt; Sejlenes Hejsning langs en Skinnevej paa Masten, der dog har staaet sin Prøve ret godt i Praksis, hindrer derimod ikke den saa absolut nødvendige Forstøtning af Masten, naar dennes hele Længde skal benyttes; Spilerne i det kinesiske Sejl tjene endvidere ikke til at understøtte og skaane selve Sejlet.

Det almindelige Gaffelsejl støttes af Mast, Gaffel og Bom og kan deles i 2 Trekanter; den første af disse Trekanter begrænses af Mast og Bom, samt af en Skillelinie fra Gaffelkloen og til Bomnokken, den anden Trekant begrænses af samme Skillelinie samt af Gaffel og Agterlig; — den første Trekant er paa matematisk korrekt og afsluttet Maade støttet af Mast og Bom, den anden Trekant er derimod slet ikke forstøttet, fordi Gaffelen mangler korrekt Forstøtning, den kan derfor dreje sig om nævnte Skillelinie fra Gaffelkloen indtil Bomnokken og hindres kun i denne Drejning ved at hale Tikfaldet ganske eftertrykkeligt, idet da selve Sejldugen maa bære den Kraft, som skal hindre Gaffelen fra at falde for meget i Læ. Dugen i de tvende nævnte Trekanter, hvori det almindelige Gaffelsejl tænkes delt, strabaseres altsaa paa højest ulige Maader, hvorfor det bliver en Kunst at sy et almindeligt Gaffelsejl, der staaer godt i nogen Tid, hvorefter det desuagtet i Storm vil danne en Vindpose. For at give ligelig Spænding i Sejlet maa Gaffelen være parallel med Bommen og Kraften til at hindre Gaffelen i at falde i Læ maa selvfølgelig ikke bæres af Sejldugen; for altsaa at skaane Dugen indlægges der Spilere, hvis Forender bæres af Forliget, medens Agterenderne bæres af en Agtergjerde, fastgjort til Gaffelnokken og til Spilernokkerne, medens samme Agtergjerde endvidere farer gennem en Skive i Bomnokken og fastgøres til Bommen; Topsejlet er konstrueret paa analog Maade, Spilernokkerne eller Spilerne deri styres af Agtergjerden fastgjort til Nokkerne og til Topsløden, Topsejlet hænges ved kun at kaste Topfaldet los, hvorefter de lejrer sig mellem Tikfaldets Parter. Agtergjerden og Spilerne tage altsaa i det ny System al den Kraft, som ellers vilde komme paa selve Dugen, hvorved denne skaanes og Gaffelen holdes af Agtergjerden, der erstatter Agterliget paa lignende Maade som Bommen holdes af Skødet; Sejlet bliver rimeligvis dobbelt saa durabelt og vil staa godt lige indtil det raadner op, det skaanes endvidere for al Efterstrækning, hejses kun op. Man kan for samme Areal let bringe det til, at Kraftanstrængelsen paa Kvadratenhed af Dugen kan blive $\frac{1}{5}$ af hvad den er i det gamle System. Føj nu hertil at det ny Sejl er meget lettere at rebe end det almindelige, at Skødkraften er langt ringere, fordi Trykcentret koncentrerer meget nærmere ved Masten, saa vil vel nok med Tiden den ny Konstruktion introducere sig af sig selv. Parallellisme mellem Gaffel og Bom samt Udfyldelsen af det tomme urimelige trekantede Rum mellem Gaffel og Mast ere de første Skridt henimod den ny Konstruktion.

H. C. Vogt.

Sejlskibsrederi-Foreningens konstituerende Generalforsamling

aaabnedes i Lørdags Formiddags Kl. 10 i Borgerforeningens Lokale i Svendborg af Formanden for Lovudvalget, Kaptajn Jacob Holm, der bød Velkommen og takkede

for den store Tilslutning. Han foreslog til Dirigent Skoleinspektør H. Poulsen af Nordby, Fanø, der valgtes ved Akklamation, hvorefter Redaktør af »Dansk Søfartstidende« L. Drechsel valgtes til Mødets Sekretær. Til Generalforsamlingen var mødt henved 50 Repræsentanter for lokale Foreninger og for Sømandsbefolkningen i Landets forskellige Egne. Desuden var mødt Folkethingsmanden for Thisted-Kredsen, Kaptajn Trolle. — Af Generalforsamlingens Forhandlinger give vi et sammentrængt Referat.

Kapt. Holm gav en Oversigt over Lovudvalgets Arbejde og de Resultater, det var kommet til. — De enkelte Paragrafer sattes derefter under Diskussion. Medens de fleste vedtoges uden nogen saadan, gave derimod andre Anledning til en lang og meget indgaaende Debat. Dette gjaldt navnlig § 4, i hvilken Kontingentet var foreslaaet ansat til 4 Kr. aarlig for hvert Medlem og 1½ Øre pr. Nettoton for de indmeldte Skibe.

Havnefoged Møller, Svendborg, ansaa det foreslaaede Medlemskontingent for alt for højt. Denne Forening skulde jo samle den største Del af Sømandsstanden om sig, og naar man ikke satte Kontingentet meget lavt, vilde dette ikke lykkes. Udvalget havde ikke arbejdet i Overensstemmelse med Odense-Mødets Ønsker. Taleren vilde eventuelt kunne gaa med til en Forhøjelse af Tonsafgiften til 2 Øre, medens han foreslog Medlemskontingentet nedsat til 2 Kr. Han gik ud fra, at Medlemsbladet blev tilstillet samtlige Førere for de indmeldte Skibe.

Skoleinsp. Poulsen, Nordby, ansaa det ikke for muligt at gennemføre en højere Tonsafgift. Han vilde meget fraaade en Nedsættelse af Medlemskontingentet, der vilde blive alt for ringe i Forhold til de Goder, Foreningen bragte.

Kapt. Holm, Kjøbenhavn, tvivlede om, at man med et lavere Kontingent kunde faa et Medlemsblad. Det af Udvalget foreslaaede Beløb, 4 Kr., var i Virkeligheden saa lavt, som man med Rimelighed kunde forlange det, og Taleren betvivlede, at nogen Forening havde et lavere.

Red. Drechsel, Kjøbenhavn, oplyste at man i Udvalget havde frafaldet den paatænkte Ordning med at sende Medlemsbladet til samtlige Skibe, hvorimod man nu foreslog kun at sende det til samtlige Medlemmer. Under denne Forudsætning kunde Medlemskontingentet ikke nedsættes, uden at man maatte anvende en Del af Tonsafgiften til Medlemsbladet, og denne burde holdes disponibel til andre Formaal.

Mægler Hansen, Svendborg, støttede Forslaget om Nedsættelse. Man vilde ellers ikke opnaa den store Tilslutning, som man tilstræbte, og denne burde man i første Række søge at faa.

Kapt. P. H. Clausen, Fanø, anbefalede Udvalgets Forslag, der gav Foreningen de nødvendige Midler at virke med.

Konsul Hintze, Rønne: En Nedsættelse af det foreslaaede Kontingent vil skade Foreningen; man kan ikke forlange et ugentligt Medlemsblad og de øvrige Goder, Foreningen yder, for 2 Kr. om Aaret. Taleren troede ikke, at 4 Kr. aarlig i Kontingent vilde hæmme Tilgangen. Man burde derimod ikke forhøje Tonsafgiften.

Havnef. Møller fastholdt sit Forslag. Han lagde særdeles Vægt paa at Medlemsbladet udsendtes til samtlige Skibe, og paa Odense-Mødet havde man forudsat, at Udgifterne hertil delvis skulde udredes af Tonsafgiften.

Efter en lang Diskussion vedtoges Havnefoged Møllers Forslag om Nedsættelse med 19 St. mod 15.

§ 5 vedtoges saaledes, at Bestyrelsen kommer til at bestaa af 9 Medlemmer. Desuden vælges 9 Suppleanter.

§ 6 var af Skoleinspektør Poulsen foreslaaet affattet saaledes, at Landet inddeles i 9 Kredse, nemlig Bornholm (Hovedsæde Rønne), Øst-Sjælland (Kjøbenhavn) Vest-Sjælland og Lolland-Falster (Skjelskør), Fyen (Svendborg), Ærø (Marstal), Øst-Jylland fra Kolding til Aarhus (Vejle), Nordjylland (Aalborg), Thy og Mors (Thisted), Fanø tilligemed Esbjerg, Varde og Ribe (Nordby). Hver Kreds har en lokal Styrelse paa 3 Medlemmer.

Skoleinsp. Poulsen anbefalede dette Forslag, som Ud-

valget havde tiltraadt. Man vilde ved dettes Gennemførelse skabe en stærk Organisation, og man vilde lettere samle Sømandsstanden omkring i Landet.

Efterat flere Talere havde støttet Forslaget vedtoges det enstemmigt.

Efterat flere Paragrafer vare vedtagne uden eller efter ringe Diskussion, behandlede § 12, i hvilken det foresloges at antage »Dansk Søfartstidende« som Foreningens Organ og Medlemsblad, der tilstilles samtlige Medlemmer. Der udspandt sig herom en levende Diskussion.

Kapt. Holm mente at man maatte opgive at have et Medlemsblad, efter at Kontingentet var nedsat, hvorimod man selvfølgelig kunde have et Organ i Pressen.

Havnefoged Møller: Odense-Mødets Ønske om at faa et Eksemplar af Bladet til hvert Skib bør gennemføres. I saa Fald vil Bladet faa en langt større Udbredelse end ellers og man vil knytte Skibsførerne til Foreningen. Denne maa saa af sine Indtægter udenfor Kontingentet afholde Udgiften herved.

Konsul Hintze: Rederierne kunne ikke beordre Skibene til at holde Bladet, om de end kunne paavirke Førerne meget. Møllers Forslag var derfor ikke praktisk; desuden burde Medlemmer, der ikke vare korresponderende Redere eller Førere dog ogsaa have Bladet.

Red. Drechsel: Møllers Forslag var en naturlig Konsekvens af Kontingentets Nedsættelse. Vilde man nu have et Medlemsblad, maatte man skaffe det den store Udbredelse, der gjorde at det kunde præsteres billigere. Han henstillede, om muligt, at genoptage Forhandlingen om Kontingentet og da at indføre 2 Kontingenter, et for korresponderende Redere og indmeldte Skibes Førere, et for andre Medlemmer. Man vilde da sikkre de første Medlemsbladet billigt og opnaa at de andre betalte en rimelig Afgift.

Mægler Hansen: Der maa lægges Vægt paa, at alle Skibene faa Bladet. Foreningen vil da samle ogsaa deres Førere om sig. Han anbefalede Møllers Forslag.

Efter nogen Diskussion suspenderede Dirigenten Mødet i 10 Minutter, for at man mulig kunde enes om en ny Affattelse af Paragrafen. Dette lykkedes, idet denne Del af den derefter enstemmigt vedtoges saaledes:

»Dansk Søfartstidende« er Foreningens Organ og tilstilles gratis samtlige de indmeldte Skibes korresponderende Redere og Førere.

Til Slutning vedtoges de saaledes ændrede Love enstemmigt, hvorefter Dirigenten proklamerede Stiftelsen af »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« og udbragte et af levende Hurraraab besvaret Leve for denne.

Ved det derpaa foretagne Valg af Formand valgtes efter en kort Diskussion Konsul, Skibsreder Hintze af Rønne enstemmigt til Foreningens Formand.

Til Medlemmer af Bestyrelsen valgtes: Agent N. Petersen af Marstal, Kaptajn Jac. Holm af Kjøbenhavn, Skibsreder Fischer af Vejle, Konsul Rechnitzer af Aalborg, Skibsreder P. N. Winther af Nordby (Fanø), Skibsreder A. M. Knudsen af Sønderho (Fanø), Mægler Lund af Thisted og Skibsreder J. F. Jørgensen af Svendborg. Til Suppleanter valgtes: Skoleinspektør Poulsen af Nordby (Fanø), Købmand Caspersen af Nexø, Skibsreder Chr. Bom af Svendborg, Mægler Grube af Marstal, Konsul Rasmussen af Fredericia, Skibsreder Simoni af Aalborg, Havnefoged Møller af Svendborg, Skibsreder N. H. Brinch af Sønderho og Havnefoged Kløvborg af Thisted. Til Revisorer valgtes Navigationslærer Tønnesen af Marstal og Skibsreder Harbye af Nordby (Fanø).

I et umiddelbart efter Generalforsamlingen afholdt Bestyrelsesmøde valgtes til Viceformand Kaptajn Holm og til Foreningens Sekretær Redaktør af »Dansk Søfartstidende« L. Drechsel.

Forinden Generalforsamlingen afsluttedes gaves Ordet til Kaptajn, Folketingsmand Trolle, der udtalte omtrent følgende:

Jeg takker Forsamlingen for den venlige Modtagelse, den gennem sin Dirigent har givet mig i Dag. Jeg har med stor Interesse fulgt Forhandlingerne og har med megen Glæde set denne Forening blive stiftet. Skal Sømandsstanden udrette noget, maa den selv varetage sine Interesser; i Rigsdagen skal jeg efter bedste Evne arbejde for den, men for at mit Arbejde skal bære Frugt, maa der bag det staa en stærk Organisation. Jeg tror, at denne Forening vil kunne blive dette, og jeg paakalder dens Støtte i min Virksomhed. Jeg har særlig sat mig til Opgave at arbejde for en Udvikling af vore Vandveje og vore Havneforhold og i første Række for en Havn paa Jyllands Vestkyst; om kort Tid atholdes der om denne Sag et Møde i Thisted, til hvilket jeg indbyder Repræsentanter for Sømandsstanden fra hele Landet; jeg haaber da, at denne Forening ogsaa vil lade sig repræsentere. Gid dens Arbejde maa blive til Held og Lykke for den danske Sømandsstand!

Formanden, Konsul Hintze udtalte sin Tak for den Tillid, der var vist ham. Dette Valg kom ham uforberedt, men han skulde af bedste Evne søge at løse den Opgave, der var stillet ham, og han stode paa at finde en kraftig Medvirksomhed hos de Mænd, der sammen med ham vare valgte til Bestyrelsen.

Dirigenten hævdede derpaa Generalforsamlingen, hvorefter der udbragtes et af stærke Hurraraab besvaret Leve for Dirigenten, Skoleinspektør Poulsen.

Efter Generalforsamlingen foretoges i straalende Sommervej en Sejlur mellem Øerne paa en af Selskabet »Sunddamperne«s Skibe, som Rederiet med stor Velvillie havde stillet til Raadighed. Man samledes derefter til et Fællesmaaltid paa »Christiansminde«, ved hvilket holdtes en lang Række Taler, af hvilke vi nævne: for Kongen af Formanden, for Formanden af Kapt. Holm, for Kapt. Trolle af Skoleinspektør Poulsen, for denne af Kapt. Holm, af Formanden for Svendborg By, for Borgerforeningen, for Konsul Blinkenberg, der med stor Elskværdighed ledede det hele Arrangement, o. m. fl.

Ved Bordet afsendtes til Hs. Maj. Kongen følgende telegrafiske Hilsen:

Hs. Maj. Kongen.

Bernstorf.

Den i Dag i Svendborg stiftede Sejlskibsrederi-Forening sender Deres Majestæt sin allerunderdanigste Hilsen.

Hintze.

Formand.

Der er herpaa indløbet følgende Svar:

Hintze.

Formand for Sejlskibsrederi-Foreningen.

Hans Majestæt Kongen sender sin Tak for den tilsendte Hilsen og udtaler de bedste Ønsker for Foreningen.

Efter allerhøjeste Befaling

Scheller.

Adjutant du jour.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

i Ugen fra 16. Juni til 22. Juni 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-flynder ¹ Pighvar ² Pd.	Slethvar ¹ Tunger ² og Skrupper ³ Pd.	Hornfisk Pd.	Torsk Pd.	Gedde m. m. og Kuller Pd.	Sild. Pd.	Lax ¹ , Aal ² og Aale- kvabber ³ Pd.	Makrel Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt. Pd.
33 danske Fiskerfartøjer	37,926	50 ²	104 ¹									
27 danske Kvaser	89,118				6,640							
2 svenske Fiskerfartøjer	1,242											
pr. Baad og Vogn fra nærliggende Fiskerlejer			3,480 ³	460	468		1,196	3,823 ² 414 ³	31,896	Rejer 228		
pr. Jernbane og Dampskib	3,120	4,000 ¹ 380 ²	100 ¹ 420 ² 800 ³	38,990		3,562 ¹ 500 ²	90,100	21,070 ¹ 15,400 ²	68,220	15,900	4,724	
Ialt =	131,406	4,430	4,904	39,450	7,108	4,062	91,296	40,707	100,116	16,128	4,724	444,331

Betalt	levende	3Kr.50Ø. levende	Aal	4Kr.50Ø. Rejer
Gennemsnitspris af	2Kr.35Ø.	smaa, 85 Øre	blanke til 7 Kr. 1 Kr. til	50-60 Ø. smaa, 1Kr.12Ø.
(Opkøbere	til 6 Kr.,	25-30Ø. til 1 Kr.	gule 25-75 Ø. pr. Pd.	25-45 Ø. pr. Snes.
	Kassef.	pr. Snes. pr. Lpd.	pr. Pd.	
	2 Kr.			
	pr. Lpd.			

Ugens første Halvdel, med meget ringe Tilførsel og stærk Købelyst, drev Prisen paa levende Rødspætter op til 6 Kr. for jævnt gode Varer. Slutningen af Ugen gav rigelig Tilførsel, som trykkede Priserne noget for ordinær Fisk, men Udsigt til uroligt Vejr med nordvestlig Kuling i Forbindelse med god Omsætning holdt Priserne oppe mellem 3¹/₄ - 5¹/₄ Kr. pr. Lpd.

Fra Kjøbenhavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Kjøbenhavns Frihavn.
Indgaaede Skibe.

22. Juni. Dampskib »Hebe«, Kapt. F. W. Clausen, fra Odessa med 157,100 pud Byg, 15,300 pud Rug og 12,160 pud Majs.

Sejlskib »Louise«, Kapt. E. Hermansen, fra Danzig med 1021 Stk. Sveller.

26. Juni. Med Dampskibet »Itaparica«, Kapt. Mählmann, udførtes til Brasilien via Hamburg 100 Kasser Skinker, 346 Kasser Øl, 635 Kasser Smør.

Spørgsmaal og Svar.

a) Skal jeg betale ekstra Arbejdspenge, naar mine Folk arbejde paa Grundlovsdagen i en udenrigs Plads.

b) I bekræftende Fald, skal der betales for halv eller hel Dag.

En Skibsfører.

ad a og b. Nej, der skal ikke herfor betales ekstra Arbejdspenge.

Nord-Østersø-Kanalen og Frihavnen.

Efter Krigen mod Danmark i 1864 erholdt Tyskland ved Erhvervelsen af Kiel en glimrende Havn, der ved sin Dybde, Rummelighed og Sikkerhed var ypperligt skikket til Krigshavn for den opvoksende tyske Krigsflaade. Der var imidlertid den Mislighed tilstede ved den fulde Udnyttelse af den tyske Krigsflaade, at Adgangen til Nordsoen gik gennem danske Farvande, som under Krigsforhold kunde stoppes og gøre Flaadens Nytte forholdsvis illusorisk. Under disse Omstændigheder var det af Vigtighed at skabe en Adgang til og fra Nordsoen, som var upaavirket af fremmede Nationers Forholdsbefindende, og den tyske Regering besluttede da at foreslaa Dannelsen af en Kanal mellem Kielerfjord og Elben, der vilde tillade de største og mest dybgaende Krigsskibe at gaa den Vej. Hvor offerberedvillige Tyskerne end havde været og endnu ere, naar det gælder Udviklingen af Krigsmagten til Lands og til Vands, var det dog en egen Sag at foreslaa en saadan Kanal, der vilde koste ca. 150 Millioner Mark, alene til militære Øjemed, og man søgte derfor, for at faa denne Bevilling til at glide ned, med stærke Farver at fremhæve den Betydning, en saadan Kanal vilde faa for Handelsskibene og den Udvidelse af Tysklands Handel, som denne ny Vandvej til og fra Østersøen vilde skabe.

Man talte om den store Besparelse i Tid, som Skibene vilde have ved at gaa gennem Kanalen i Stedet for rundt om Skagen, man bragte farveglødende og medynksfulde Beskrivelser af det Tab af Værdier og dyre Menneskeliv, som den formentlig farlige Vej rundt Skagen havde bragt, og det lykkedes ogsaa at faa Kanalen bevilget.

Denne Kanal er nu færdig, og der er i de forløbne Aar fra tysk Side gjort alt for gennem Bøger, Brochurer og Avisartikler at sprede Kendskabet til den og den formentlige Indflydelse, den vil faa paa Østersøfarten, rundt om i Verden.

Det var naturligt, at den tyske Regering, for at faa Pengene bevilgede til denne Kanal, søgte at fremhæve alt, hvad der med Skin af Rigtighed kunde tale til Fordel for en saadan Kanals Anlæggelse, men det er ligesaa naturligt og berettiget, at Tyskerne reklamere for Kanalen, nu da de have den, og det er forstaaeligt, at de paa denne Maade hyppigt gaa for vidt og lade selv meget dristige Forhaabninger gælde for Kendsgerninger og betragte Ting som givne, der endnu staa i Uvishedens tætte Taage.

Vi have med en vis Undren bemærket, at Artiklerne om Nord-Østersø-Kanalen blive mere og mere fantastiske, jo længere de fjærne sig fra deres Ophav i Tyskland; de i amerikanske Aviser offentliggjorte Artikler ere af den Beskaffenhed, at man maa stole paa at Amerikanerne ikke have mindste Begreb om Forholdene i Østersøen og omlyggende Lande, da Indsenderne ellers næppe vovede at lade deres Fantasi i den Grad løbe løbsk.

I de store Aviser i New York og Chicago sammenlignes Nord-Østersø-Kanalen i Vigtighed med Suez Kanalen, med hvem den næsten vil rivalisere i international Betydning; det lyder ganske komisk, naar man ved, at der ved Nord-Østersø-Kanalen ikke vil spares stort flere Timer end der spares Uger ved at gaa gennem Suez Kanalen. »Harpers Weekly« af 11. Maj gaar dog endnu videre. Efter at have omtalt den »deathdealing, dangerous and rockcumbered« Vej rundt om Skagen og gennem Sundet, udtaler den intelligente Forfatter som en af de store Fordele ved den ny Kanal, at medens tidligere Vejen til Østersøen i mange Maaneder var lukket af Is, hvorved Rusland og skandinaviske Søhavne vare udelukkede fra Verdens Handelen, saa vil den ny Nord-Østersø-Kanal fremtidig lukke op for Østersøen og gøre russiske og Østersø-Havne til alle Tider ligesaa tilgængelige, som Middelhavet er.

Værre er det imidlertid, at Tyskerne, for at tydeliggøre og bevise, at Skibsfarten til og fra Østersøen vil forlade den vante Vej rundt Skagen og gaa gennem Nord-

Østersø-Kanalen, overdrive Farerne for Skibene ved at gaa rundt om Skagen og søge at bevise, at Kjøbenhavns Fremtid som Handelsstad herefter er truet, ja endogsaa at Kjøbenhavn er »doomed«.

Det er i den Anledning, vi skulde ønske at gøre nogle Bemærkninger og vise, at Kjøbenhavns Fremtid ikke er saa truet, som D'Herrer Tyskere søger at give det Mine af, men at Kjøbenhavn vil blive forholdsvis uberørt af Nord-Østersø-Kanalen, selv om, hvad ingenlunde er givet, ja næppe rimeligt, en Del af de Skibe, som nu passere Skagen paa Vejen til og fra Østersøen, ville gaa gennem Kanalen.

Fra tysk Side har man i Særdeleshed fremhævet Farerne for Skibene ved at gaa rundt Skagen og Bælterne; ja vel er der Farer ved denne Vej, ligesaa sandt som der er Farer, hvor man færdes paa Havet, men vi maa bestemt fastholde, at Farerne ved at passere de vel oplyste og ypperlig kortlagte danske Farvande ingenlunde ere større end andet Steds paa Søen, og langt fra større, ja sikkert langt mindre end ved Anduvningen af Hamburger Bugten og Besejlingen af den sydvestlige Del af Østersøen.

Der udtales fra tysk Side, at af de ca. 35,000 Skibe, der aarlig passere vore Farvande, vil kun de, der skulle til Danmark og Vestsverrig gaa den gamle Vej, alle andre ville benytte Kanalen.

Vi skulle ikke indlade os paa at føre et langt Bevis for denne Udtalelses Urigtighed; vi tro, at D'Hrr. Skibsredere og Skibsførere bedre end vi ville være i Stand til at bedømme, om den ny Vej bliver billigere, bekvemmere og lettere end Vejen om Skagen. De ville kende eller snart lære at kende de nuværende Farer ved Anduvningen af Hamburger Bugten, lære Omkostningerne at kende i Kanalen, blive forsinkede af Ebbe og Flod ved Indløbet til Kanalen, ved den langsomme Fart gennem den, ved Stansninger af forbifarende Krigsskibe, ved Udskridninger af Kanalens Vægge o. l., de ville hurtigt erfare, hvad det vil sige at komme til Elbmundingen Vinterdage og da blive stoppede af Ishindringer paa Elben og især i Kanalen og efter nogle Dages Ventetid at bestemme sig til alligevel at gaa rundt om Skagen.

Vi tro, at D'Hrr. Skibsredere hurtigt ville komme til den Overbevisning, at denne ubetydelige Besparelse af Tid, som Skibe, der komme fra London og sydligere Pladser, ville have, ikke staa i noget rimeligt Forhold til de dermed forbundne forøgede Omkostninger, større Risiko etc.

Vi behøve kun at opstille det Tankeeksperiment, at $\frac{2}{3}$ af de Skibe, der nu passere Skagen, fremtidig ville gaa gennem Nord-Østersø-Kanalen, det vil sige over 20,000 Skibe, hvortil maa føjes de flere Tusind Skibe, der nu gaa til Hamburg, og saa tænke os, hvorledes Forholdene da vilde blive i Elbmundingen. Nu ere Sammenstød med hyppigt ret alvorlige Følger ganske almindelige der, men hvorledes vilde Forholdet blive, naar Antallet af kommende og gaende Skibe forøgedes i en saa umaadelig Grad. Vi tro, at det ikke vilde vare længe før Assurandørerne forlangte Ekstrapræmie for Skibe, der skulle passere Elbmundingen, og Tyskerne vilde da sikkert være de første, der ønskede at de Skibe, der ikke skulde til Hamburg, gik deres vante Vej rundt om Skagen og ikke gjorde Elbfarvandet farligere end det i Forvejen er.

Selv om man nu tænkte sig, at en større eller mindre Del af de Skibe, der nu gaa rundt om Skagen, fremtidig ville gaa gennem Kanalen, vilde den Skade, som Danmark havde og den Fordel, Tyskland fik deraf, være saa forsvindende, at den ikke er værd at tale om. Danmark vilde miste nogle Forsyninger med Bunkerkul, Proviant, Lodspenge etc. og Tyskland have de tilsvarende Fordele, ligesom en ringe Del af Renlerne af den til Bygningen af Kanalen anvendte Kapital vilde blive dækket, men en Forflyttelse af denne lille Fortjeneste fra dansk til tysk Side vilde hverken gøre Danmark fattig eller Tyskland rig.

For Kjøbenhavns kommercielle Betydning er det saaledes uvæsentligt, om flere eller færre Skibe passere Kjøbenhavn paa Vejen til og fra Østersøen. Det, som

det kommer an paa, er, om Antallet af de Skibe, som komme ind i Kjøbenhavn for at loss og lade, vedblivende forøges, og om Fragterne hertil ere saa lave, at vi paa Mellemhandlens Omraade kunne konkurrere med Hamburg, England, Holland etc.

Kjøbenhavns Havn er i og for sig ypperlig, liggende umiddelbart ved Havet og fri for Ebbe og Flod; ved Indretningen af den ny Frihavn har man yderlig forøget disse Fortrin, man har uddybet Havnen, saa at Skibe med indtil 30 Føds Dybgaaende kunne slyde derind, man har betydelig forøget Bolværkspladsen, anskaffet de nyeste og mest praktiske Lade- og Løsegeleir, tidssvarende Pakhuse (Silopakhus), sat Havnen i direkte Forbindelse med Jernbanen etc.

Skibsbømkøstningerne har man nedsat saaledes, at et Skib paa 2000 Register Tons, der stikker 20 Fod for Indgaaende og 15 Fod for Udgaende kun har foruden den billige Klareringsprovision i Bolværkspenge 333 Kr., i Lodspenge for Ind- og Udgaende 47 Kr. eller ialt 380 Kr. = £ 21. Disse smaa Afgifter gælde saavel for Frihavnen som den gamle Havn, kun med en ubetydelig Forøgelse for de Skibe, som skulle gennem Broerne.

Naar en Skibsreder skal gøre Aarsregnskabet op, vil han med en vis Bekymring se paa den store Skibsbømkøstnings Konto og paa den Indflydelse denne Kontos Størrelse har paa det Udbytte, Skibene kunne give, og vi tør os overtydet om, at Kendskabet til disse billige Skibsbømkøstninger i Kjøbenhavn og til Havnens øvrige Fortrin med Hensyn til Tilgængelighed, Dybde etc. vil bevirke, at Kjøbenhavn fremtidig i særlig Grad vil blive søgt som en af de Havne, hvortil man gerne vil sende sine Skibe.

Kjøbenhavns Havn frembyder dog ogsaa andre Fordele for Skibsfarten: Hyppigt kan en Reder ikke finde fuld Last til en Havn i Østersøen. I Stedet for nu at lade sit Skib sejle med delvis Last, kan han komplettere Ladningen med Gods til Kjøbenhavns Frihavn. Udgifterne ere forsvindende; foruden de smaa Lodspenge kun 16 Øre pr. Register Ton (lidt over 2 Pence) af den Godsmængde Skibet loss og lader, og Tidstabet er lige saa ringe; Frihavnen kan besejles paa alle Tider af Døgnet, og medens Skibet loss eller lader, kan det indtage de toldfri og saaledes billige Bunkerkul og Proviant.

Det er dog ingenlunde for Skibsfarten alene, at disse forbedrede Forhold ved Kjøbenhavns Havn have Betydning; i ligesaa høj, ja sikkert i endnu højere Grad vil Kjøbenhavns Frihavn saa Betydning for Handel og Industri.

Den skarpe Konkurrence, som hersker paa alle Omraader, gør Avancerne smaa; en ringe Forøgelse i Udgifterne kan umuliggøre en Forretning eller bringe den Tab, medens paa den anden Side en sparet Udgift, en lettere og billigere Befordringsmaade o. l. kan skabe en Forretning, som efterhaanden kan blive lønnende.

Naar nu Varer til Kjøbenhavns Frihavn enten med regulære Dampere eller i hele Skibsladninger kan sendes lige saa billigt hertil som til Hamburg, og Udgifterne i vor Frihavn kan gøres lavere end andetsteds og endelig Fragten herfra til Sverrig, Finland, Rusland og den østlige Del af Tyskland er billigere og vil vedblive at være billigere end fra Hamburg, saa ville Købmænd ved at sende Varer over Kjøbenhavns Frihavn til Østersøen enten tjene den ved Fragtbesparselsen opnaaede større Avance eller ved at sælge Varerne saa meget billigere, som Fragtbesparselsen beløber sig til, med Fordel kunne konkurrere med Hamburg, Holland, England etc. i Forsyningen af oversøiske og andre Varer til Østersøen.

Det er ikke alene pr. Dampskib, at vi vedblivende kunne sende Varer billigere herfra til Østersøen end Hamburg er i Stand til, men ved Dampfærgen Helsingør—Helsingør og især ved Dampfærgen mellem Frihavnen og Malmø, som aabnes i Sommer, ville vi være i Stand til at sende Varer til enhver Jernbanestation i Sverrig betydelig billigere end Hamburg, der først maa sende Varerne pr. Dampskib til en svensk Søhavn, og derefter pr. Jernbane ind i Landet.

Ogsaa for Industrien aabner vor Frihavn Adgang til

lønnende Erhverv. Enhver Industriadrivende kender Ulemperne ved Tolden og Toldopsyn. Ikke alene fordyres Hjelpeprodukterne ved Tolden, men selv om Tolden ved de ved Fabrikationen anvendte Raaprodukter godtgøres ved Udførsel, saa sker dette dog kun tildels og ofte i ringe Udstrækning; ved sammensatte Stoffer kan Tolden saaledes vanskelig godtgøres, lige som Tolden af Affaldet stedse tabes. I en Frihavn har man intet med Told at gøre; man bygger sin Fabrik af toldfri Materialer, indsætter toldfri Maskiner, benytter toldfri Kul, Olie og øvrige Hjelpeprodukter, lige som der ingen Told betales af de anvendte Raaprodukter, Indpakning etc.; kort sagt, hvis Betingelser for Eksport i det Hele taget er til Stede, kan det ske fra vor Frihavn saa billigt og bekvemt som noget Steds fra.

Vi tro, det er Kendskabet til disse Forhold, der mangler i Udlandet; vi vide, at der dér findes tilstrækkelig ledig Kapital, som venter paa lønnende Anvendelse, og at der er tilstrækkelig Dygtighed og Energi, som ville benytte disse Chancer til Fortjeneste, naar det kun er blevet almindeligt bekendt, at de ere til Stede, og vi skulle til Slutning kun tilføje, at Danmarks Valgsprog med Hensyn til Frihavnen ikke er, at den er for os Danske alene, men derimod dette: Vor Frihavn for hele Verden.

Enhver, til hvilken Nation han end hører, kan i Kjøbenhavns Frihavn, dette lille Stykke Udland i selve Indlandet, opnaa de samme Begunstigelser, de samme Lettelser, som enhver af Landets Borgere, han vil ikke alene være taalt her, men han vil være os hjertelig velkommen.

Kjøbenhavn, Juni 1895.

Holm & Wonsild,
Skibsmæglere.

Ugens Havarier.

Sleipner, Dpsk. af Bergen, Henriksen, ankom her paa Reden d. 25. ds. paa Rejsen fra Sundswall til Dieppe med Trælast. Ladningen havde forskudt sig, og Skibet maa losse før Rejsen kan fortsættes.

Elvira, Skonnert af Riga, kom d. 22. ds. paa Rejsen fra London til St. Petersborg paa Grund paa Saltholmen. »Kastrup« bragte Skibet flot og Rejsen fortsattes.

Haabet, Galease af Marstal, Boye, er kæntræt ved Romsø i Storebælt. Kaptajnen druknede, den anden ombordværende reddedes om Bord i en svensk Skonnert og landsattes i Korsør. Bjergningsdampskibet Hertha har senere fundet Fartøjet og indbragt det til Korsør.

Et italiensk Orlogsskib, hørende til den italienske Eskadre i Kiel, grundstødte d. 25. ds. paa Nordvestsiden af Omø. Bjergningsdampskibet Hertha assisterede.

Fra Sø og Land.

I Tirsdags udkom et paa engelsk affattet Ekstra Nummer af »Dansk Søfartstidende«, der ved Foranstaltning af Kjøbenhavns Frihavns Aktieselskab forsendes i Udlandet, og som blev uddelt til de fremmede Journalister ved deres Besøg i Frihavnen. Ærede Abonnenter, der maatte ønske at erholde Eksemplarer af dette Nummer, særlig til Forsending i Udlandet, bedes herom tilskrive Redaktionen, hvorefter saadanne gratis ville blive dem tilstillede.

Det forenede Damskibs Selskab agter i den nær meste Tid at optage en regelmæssig Dampskibsfart mellem Odense og Hamburg gennem Nord-Østersøkanalen.

Dødsfald. Skibskaptajn H. J. Hansen af Hjerting er afgaaet ved Døden.

Niels Hansen af Ny Vemmenæs, som var forhyret med Skonnert »Niels« af Rudkjøbing, er afgaaet ved Døden under Island.

Fra Aalborg skriver vor Korrespondent den 14de Juni: I det sidste Par Maaneder har Skibsantallet her i Havnen ikke været særdeles stort, men til Gengæld have Skibene været saa meget større. Bark Dreima af Grimstad, fra New-York med Petroleum (800 Tons), var det største Sejlskib, der nogen Sinde har været her. Det maatte lægte et mindre Parti ved Hals, hvad ogsaa var Tilfældet med en Damper med 2400 Tons Sortehavsvar, den største Ladning, der er tilført her. Derimod flød S. S. Fædrelandet af Bergen, der for Tiden ligger under Oplosning fra Taganrog med Byg. over med 2100 Tons. Hvad Eksporten angaar, da er der foruden en hel Del Raakridt ogsaa udført en Del Cement til finske Havne. For Tiden laster S. S. Newminister af Newcastle Cement til New-York. Den laster c. 2300 Tons (15,000 Tdr.), men sine ældre dybtgaaende Skibe maa den lægte henved 500 Tons. Fragten er 8 sh. 6. d. pr. Tons. En enkelt Sejlskibsladning (2100 Tdr.) er afskibet N. Y. til 7 sh. pr. Ton.

Fra Island. Vor Korrespondent i Seydisfjord skriver den 5te Juni: Den danske Skonnert Anna, Kaptajn Larsen, hørende til det islandske Gravnaselskabs Skibe, er forrige Maaned strandet paa Islands Nordkyst ved Siglufjord. Skibet er fuldstændigt Vrag, ligesom ogsaa Ladningen, der bestod af Tørfisk, er ødelagt. Mandskabet er reddet.

Fiskeriet er her paa Islands Østkyst begyndt paa en for Aaret meget lovende Maade, flere Hundrede Sommerfiskere fra Islands Sydkyst og Færøerne ere ankomne hertil med de norske Dampskibe Vaagen, Egill og Kjukan.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen, Thide-mann, ankom til Odessa 23. Juni, bestemt til Smyrna, Piræus, Antwerpen. — Antwerpen, Caroc, ankom til Odessa 22. Juni, bestemt til Constantinopel, Algier. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Nizza 24. Juni, bestemt til Barcelona, Tarragona, Valencia, Malaga. — Castor, Holm, afgik fra Kbhvn. 23. Juni, bestemt til Malaga, Spanien. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Åbo 22. Juni, bestemt til Kbhvn., Alicante. — Dagmar, Hansen, ankom til St. Petersburg 23. Juni, bestemt til Westerwik, Kjøbenhavn. — Douro, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 24. Juni, bestemt til St. Petersburg, Algier, Tunis. — Georgios I, Rohde, ankom til Antwerpen 20. Juni, bestemt til Piræus. — J. C. Jacobsen, Bech, passerede Gibraltar 24. Juni, bestemt til Genua, Livorno, Neapel, Tarante, Sicilien. — Kiew, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 19. Juni. — Kursk, Staal, ankom til St. Petersburg 22. Juni, bestemt til Kotka, Bordeaux. — Leopold II, Kruse, afgik fra Antwerpen 21. Juni, bestemt til Tunis, Piræus, Sortehavet. — L. P. Holmblad, Ericksen, ankom til Kjøbenh. 23. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Nicolai II, Jespersen, ankom til St. Petersburg 24. Juni, bestemt til Kjøbenhavn, Antwerpen, Sortehavet. — O. B. Suhr, Koch, ankom til Kjøbenh. 25. Juni, bestemt til Alicante, Marseille, Italien. — Omsk, Kihl, ankom til St. Petersburg 14. Juni, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Pan, Cahublej, afgik fra Messina 23. Juni, bestemt til Marsala, Algier, Kbhvn. — Tejo, Fenger, ankom til Kjøbenhavn 25. Juni, bestemt til Oporto, Lissabon. — Tomsk, Petersen, ankom til Antwerpen 18. Juni, bestemt til Kjøbenhavn, St. Petersburg. — Vesta, Corfilzon, ankom til Kjøbenhavn 23. Juni. — Vesuv, Gade, afgik fra Kjøbenhavn 26. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Viking, Jørgensen, ankom til Bordeaux 24. Juni, bestemt til La Rochelle, Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Kjøbenhavn 25. Juni, bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Harder, afgik fra Kjøbenhavn 25. Juni, bestemt til Stettin. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom til Hamburg 23. Juni, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Ceres, Svensson, ankom til London 23. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Norden, afgik fra Hull 23. Juni, bestemt til Kjøbenhavn, Libau. — Christian IX., Møllerup, ankom til Kjøbenh. 25. Juni, bestemt til London. — Christianssund, Andersen, ankom til Arendal 24. Juni,

bestemt til Vestnorge. — Fanø, Kolster, afgik fra Libau 21. Juni, bestemt til Hull. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 23. Juni, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Hansen, ankom til Kbhvn. 21. Juni, bestemt til Danzig. — Kasan, Thomsen, afgik fra Grimsby 25. Juni, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, ankom til Eskefjord 15. Juni, bestemt til Reykjavik. — Libau, Andersen, ankom til Hamburg, 11. Juni, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Louise, Brabrand, ankom til Königsberg 24. Juni, bestemt til Kbhvn., Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 26. Juni, bestemt til Stettin. — Morsø, Lind, afgik fra Danzig 26. Juni, bestemt til Kjøbenhavn, Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 13. Juni, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 23. Juni, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Jensen, ankom til Antwerpen 21. Juni. — Odin, Frisenette, ankom til Hamburg 17. Juni, bestemt til Kbhvn., Danzig. — Perm, Christensen, ankom til Libau 24. Juni, bestemt til Kbhvn., London. — Pregel, Egidiussen, ankom til Riga 24. Juni, bestemt til Kjøbenhavn, Antwerpen. — Romny, Nielsen, ankom til Libau 22. Juni, bestemt til Kbhvn., Hull. — Thyra, Garde, ankom til Seydisfjord 7. Juni, bestemt til Reykjavik. — Tula, Paaske, afgik fra Kbhvn. 25. Juni, bestemt til Hamburg. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Antwerpen 23. Juni, bestemt til Kjøbenhavn, Libau. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Hamburg 23. Juni, bestemt til Kbhvn., Danzig

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 27. Juni, bestemt til Newcastle. — Esbjerg, C. Bentsen, afgik fra Odense 27. Juni, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Esbern Snare, Sørensen, afgik fra Newcastle 25. Juni, bestemt til Odense. — Georg, Therkildsen, afgik fra Newcastle 26. Juni, bestemt til Kbhvn. — Kronen, Petersen, afgik fra Newcastle 25. Juni, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, Ankensen, afgik fra Odense 26. Juni, bestemt til Leith, via Aarhus & Aalborg. — Storebelt, Güllich, afgik fra Nakskov 26. Juni, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Leith 25. Juni, bestemt til Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, afgik fra Riga 16. Juni, ankom til Rotterdam 21. Juni. — Frode, C. F. Christensen, ankom den 20. Juni til St. Petersburg. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 20. Juni, ankom til Libau 23. Juni. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Kronstadt 25. Juni, bestemt til Riga. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra London 25. Juni bestemt til Blyth. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Kronstadt 25. Juni, bestemt til Riga. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Riga 25. Juni, bestemt til Antwerpen. — Olaf, C. Holst, afgik fra Riga 20. Juni, bestemt til Dunkerque. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Newcastle 23. Juni, bestemt til Kronstadt. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga 18. Juni, ankom til Rouen 24. Juni. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Riga 9. Juni, ankom til Dunkerque 13. Juni. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Kronstadt 20. Juni, ankom til Riga 23. Juni.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Kronstadt 25. Juni, bestemt til London. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Rotterdam 24. Juni, ankom til Hull 25. Juni. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Blyth 19. Juni, ankom til Kronstadt 26. Juni. — Pawel Andrejef, L. Johnsen, afgik fra Riga 15. Juni, ankom til London 22. Juni. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Cardiff 21. Juni, bestemt til Kronstadt.

Dampskibsselskabet Heimdal. Aine, Knuden, afgik fra Riga, 14. Juni, ankom til Ghent 20. Juni.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Kbhvn. 21. Juni, ankom til Riga 23. — Fyen, Andersen, afgik fra Dunkerque 20. Juni, ankom til Boness 22, afgik 25. til Kbhvn. — Hafnia, Neergaard, ankom til Boness 20. Juni, afgik 21., ankom til Kbhvn. 24. — Jylland, Starck, ankom til Ghent 23. Juni. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 21. Juni til Calais. — Sjælland, Hansen, afgik fra Riga 23. Juni til Antwerpen.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Hartlepool 19. Juni, ankom til Frederikshavn 22., afgik 25. til Søderhamn. — Nerma, Degn, ankom til Methil 20. Juni, afgik 21., ankom til Esbjerg 23., afgik 25. til Alloa. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Newcastle 20. Juni, afgik 22., ankom til Esbjerg 24.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Fanø, Mortensen, ankom til Macau 21. Maj fra Kapstaden. — Helene, Sørensen, passerede Cuxhaven 17. Juni, bestemt til Rio Janeiro. — Innes Røhl, Jessen, passerede Hirtshals 16. Juni, bestemt til Santos. — Laura, Toft, ankom 26. Juni til Liverpool fra Iainit med 146 Dages Rejse, alt vel. — Maren, Pedersen, afgik fra Barcelona 25. Juni til Marseille. — Nordby, Kolster, afgik 21., Juni fra Boca til Santos. — Rosa, Brinck, afgik fra Santos 8. Juni til Barbados. — Tercera, Holm, 25. Maj paa 36° N. Br. 38° V. Lgd.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 27. Juni:

St. Petersburg noterer for Dampere:

London 1/0³/₄ d., à 1/1¹/₂ d., Rotterdam 1/1¹/₂ à 1 2¹/₄ d., Amsterdam 1.2¹/₄ à 1/3 d., Antwerpen eller Dunkirk 1/3 d. à 1/3³/₄ d., Rouen 1,6 d. à 1/7¹/₂ d., Bristol Channel 1/6 à 1/7¹/₂ d.

Montrose, Dundee eller Abroath 16/—, Dunkirk eller Ghent 20 francs, pr. Ton Hø.

London eller Hull 19/— Deals/Batters Boards, Rotterdam eller Amsterdam 13 Hfl.

Til Østersøen: Stettin 9 M., Sydsverrig 11/12 M., Sundhavn 12/13 M., Danmark nordligst Aalborg 13/14 M., alt pr. 2000 Kilos Rug eller Hvede.

Riga noterer for Dampere:

London 11¹/₄ d., Rotterdam, Schidam 1/—, Antwerpen, Ghent 1/—, alt pr. 320 lbs. Havrebasid (18¹/₂ à 19 frcs. pr. Ton Hø.)

London 20/— D./B., Grimsby 20/— D./B., Grangemouth 19/— D./B., Swansea 21/— D./B., Ghent 27¹/₂/28 frcs. D./B., Rochefort 31/32 frcs. D./B., Rouen 29 frcs. D./B. alt pr. St. Petersburg Standard.

Memel noterer for Dampere:

Rotterdam 21/— D./B. B., Hamburg 27/— D./B. B., alt pr. Standard.

København noterer for Dampere:

Laurvig 14 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis.
Aarhus 13 — — — do.

Uleåborg og Brahestad 300 Tons Mel, 6 M. pr. Ton.

Diverse Trælaster for Dampere:

Gefle-London 21/—, Söderhamn-London 22/— Urneå-London 24/—, Kemi-London 25/—, Åbo-London 22/6 d., Haparanda-Hull 25/—, Wyborg-Antwerpen 30/31 frcs., Kotka-Antwerpen 31/32 frcs., Hudiksvall-Antwerpen 31/32 frcs., Norrköping-Antwerpen 28/29 frcs., Christianssand-Antwerpen 21/22 frcs., alt pr. St. Petersburg Standard Deals/Batters Boards.

D'Hrr. **Funch Edye & Co.**, New York, meddele den 14. Juni:

Fragtmarkedets daarlige Tilstand har i den forløbne Uge yderligere forværret sig, og adskillige Dampere ere nu nødsagede til at ligge stille af Mangel paa Beskæftigelse. Et Antal Baade have antaget Trælast fra Provinds og Golfshavnene, men da Efterspørgslen er knap, ere Raterne som Følge deraf nedadgaende. Forretningen med fulde Kornladninger ligger saa godt som stille, og Partraterne ere saa lave som de nogensinde have været. Der synes at være lidt mere Efterspørgsel efter Skibsrum fra Cuba og andre af de vestindiske Øer, men dog ikke tilstrækkelig til at kunne øve den ringeste heldbringende Indflydelse paa Fragt-Markedet i det Hele taget. Nogen Forandring til det bedre kan ikke ventes før der indtræder nogen større Overensstemmelse i Priserne i vort det europæiske Marked, hvortil der i Øjeblikket kun er ringe Udsigt.

Vort Sejlskibs-Marked vedbliver at holde sig flovt og stille. Enkelte store Skibe ere sluttede for Petroleum til Europa til de foregaaende Rater, men efter mindre Skibe er der i Øjeblikket ingen Efterspørgsel i den Retning. Trælastfragterne fra Østen til La Plata Floden tiltrække sig nogen større Opmærksomhed, og udvise en lille Bedring, men fra Golfen er der i Øjeblikket intet at gøre. Fragterne for Skibsbygnings-Materialier ere faste, men paa Grund af rigeligt Tilbud af Skibsrum, forhindres en Fremgang i Raterne.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 22. Juni:

Fragtmarkedet har i den forløbne Uge gennemgaaende været stille og uforandret.

Der sluttedes blandt andet som følger for Dampere:

Peneacola til Calais 102 6 pr. Std. Pitch Pine. River Plata Sh. 12¹/₂; pr. Mille.

River Plate til Glasgow eller London 17/6. Rosario til Liverpool 21/—, prompt.

Bilbao til Rotterdam 6/1¹/₂; Poti til Philadelphia 13/4¹/₂ for Erts. Skellefteå til London 650 Stds. 24/—, Wyburg til Hull 550 Stds. 21,6.

For Kul fra Cardiff til Las-Palmas 6,9; Piræus 5/3; Gandia 8/6; Constantinopel 5/—; Port Said 4/9; Dieppe 4/6; fra Newcastle til Aalborg 4/3; Helsingborg 4/—; Kjøbenhavn 4/6; Cronstadt 4/3. Barcelona 7/9; Alexandria 4/10¹/₂.

For Sejlskibe vedblive Raterne udefter ikke regningsvarende.

Der er sluttet fra Hamburg til Calcutta à 8/, og til Vestkysten Syd Amerika à 10/—.

Bristolkanalen til River Plate 10,6; til Californien 11/—; fra Skotland til Californien noteres nu blot 12,6.

Gefle til Melbourne Wharf 48/6; Norge til Algoa Bay 47/6.

Fra River Plate er for Øjeblikket slet ingen Efterspørgsel

efter Tonnage for Korn; der bydes 19/— for Quebracho Træ til Kanalen f. 6.

Vestkysten holder sig i 27/6 for Ordre, 1/3 mindre hvis direkt.

Californien er fast for prompt Afskibning. — For Decemb. og senere Lastning kan Tilbud ikke faas.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 22. Juni:

Der er ingen væsentlig Forandring at berette i Udfragterne, og forrige Uges Rater ere hidtil opnaede, men Efterspørgselen for Tonnage til Østersøen er næppe saa stærk, og Tønen derfor lidt mindre fast end i forrige Uge.

Hjemover fra Sortehavet og Middelhavet er Markedet falden i de sidste Dage. Fra Odessa, Sebastopol etc. er 11/ alt, hvad for Tiden kan opnaas til U. K. for prompt Lastning. Donau Markedet er ligeledes flaut, og 12/6 det højst opnaelige til U. K. med 11/3 fra Sulina. Azoff noterer 13/3 til U. K. for prompt.

Fra Alexandria noteres 9/6 til London eller Hull for Cottonseed, 1/9 for Grain. Fra spanske Ertskvarne er Bærgæret ligeledes falden af. Ergasteria til Middlesbro er sluttet til 10/, til Antwerpen 10/9. Bilbao til Middlesbro 5/4¹/₂, til Cardiff eller Newport til 4/6, til Rotterdam 6/.

Fra Østersøen er bl. a. sluttet Petersburg til Rouen 1/7¹/₂, 4 Rejsler Petersburg til London 11¹/₄ d., til Rotterdam 1/0³/₄ d. Luleå til Rotterdam 5/6. — Riga til London 7/ sleepers.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færgerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Hanstholm SV. En Damper er sunken i c. 10 Fv. Vand 9 Kml. SV. for *Hanstholm*, c. 2 Kml. fra Land.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Stockholm Skjærgaard. En 22 Fods Grund er funden tæt N. for *Norra Kanholmsgrundet*. Stagen paa Grunden er derfor flyttet 50 Alen NNW. hen. 59° 22' 27" N. Br. 18° 43' 31" Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Den 16de Juni 1895 er Fyrskibet »*Norströmsgrund*» igen udlagt. Skibet har nu to Master. Taagsignal gives med et Taagehorn, Et-Stød hver Minut.

Tydskland. Kiel. Toldvagtskibet i *Kieler Fjord* er flyttet. Det ligger nu 3 Kbl. N. for *Friedrichsort Fyrtaarn*.

Et Telegrafkabel er udlagt i *Kieler Fjord* mellem Fortønde Nr. 30 og den S. lige Baake til Deviationsundersøgelse. Dets Retning er angivet ved to Baaker paa Land, af hvilke den ene har en Trekant, den anden en Firkant paa Toppen. Det er forbudt at ankre i denne Linie.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 10de Juni. 53° 31' N. Br. 4° 7' Ø. Lgd. Vrag, c. 200 Fod langt, med Bunden opad.

Den 15de Juni. 61° 57,6' N. Br. 3° 15,0' Ø. Lgd. Vrag af en Skonnert, med Bunden opad. Bunden malet brun.

Tydskland. Weser. Dwarsgat. I *Dwarsgat* ere følgende Tønder flyttede og ligge saaledes:

Spirtønde N i 24 Fod Vand. 53° 43' 35" N. Br. 8° 18' 11" Ø. Lgd.

Spirtønde O i 17¹/₂ Fod Vand. 53° 43' 40" N. Br. 8° 19' 18" Ø. Lgd.

Spirtønde P i 24 Fod Vand. 53° 43' 39" N. Br. 8° 20' 42" Ø. Lgd.

Sort Spidstønde 11 i 24 Fod Vand. 53° 44' 6" N. Br. 8° 18' 3" Ø. Lgd.

Meyers Ledge Fyrs Sektorer ere rettede efter den nye Afmærkning. Om Dagen skal man i *Dwarsgat* nu holde *Meyers Ledge* Baake godt fri S. for Fyrtaarnet.

Jade. Wilhelmshaven. Paa Ø. Siden af *Steinhauser Tief* er en Ladning Sten kastet overbord. Over Stenene er der 5 Fod mindre Vand end uden om. Stedet er afmærket med Prikker. 53° 30' N. Br. 8° 9' 9" Ø. Lgd.

Holland. Ems. I *Ooster Ems* ligger den S.-ligste grønne Kugletønde mellem de røde Vagere OG og OH. 53° 37' 14" N. Br. 6° 47' 13" Ø. Lgd.

I *Ley* er Vragtønden mellem de røde Stumptønder L D og L F inddragen. 53° 32' 16" N. Br. 7° 1' 36" Ø. Lgd.

Ved *Knock* ligger nu ved Yderenderne af Stændæmningerne to sorte Spidstønder.

Ved *O.-Frieschegaatje* er den sorte Vager inddragen.

Ved *Emden* Havneindløb er den sorte Tønde med Stage inddragen.

Zuiderzee. Et Fartøj er sunket i 11 Fod Vand i *Zuiderzee*. Vraget er afmærket med en Vragtønde, og om Natten vises de sædvanlige Lanterner. 52° 43' 13" N. Br. 5° 44' 34" Ø. Lgd.

Zeegat van Texel. I *Schulpengat* er ud for *Kijkduin* afmærket en Sømineøvelsesplads. Ved dens N.-Side ligger rød og sort tærned Stumptønder, ved dens S.-Side rød og sort tærned Spidstønder, alle med Stage og Kors.

Hoek van Holland. I *Nieuwen Rotterdamschen Waterweg* er ud for Fort *Hoek van Holland* afmærket en Sømineøvelsesplads. Ved dens N.-Side ligger røde, ved dens S.-Side grønne Spidstønder.

Hollandsch Diep. Noordschans. *Noordschans* Fyr med Formørkelser viser rødt Lys fra N. 29° Ø. til N. 17° Ø., hvidt Lys i alle andre Retninger.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, og Irland.

Frankrig. Boulogne. Paa Molen *Carnot* er opført et Taarn, c. 1,800 Alen fra Molens Inderende. Holdt overet med *Alprech* Fyrtaarn i S. 4° V. leder den til Fortøjtønde Nr. 2, som ligger 650 Alen fra Fyrtaarnet. Nr. 1 ligger 200 Alen S. 82° Ø. fra Nr. 2.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag m. m. i Atlanterhavet. Den 11te April. 36° 20' N. Br. 62° 33' V. Lgd. Vraget af *amerikansk* Skonnert »*Emma I. Meyer*«. Fokkemasten staaende, Sejlene i Stumper, syntes nylig forladt.

Den 22de Maj. 40° 54' N. Br. 62° 34' V. Lgd. Vrag, c. 250 Fod langt, med Bunden opad.

Den 1ste Juni. 41° 44' N. Br. 61° 41' V. Lgd. Vrag af et stort Skib med Bunden opad.

Den 2den Juni. 40° 20' N. Br. 69° 0' V. Lgd. Stort Vragstykke

Den 8te Juni. 50° N. Br. 37° V. Lgd. Forladt *norsk* Skib »*Betsy en Arnold*«.

Frankrig. Baie de Bourgneuf. I *Baie de Bourgneuf* er funden en 5 Fods Klippegrund c. 2 Kbl. NØ. for Klippen *Le Cobe*, og paa denne Strækning findes Dybder af kun 8 Fod.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware. Delaware Bay. I *Mahon River* Fyr er indeat en rød Sektor, som lyser fra N. 20° Ø. til N. 25° Ø. over *Joe Flogger Shoal* sorte Spidstønde Nr. 13 og det N.-lige Indløb til *Blake Channel*.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Golfe des Saintes Maries. Baaken paa *Beauduc* er tilligemed Topbetegnelsen sort.

Italien. Livorno. Melonia. Fyrskibet ved N.-Siden af *Melonia* er flyttet N. for Grundens Yderende, *Tramontona*, tæt ved Grunden *Ghirlanda*, og N. for alle Grunde for de Skibe, som søge *Livorno*.

Korsika S. Razzoli. *Razzoli* Fyrs røde Lysvinkel lyser

nu fra N. 75° V. til N. 88° V. og dækker alle Grunde inden for 5 Fv. Grænsen mellem og omkring Klippen *Lavessi* og 20 Fods Klippegrunden NØ. t. N. for den.

Siciliens N.-Kyst. Kap Gallo Ø. Fiskeredskaber ere udlagte c. 1½ Kml. Ø. for Kap *Gallo*. Man bør ikke komme Kap *Gallo* og Pynt *Mondello* nærmere end 2 Kml.

Østerrig-Ungarn. Cherso. Et rødt, fast Fyr er tændt paa N.-Pynten ved Indløbet til Havnen *Viario di Ossero*. Flammens Højde: 30 Fod. Synsviddens: 6 Kml. 44° 42' N. Br. 14° 23' 35" Ø. Lgd.

Saneago. Den 15de Juli 1895 ombyttes *Sansego* Fyr midlertidigt med et rødt, fast Fyr.

Øen Morter. Ved *Stretto* ere følgende Fyr tændte. Paa Molen et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 20 Fod. Paa den lille Arm af Svingbroen mellem *Morter* og *Fastlandet* et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 13 Fod. Det brænder kun, naar Broen er aaben. 43° 48' N. Br. 15° 38' 31" Ø. Lgd.

Rusland. Det Azovske Hav. En sort Vager med Stage og Kegel er i 19½ Fod Vand udlagt 4 Kbl. Ø. for Fyrskibet »*Petchani*«. Man skal gaa N. om Vageren.

Tunis. Djerba NV.-Pynt. Bordj Djilidj. Paa *Bordj Djilidj* er tændt et rødt Blinkfyr, som viser Et-Blink hver 5 Sekunder. Højden: 58 Fod. Synsviddens: 22 Kml. Fyret vises fra et ottekantet Taarn. 33° 53' 7" N. Br. 10° 44' 46" Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas Galveston Bay. Den sort og hvid lodret stribede Tøndevager, som laa i 46 Fod Vand, 1½ Kml. S. 38° V. fra *Bolivar Point* Fyr, er inddragen.

Jamaica. Port Royal. I *Port Royal* gives Tidssignal ikke mere.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Hollandsk Guyana. Surliname Flod. I *Suriname* Flod ere Yder- og Mellemtønden flyttede Ø. efter, saa at man nu ikke maa gaa Ø. om dem.

Uruguay. Montevideo. De to Tønder ved SØ.-Siden af *Buen Viaje Reef* mangle og udlægges ikke mere.

Rio de la Plata. Colonia Roads. Tønden ved 15 Fods Grunden 1½ Kml. V. for *Farallon* Fyr er inddragen.

Den røde Spidstønde ved NØ.-Enden af *Laja Bank* er ombyttet med en lille sort Tønde.

En lille sort Tønde er udlagt paa 15 Fods Pladen mellem *Laja Bank* og *Colonia Point*.

En lille sort Tønde er udlagt paa 9 Fods Klippen NV. for Byen *Colonia*.

Karantænebestemmelser m. m.

Portugal. — *Konstantinopel* og Havnene ved *Marmora-havet* ere erklærede for kolerafri.

Argentinien og Uruguay ere erklærede for kolerafri. Skibe derfra underkastes streng Lægeundersøgelse.

Grækenland. — Skibe fra Havne mellem *Skutari*, eksklusive, og *Mandania*, inclusive, underkastes 5 Dages Karantæne. Skibe fra *Konstantinopel* underkastes streng Lægeundersøgelse.

Ægypten. — Skibe fra Kap *Anamour* og *Alexandrette* erholde kun Praktika, naar 5 Døgn ere forløbne efter Afsejling.

Rettelse. I »Efterretninger for Søfarende« i »Dansk Søfartstidende« Nr. 25. »2° 2' N. Br.« læs »22° 2' N. Br.«

Hans Chr. Berg,

Stukkatur, Cementtøberi
og

Kridtstensværksted.

Gothersgade 91. K.

Til Proviantering

anbefales

godt holdbart Smør
til en gros Priser.

H. P. Erichsen,

12, Admiralgade 12.

Anti-magnetiske Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,

6, Søjtorvet 6.

Petersen & Nielsens Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, København L,
anbefaler sig med

Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon T 37.

Petersen & Rand,

Niels Juelsgade 7.

→ Telefon 3523. ←

Import af finsk Smør,
fineste holdbar Kvalitet,
billigste en gros Pris.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Dampskib til Salg.

Et Dampskib, 86 $\frac{1}{4}$ ' langt \times 15 $\frac{1}{4}$ ' bredt, Compound Maskine paa 130 ind. H. K., vel 10 Mile Fart, er tilsalgs. Skibet er i god Stand og særlig skikket som Fjorddampskib for Passagerfart; kan ogsaa benyttes saavel for Last som Bugsering. Nærmere Oplysninger meddeles ved Henvendelse til Kontorchefen, Akers mek. Værksted, Christiania.

H. Hvalsøe & Co.

St. Strandstræde 8.

Lager af

Skibsartikler

&

Værktøj til Skibsbrug.

S. Jacobsens

Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,

anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

Metalspejlapparater,
Havnefyrr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

Ægte Carbolineum.

Bedste og billigste Imprægningsmiddel. Anvendes til alt Træværk. Kan paastryges af Enhver. Faas billigst hos

Th. Kayser & Co.,

ældste Carbolineumsforretning,

Rosengården 8, Kbhvn. K.

forhen Møntergade 24.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.

Skandinavisk Forretning.

Swansea.

Telegrafadresse: »NÆRUP«.

FRIHAVNSHOTELLET

anbefaler
de Herrer

Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre propre og billige Værelser med Udsigt over Sundet.

Faa Minutters Gang fra Frihavnen og tæt ved Sporvogn.

Ærbødigst

L. P. Jensen, Livjægergade 5.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,

Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,

Iron & Brass Founders and Ship Repairers.

Vildersplads, Copenhagen, C.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,

Adelgade 14.

Korsør Margarine.

Endnu uovertruffen i Kvalitet og Holdbarhed. Anbefales ubetinget som det Bedste til Skibsbrug. Garanteres fri for Vand, hvorfor det særlig anbefales til Bagning og Stegning.

Faas i de fleste Skibsprovianteringsforretninger.

Telefon
3674.

Hovedoplag: Knabrostræde 3.

Telefon
3674.

Brødrene Syndergaard.

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.

Diner a la carte. Varme Frokostretter.

J. Christophersen.

Patent

Universal Slippeapparatet

anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

M. B. Hansen,

mekanisk Etablissement,

Nørrevold 78.

Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tællere.



Faas hos de fleste Handlende i Byen, paa Broerne og Frederiksberg til følgende Priser:

Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.

Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.

Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl

Hovedforhandler:

Peter Buch,

Vinhandel

en gros & en detail.

Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.

Telefon 1107.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til billigste Priser. Ved Udførsel godtgøres Tolden. Forlang vore illustrerede Kataloger.

Petersen & Støenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

St. Kongensgades

Brødfabrik

& Melforretning 63

anbefaler

1^{ma} veltørrede Skonnerogger.

Telefon 197.

„Dansk Sefartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr Kvarter, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11—3 og Holsteinsgade 9, Ø.,

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Bredgade, og flere Stæder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Pettitlinie à 45 mm	Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider	20 —	do. 25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange
1/2 Side eller derover	20 0/100	30 0/100
Mindre end 1/2 Side	10 0/100	20 0/100
		50 0/100
		40 0/100

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 27.

Kjøbenhavn, Fredag den 5. Juli 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Den ny Organisation. — Nord-Østersø-Kanalen. — Handelens og Søfartens Udvikling i de sidste 40 Aar. — Sejlskibsrederi-Foreningen. — Fiskerierne. — Fiskeri-Statistik. — Fra Københavns Frihavn. — Goodwin Sand. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.
Grundlagt 1857. Telefon 106.
Lager af Tegnepapir
fra
1. Kl. Fabrikker.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier,
Maskinolier,
Carbolineum etc.
John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.
Største Lager
af
Fedevarer.

C. F. Schlüter,
Skandinavien største
Skibshandel.
Etableret 1857.
En gros Lager af Maskin- og
Cylinderoller.
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.



Kieseglühr, Filt m. m.

Luftbælteisolation.
Patent for Rør og Kjædler.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Toldbodgade 16.

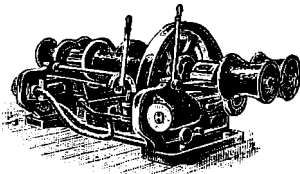
Telefon
1269

M. CLAUSEN,

KJØBENHAVN, K
leverer

Telegr.-Adr.:
„Baltic“.

Damp-
Kraner,
Hejse-
og
Ankerspil,



Donkey-
Kjædler.
Donkey- og
Ballast-
Pumper

fra
Clarke Chapman & Co. lim., Gateshead.

Temperleys Vare-Transporters. Staal-Skibsbaade, presset
af kun 2 Plader. Ogdens selvregulerende Reduktions-
Ventil. Selvtættende Metalpakninger. Danby's Cement
til Skibscementering. Mollerups Smøreapparater.

Nær Frihavnen.  Classensgade 3.

Største Lager

af Uldvarer, Skjorter, Bluser, Trøjer, Sokker, Kraver,
Flipper og Manchetter.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbød.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine
anbefaler sig med alle

Conserves til Skibsbrug

af Kjød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l.
Prislister udleveres paa Forlangende.

Kontor og Lager Store Kongensgade 106.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

GORDON WHISKY

fra

Pattison, Elder & Co., Leith.

Generalagent for Danmark:

AXEL NYGAARD.

Telefon 3896.

Bogtrykkeri,

nyeste Typer & Maskiner.
Papirhandel,
største Udvalg i Kontormateriel.
Tegneartikler,
prima Bestik anbefales.
Bogbinderi,
Protokoller af enhver Art.

S. Friedlænder

Ved Stranden 14
Kjøbenhavn.

Som Repræsentant for for-
skellige 1ste Klasses
Assurance-Selskaber overtager
jeg Forsikringer af Skibe,
Varer og Fragt til billige
faste Præmier. Subagenter
antages i forskellige Provins-
byer.

Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 37.

Emil Felumbs Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Dækskoste.

13 Rækker halvstive Piasava
6 Kr. pr. Dusin.

13 Rækker fine Piasava 7 Kr
pr. Dusin.

Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.

Levanger 7 Kr.

Kosteskafter 1 Kr.

Hans Prehn,
Børstenbinder,

Fabrik for Dæks- og Gadekoste,
Vesterbrogade 46.

— Telefon 2625. —

Frihavns

Spedition &

Kommissions-Forretning,

Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørges.

Kontor i Frihavns Kontorb.
Telefon 2250.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Holman-Bang. Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Th. Meier,

Vognmandsforretning.

Al Slags Kørsel

besørges.

Kontor: Frihavsselskabets

Kontorbygning.

Telefon 2068

H. Svarrer & Co.,

Nyhavn 9,

anbefaler sig som

Skibsproviantør.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning,
Leverander i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn K.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt

Udarbejde samt Alt færdigt

Bødkerarbejde for Export

Alt Arbejde udføres af solide
og ovede Folk.

L. V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.



Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre Cacao

kan særlig anbefales til Skibsbrug.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre
Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-
plads 13, fra 11-3 og hos Selskabets Agenter i de større
Havne-Provindsbyer.

Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa
Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

Andersons Præserveringsfarve for Metaller

forhindrer ubetinget Rustdannelse,
anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway
Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:

Evers & Co.,

12. Nybrogade.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Pr.-Løjtnant i Flaaden.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

Kuntze & Co. portable Vandfiltre
give med en Ydeevne af 40, 80 og 200 Potter i Timen
fuldstændig rent, krystalklart Drikkevand.

Anbefalede af Læger, Analyser af Prof. V. Stein og flere.

Uundværlige i Skibe.

Generalagenturet Badstuestræde i8, Kjøbenhavn K.

Danchells Fabriker.

Linoleum.

Voxdug.



Anker-Mark

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13, Matthæusgade 5.
Telefon 545. Telefon 2680.
Kjøbenhavn.

Hattemagasinet

'London'

Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg

Fortrnlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Rugbrød

A < Frederiksberg > A

er udmerket og holdbart.
Guldmedaille i Amsterdam.

F. W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Se-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

øgelse staar til Verdenshandelens Behov skulle vi sammenlignende Importen, som i

1851	gik op til	6,324	Mill. Kr.
1871	—	15,401	—
1891	—	22,864	—

udvisende for hele 40-Aars Perioden en Forøgelse af 261 pCt.

Eksportens Værdi udgjorde i

1851	5,579	Mill. Kr.
1871	12,926	—
1891	19,384	—

udvisende en Forøgelse af 247 pCt.

I denne Ind- og Udførsel indgaar samtlige de europæiske Søstater samt de forenede Stater i Nordamerika og det er tilvisse sandt, at Værdien alene ikke er nogen paalidelig Maalestok for Vareudbyttets Størrelse, naar Spørgsmaalet er om Kvantiteterne, da de igennem mange Aar dalende Priser paa de større Artikler ere saa kendte, at enhver let indser, at det Skibsrum, som fordres til de samme Transporter, forøges i langt større Forhold end Værditalleene udvise.

Dette fremgaar endnu tydeligere af nedenstaaende Opgivender af Ind- og Udklareringerne. Vi ville dog endnu blive staaende lidt ved Ind- og Udførslen, idet vi, for endnu klarere at fremstille den heri skete Forøgelse, først og fremmest gengive følgende Sammenstilling af nogle af de vigtigste Artiklers Afskibningskvantiteter i Millioner Reg.-Tons:

	Aar 1872	1876.	1882.	1888
Korn, malet og umalet	4,47	6,1	8,0	9,8
Vin	0,50	0,46	1,08	1,3
Bomuld, nordamerikansk	0,6	0,9	1,2	1,4
Uld	0,18	0,24	0,30	0,42
Stenkul	9,2	11,45	14,89	19,02
Jernmalm	0,52	0,47	2,69	3,05
Petroleum	0,55	0,91	1,77	2,54,

udvisende i disse 16 Aar en gennemsnitlig Forøgelse af 140 pCt. i Kvantitet, medens Forøgelsen i Værdi for den anden 20-Aars Periode kun udgør 48 à 50 pCt.

Fra Argentina udførtes i 1830 6, i 1850 20, men i 1891 310 Mill. engelske ull.

Udførslen af Korn i Millioner Tønder udgjorde:

	Aar 1850.	1851.
Fra de forenede nordamerikanske Stater	4,0	70,0
- Rusland	8 à 9,0	64,0

Fra Sverige udførtes:

	Aar 1854.	1893.	
Jern	87,300	242,000	Tons d. w.
Træmasse	—	99,100	—
Fisk, fersk	—	77,343	—
Papir	130	18,520	—
Smør	2	20,060	—

Sveriges Indførsel, som i 1838 gik op til en Værdi af 9 Mill. Kr., i 1852 til 43,5 og i 1892 til 360,3 Mill., er altsaa i disse Aar gaaet op fra 5 til 13 og endelig til 75 Kr. for hver Indbygger.

Vi gaa nu over til det næste Bevis for den internationale Skibsfarts Forøgelse, nemlig Tonstallet af indklarerede lastede Fartøjer, der i

1851	gik op til	22,1	Mill. Reg.-Tons
1871	—	56,4	—
1891	—	116,9	—

udvisende en Forøgelse i denne Tid af 429 pCt.

Udklareringen af lastede Fartøjer omfattede i

1851	21,5	Mill. Reg.-Tons
1871	58,2	—
1891	117,3	—

altsaa en Forøgelse i disse 40 Aar af 446 pCt.

Disse Klareringer gælde, ligesom Import- og Eksporttallene for 40-Aars Perioden, kun europæiske og de forenede Staters Trafik, hvorimod Summen af alle Ind- og Udklareringer over hele Verden opgives i 1882 at have omfattet en Tonnage af 272,26 og i 1889 364,3 Mill. Reg.-Tons. Heri indbefattes ogsaa ballastede Fartøjer, der i 1888 af de i Storbritanniens og Irlands Havne indklarerede Fartøjer opgives at have udgjort 20,3 pCt. og af de derfra

udklarerede 8,3 pCt. af hele Tonnagen, samt fra andre Lande udvise meget forskellige Tal.

Af ikke mindre Interesse ved Bedømmelsen af den internationale Søfarts Udvikling er det Resultat, til hvilket man kommer ved Undersøgelse af Sørejsernes Længde i forskellige Aar.

De i 9 europæiske og 2 ikke europæiske Stater for Rejser paa 3,000 Sømil og derover ind- og udklarerede Fartøjer havde følgende Tonnage:

Aar 1872	klarerede	123,2	tilsammen	35,6	Mill. Reg.-Tons,
— 1888	—	230,5	—	66,7	—

altsaa i begge Aar c. 29 pCt. aarlig, hvilket viser, at de lange Rejser holder jævnt Skridt med den absolute Tilvækst.

Skulde nogen imod Statistikens Vidnesbyrd paastaa, at Fragtmarkedets nuværende Tilstand, sammenlignet med den ved 40-Aars Periodens Begyndelse, modbeviser ovenstaaende, kan derpaa kortelig svares, at den Million, som forødes, ikke er større eller mere overflødig, end den, som forvaltes godt, hvorfor Benyttelsen af dette Bevis Skridt for Skridt leder til den Slutning, at Penge, fordi de kunne anvendes slet, i og for sig ere et Onde, en Slutning, som falder ved sin egen Urimelighed.

Af hvad her er anført fremgaar derimod med Sikkerhed: at den internationale Skibsfart i de sidste 40 Aar er vokset i højere Grad end Handelsflaadens Tilvækst.

Om man, for deraf at drage Slutninger om Udsigterne for Fremtiden, vil undersøge Aarsagerne til Verdenshandelens uhorte Udvikling i denne Periode — sikkert den mest betydningsfulde, der nogensinde har fundet Sted — saa tør i saa Henseende nævnes:

- 1) Anlæg af Jernbaner fra Havnene til det indre af Landene, hvis Produkter forinden ikke uden store Omkostninger kunde bringes paa Verdensmarkedet eller udveksles med andre Varer.
- 2) Kanal anlæg (f. Eks. Suez-Kanalen, der aabnedes i 1869 og i 1891 benyttedes af 8,5 Mill. Reg.-Tons).
- 3) Lettere Samfærsel ved Etableringen af en Mængde regelmæssige Dampskibsforbindelser.
- 4) Kolonisationens og Civilisationens Udbredelse paa store, forud til Dels helt ukendte Omraader.
- 5) Kinas begyndende Aabning for Verdenshandelen.
- 6) Opfindelser og forbedrede Arbejdsmetoder.
- 7) Forbedrede Vilkaar for de lavere Samfundslag med deraf følgende betydelig forøget Forbrug.
- 8) Foretagsomhedens Fremme ved stærk Kapitaldannelse og lav Rentefod.
- 9) Et paa Næringsfrihedens Grund udviklet uhørt Kapløb mellem Nationernes, saavel som mellem disses enkelte Producenter eller Mellemandlere.
- 10) Lave Fragter, hvorved den internationale Konkurrence beforders og Priserne bringes ned.
- 11) Folkemængdens Forøgelse.

Det staar nu tilbage, paa Grundlag af de antydede Kendsgerninger, at forsøge paa at danne sig en Mening om, hvorledes Verdenshandelen vedblivende skal kunne gaa fremad med samme Kæmpeskridt som i den nu beskrevne 40-aarige Periode.

Ligesom en Vandringmand efter en stærk Gang maa hvile sig for at trække Vejret, har ogsaa den store Handel mange mindre mærkbare, medens de i visse Dele modsvares af Udvikling paa andre Omraader, og den mange Steder forekommende Overproduktion behøver længere Tid for at afsætte sin Overflod.

De saakaldte slove Konjunkturer forekom ogsaa i den Tid, da Omsætningen var en Brøkdel af den nuværende, og der er saaledes ingen Grund til at antage, at Omsætningen skulde have naaet sit Maksimum; tværtimod maa man kunne vente en yderligere Forbedring, eftersom Aarsagerne til Udviklingen forøges og de, som modvirke den, bortryddes.

Nye Kommunikationslinier til Lands og til Søs aabnes

jo stadigt, paa Opfindelsernes Omraade hersker stor Virksomhed, Fabrikernes Antal sørges og ligesaa de bestaaendes Fabrikationsevne, med den voksende Civilisation fordres bedre Livsvilkaar og for Kultiveringens Udbredelse findes endnu megen udyrket Mark; men paa den anden Side bør man ikke hengive sig til den Tro, at den Udvikling, som endnu kan ventes, vil foregaa efter samme Maalestok som i de forløbne 40 Aar. Dette kan ikke ventes, thi den forløbne Tids Erfaring støtter ikke et saadant Haab.

Saa længe Handel, Industri, Søfart, Agerbrug og andre Næringsveje, trods en Udvikling til en forud ikke anet Højde, ikke i Almindelighed giver sine Dyrkere et tilfredsstillende Udbytte, saa længe er en Udvidelse af Produktionen en mislykket Spekulation og Forberedelser til en saadan Udvidelse kunne ikke ske med Haab om Fremgang, inden der er lysere Udsigter til et bedre Resultat af dem.

For at naa hertil fordres forøgede Anstrengelser, idet Sælgerne maa søge nye, fordelagtigere Afsætningssteder, Rederne maa efterstræbe den for Fartøjernes Størrelse og Klasse mest passende og lønnende Anbringelse, hvorimod saavel Handel som Søfart maa undgaa at fremtvinge et overfyldt, om end i visse Maader bekvemmere Marked, thi i Forsyndelse mod denne simple Regel ligger en af de vigtigste Aarsager til den nuværende mindre gunstige Stilling.

Sejlskibsrederi-Foreningen

synes at have fundet en særdeles gunstig Modtagelse omkring i Landet. Forskellige Provinsblade i de Egne, hvor Søfarts-Interesserne ere fremtrædende, bringe udførlige Referater af dens konstituerende Generalforsamling og flere knytte hertil sympatiske Udtalelser. Saaledes skriver Fanø Avis:

»Vi ville ønske, at det maa lykkes Foreningens Styrelse at udrette noget godt til Gavn for Sømandsstanden og Sejlskibsfarten. Der er Opgaver nok at tage fat paa, og der vil ganske sikkert blive arbejdet energisk for deres heldige Løsning, hvortil dog kræves at Regeringen og Lovgivningsmagten stille sig velvillige og imødekommende overfor de Reformere, der tiltræuges paa Søfartens Omraade, deriblandt først og fremmest Ophævelse af Told paa Skibe og Skibbygnings-Materialier.«

Ærø Avis skriver:

Som det vil erindres, fremkom der midt i sidst afvigte Vinter et Forslag fra forskellige angaaende Dannelsen af en Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Vel havde man — og har man — alt i Forvejen Nordisk Skibsrederforening og enkelte mindre Foreninger, men den nu i Lørdags i Svendborg dannede Forening skal navnlig varetage Rederes og Søfarendes indenlandske Interesser.

Netop her er der for den nystiftede Forening et stort Felt at arbejde paa. Den danske Sømandsstand har unægtelig i forskellige Tilfælde været temmelig stedmoderligt behandlet, men naar dette er sket, er Aarsagen hertil ikke den, at Regering og Rigsdag ikke har villet støtte Danmarks forholdsvis store og hæderlige Sømandsstand. Nej, Sagen er den, at Lovgivningsmagten har savnet den nødvendige sagkyndige Vejledning og Bistand.

Bedst vilde det selvfølgelig være, om Søfarten — derunder indbefattet Fiskeribefolkningen — kunde faa 3—4 Repræsentanter paa Ting, der ved forekommende Lejligheder kunde tage Affære, men dette er nu en Gang ikke let at opnaa, og det gælder derfor om for Standen at hjælpe sig paa anden Maade.

Dette opnaas absolut bedst ved at Sømandsstanden — Redere, Skibsførere, Styrmand o. s. v. — i Lighed med andre

Stænder slutter sig sammen Landet over i en Fælles-Organisation. Først da kan Standen møde frem med den fornødne Kraft, hævde sine berettigede Krav og værne sine Interesser.

I Lørdags lagdes Grundstenen for en saadan Fælles-Organisation ved Oprettelsen af »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«. Nu gælder det om, at ingen — stor som lille Reder, Skipper eller Styrmand — holder sig tilbage, men at de alle mødes i Samdrægtighed, i Arbejdet for fælles Krav og fælles Interesser.

Og hermed være den nystiftede Sejlskibsrederi-Forening anbefalet paa det varmeste. Det er vort Haab, at ikke blot Marstals, men hele Ærø store Sejlskibsflaade maa indmelde sig i Foreningen, thi skal den ret kunne gavne Sejlskibsfarten og Sømandsstanden og udrette noget virkelig godt, bør alle deri interesserede slutte sig sammen i en stor Fælles-Organisation for hele Landet.

Fiskerierne.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 2den Juli:

I den første af de to sidst forløbne Uger var ej heller Vejrliget det søgaaende Fiskeri, navnlig Vestkystfiskeriet, særlig gunstig; Bygevejr af ret stormende Karakter var ofte fremherskende. Udbyttet har derfor ikke været fremragende i kvantitativ Henseende, men Priserne have paa den anden Side været saa høje, at de sikkert for manges Vedkommende i pekuniær Henseende give ligesaa godt et Resultat som i de Tilfælde, hvor de have havt fuld Last; hvad der i den sidste Tid har bidraget meget til at Priserne ere komne saa højt i Vejret er den skarpe Konkurrence mellem Kvaseopkøberne og Fiskehandlerne. Priserne holde sig vedblivende højt paa Markederne i Kristiania og Kjøbenhavn, af hvilken Grund de først nævnte have fisket meget spredt paa Strækningen mellem Hanstholm og Hirtshals. Udbyttet har varieret mellem 50 og 200 Snese Rødspætter pr. Kutter, men en Del ere indkomne med større Partier døde; det er Korsfisk og andre Bløddyr, hvis Slim let dræber Rødspætter, naar de komme sammen i Vandet, der er Aarsag heri. Fiskeriet har vejret mellem 14 og 22 Pd. Snesen og er betalt med 3 Kr.—5½ Kr. Snesen; en Del er ogsaa solgt efter Vægt til 22 Øre pr. Pd.; inden denne Fisk kommer paa Publikums Bord i de forskjellige Byer bliver den sandelig dyr. En Del Skærrising er fisket i den saakaldte Hirtshals Rende; den fremkom i temmelig daarlig Tilstand og blev betalt med fra 5—7 Øre pr. Pd. Fra Herthas Flak er der indkommet ikke faa Læster Rødspætter, vejende 10—15 Pd. Snesen, og betalt med fra 1 Kr. 15 Øre op til 3 Kr. Snesen; ligeledes er der nordlig for Læsø fisket ret godt, men som sædvanlig derfra kun smaa Fisk, vejende 9—10 Pd. Snesen og betalte med fra 85 Øre—1 Kr. 25 Øre pr. Snese. Mindre Partier Slethvar bleve ogsaa indbragte her fra, som opnaaede 12 Øre pr. Pd. Makreltilførslen fra Norge var temmelig uregelmæssig paa Grund af det urolige Vejr; der blev dog tilført c. 500 Ks. à 3 Snese, Prisen har været c. 11 Kr. al Norge en gros. Fra Skagen blev der i Begyndelsen af Ugen tilført 400 à 500 Snese, fangede nord for Skagen af stedlige Fiskere; Kvaliteten er noget ringere end den norske Makrel, Prisen som Følge heraf ogsaa. Paa Grund af Storm kom Kutterne i sidste Uge først paa Fiskeplads i Løbet af Onsdagen, af hvilken Grund de ikke naaede tilbage til Havnen førend Søndag; paa Vestkysten fiskedes paa samme Strækning som ovennævnt, men med bedre Udbytte, jævnt fordelt over alle Kutterne; det er længe Siden, at 30—40 Kuttere omrent paa en Gang ere indkomne med saa ensartet en Fangst med Hensyn til Kvantitet; Fiskeriet vejede fra 18—40 Pd. Snesen og blev betalt med fra 3 Kr. 50 Øre til 7 Kr. 25 Øre pr. Snese. Fra Hertha Flak

indkom c. en Sn's Kuttere, ligeledes med ret gode Fangster af samme Kvalitet som Ugen forhen. Makreltilførslen var i denne Uge noget rigeligere til lignende Priser som før, derimod har Hummertilførslen fra Norge i de sidste to Uger været noget knap til svagt stigende Priser; der betales nu c. 90 Øre pr. Pd.. Hummerfiskeriet paa Vestkysten har i den sidste Uge været jævnt godt og der tilføres ikke saa lidt her.

Kvasen Zephyr, Skipper Fr. Bast, af Frederikshavn,

indkom i Lørdags fra Agger med c. 15,000 Stk. Østers og en Del Materiel til Østersskrabning, bjerget fra den for nogen Tid Tid udfor Tolbøl Strand forliste engelske Fiskekutter »Olive« af Colchester. Østersen og Skrabere etc. ere købt af Vendsyssel Fiskeeksportforretning; de sidste skulle anvendes til Firmaets Kuttere, naar de til Efteraaret skal paa Østersfiskeri.

—m.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 23. Juni til 29. Juni 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-flynder ¹ Pighvar ² Pd.	Slethvar ¹ Tungor ² og Skrupper ³ Pd.	Hornfisk Pd.	Torsk Pd.	Gedde m. m. og Kuller Pd.	Sild. Pd.	Lax ¹ , Aal ² og Aale- kvabber ³ Pd.	Makrel Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt Pd.
4 danske Fiskerfartøjer	5,832											
19 danske Kvaser	65,520				3,600							
svenske Fiskerfartøjer												
pr. Baad og Vogn fra nær- liggende Fiskerlejer			4,128 ³	110	300		360	3,987 ² 561 ³	6,556	Rejer 332		
pr. Jernbane og Damp- skib	1,872	11,000 ¹ 56 ²	100 ² 1,600 ³	13,990	1,792	2,912 ¹ 905 ²	93,162	27,488 ¹ 17,094 ²	33,390	16,726		
Ialt =	73,224	11,056	5,828	14,100	5,692	3,817	93,522	49,130	40,146	17,058	734	313,947
Betalt Gennemsnitspris af Opkøbere	levende 2 Kr. til 5Kr.50Ø. Kassef. 2 Kr. pr. Lpd.			3 Kr., meget smaa 30—35Ø. pr. Snæs.	levende 1 Kr. pr. Lpd.		1 Kr. pr. Ol.	Aal 4Kr.50Ø. blanke til 62 Ø. til 50-60 Ø., 6Kr.50Ø. 1Kr.10Ø. gule smaa, pr. Pd. 30-46 Ø. 50-75 Ø. pr. Pd. pr. Snæs.	Rejer 62 Ø. til 1Kr.10Ø. pr. Pd.			

Handelen med levende Fisk har i Ugens Løb været mat med ringe Købelyst; men Priserne holde sig vedvarende høje.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.
Indgaaede Skibe.

28. Juni. Dampskib »Fido«, Capt. Smith, fra Liverpool med 5 Bll. Bomuld, 40 Ks. Sæbe, 3 Ks. Konserves, 276 Sk. Sukker, 40 Pk. Piasava, 4 Fst. Ammoniak, 4 Fst. Kobber, 30 Sk. Alkali, 1000 Sk. Sodaaske, 100 Kollu Natron. 5 Ks. Gummi, 57 Bll. Tovværk, 381 Ks. Blik, 60 Plader galvaniseret Jern, 1 Bll. Voxdug.

29. Juni. Dampskib »August«, Kapt. Delfs, fra Hamburg med 14 Kollu Træ, 40 Bll. Sække, 5 Ks. Kokus, 4 Bll. Græs, 1 Fst. Børster, 200 Sk. Kaffe, 500 Sk. Sukker, 25 Fst. Farve, 1 Ks. Cigarer, 173 Ks. Blikplader.

Dampskib »Highlander«, Kapt. Milburn, fra New Orleans med 22,000 bushels Hvede, 44,782 bushels Majs og 1500 Tons Bomuldsfrøkager.

30. Juni. Dampskib »Venetia«, Kapt. L. von Bassewitz, fra New York med 165 Fst. Fedt, 32,737 bushels Majs, 7972 bushels Hvede, 275 Fst. Sirup, 400 Sk. Mel, 154 tubs Smør, 130 Ks. Skifertavler, 44 Ks. Isenkram, 8 Ks. Bicykler, 10 Fst. Olie, 3 Ks. Læder, 297 Kollu Landbrugsmaskiner, 120 Bll. Tovværk.

1. Juli. Dampskib »Cairnryan«, Kapt. Hambley, fra Marimpol med 13,000 Td. Byg.

Goodwin Sand.

(Efter »The Nautical Magazine«).

Midtvejs mellem North og South Forelands og lige paa den mest befærdede Søroute i Verden — Vejen til London — ligger den berømte Grund Goodwin Sand. Der er kun faa

saa udstrakte Rev ved Kysterne af det forenede Kongerige som Goodwin Sand. Den største Længde, i nordøstlig og sydvestlig Retning, er 17,980 Yards eller meget nær 10 Kvartmil, og den største Bredde er 7669 Yards eller omtrent 4 Kvartmil. Ved Lavvandstid ses noget over $\frac{2}{3}$ af Revets hele Udstrækning.

Der gives faa mere fejlagtige Opfattelser end den gængse Mening, at Goodwin bestaar af Kviksand. I Virkeligheden ere Bestanddelene lige saa faste som paa Stranden langs Kysten, og naar den gullige Ryg har været længe nok ubedækket af Vandet til at blive tør, kan man gaa sikkert og bekvemt derpaa. Uden Tvivl skriver Kviksandsteorien sig fra den Iagttagelse, at Vragene af Skibe, der ere strandede paa Goodwin, efterhaanden synke og forsvinde. Men det ligger nu engang i vaadt Sands Natur at virke sugende og opslugende paa enhver Genstand, som trykker nedefter mod Overfladen. Desuden har forræderisk Tilsanding, forarsaget ved Strømmens uophørlige Løb, meget at gøre med den mystiske Forsvinden af Skibe paa dette Rev.

Formationen af Goodwin er ikke en enkelt sammenhængende Ryg, men to større Øer, adskildte ved en snever Kanal, samt en udenfor liggende lille Ø kaldet »The Knoll«.

Der er noget ubeskrivelig sørgeligt og forladt ved Synet af Goodwin under Ebben. Mod Nord og Vest kan i klart Vejr Kystens Kalkklipper skælnes som en skinnende hvid Stribe, og hvis en Besøgende er gaaet ind paa Grunden ved Bunt Head, der ligger nærmest ved Land, vil han befinde sig paa en udstrakt, ensformig, brunliggraa Flade, der skraaner ned mod Horizonten og begrænses af en jævn skarp Linie.

Overfladen er mærkværdig revlet ved Tidevandets Virksomhed og paa mange Steder findes der smaa Høje eller Banker, mellem hvilke ses utallige Søer af klart Vand, som fiimre i Sollyset under Vindpustene, og som ere fulde af grønne kravlede Krabber og smaa vevre Rejer og Sandaal.

Det er næsten umuligt i Ord at skildre den Følelse af Ensomhed, der griber Sindet ved at betragte en saadan Oceanørken.

Man maa have staaet paa den øde Flade, hvor Stilheden kun afbrydes af Brændingens Larm og Vindens Suk samt lejlighedsvis af et gennemtrængende hæst Skrig fra en af de talrige Søfugle, for at kunne fatte dette Steds dybe Sørgmodighed.

Grunden er glimrende afmærket; foruden mange Bøjer findes der ikke mindre end fire Fyrskibe langs dets Omkreds. I Aaret 1795 blev det første Goodwin Fyrskib udlagt omtrent paa samme Sted, hvor det nuværende »North Sand Head« ligger. Lyset, der udgik fra en Olielampe, var temmelig svagt og kun synligt i nogle faa Kvartmils Afstand. Ikke desto mindre gjorde det saa stor Gavn for Sejladsen, at der fjorten Aar senere blev udlagt endnu et Fyrskib, som fik Plads i »The Gull Stream« for at oplyse Farvandet paa den vestlige Side.

I 1832 blev et tredje Fyrskib anbragt paa Grundens sydlige Spids. Det var af en ny, meget forbedret Type og viste hver halve Minut fra 34 Fods Højde et smukt, kraftigt Lys med to hurtige Blink, der kunde ses i 10 Kvartmils Afstand.

Bankens østlige Side maatte vente længere Tid, før den blev belyst; thi først i 1874 ødelagdes East Goodwin Fyrskib, der i 37 Fods Højde bar et Omdrejningsfyrt, som giver fire grønne Blink i Minutten. Sandet rejser næsten fuldstændig stejlt op paa dette Sted, og East Goodwin ligger derfor i 32 Favne Vand for 250 Favne $1\frac{1}{2}$ Tomme Kæde, som er fastgjort til et Paraplyanker af 3 Tons Vægt.

Hvert af de fire Fyrskibe have en Besætning paa 11 Mand, af hvilke 7, heri indbefattet Skipperen eller Styrmanden, altid skulle være ombord, medens Resten kan være i Land.

Af de mange Forslag, som i Tidens Løb ere fremkomne til Anlæg af Nødhavne og Bølgebrydere samt Bygning af Fyrtaarne paa Goodwin, have de fleste været temmelig vilde, og kun i nogle faa af dem har der været nogen Mening; dog have ingen af de prøvede Projekter vist sig praktiske.

Sandets Løshed, Brændingens frygtelige Voldsomhed under haardt Vejr og Strømmens uophørlige Løb under Højvande, ere Onstændigheder, som det synes umuligt at kæmpe imod.

Utvivlsomt er der heller ingen Nødvendighed for at omændre det nuværende Afmærkningssystem; thi naar Strandinger i vore Dage finde Sted paa Goodwin, kan Aarsagen ikke godt være Mangel paa Belysning, eftersom de fire mægtige, stadig glimtende Fyrskibslanterner vel maa yde Sømanden tilstrækkelig Hjælp til med Sikkerhed at kunne sætte sin Kurs fri af Revet.

Fra Sø og Land.

Farten gennem Nord-Østersø Kanalen. Det forenede Dampskib Selskabs Damper »Odin«, Kaptajn Frisette, er i Tirsdags Aftes afgaaet fra Hamburg via Kanalen hertil og til Østersøen med en Ladning Stykgods. »Odin« er den første af »Det Forenedes« Dampere, der passerer gennem Kanalen.

Dødsfald. Kaptajn J. Nielsen, mangeaarig Fører af Det forenede Dampskib Selskabs Dampskib »Georg«, er i Onsdags Morges efter længere Tids Svaghed afgaaet ved Døden. Den Afdøde var bekendt som en dygtig og paa-lidelig Kaptajn, og afholdt saavel af sine Over- som Underordnede.

Maskin- og Skibsinspektør Kindler, der tidligere var Maskinmester i Flaaden, er afgaaet ved Døden. Den Afdøde var en særlig i Søfartsstanden anset Mand. Han deltog i Krigen 1854.

Dampskibsfører Buch er afgaaet ved Døden.

Holger Niss, en ung Sømand, Søn af Landskabsmaler Th. Niss, er omkommet ved Forlis paa den engelske Kyst.

Ifølge Indberetning fra den kgl. Konsul i Liverpool er

en dansk Sømand ved Navn Louis Nelson (Nielsen), der formodes at være født i Kjøbenhavn, død ombord paa det engelske Skib »Orcana« af Liverpool den 15de Marts 1895, efterladende sig et ringe Pengebeløb.

Da hverken afdødes Familie eller Hjemsted ere Ministeriet bekendte opfordres herved alle og enhver, der maatte have Kendskab hertil til derom at henvende sig til undertegnede Ministerium.

Udenrigsministeriet, den 2den Juli 1895.

De i længere Tid mellem Flensborg Dampskibsselskab af 1869 og Flensborg Skibbygnings-Selskab førte Forhandlinger om Bygning af et Dampskib ere nu afsluttede, idet Rederiet har overdraget Værftet Bygningen af et Skib af følgende Dimensioner: Længde 271' 8", Bredde 38' 2", Dybgaende 23' $4\frac{1}{2}$ ". Skibet vil blive meget praktisk indrettet og er bestemt for Kinafarten.

Det forenede Dampskibsselskabs ny Damper Alexandria, der bygges i Renfrew og er bestemt til Sortehavs-farten, er løbet af Stablen.

Vor Korrespondent i Seydisfjord paa Island meddeler os, at den i hans Brev af 5. Juni (optaget i dette Blads sidste Nr.), omtalte Skonnert, der er strandet ved Siglufjord, hed Christine og ikke, som anført, »Anna«.

Nyt Dampskib. Paa Kockums mekaniske Værksted i Malmø er for nogen Tid siden bestilt en mindre Damper, der skal anvendes til Fart imellem færøiske Kyststeder indbyrdes. Bygningsarbejdet gaar godt fremad, og da den skal benyttes som Post- og Passagerdampskib, udstyres den efter alle Nutidens Fordringer.

Passeret Vrag. Fra Christiania meddeles den 1ste ds. Den hertil ankomne Skonnert »Tyr«, Kaptajn Anderson, har paa 53° 37' n. B. og 4° 2' ø. L. passeret et stort, kærtret Skib. I Nærheden fandtes en Mængde Tømmer, som man antog at være Skibets Dækslast. Vraget ligger meget furligt for Skibsfarten.

Ved Ebeltoft Havns nordøstlige Side agtes opført et nyt Bolværk.

Ny Dampskibsroute. Det forenede Dampskibsselskab optager fra Juli en regelmæssig Fart hver 14de Dag ad Kanalvejen mellem Hamburg—Aarhus—Randers og Aalborg med Anløbning af 1 à 2 sydjydske Havne.

Postdampskibet »Thyra« ankom den 17de ds. til Rejkjavik, uden at have set noget til Havisen, der nu maa antages at være borte for iaar. »Thyra« afgaar herfra til Vestlandet.

Almindeligt dansk Vare- og Industrielotteris 4. Trækning finder Sted d. 11., 12. og 13. Juli. I Henhold til den ny Plan, vil der, uden Forhøjelse af Indskudsummen, gennem alle 6 Trækninger blive fordelt et Antal af 50,000 Gevinster til en samlet Værdi af 737,414 Kr. saaledes, at hvert andet Nummer gennemsnitlig faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Nummere i Rækkefølge, efter en stedse stigende Skala, faar Gevinst i hver Trækning, hvorom, for 4. Træknings Vedkommende, henvises til omstaaende Bekendtgørelse.

Som sædvanlig kunne Gevinsterne ombyttes efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af dansk Tilvirkning og af lige Værdi.

Lotteriets Plan og Fortegnelsen over kjøbenhavnske Leverandører kan gratis afhentes paa Lotteriets Hovedkontor.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen. Thidemann, afgik fra Odessa 29. Juni, bestemt til Antwerpen Smyrna. — Antwerpen, Caroc. pass. Constantinopel, 1. Juli, bestemt til Antwerpen — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Denia 1. Juli bestemt til Malaga, Cadix, Lissabon. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 1 Juli bestemt til Malaga, Spanien. — Castor, Holm, afgik fra Dartmouth 28. Juni bestemt til Malaga, Spanien. — Dagmar, Hansen, ankom til St. Petersborg 24. Juni, bestemt til Westervik, Kjøbenhavn. — Douro, Brabrand, ankom til Pernan 1. Juli bestemt til Riga, Kbhvn. — Georgios I, Kihl, afgik fra Antwerpen 1. Juli, bestemt til Algier, Tunis, Piræus etc. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Genua, 28 Juni, bestemt til Livorno, Neapel, Tarante, Sicilien. — Kiew, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 19. Juni, bestemt til St. Petersborg — Kursk, Staal, afgik fra Kotka 1. Juli, bestemt til Kbhvn. Bordeaux. — Leopold II, Kruse, afgik fra Antwerpen 21. Juni, bestemt til Tunis, Piræus, etc. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til St. Petersborg 30. Juni, bestemt til Riga, Kjøbenh. Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, ankom til St. Petersborg 23. Juni, bestemt til Riga Kjøbenhavn, Antwerpen. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Dartmouth 1. Juli, bestemt til Alicante, Marseille, Italien. — Omsk, Rasmussen, ankom til Helsingfors 28. Juni, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Palma, Sortehavet. — Pan, Cahublej, afgik fra Oran 29. Juni, bestemt til Kbhvn., St. Petersborg, — Tejo, Fenger, afgik fra Dartmouth 1. Juli, bestemt til Oporto, Lissabon. — Tomsk, Petersen, ankom til Kjøbenhavn, 30. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Vesta, Gade, ankom til St. Petersborg 30. Juni, bestemt til Middelhavet. — Viking, Jørgensen, afgik fra Bordeaux 2. Juli, bestemt til La Rochelle, Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Anvers 29. Juni, bestemt til Kjøbenhavn, Libau. — Axelhuus, Harder, afgik fra Kjøbenhavn 3. Juli, bestemt til Vestnorge. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom til Hamburg 23. Juni, bestemt til Vejle, Randers. — Ceres, Svensson, ankom til London 23. Juni, bestemt til Libau. — Charkow, Norden, ankom til Libau 1. Juli, bestemt til Hull. — Christian IX., Møllerup, ankom til London, 1 Juli, bestemt til Kjøbenh., Königsberg. — Christianssund, Andersen, afgik fra Arendal 3. Juni, bestemt til Kjøbenhavn, Stettin. — Fanø, Kolster, ankom til Kjøbenhavn 2. Juli, bestemt til Libau. — Frederik, Harboe, ankom til Kbhvn., 3. Juli, bestemt til Königsberg. — Jolantha, Hansen, ankom til Hamburg 28. Juni, bestemt til Kbhvn. Østersøen. — Kasan, Thomsen, ankom til Königsberg 3. Juli, bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, ankom til Eskebjerg 15. Juni, bestemt til Nordlandet og Retur, Færøerne, Kjøbenhavn. — Libau, Andersen, afgik fra Kbhvn., 3. Juli, bestemt til Königsberg. — Louise, Brabrand, ankom til Königsberg 24. Juni, bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 1. Juli, bestemt til Liverpool og Manchester. — Morsø, Lind, afgik fra Kbhvn., 2. Juli, bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, afgik fra Antwerpen 30. Juni, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 24. Juni, bestemt til Kbhvn., Riga — Nordjylland, Jensen, ankom til Antwerpen 21. Juni, bestemt til Kjøbenhavn, Libau — Odin, Frisenette, afgik fra Brunnsbüttel 3. Juni, bestemt til Kbhvn., Østersøen. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn., 1. Juli, bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, afgik fra Kjøbenh. 2. Juli, bestemt til Antwerpen. — Romny, Nielsen, passerede Hanstholm 1. Juli, bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Seydisfjord 7. Juni, bestemt til Reykjavik. — Tula, Paaske, ankom til Hamburg, 28. Juni, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Kjøbenhavn, 1. Juli, bestemt til Libau. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Danzig, 1. Juli, bestemt til Kbhvn., Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle, 3 Juli, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Sørensen, afgik fra Odense, 4. Juli, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Therkildsen, afgik fra Kbhvn., 4. Juli, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle, 2. Juli, bestemt til Odense. — Kronen, Petersen, afgik fra Nykjøbing F. 3. Juli, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith, 2. Juli, bestemt til Odense. — Storebelt, Güllich, afgik fra Newcastle, 2. Juli, bestemt til Nakskov. — Union, Bloch, afgik fra Odense 3. Juli, bestemt til Leith via Aarhus & Aalborg.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Riga 29. Juni til Amsterdam. — Fyen, Andersen, ankom til Kbhvn. 28. Juni. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Kbhvn. 29. Juni, ankom til Helsingør 29. — Jylland, Starck, afgik fra Ghent 28. Juni, ankom til Grangemønst 1. Juli. — Russia, Rasmussen, ankom til Calais 28. Juni. — Sjælland, Hansen, ankom til Antwerpen 29. Juni.

Thingvalla. Island, Skjødt, afgik fra New-York, 22. Juni, til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 14. Juni, ankom til New-York 27. Juni. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 28. Juni, til New-York.

Det store nordiske Telegrafelskab. H. C. Ørsted, Ørsted, er paa Kabelreparation i Nordsøen. — Store Nordiske, Suenson, er paa Kabelarbejde.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 27. Juni, anløb Frederikshavn 28., ankom til Newcastle 30. Juni. — Orrik, Eriksen, afgik fra Gøteborg 27. Juni, anløb Arendal 29., ankom til Newcastle 1. Juli.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Søderhamn, 29. Juni. — Nerma, Degn, ankom til Alloa, 28. Juni, afgik 29., ankom til Methil 30., afgik 2 Juli til Frederikshavn. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Esbjerg 26. Juni, ankom til Sunderland 28. afgik 1. Juli, ankom til Esbjerg 3.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Rotterdam 28. Juni, ankom til Blyth 1. Juli. — Frode, C. F. Christensen, ankom den 20. Juni til St. Petersborg. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau, 26. Juni, ankom til Ghent 2. Juli. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Kronstadt 25. Juni, ankom til Riga, 27. Juni — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Blyth, 27. Juni, ankom til Libau, 2. Juli — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Kronstadt 25. Juni, bestemt til Riga. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Riga 23. Juni, ankom til Antwerpen 29. — Olaf, C. Holst, afgik fra Riga 20. Juni, ankom til Dunkerque 26. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Kronstadt, 2. Juli, ankom til Reval 3. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Rouen 1. Juli, ankom til Swansea 3. Juli. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Dunkerque 28. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Kronstadt 21. Juni, ankom til Riga 23. Juni.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Kronstadt 25. Juni, ankom til London, 3. Juli. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Hull 27. Juni, bestemt til Kronstadt. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Blyth 19. Juni, ankom til Kronstadt 26. Juni. — Pawel Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra London 27. Juni, ankom til Blyth 30. Juni. — Anine, A. W. Knudsen afgik fra Boness 2. Juli, bestemt til Kronstadt.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Agnes, Riber, passerede Deal 25 Juni, fra Hamburg til Porto Alegre. — A meta Nielsen, passerede Lizard 26. Juli, bestemt til Hamburg. — Cito, Larsen, passerede Gibraltar 25. Juni bestemt til Gøteborg. — Claus, Hansen, afgik fra Hamburg 26. Juni, afgik fra Cuxhaven 28., til St. Cathrine. — Dania, Nielsen, passerede St. Cathrine 28. Juni fra Santa Fee til Berwick. — Doris Brodersen, Mathiesen, har afsluttet Fragt, lader i New-York for £ 1250 til 2 Pladser paa Ny Zeeland. — Erna Thomsen, ankom til Rotterdam 27. Juni, fra Mona Island. — Gladstone, Sørensen afgik fra Santos 27. Juni, til Iquique. — Havila, Mortensen, ankom 26. Juni til Tocopulla fra Santos med 36 Dages Rejse. Alt vel. — Ihnes Røhl passerede Dover 25. Juni. — Jørgiane & Anne passerede Skagen 30. Juni, til St. Petersborg. — Maren, Petersen, ankom til Marseille 28. Juni, fra Barcelona. — Nordby, Holst, passerede Cuxhaven 26. Juni fra Fanø til Hamburg. — Puck, Pedersen, ankom 2. Juli til Nantes fra Sydhavserne. — Røhl, Nørby, ankom 30. Maj til Buenos Ayres fra Paranagua — Solid, Jørgensen, ankom til London 29. Juni fra Rosario. — Wilhelmine er ankommen til Birkenhead 1. Juli fra Rosario

Fanø, Sønderho. Agnes, Riber, passerede Cuxhaven 22. Juni fra Hamburg til Porto Alegre. — Ane Jenssine, Øhle, ankom til Rochester 23. Juni fra St. Fee. — Cathrine, Brinch, der i forrige Maaned led Havari udenfor St. Croix, vendte tilbage dertil og maatte losse Ladningen, blev efter afholdt Besigtigelse beordret at sejle til St. Thomas for Reparation, er efter at have været paa Slip alter ankommet til St. Croix for at indtage Ladningen og ifølge Telegram af 28. Juni sejlferdig til Kjøbenhavn. — Mary, Lydom, ankom 27. Juni til Boness fra Geestemynde.

M. J. Ipsen, Rønne. Camtoos, Pedersen, afgik fra Colberg 20. Juni, ankom til Strømfors 27.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 29. Juni:

Fragtmarkedet for saavel Damp- som Sejlskibe vedbliver stille, og forholdsvis liden Omsætning finder Sted.

Markedet fra Sortehavet, Azoff og Donau er faldet rent sammen for prompt Afskibning; — fra Odessa noteres der saaledes 8/6 til U. K. Kont.; Azoff 11/— à 11/6, Donau 11/6.

Fra Amerika er Fragterne ligeledes lave, og det er vanskeligt at finde Employering for prompte Baade. — Der sluttes til 11/6 fra Port Royal & c. til U. K. og à 97/6 fra Pensacola. River Plate Markedet er dødt for Øjeblikket; for Korn er der ingen Brug for prompt Tonnage — medens der for Juli/August Lastning kan erholdes omkring 22/— fra Rosario.

Fra Vestkysten Syd-Amerika er Markedet uforandret — et 700 Tons Jernskib er netop sluttet for Salpeter à 26/3 —, medens et lignende Fartøj opnaaede 30/— for Guano.

Kaliforniefrafterne holde sig i 35/—; der findes ingen ubefragtet Tonnage i Frisco for Øjeblikket, og de fleste Skibe der ventes dertil indtil Oktober, er optagne. — Circa 350,000 Tons ere nu paa Vejen ud til Frisco, men for Lastning efter December findes der ingen Reflektanter blandt Befragterne.

Fra Sydney er der sluttet til London à 40/— pr. Reg. Ton., og fra Melbourne à 41/3.

Pitch Pine & Spruce Fragterne fra Gulfen & Canada henholdsvis holde sig uforandrede.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 29. Juni:

Udfragterne herfra er i det væsentlige uforandrede siden min sidste Beretning. Der er sluttet Tyne, Blyth eller Wear til:

Helsingfors 1400 4/9 Cronstadt 1750, 1800, 2400 4/11/5, 2200, 2400 4/3. Poderaa 900 4/. St. Petersburg 1100 6/9, 1000 7/ Coke. Svinemünde 1500, 1600 4/3. Rostock 1000 4/10 1/2. Horsens 800 4/4 1/2. Kjøbenhavn 1750 4/3. Malmø 1100 4/3. Landacrona 1800 4/. Gustafsberg 1500/4. Stockholm 1900 4/. Oporto 1000, 1100 5/6. Carthagena 1200 7/. Barcelona 1800 8/3. Savona 2500 5/3. Ca Vecchia 2000 5/11 1/2. Venedig 1900 6/7 1/2. Constantinopel 3600 4/9. Salonica 1200 6/3. Alexandria 3000 4/9.

Returnarkedet fra Sortehavsdistrikterne og Middelhavet er faldet yderligere. Fra Odessa, Sebastopol etc. bydes 9/3 c. 9/6 til U. K. n. c., fra Eupatoria er sluttet til Riga til 13/6 (3000 & 3400 Tons).

Fra Asoff bydes 11/6 til U. K. Fra Donauen noteres 12/ for prompt og 15/6 Omlastning til U. K.

Alexandria noterer 9/6 Cottonseed 1/9 Grain til U. K. Carthagena til Middlesbro 8/9. Benisaf til Rotterdam 8/3, Garrucha-Tyne 8/, Rotterdam 9/. Bilbao til Middlesbro 5/4 1/2, til Rotterdam 6/. Elba til Middlesbro 2500 t. 9/3.

Fra Østersøen er sluttet:

Wiborg og Narva til Caen 500 stds. 39 frcs. Wiborg og Frederikshavn til Amsterdam 640 stds. 22/ D. B. Wiborg og Christianstadt til Barcelona 700 stds. 58 pesetas. Wiborg og Kotka til Rochefort 600 stds. 38 frcs. Munksund til London 500 stds. 24/. Søderhamn til London 460 stds. 24/. Åbo til London 560 stds. 23/6. Riga til Lowestoft 1000 loads 7/. s/s »Fairfield« 2330 Tons Død-Vægt paa 16' 9", 780 standard. er solgt til et dansk Firma for omkring £ 8000

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favn og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Anduvningstønden uden for det V.-lige Indløb til *Thyborøn-Kanal* er ombyttet med en rød og hvid vandret stribet Spidstønde med rød og hvid stribet Stage og 3 Koste. Tønden er mærket *Thyborøn-Kanal*.

Løbet i den V.-lige Del af Kanalen er nu paa N-Siden afmærket med røde Spidstønder med rød Stage og Kost, paa S-Siden med hvide Spidstønder med hvid Stage og Halmvisk.

Kattegat. Jyllands Ø.-Kyst. I de nærmeste Maaneder foretages Uddybningsarbejder i og uden for *Grenaa* Havn. Uddybningsmaskinen skal passeres paa den Side, hvor den viser rødt Flag, og Skibe skulle holde klar af Maskinens Forøjninger.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. En 17 Fods Grund er funden c. 1 Kml. SØ. for *Tuppstorgrundet*. Den sorte Vager med Ballon paa *Tuppstorgrundet* er derfor flyttet og ligger ØNØ.

for den fundne Grund. 61° 6' 37" N. Br. 17° 21' 35" Ø. Lgd.

Ved *Tuppstorgrundet* udsættes paa Vagerens Plads en Stage.

Rusland. Riga Bugt. Afmærkningen af Grundene ved det V.-lige Indløb til *Riga Bugt* er nu saaledes:

Ved Grundenes V.-Side ligger 6 Vagere med sort og hvid stribede Stager og en nedadbunden over en opadbunden sort Kost. De staa i Retningen N. 28° V., 1 Kbl. fra hinanden. Den N.-ligste har en sort Ballon under Kostene og ligger 1/2 Kml. S. for den N.-ligste 27 Fods Grund *Petrovavlosk*. Den S.-ligste har ogsaa en sort Ballon under Kostene og ligger 1/3 Kml. V. for 29 Fods Grunden. Ved Grundenes S.-Side ligger en rød Spirtønde med en opadbunden Kost, 1/3 Kml. S. for 29 Fods Grunden *Tschainikova*. Grundenes Ø.-Side er afmærket med fire Vagere med rød og hvid stribede Stager med en opadbunden over en nedadbunden rød Kost. De ligger i Retningen N. 40° Ø., 1 Kml. fra hinanden, den S.-ligste 1/3 Kml. Ø. for 25 Fods Grunden *Tschainikova*, og den N.-ligste 0,7 Kml. S. 85° Ø. fra den Ø.-ligste 21 Fods Grund *Micailoosk*.

Tydskland. Neufähr. Baaken paa Yderenden af *Neufähr* Ø.-Mole er igen opført.

Flensborg Fjord. Ud for *Brunsnis*, hvor der i Kortene er angivet 25 à 28 Fod Vand, findes Puller med kun 22 Fod. Skibe med over 14 Fods Dybgaende maa inden for *Holnis* V.-Huk ikke komme S.-Kysten nærmere end denne overet med Teglværks Skorstenene Ø. for *Renneberg*.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 18de Juni. 53° 35' N. Br. 2° 24' Ø. Lgd. En Mast, sandsynlig fast i et sunket Vrag.

Den 19de Juni. 53° 34' N. Br. 4° 15' Ø. Lgd. Vrag af en Skonnert eller Brig med Bunden opad og 4 à 5 Fod over Vandet. Bunden brun.

Den 27de Juni. 53° 39' N. Br. 4° 15' Ø. Lgd. Samme Vrag, sandsynligvis med Anker i Bund.

Tydskland. Elben. Ved *Soesmenhusen* Ø. for *Brunsbüttele* skal tændes et Blinkfy, som viscr Et-Blink over *Oste Bank*, To-Blink over det S.-lige og Tre-Blink over det N.-lige Farvand. Fyret skal vises fra en Fyrbaake.

Naar Fyret er tændt, slukkes *Brunsbüttele* Fyr.

Fyrskibet »*Elbe III*« skal flyttes c. 800 Alen N. efter, og Fyrskibet »*Elbe IV*« c. 1,000 Alen ned ad Floden.

Attenbruch. Mellem *Attenbruch* og *Groden* Kirke skal tændes et fast Fyr. Paa Dæmningen ved *Groden* Baake og ved Indløbet til *Attenbruch* Havn skal tændes Blinkfy. Blinkfyrene overet med det faste Fyr skal afmærke Farvandet op ad *Elben* til Fyrskibet »*Elbe IV*« og ned ad *Elben* til *Oste Bank*, hvorfra Blinkfyret ved *Soesmenhusen* leder videre.

Holland. Ems. De rød og sort stribede Baaketønder »*Emshörn N*«, »*Emshörn Z*« og »*Hund N*« have hver et rødt Kors paa Toppen, den sidste et sort Flag over Korset.

Den sorte Baaketønde »*Fischer balje*« har sort Flag.

Vrag i Zuiderzee. Tjalk »*De Vrouw Jenneke*« er sunken i 5 Fod Vand 100 Alen S. for Yderenden af NV.-Molen ved *Kuinre* Havn. Om Natten vises de sædvanlige Lanterner. 52° 47' 3" N. Br. 5° 49' 10" Ø. Lgd.

Hellegat. I Farvandet, som udgaar fra det Ø.-lige *Hellegat*, og i hvilket den mindste Dybde er 7 Fod, ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Spidstønde Nr. 2 er inddragen. 51° 42' 5" N. Br. 4° 23' 16" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 1 ligger nu i 8 Fod. 51° 41' 40" N. Br. 4° 23' 32" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 ligger nu i 12 Fod. 51° 42' 13" N. Br. 4° 24' 4" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 3 ligger nu i 12 1/2 Fod. 51° 41' 55" N. Br. 4° 23' 24" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 4 er udlagt i 7 Fod. 51° 42' 4" N. Br. 4° 23' 29" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 5 er udlagt i 11 Fod. 51° 42' 13" N. Br. 4° 23' 39" Ø. Lgd.

Belgien. Blankenberghe. Den 1ste Juli 1895 forandres *Blankenberghe* hvide, faste Fyr til et Fyr med Formørkelse hver Minut; Lys 45 s., Mørke 15 s.

Frankrig. Calais. En sort Spirtønde Nr. 1 med Cylinder er udlagt NV. for *Ridens*. 50° 59' 20" N. Br. 1° 50' 15" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, og Irland.

Frankrig. En rød og sort Klokketønde med Ballon ligger udenfor *Passe d'Isigny*, tæt ved 10 Fods Grænsen. 49° 24' 55" N. Br. 1° 6' 5" V. Lgd.

En rød Klokketønde med Kegel ligger uden for *Passe de Carentan*, tæt ved 16 Fods Grænsen. 49° 25' 54" N. Br. 1° 8' 56" V. Lgd.

England. Plymouth Sound. I *Plymouth Sound* opføres en Baake c. 150 Alen fra Uddybningsmaskinen. Fra Baaken vises om Dagen et rødt Flag, om Natten en rød Lanterne.

Irland. Belfast Lough. Baaken paa *North Briggs* er nedtagen. 54° 44' 10" N. Br. 5° 43' 30" V. Lgd.

Irlands V.-Kyst. Bantry Bay. Berehaven. I det V.-lige Indløb til *Berehaven* ere følgende Grunde fundne:

En 8 Fv. Klippe, 2 Kbl. N. 15° V. fra Fortet paa *Bere Island* V.-Pynt.

En 11 Fv. Klippe 2 Kbl. N. 21° V. fra samme Fort.

En 6 Fv. Klippe 4½ Kbl. S. 36° V. fra samme Fort.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag m. m. i Atlanterhavet. I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 2den Juni. 41° 45' N. Br. 61° 41' V. Lgd. Vrag c. 1,000 Tons, kobberforhudet, med Bunden opad.

Den 2den Juni. 41° 48' N. Br. 61° 33' V. Lgd. Vrag, kobberforhudet, c. 80 Fod langt, med Bunden opad.

Den 4de Juni. 42° 3' N. Br. 61° 45' V. Lgd. Vrag med Bunden opad.

Den 5te Juni. 50° N. Br. 36° V. Lgd. Forladt norsk Bark »*Ragschild*«.

Den 7de Juni. 46° 47' N. Br. 21° 28' V. Lgd. Vrag.

Den 16de Juni. 30° N. Br. 11° 20' V. Lgd. Part af et kobberforhudet Skib paa c. 700 Tons.

Spanien. Vigo. Kuglen til Tidsignal i *Vigo* hejses hver Dag Kl. 11 t. 30m. Fm. *San Fernando* Middeltid, og falder Kl. 0 t. 0m 0s. *San Fernando* Middeltid; men Signalet er ikke paalideligt.

Azorerne. Vraget, som laa c. 1 Kbl. NNØ. for Fyret *Ponta Delgada*, findes ikke mere. En Damper er sunken c. 400 Alen fra Bølgebryderen, mellem den ØNØ.-lige Arm af denne og Grunden *San Pedro*.

Aabningen, som Søen har brudt i Bølgebryderen, er 300 Alen. Flydedokken og Dampkranen ere sunkne ud for Aabningen; der er 6 Fv. Vand over Vragene.

Der findes nu ingen Klokketønde ved Bølgebryderens Yderende. Lystønden ligger paa Plads, men dens røde Lys brænder kun, naar Vejret tillader Skibe at staa ind om Natten.

Newfoundland S. Petit Miquelon Paa *Pointe Plate* Fyrtaarn er tændt et midlertidigt hvidt Fyr. Synsviddens: 8 Kml.

New Scotlands SØ.-Kyst. Spry Bay. Ved Indløbet til

Spry Bay er i 15 Fv. Vand udlagt en rød Klokketønde. 44° 45' 40" N. Br. 62° 33' 20" V. Lgd.

New Scotland. Halifax. Ved SV.-Enden af *Hen and Chickens* er i 5 Fv. Vand udlagt en rød Vager. 44° 36' 43" N. Br. 63° 33' 35" V. Lgd.

Paa Lighthouse Bank er i 6 Fv. Vand udlagt en rød Stumtønde. 44° 35' 30" N. Br. 63° 32' 0" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Kennebec River. Omtrent den 20de Juni 1895 forandres Taagesignalet ved Fyret paa *Pond Island* V.-Kyst. Klokkeren giver da hver 10 Sekunder Et-Slag.

Machias Bay. Avery Rock. Omtrent den 20de Juni 1895 forandres Taagesignalet ved *Avery Rock* Fyr. Klokkeren giver da hver 10 Sekunder Et-Slag.

Chesapeake Bay. Skonnert »*Drift*« ved *Smith Point* er nu omhyttet med Fyrskibet »*Smith Point*« Nr. 46. Det har to Master, hver med rød Ballon. Det viser to hvide, faste Fyr, et fra hver Mast. Flammens Højde: 45 Fod.

Taagesignal gives med en 12 Tommer Dampfløjt; To-Stød hver 110 Sekunder, Stød 5s., Pause 10s., Stød 5s., Pause 90s.

Naar Fløjten er i Uorden, gives Signal med Klokke.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Lampedusa. Den 15de Juni 1895 er det midlertidige Fyr paa *Pynt Cavallo Bianco* ved Indløbet til *Lampedusa* Havn slukket og det permanente Fyr tændt. Det er et rødt Fyr med Formørkelser, Lys 4s., Mørke 7s. Det lyser fra S. 47° Ø. gennem S., V. og N. til N. 43° Ø. Flammens Højde: 67 Fod. Det vises fra en Pæl ved et Fyrhus. 35° 29' 37" N. Br. 12° 36' 12" Ø. Lgd.

Rusland. Azov Hav. Der ligger nu SV. for *Pynt Bielosarai* kun et Vrag. Det ligger 8½ Kml. S. 32° V. for Fyrtaarnet og er i 27 Fod Vand afmærket med en sort og hvid stribet Vager med Ballon.

Theodosia. Den 6te Juni 1895 er paa *Theodosia* Ø.-Mole tændt et fast Fyr, som viser rødt Lys fra V. gennem N. og Ø. til S. 77° Ø. til S., over Revet, som skyder ud N. for *Pynt Theodosia*. Flammens Højde: 42 Fod. Synsviddens: 7½ Kml. Fyrapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et hvidt, rundt, 31 Fod højt Jerntaarn. Man skal holde sig i det røde Lys. 45° 1' 51" N. Br. 35° 24' 0" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Italien. — Sundhedsforanstaltninger overfor Skibe, der ankomme fra *Tunis*, ere ophævede.

Grækenland — Skibe fra *tyrkiske* Havne mellem *Alexandrette* ekskl. og *Kap Anamour* inkl. underkastes 5 Dages Karantæne.

Montevideo. — Skibe fra *Europa* og *Sydamerika*, *Santos* undtagen, gives der fri Praktika, naar Kolera eller gul Feber ikke have vist sig ombord.

Buenos Aires. — Havne i *Brasilien*, *Santos* undtagen, ere erklærede for rene.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- og Industrielotteri.

17de Series

4de Trækning begynder Torsdag den 11. Juli.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

Præmiegevinststrække.	Hovedgevinststrække.	2. Præmiegevinststrække.
1 Gevinst paa 900 Kr.	1 Gevinst paa 1800 Kr.	1 Gevinst paa 900 Kr.
1 — " 450 —	1 — " 900 —	1 — " 450 —
1 — " 300 —	1 — " 600 —	1 — " 300 —
6 — " 150 —	6 — " 300 —	6 — " 150 —
50 — " 100 —	50 — " 200 —	50 — " 100 —
75 — " 50 —	75 — " 100 —	75 — " 50 —
95 — " 20 —	95 — " 40 —	95 — " 20 —
00 — " 15 —	100 — " 15 —	100 — " 15 —
89 — " 10 —	969 — " 10 —	969 — " 10 —
02 — " 8 —	1702 — " 8 —	1702 — " 8 —

Desuden: 400 Extragevinster à 10 Kr.

Ialt: 7600 Gevinster.

denne Trækning ville mindst 400 Numre i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes overalt à 2 Kr. 50 Øre tykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkolektionen, **ørrevoldgade 19**, hvor Planen og Fortegnelsen over københavnske overandrør kan afhentes gratis.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Københavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,

»Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Svea«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.



Det gjensidige Forsikringselskab

DANMARK.

Brandforsikring:

Indbo } Kjøbstad 3 Øre 1/2-aarl.
 Land } 4 " " "
 Varer i Kjøbstad 5 " " "
 Forsikringssum c. 500 Mill. Kr.
 Formue c. 2 1/2 " " "

Livsforsikring:

Billige Præmier.
 Forsikringssum c. 14 Mill. Kr.
 Formue c. 3 1/4 " " "
 Fordelt Overskud i 1894:
 ca. 400,000 Kr.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
 anbefaler
 ferske, saltede og røgede Varer.

Ægte Carbolineum.

Bedste og billigste Imprægneringsmiddel. Anvendes til alt Træværk. Kan pastryges af Enhver. Faas billigst hos

Th. Kayser & Co.,

ældste Carbolineumsforretning,
 Rosengaarden 8, Khvn. K.
 forhen Møntergade 24.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.

Skandinavisk Forretning

Swansea.

Telegrafadresse: „NÆRUP“.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

Korsør Margarine.

Endnu uovertruffen i Kvalitet og Holdbarhed. Anbefales **ubetinget** som det Bedste til Skibsbrug. Garanteres fri for Vand, hvorfor det særlig anbefales til Bagning og Stegning.
Faas i de fleste Skibsprovianteringsforretninger.

Hovedoplæg: Knabrostræde 3. Telefon 3674.
 Brødrene Syndergaard. Telefon 3674.

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.

Diner a la carte. Varme Frokostretter.

J Christophersen.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
 Iron & Brass Founders and Ship Repairers.
 Vildersplads, Copenhagen, C.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,

Adelgade 14.

FRIHAVNSHOTELLET

anbefaler de Herrer

Skibsførere, Styrmande og Maskinmestre propre og billige Værelser med Udsigt over Sundet.

Faa Minutters Gang fra Frihavnen og tæt ved Sporvogn.

Ærbødigt

L. P. Jensen, Livjærgade 5.



Faas hos de fleste Handlende i Byen, paa Broerne og Frederiksberg til følgende Priser:

Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.

Fineste Kommen do à 45 Ø. pr. Fl.

Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.

Hovedforhandler:

Peter Buch,

Vinhandel

en gros & en detail.

Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.

Telefon 1107.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til billigste Priser. Ved Udførelse godtgøres Tolden Forlang vore illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,

Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelt Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø.,

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelt Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petilineie à 45 mm	Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider	20 —	do. 25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange
1/2 Side eller derover	20 0/100	30 0/100
Mindre end 1/2 Side	10 0/100	20 0/100
		50 0/100
		40 0/100

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

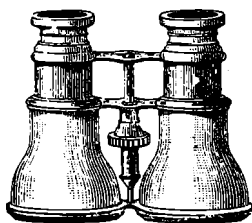
Nr. 28.

Kjøbenhavn, Fredag den 12. Juli 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Brede ved Højde i Meridianen, af Premierløjtnant i Flaaden C Clausen. — Nord-Østersø-Kanalen bedømt i Udlandet. — Sejlads mellem Isbjerge, af Skibsfører Anth. Øhle. — Om Friktion, af Skifter Andersen. — Fiskeri-Statistik. — Skole- og Lærerjubilæum. — Besparelsen ved Nord-Østersø-Kanalen — Fra Island. — Skibssomkostninger i Kjøbenhavn — Fra Sø og Land. — Søulykker i Maj Maaned 1895. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Foreningsmeddelelser. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

Jens Emil Juhl,
Hovedagent for
Dansk Livsforsikringsselskab
HAFNIA
Raadhuspladsen 51. Kontortid 9—5.
Telefon 3326.



H. E. Holst'

Efterfølger,

Hans Liisberg,

Uhr- og 840

Instrumentmager.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier,
Maskinolier,
Carbolineum etc.
John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.

Største Lager
af
Fedevarer.

C. F. Schlüter,
Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.
En gros Lager af Maskin- og
Cylinderoller.
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

SEIFERT & NØRGAARD,

Ny Østergade 1,

Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.

Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sponong & Co.,
Stockholm

Anbefaler alle Slags Uniformeffekter.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbød.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigitelesfon:
Willschou. Nr. 3876.

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

modtager Ordres som Agent for Firmaerne

Messrs. **Bolling & Lowe**, 2 *Laurence Pountney Hill*,
London. E. C.

La Société **Cockerill**, *Seraing i Belgien.*

Messrs. **Bullivant & Co.**, *Millwall og 72, Mark Lane*,
London. E. & E. C.

Messrs. **E. T. Brown & Co.**, 22, *Great St. Helen's*,
London. E. C.,

samt overtager Kjøb og Salg af Dampkibe, Bugserdampere, Uddybningsmateriel, Pramme, Lade- og Loseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer af alle Slags til og fra Kjøbenhavns Havn.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transportpramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, Bugserdampere og Fiskerfartøjer med Petroleumsmotorer indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902. Norrefarimagsgade 31A, 1. Sal.

Flensborgs

Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler

særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Connossementer,

D. F. D. S.

med og uden Flag,

tyske, engelske, franske,

Leith & Hull Connossementer.

Dampskibsfragtbreve

med & uden Coupons.

S. Friedländer

Ved Stranden 14

Kjøbenhavn.

Linoleum

og

Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.

Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Dækskoste.

13 Rækker halvstive Piasava
6 Kr. pr. Dusin.

13 Rækker fine Piasava 7 Kr
pr. Dusin.

Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.

Levanger 7 Kr.

Kosteskafter 1 Kr.

Hans Prehn,

Børstenbinder,

Fabrik for Dæks- og Gadekoste,

Vesterbrogade 46.

Telefon 2625.

Frihavns

Spedition &

Kommissions-Forretning.

Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørges.

Kontor i Frihavns Kontorb.

Telefon 2250.

Brede ved Højde i Meridianen.

Af Premierløjtnant i Flaaden C. Clausen.

Der er vel ingen Tvivl om, at den Observation, som hyppigst anstilles, og hvortil der sættes mest Lid ombord, er Maaling af den største Solhøjde om Middagen til Bredebestemmelse. Det vil derfor sikkert ogsaa være paa sin Plads her i „Dansk Søfartstidende“ at henlede vore Navigatørers Opmærksomhed paa, at Bredden, som faas ad denne Vej, undertiden i hurtigsejlende Skibe kan være flere Minutter fejl, selv om Højden er noksaa rigtig maalt.

Forandrer Skibet nemlig sin Brede, imedens Middagsobservationen anstilles, maa Højden af denne Grund vokse eller aftage et Antal Minutter lig Bredeforandringen i den medgaaede Tid, og derfor vil det kunne hændes, at Solen, naar den efter at have passeret Meridianen skulde begynde at dale, ikke destomindre vedbliver endnu i nogen Tid at stige, ligesom ogsaa det omvendte Tilfælde, at Solen begynder at dale, før den er naaet til Meridianen, kan indtræffe.

Øjeblikket, da Solen naar sin Maksimumshøjde, falder saaledes ikke sammen med Meridianpassagen, og den største maalte Højde vil efter Omstændighederne afvige mere eller mindre fra Meridianhøjden.

Den Fejl, som af oven nævnte Aarsag kan fremkomme i den observerede Brede, bliver selvfølgelig desto større, jo nærmere Kursen ligger ved Nord eller Syd, og jo stærkere Farten er, samt jo højere Brede Skibet befinder sig paa.

Ganske tilsvarende vil Forholdet være ved Meridianhøjder af Fiksstjerner eller Planeter, hvorimod det er endnu uheldigere for Maanens Vedkommende, efterdi dette Himmellegeme som bekendt undertiden forandrer sin Deklination meget stærkt, hvad der faar en lignende Indflydelse paa Kulminationshøjden som en Bredeforandring.

Kaptajn Lechy skriver herom i »Wrinkles«: *)

»Med Maanen er det endnu værre, efterdi dens store Deklinationsforandring maa tages med i Betragtning. Naar

Solen passerer Ækvator er Deklinationsforandringen kun 1 Minut; men i samme Tilfælde kan Forandringen i Maanens Deklination beløbe sig til 18 Minutter.

Vælges som Eksempel et Skib, der befinder sig paa 50° Brede, og som med 20 Knobs Fart styrer i Retning mod Maanen, naar den netop passerer Ækvator, da vil Skibet og Himmelleget »nærme« sig hinanden med en Jernbanefart af 38 Minutter. Maksimumshøjden bliver derved c. 3¾ Minut større end Meridianhøjden, og den vil først erholdes 11½ Minutter efter Meridianpassagen«.

For Solens Vedkommende kan man nemmest undgaa en saadan Fejl ved at følge en af de to nedenstaaende Fremgangsmaader.

1. Stil Vagturet ombord efter Sandtid ved Kronometrets Hjælp forinden det er Middag, maalt Højden ved 8 Glas, hvad enten Solen endnu stiger eller allerede er begyndt at dale, og udregn dermed Bredden paa sædvanlig Maade.
2. Maal Højden, naar den er størst, og opskriv i dette Øjeblik Klokkeslettet efter Kronometret; ret dernæst Maksimumshøjden til Meridianhøjde (Tab. A og B i »Astronomisk Navigation« af C. Clausen) og beregn saa hermed Bredden.

Ved andre Himmelleger bærer man sig forøvrigt ad paa lignende Maade, idet Højden enten maales som Meridianhøjde, altsaa til det forud beregnede Kulminationsklokkeslet, eller som Maksimumshøjde, der senere rettes til Meridianen. I sidste Tilfælde maa det, særlig for Maanens Vedkommende, vel erindres, at Deklinationen, som benyttes til Bredens Beregning, skal svare til Observationsøjeblikket og ikke til Kulminationøjeblikket.

For Højder i Midnatsmeridianen gælder der ganske tilsvarende Regler.

Nord-Østersø-Kanalen bedømt i Udlandet.

Le Matin, der udkommer i Antwerpen, skriver:

Nord-Østersø-Kanalens Vigtighed i strategisk Henseende vil være betydelig, men vil den være det samme i kommerciel Henseende? Vil Kjøbenhavn og Danmarks Handel blive tilintetgjort, saaledes som visse tyske og amerikanske Blade foregive det?

Dette er et meget vigtigt Spørgsmaal, som maa interesse vore Læsere og særlig dem, der staa i Handelsforbindelse med de nordlige Lande. En af vore Venner, der er Kaptajn i den oversøiske Fart, opstiller følgende Parallel mellem Kattgat-Ruten og den ny Kanal. Vi give ham Ordet og Ansvar for sin Mening, som vi nøjes med at underkaste vore Læsers kompetente Prøvelse:

Et Dampskib, der sejler fra Østersøen til nordligere Steder, f. Eks. til Storbritannien eller Amerika, vinder i Afstand intet ved at passere Kiel.

Hvis dets Maal er London, Holland, Belgien, Syden kort sagt, vil Sejladsen blive omtrent 10 Timer kortere, hvis alt gaar godt. Men for hvilken Pris? For det første er Vandet farligt at besejle, især ved Gjedser Odde og Femernsund. Indsejlingen ved Kiel og Kanalens Udlob i Elben frembyde sikkert ogsaa Farer, ligeledes Gennemsejlingen ved den Tilspærring, de store Krigsskibe forarsage, ved daarligt Vejr og Taage. Skibet maa nødvendigvis gaa langsomt. I Kattgat derimod kan man gaa med fuld Kraft.

Kanalen, der har kostet omtrent 200 Millioner Francs, bliver ikke nogen fri Passage. Man skal betale omtrent 1 Franc pr. Register-Ton, saaledes for et Skib paa 2000 Tons en Sum af 2000 francs. Det samme Skib vil, naar det gaar den gamle Rute, være, lad os sige højst ti Timer mere om Vejen. I disse 10 Timer vil det forbruge for omtrent 300 Francs Kul. Tabet af Tid kan maaske anslaaes til samme Sum. Det bliver da i det hele 600 Francs imod 2000, uden at tale om Risikoen for mindre Havarier.

Have vi ikke det slaaende Eksempel fra Kanalen ved Korinth? Der er Vejen ogsaa forkortet, naar man sejler fra Adriaterhavet til f. Eks. Athen eller Konstantinopel. Give Rederne deres Kaptajner Ordre til at gaa denne Vej? Vi maa antage, at det ikke er saaledes, thi denne Kanal giver et aarligt Underskud af 800,000 Drachmer. Man foretrækker at gøre Turen om Morea, hellere end at indlade sig paa de talrige Farer, en Kanal frembyder.

For at komme tilbage til Nord-Østersø-Kanalen, vilde der paa Tilbagevejen være de samme Omkostninger og de samme Farer at frygte ved Indsejlingen til Elben ved Cuxhaven.

Naar hertil kommer Isen om Vinteren, mene vi, at de Danske endnu kunne optage Konkurrencen, især siden Kjøbenhavn har bygget sin ny Frihavn, hvor man ikke kender Fyraftgifter — som i Antwerpen — eller andre Omkostninger.

Man finder der Indretninger, etablerede med store Udgifter, til Transit-Oplag af alle Slags Handelsvarer, og dygtige Arbejdere kunne faas for en lav Betaling. Adgangen hertil er nem til alle Tider.

Danmark, som har lidt meget ved Krigen 1864 og Tabet af Slesvig og Holsten, har søgt Oprensning ved sit Arbejde. Dette er bleven kronet ved Bygningen af Fri-

*) Anmeldt i »Dansk Søfartstidende« 2den Aargang Nr. 2.

havnen, hvoraf vi have set et Basrelief paa Udstillingen her forrige Aar.

Den vil komme til at yde Handelen de største Tjenester. Danmark, der er lille af Omfang, men stort ved Folkets Intelligens, vil uden Tvivl se sine Anstrengelser kronede med Held.

Sejlads mellem Isbjærge.

En Skibsførers Beretning.

Fra Vest-Australien skrives til os d. 28. Maj 1895:

Tør jeg maaske bede den ærede Redaktion om en lille Plads i Deres saa vel bekendte Blad »Dansk Søfartstidende« for en Udtalelse om, at der i Syd-Atlantehavet og særlig i Sejlskibs-Ruten til Australien samt de omkring liggende Verdensdele driver en utallig Mængde Isbjærge omkring til uhyre stor Fare for Sejladserne. Denne saa truende Fare for en øjeblikkelig Undergang har Barkskipet N. D. L. B. med dets Besætning maattet udstaa paa dets Rejse til Australien, ved i flere Dage at have sejlet og dreven nær omgivet af en Mængde store og smaa Isbjærge, der viste sig i alle mulige Former og Omkredse, varierende i Højde mellem kun nogle faa Fod over Vandfladen til en c. 800 Fods Højde. Selvfølgelig blev der under saadanne Forhold sejlet med den yderste Forsigtighed og kun med forstærket Udkig, saavel fra Toppen som fra Bakken; at dette var en absolut Nødvendighed ligger jo enhver Sømand klart for, lige som ogsaa dette at have et lethændigt manøvrerende Skib, der tillige villig lyder sit Ror, her var et uskattekligt Gode. At de flydende Skær blev klaret og Faren derved undgaaet, skyldes ikke nogens Dygtighed eller Energi, men derimod nærmere en ren Tilfældighed, ledsaget af en højere Magts Beskærmelse. Ihvorvel det ikke er saa sjældent, at der erfares om og bliver rapporteret Isbjærge i nævnte Rute, lige som jeg ogsaa selv har set saadanne enkeltvis paa samme Rute før, saa kan det dog ikke sammenlignes med den store Ismasse, der i Aar driver omkring i den lange, vide Strækning; det maa dog kaldes en Undtagelse, der i den Grad forbavsede mig, at jeg næsten ikke kunde tro mine egne Øjne, ej heller paa hvad Instrumentet viste med Hensyn til Bredden, thi Omgivelserne mindede i Virkeligheden mere om en Sydpoles-Expedition end om noget andet.

En mere truende, farefuld Situation kan en Sømand vel næppe stedes i; den bør derfor gøres bekendt i vide Kredse; jeg føler det som en Pligt at gøre dette, særlig over for mine Kolleger og Søfarende i det Hele taget.

I denne Hensigt gør jeg de ærede Læsere nærmere bekendte med den saa farlige Strækning; jeg vil derfor i det følgende omtale den Del af Rejsen, hvor Isen og dermed Faren forekom, men for dog mulig at undgaa Misforstaaelse, foretrækker jeg at begynde afskillige Dage forinden, og tillige med det samme udtale, at min Tanke og Plan var at afsejle den østlige Lgd. mellem S. 44° og S. 45°. Den 16de April 1895 var Skibet paa S. 35° 20' og V. Lgd. 30° 40'; her fra blev Kursen sat efter Greenwich Meridian paa S. 45°; den direkte Kurs blev dog ikke holdt ret længe, thi en N. O. og O. N. O. Vind forarsagede en mere sydlig Kurs, saa at Skibet den 23de April var paa S. 44° 40' og V. Lgd. 14° 05'. Her fra begunstigedes vi af nordlige Vinde, hvormed dog saa nær en retvisende Øst-Kurs holdtes, at Greenwich Meridian blev oversejlet paa S. 45° 40' den 26de April. Fra sidst nævnte Meridian øst efter for nogle Dage var Vinden N. og N. O. med afvekslende frisk og stormende Kuling; herved nedsagedes vi til sine Tider til at afvige fra den rette Kurs, hvilket forarsagede at Skibet den 29de April var paa S. 46° 16' og Ø. Lgd. 14° 10'. Førend jeg gaar videre, vil jeg bemærke, at der paa den tilbagelagte Strækning ingen Is observeredes, og da denne Strækning falder længst sønden for den i Kortet betegnede Islinie,

saa nærredes der Haab om, at der mulig ikke var Is i Farvandet; men man blev heri højlig skuffet, thi ved den følgende Dags Frembrud observeredes flere Isbjærge af betydelig Højde; paa denne Dags Middag, den 30te April, nedsattes Skibets Sted at være S. 46° 20' og Ø. Lgd. 19° 10'. Synet af disse saavel som af de Bjærge, der efterhaanden kom i Sigte, gav fornøden Advarsel til at være paa sin Post. I de herefter følgende Par Dage blev med stor Aarvaagenhed det ene Isbjærg passeret efter det andet; det bemærkedes at disse Dag efter Dag tiltoge i Antal, dog med den Forandring, at de bleve mindre i Højde og derfor desto farligere, idet hver enkelt var omgivet af en saa stor Masse affaldne eller løsevne Knolde og Stykker, (hvilke sidste jeg her benævner som flydende Skær), at det var forbunden med stor Fare at navigere imellem dem. Om Morgenen den 3dje Maj saas et frygteligt Skue, thi Skibet laa da i et helt Ishav, Synskredsen var saaledes opfyldt af Isbjærge, Knolde og Skær, at der særlig i den østlige Halvcirkel ikke kunde sketnes et sejlklart Farvand, af hvilken Grund en nordlig Kurs forsøgtes, og lykkeligvis var Vinden her vestlig med en jævn Fuldsejlskuling. Forskellige nordlige Kurser holdtes i Dagens Løb, der ledede til Luvart af et Isbjærg, i Læ af en Knold og imellem de smaa Skær; det galdt om at naa ud af en saadan Fælde, medens det var Dag; dette frelsende Stykke Arbejde blev med Held udført; om Aftenen blev det flovt og stille, og ihvorvel der vare mange Isbjærge i Horisontkredsen, saa var det dog ikke noget imod det, der før var set; Skibets Sted om Middagen paa denne Dag var S. 44° 24' og Ø. Lgd. 29° 25'. Natten over og den paafølgende Dag, den 4de Maj, maatte der holdes mange Kurser, dog mest nord ad Øst, men kun med ringe Fart; enkelte Isbjærge saas i fjærn Afstand, men trods dette var dog Farvandet mange Steder overflydt af Knolde og Skær; sidst nævnte maa fremhæves som værst for Navigeringen, thi om end disse vare ringe i Udseende oven Vand, saa vare de dog betydelig dybe og videre i Omkreds under Vandet; det mindste, ubetydeligste Stykke, set oven Vand, maatte betragtes som tilstrækkelig farligt til at kunne forarsage den største Ulykke; om Middagen den omskrevne Dag var Skibets Sted S. 43° 37' og Ø. Lgd. 30° 30'.

Ved Solnedgang blev fra Toppen observeret flere Isbjærge og Knolde, saavel i den nordlige som østlige Horisont; en N. O. Kurs blev taget, og vi holdt imellem disse; efter at de vare passerede, blev det desværre Taage, der dobbelt forværrede Tilstanden, thi at sejle kunde ikke risikeres, at drive var næsten lige saa farligt; det blev derfor foretrukket, at Ræerne og Sejlene bleve satte saaledes, at Skibet beholdt Styremagten, støvne N. O., Vinden V. N. V., laaber Brise. Vi vare overladte til Skæbne; Termometret var det ene trøstende, Temperaturen begyndte saa smaat at stige, hvilket gav Haab om, at Isen mulig fjernedes; den 5te Maj nedsattes Skibets Sted at være S. 43° 11' og Ø. Lgd. 32° 10'. Hele Dagen lang vedblev den ubehagelige Taage med ensartet Tæthed; af den Grund kan Omgivelsen ikke nærmere betegnes, end at der i den umiddelbare, mere synlige Kreds ingen Is observeredes; om Natten lettede dog Taagen til sine Tider saa meget, at der stødvis kunde ses klart Farvand i nogle faa Skibslængders Afstand. Om Formiddagen den 6te Maj klarede det fuldstændig op, og det længselsfuldt ventede Udraab fra Toppen: »Der er ingen Is at se,« trængte sig med Velkomstklang ind i alles Øren og gav forstærket Mod hos alle; Sejlene til Fortsættelse af Rejsen bleve satte i en Haandevending; Skibets Sted om Middagen efter gode Observationer S. 42° 53' og Ø. Lgd. 33° 10'; senere observeredes intet Spor af Is. Frelst ud af Faren er en Takkebøn til vor Herre sikkert kommen over alles Læber, thi kun hans naadige Beskærmelse skyldes, at Rejsen kunde fortsættes, uden dog at føre med sig andet end et livsvarigt Minde til hver enkelt af de om Bord værende, og, for Rederiets Vedkommende, den dog saa forsvindende 3 à 4 Dages Forsinkelse. Under hele Katastrofen blev et Fahrenheit-Termometer hyppig afbenyttet.

Vandets Temperatur dalede ved Nærmelsen af de første Isbjærge fra 50° ned til 46° og 44° , og i de Dage, da Skibet var tættest omgivet af Is, var Vandets laveste Temperatur 42° ; efterhaanden som Isen fjærnedes, steg Temperaturen til 54° . Luftens Temperatur var gennemgaaende 1° højere end Vandets. Denne Forandring af Temperaturen, særlig ved Ismassens østlige Side, kan vel være Grund til den omtalte gennemtrængende Taage, hvorimod den lave Temperatur i den lange Strækning ved dens sydvestlige Side nærmest maa anses forårsaget ved at Isen derfra har haft sin Drift. Blandt Søfarende er det jo almindeligt bekendt, at Isbjærge give et Skin; at dette er saa kan stadfæstes og maa fremhæves som et væsentligt Gode for Sejladsen imellem disse om Natten, men herom maa dog bemærkes, at et saadant Skin kan være falskt, og man bør ikke stole for trygt derpaa, thi ihvorvel at Skinnet til sine Tider saas i c. 10 à 15 Kml. Afstand, alt efter Bjærgets Højde, saa kunde det til andre Tider rent forsvinde, og dette saavel i nær som fjærn Afstand. Naar Skinnet forsvandt og Bjærgtet observeredes i middel Afstand, saa det ud som Land, dog ligesom i en mørkere og skarpere betegnet Form. Med en let overskyet Luft var Skinnet klarest, betydeligt klarere end med klar Luft; jeg fik det Indtryk, at en blandet Luft til Dels kan forårsage Skinnets Forsvinden, men hvad der ogsaa maa tages i Betragtning herved er, at Isbjærge kan have en mørkladen Overflade og Omkreds.

Med Tanken henvendt paa det forbigangne maa jeg nu lade den saa ofte opstaaede Tanke faa Udtryk, hvis Ord i Farens Tid ikke gærne vilde ud over Læberne, nemlig: »Hvad Redning er her, hvis Ulykke sker?« Svaret maa vel lyde, at her var ingen anden Udvej end at ty til sine Baade, og til dette vare Forberedelserne trufne, saa og med Hensyn til Proviant, Vand etc., dog uden at vække for megen Opsigt. En foreløbig Redning, om saa tør kaldes, kunde maaske tænkes ved i Baadene at naa hen i Læ af det bedst beskyttende Isbjærg, men hvilken Skæbne, og hvor længe? Ved nærmere Betragtning og tænkende paa den temmelig store Sejlskibsflaade, der besejler et saadant Farvand, mener jeg at der maa være Anledning nok for de regerende Magter til snarlig i Forening at fatte denne Bestemmelse: »En nøjagtig (international) Undersøgelse af Farvandets Forhold til Frelse for Menneskeliv saavel direkte som indirekte.«

En tidligere indkommen Rapport har mulig forårsaget, at en Ekspedition maaske allerede er sat i Gang, thi forudsættes maa, at den kolossale Ismasse ikke er kommen saa nordlig i faa Dage, ej heller vil den forsvinde derfra i lang Tid med Vinteren for Haanden paa Stedet, men vil derimod snarere spredes over et desto større Areal og avancere nord og øst paa.

I Fald intet bliver foretaget, da er det vel ikke alene min, men forhaabentlig manges Mening, at Søfartsstanden sk. r. en Uretfærdighed, overfor hvilken den ikke bør tie, men forsvare sig.

Ønskeligt var det, at saavel inden- som udenlandske Blade vilde optage det, der af denne Beretning bør lægges mest Vægt paa. Hermed er da for mit Vedkommende en indre Pligtfølelse udført.

Anth. Øhle,
Fører af Barkskibet »Phønix«.

Om Friktion.

Af *Skifter Andersen.*

(Fortsat fra Nr. 24).

Den Gnidning, som Skibsskruen udøver imod Vandet, kunne vi kalde Skruetryk. Dette forholder sig som Omdrejningshastigheden gange Stigningen gange Arealet, og Skibet gør

den Fart, paa nogle pCt. Slip nær, som deres Produkt udgør. Skruetrykket modvirkes af Pandelejerner, hvor Oliien ophæver det meste af Gnidningen ved sin Usammenhængelighed, idet den tillige udjævner og ruller imellem de sig gnidende Dele og skiller disse ligesom fra hinanden ved sine glidende Egenskaber. Jo dybere Skruen er anbragt, desto mere kan den virke, da Vandet udøver et saa meget større Tryk som det er dybere fra Overfladen; i Dybden har Bølgegangen heller ikke saa megen Indflydelse. 2 mindre Skruearbejde lettere og kunne komme dybere end en stor. De arbejder desuden ved deres mindre Diameter i mere ensartet Vand. Med flere Skruevindes saa megen Kraft, som de tilsammen udøve. Kraften forholder sig til Hastigheden som Kubus af denne, og ville vi kun opnaa 5 Miles Fart, da behøve vi f. Eks. kun 125 H. K., hvorimod vi til 10 Mile maa anvende 1000 H. K., og for at opnaa 20 Mile endog 8000 H. K., forudsat at alle tilsvarende Skibsformer ere tilsvarende en 20 Miles Fart.

Skruen paavirker Roret, endog førend Skibet kommer i Fart, ved sin Slip. Det er ved sin skraa Stilling, at Roret faar det Gnidningstryk, hvorved det drejer Agterenden af Skibet modsat den Side, det selv drejes til, det er, som Skibene nu almindelig formes, kun tilsyneladende at Forenden af Skibet samtidig drejer. Dette er vigtigt at huske for at undgaa Kollisioner, ligeledes at Skruen i Begyndelsen af Bakningen virker modsat den Side, hvortil Roret er drejet, og senere først drejer Agterenden til den samme Side, hvorhen selve Roret viser.

Ikke alene ved passende Bundkøle kan man regulere og fremme Styringen, men tillige ved at anbringe Ror ogsaa i Forenden af Skibet, endog under en underløben Forstævn. For Kampskibe især kan dette give et ypperligt Resultat. I snævre Farvande manøvreres bedre med det forreste Ror. Gnidningen mod Roret kan bedre kaldes Rortryk.

Virkningen af Vindens eller Luftens Modstand ved Friktion er saa stor som Kvadratet af den Hastighed, hvormed Skibet oven Vand, dets Rig eller Sejl, møder Luftens Tryk. Gaar Vinden $10'$ i Sekundet, eller omvendt Skibet imod stille Luft med 10 Fods Fart, svarende til 6 Miles Fart, da er Modstanden $10^2 = 100$, gaar det 12 Mile = 400, og med 20 Miles Fart er Modstanden 1600. Den sidste Fart svarer nemlig til en Vindhastighed af 40 Fod i Sekundet. Naar man betænker at Storme, som heldigvis ere sjældne, gaa circa $100'$ i Sek. og at Vinde omkring $10'$ i Sek. ere de hyppigste, vil man kunne skønne, at Sejlenes Anvendelse paa en Tramp og endnu mindre paa en Hurtigdamp, ikke kunne tjene Farten ret meget. Men Sejl kunne dog, anvendt sammen med en mindre Maskinkraft, i mange Tilfælde lette paa Maskinen og ligesom berolige dennes Gang og spare Kul. Da Dampskibet dog mest sejler med Modvind, fordi dets egen Fart bevirker dette, maa en stor Rignings Vindfang ikke undervurderes, og til bidevind Sejlads maa det ofre adskillige Streger fra Kursen, og Vinden have en passende stor Hastighed, om Virkningen skal blive tilsvarende økonomisk. Ophører Maskinkraften, kan Skibet først atter styre nærmere Vinden ved Sejlenes Hjælp.

I Sejlskibet, hvor der styres op i Vindøjet paa c. 5 Streger nær, med lange Raasejlere, og paa c. 3 Streger nær med for- og agter Sejl — overføres den hele Virkning af Vindens Sejltryk paa Skibet, som omtrent svarer til Vindens Indfaldsvinkel. Det betaler sig ikke, især paa lange Rejser, at knibe for nær Vinden, da man derved taber Fart. Til mere rumskøds Sejlads have noget hvalvet staaende Sejl større Virkning end plane Flader, saa meget mere som Luften er et elastisk Element og ellers ligesom kan undvige uden at frembringe det størst mulige Fremtryk. — For at opnaa en Fart af 5 Mile, behøves en Sejlflade af f. Eks. $12,500 \square'$, men vil man opnaa 6 Mile, da maa der allerede anvendes $21,600 \square'$ Sejl, alt andet lige. Dette beviser at Sejlskibene i det hele taget mest kun kunne overløje hverandre i Fart ved deres gode Form; Sejlkraften bliver for stor dertil.

Til Lystsejls eller Kapsejlsads kan man tidt anvende længere eller kortere Sejlspliler med Fordel; men et vel-

skaaret Gaffelsejl kan dog — lidset til Bommen — staa med en ubetydelig Hvælving, og i det hele taget have Gavn deraf.

Jo bedre Skibets Bund kan modstaa Viadens Sidetryk paa Sejl eller Skrog, des mere kommer hele Sejl — eller Maskinkraften Farten til Gode; thi, som Rullinger danne bølgedannende Tryk i Læ, saaledes ogsaa Afdriften, og dette Tryk virker langs Skibets ene Side. Bundkøle, som af mig anbefalet, kunne sikrest forebygge al Afdrift, da de virke samtidig.

Man kan ved dem tillige nedbringe eventuelle Overkrængninger til de halve Grader, f. Eks. fra 30 til 15, og samtidig bringe Rullingerne til Ophør i en c. Femtedel kortere Tid. Hvilke ulyre Fordele dermed ere opnaaede for Skib, Ladning og Besætning m. m. er tilstrækkeligt indlysende; thi en rolig, støt Gang paa »ret Køl« er en Hovedbetingelse for al god Sejlads. Der hviler et stort Ansvar paa dem, som lade et Skib blive mangelfuldt

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 30. Juni til 6. Juli 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-flynder ¹ Pighvar ² Pd.	Tunger ¹ og Skrupper ² Pd.	Hornfisk Pd.	Torsk Pd.	Gedde m. m. og Kuller Pd.	Sjld. Pd.	Lax ¹ , Aal ² og Aale- kvabber ³ Pd.	Makrel Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt Pd.
39 danske Fiskerfartøjer	56,862											
18 danske Kvaser	65,520				3,780							
12 svenske Fiskerfartøjer	5,832											
pr. Baad og Vogn fra nærliggende Fiskerlejer			4,064 ²		468		70	3,312 ² 497 ³	312	Rejer 306		
pr. Jernbane og Dampskib	2,400	6,000 ¹ 350 ²	450 ¹ 800 ²	8,400	192	2,530 ¹ 800 ²	134,610	21,350 ¹ 19,444 ²	44,890	15,282	339	
Ialt =	130,614	6,350	5,314	8,400	4,440	3,330	134,680	44,603	45,202	15,588	339	398,860
Betalt Gennemsnitspris af Opkøbere	levende 2Kr 30Ø, til 5Kr.50Ø. Kassef. 2 Kr. pr. Lpd.			store 4 Kr., smaa 30—50Ø. pr. Snæs.	levende 1 Kr. Kassef. 75 Øre pr. Lpd.			Aal, blanke 50-60 Ø., gule 25-45 Ø. pr. Pd.	4 Kr. 7 Kr. pr. Snæs.	Rejer til 40 Ø. til 1 Kr. pr. Pd.		

Markedet har i Ugens Løb, trods rigelige Tilførsler af Fladfisk, været stille med ringe Købelyst; hvilket dog ikke i nævneværdig Grad indvirkede paa Priserne, som holdt sig uforandrede mellem 2 $\frac{1}{4}$ til 5 $\frac{1}{2}$ Kr. pr. Lp. for Rødspætter.

Skole- og Lærerjubilæum.

Efter at der ved Lov af 6. Marts 1869 var anordnet en »Tredie Afdeling« af Styrmandseksamen, blev der i de nærmest følgende Aar efterhaanden ved alle de større Navigations-skoler oprettet Kursus i de til denne Afdeling hørende Fag: Dansk, Engelsk, Geografi og Vejrlære, Søret og Handelsvidenskab, samt Maskinlære. Først kom selvfølgelig Skolen i Kjøbenhavn, hvor passende Lærerkrafter straks vare tilgængelige; ved Skolerne i Provinserne maatte saadanne for en Del uddannes, før fuldstændige Kursus kunde oprettes. Ved Bogø Navigations-skole antoges allerede i 1869 en ung Lærer, A. Landt, som skulde forberede til Eksamen i alle disse Fag. Efter først at have taget de to første Afdelinger af Styrmandseksamen ved Bogø Skole og tredie Afdeling ved Kjøbenhavns Skole søgte han videre Uddannelse hos dygtige Lærere i Kjøbenhavn, og den 18. Juli 1870 begyndte han saa sin Gerning ved Skolen med 2 Elever: A. Rasmussen, nu Fører af Dampskibet »Russia«, og M. Jensen, nu Havnefoged i Stubbekjøbing. Bogø Skole blev saaledes den anden i Rækken af de Skoler, der oprettede et fuldstændigt Kursus i tredie Afdeling. Fra den Tid af har Hr. Landt — kun med $\frac{1}{2}$ Aars Afbrydelse, medens han aftjente sin Værnepligt som Marinesoldat — stadig dimitteret i alle disse særlige Fag. I 1881 henlagdes Dansk under første Afdeling (den almindelige Styrmandseksamen), og de øvrige Fag i tredie Afdeling fornedes med den hidtidige anden Afdeling (den udvidede Eksamen i Navigation) til en ny anden Afdeling; i 1893 overførtes endvidere Maskinlæren fra anden til første Afdeling, men Hr. Landt fungerer stedse som Lærer i disse Fag. Og det er ikke nogen ringe Virksomhed, Skolen og han i saa Henseende kunne se tilbage paa: der er i de forløbne 25 Aar

dimitteret 626 Elever i Dansk, 686 i Maskinlære, 372 i Geografi og Vejrlære, 202 i Engelsk og 477 i Søret og Handelsvidenskab, og af disse er der kun fra 4 til 8 i hvert Fag, som ikke har haft Hr. Landt til Lærer. Den 18. Juli er det altsaa 25 Aar, siden denne Virksomhed begyndte, og mange af Hr. Landts gamle Elever vil sikkert paa denne Dag sende Skolen og deres gamle Lærer en venlig Tanke, naar de erfare, hvilken Mærkedag det er for begge.

Besparselsen ved Nord-Østersø-Kanalen.

Hr. Redaktør! I mit lille Indlæg i sidste Nummer af »Dansk Søfartstidende« har der desværre indsneget sig en Fejltagelse — udelukkende en Hastværksfej, der iøvrigt er saa iøjnefaldende at enhver ved Gennemlæsning vil have opdaget den — idet jeg i Indlæggets 3die Afsnit har opgivet Tiden fra 2 om Morgenen til 1 om Eftermiddagen til 23 Timer, i Stedet for til 11 Timer.

Fejltagelsen spiller ikke nogen videre Rolle ved Opførelsen af det endelige Resultat, kun viser der sig ved Udregningen, naar der tages Hensyn til at Skibene faktisk bruge ca. 12 Timer til at gennemsejle Kanalen i Stedet for som paaregnet 10 Timer, at være en Difference i Favør af Kanalen af cirka 5 Timer.

Da M. 1336 (eller i gunstigste Tilfælde M. 1216) med Tillæg af Bugsér- og Lodspenge, imidlertid snarere fordre en Tidsbesparelse af 5 Dage end de omtalte 5 Timer, for at det skal kunne betale sig for Skibet at benytte Kanalen, rokker denne lille Fejltagelse paa ingen Maade

ved hvad jeg vilde paavise, nemlig at Kanalen ved de høje Afgifter og den betydelig formindskede Fart for Skibene under de givne Forhold ikke kan være besparende paa nogen Maade.

Idet jeg beder Dem og Deres Læsere modtage min Undskyldning, forbliver jeg

Deres ærbødige
Johan Hansen.

Fra Island.

Korrespondancer til »Dansk Søfartstidende«.

Seydisfjord, d. 20. Juni 1895.

Krydseren Heimdal, Kaptajn Schultz, har den 17. d. M. grebet de engelske Trawlere »Ostrich«, 68,99 Tons, og »Scotia«, 47,91 Tons, begge hjemmehørende i Grimsby, paa ulovligt Søterritorium og i Færd med at trawle. Efter at Heimdal havde ført Trawlerne ind til Seydisfjord, modtog de paa nævnte Sted det af Politimesteren stillede Kompromis, der gaar ud paa, at Ostrich, der i denne Maaned har været mulkeret i Danmark for Trawling, betaler 1500 Kroner i Mulkt, hvorimod Scotia slap med 1000 Kroner. Begge Skibe fik desuden Fangst og Trawl konfiskeret, samt Sagsomkostningerne tilkendt. De engelske Kaptajner maa nu rimeligvis optage et Bodmerilaan her paa Stedet. Scotias Rederi er »The Anchor Steam Fishing Comp.« i Grimsby. Krydseren Heimdal bliver paa Seydisfjord indtil Affæren er ordnet paa en tilfredsstillende Maade.

Seydisfjord, d. 29. Juni 1895.

De engelske Trawlere Tasmania og Southia ere grebne 2 Kvartmile inde paa Søterritoriet ved Papos Dags Morgen af Krydseren Heimdal. Alle tre Skibe ankom til Seydisfjord i Aften; Heimdal løsnede 8 Skud, hvoraf 3 skarpe paa Trawlerne, der forsøgte at redde sig ved Flugt. Paa Grund af Søndagen kan Dommen næppe falde førend 1ste Juli. Postdampskibet Thyra, Kaptajn Garde, ankom hertil for en Time siden og afgaar i Nat herfra videre til Udlandet.

Skibsomkostninger i Kjøbenhavn.

Efter Frihavnens Aabning paahviler der Skibene, der ankomme til Kjøbenhavns Havn, følgende Ydelser:

- I Frihavnen — Bolværkspenge 16 β pr. Læst af Bestuvningen, det lossede og ladede sammenlagt indtil Drægtighed.
 - I den gamle Havn — ligeledes, dog kommer eventuelt yderligere hertil Betaling for Færdsel gennem Broerne, ligesom der for Lossen og Laden udenfor Toldvæsenets Ekspeditionstid vil være at betale Diæter.
- Før Frihavnens Aabning var foruden Bolværkspenge, som anført ovenfor, endvidere at betale Havneafgift, nemlig:
- for Indgaaende: 40 β pr. Læst af Bestuvningen af det udlossede, dog ikke af flere Læster, end Fartøjet var drægtigt.
 - for Udgaende: 1. naar Fartøjet ikke havde indladet over den halve Drægtighed, 8 β pr. Læst.
2. naar det indladede bestuvede mere end den halve Drægtighed, 16 β pr. Læst.

Endvidere Skibsafgift 48/ pr. Læst af det udlossede. Eksempelvis anføres Dampskibet »Lissabon«, der har henligget ved Frihavnens Bolværk den 3. og 4. Maj 1895. Skibet er drægtigt 1321,46 Tons Reg. = 660¹/₂ Cmlæster;

det lossede bestuvede 110 Læster } 260 Læster;
- indladede — 150 — }
herfor er betalt i Bolværkspenge i Frihavnen 86 Kr. 66 Øre.
Før Frihavnens Aabning vilde have været at opkræve:
Bolværkspenge 86 Kr. 66 Øre
Indgaaende Havneafgift 91 - 66 —
Udgaende — 110 - 08 —
Skibsafgift 110 - 00 —
398 Kr. 40 Øre,

foruden eventuel Afgift for at passere Broerne og Diæter til Toldvæsenet.

Som et Bevis paa, hvor ubetydelige Omkostningerne for Skibene ere, siden Frihavnen er aabnet, anføres endvidere

	Vilde for Frihavnens Aabning have betalt.	
	Betalt.	
	Kr. Øre.	Kr. Øre.
Dampskib »Curityba«, 1554,90 t. reg., Bestuvning af det lossede 115 Læster		
Bolværkspenge	38 33	38 33
Havneafgift for Indgaaende		95 84
— - Udgaende		129 50
Skibsafgift		115 —
		378 67
Dampskib »Enskar«, 1995,37 t. reg., fuldlastet		
Bolværkspenge	332 50	332 50
Havneafgift for Indgaaende		831 25
— - Udgaende		166 25
Skibsafgift		997 50
		2327 50
Dampskib »Romanby«, 1045,63 tons reg., fuldlastet		
Bolværkspenge	174 33	174 33
Havneafgift for Indgaaende		435 42
— - Udgaende		87 08
Skibsafgift		522 50
		1219 33
Sejlskib »Sophia«, 245,03 tons reg., fuldlastet		
Bolværkspenge	40 83	40 83
Havneafgift for Indgaaende		102 08
— - Udgaende		20 42
Skibsafgift		122 50
		285 83
Sejlskib »Wanja«, 399,02 tons reg., fuldlastet		
Bolværkspenge	66 50	66 50
Havneafgift for Indgaaende		166 25
— - Udgaende		33 25
Skibsafgift		199 50
		465 50
Dampskib »Cintra«, 1671,94 t. reg., Bestuvning af det lossede 100 Læster		
Bolværkspenge	33 33	33 33
Havneafgift for Indgaaende		83 21
— - Udgaende		16 64
Skibsafgift		100 —
		233 18

Fra Sø og Land.

Dampskibet »Alexandra«, der for Det Forenede Dampskibs Selskabs Regning er under Bygning paa Messrs Lobnitz

& Co.s Skilsværft i Renfrew, vil være fuldstændig færdigt i denne Uge. Skibet skal efter endt Prøvefart gaa til Glasgow for der at indtage en Last Kul til Kronstadt, hvorfra det efter endt Udlosning skal forsejle til St. Petersborg, for der at indtræde i Sortehavsfarten.

Sammenslutning af engelske Skibsredere. I England er dannet en Forening af Redere, The protecting and indemnity associations, som tilsammen disponerer over c. 9 Millioner Tons. Herved ere Skibe, som staa under Certepartier o. lign., bragte til Sammenhold, naar det gælder om at sætte rimelige Fordringer igennem. Det er ikke Foreningens Formaal at gaa angrebsvis frem, og den vil saavidt muligt nødig søge Stridigheder med Befragterne, men vil konferere venskabeligt med disse. Foreningens Motto er »Forsvar« og ikke »Angreb«.

Ild ombord i en Damper. Den spanske Damper »Ida« er indkommen til Savannah med brændende Last. Ilden har raset i fire Dage i Lasterummene og har ødelagt hele Lasten. Ilden antages opstaaet i Bunkerullene.

Kollision. Fra Manchester meddeles den 6. ds. I Manchester-Kanalen kolliderede i Gaar Passagerdampskibet »Stanley Force« af Whitehaven med en Dampmuddermaskine. Dampskibet sank straks efter Kollisionen og Kaptajnen og fem Mand af Besætningen druknede, medens den øvrige Del af Mandskabet tillige med Passagererne reddedes. Om Aarsagen til Katastrofen vides endnu intet bestemt.

Søulykker i Maj Maaned 1895.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

Sejlskibe.

15 amerikanske, 20 britiske, 3 danske, 3 hollandske, 5 franske, 6 tyske, 3 italienske, 14 norske, 2 russiske, 7 svenske; ialt 78.

Dampskibe.

1 amerikansk, 8 britiske, 3 franske, 1 tysk, 2 norske, 2 spanske, 1 svensk, 1 tyrkisk; ialt 19.

Aarsager til Forlisene.

Sejlskibe.

Stranding 35, Kollision 10, Sunkne 9, Forladte 8, Kondemnation 10, Savnede 6; ialt 78.

Dampskibe.

Stranding 10, Kollision 6, Ild 2, Savnede 1; ialt 19.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.
Indgaaede Skibe.

5. Juli. Dampskib »J. Y. Short«, Kapt. James Mondt, fra Taganrog med 178,760 pood Byg.

8. Juli. Dampskib »Ferdinand«, Kapt. Th. Lage, fra Hamburg med 134 Sk. Farvetræ, 1851 Stk. Nøddetræsbrædder, 249 Sk. Kaffe, 1 Fst. Børster, 2 Ks. Cigarer, 30 Ks. tørrede Æbler, 2 Ks. Glas, 14 Bll. Bassine, 258 Pk. Piasava, 91 Ks. Blik, 2 Ks. Kognak, 11 Fst. Vin, 49 Sk. Kakao.

Med Bark »Gutenbergs«, Kapt. A. Zeplien, udførtes til Genua 1100 Tons gl. Jern.

Med Dampskib »Hebe«, Kapt. Bergstrøm, udførtes til Finland 125 Kolli Maskingods.

Foreningsmeddelelser.

Sejlskibsræderi-Foreningen.

De Kredsafdelinger, der ikke maatte have modtaget et tilstrækkeligt Antal Eksemplarer af Lovene, bedes meddele dette til Sekretæren, Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn Ø., hvor efter saadanne straks ville blive eftersendte.

De korresponderende Redere, hvis Skibe ere indmeldte, modtage, i Henhold til Lovenes § 12, fra 1. Juli »Dansk Søfartstidende« i 1 Eksemplar til hvert Skib. Bladene forsendes enten gennem Postvæsenet eller i Pakke. Mangler ved For-sendelsen bedes anmeldte til Sekretæren.

Indberetningerne fra Kredsafdelingerne om de foretagne Indmeldelser bedes fremsende saa meget som muligt.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen. Thidemann, afgik fra Piræus 4. Juli, bestemt til Antwerpen. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Smyrna 3 Juli, bestemt til Antwerpen — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Gibraltar 8. Juli, bestemt til Lissabon, Kbhvn. — Castor, Holm, ankom til Malaga 5 Juli, bestemt til Barcelona, Valencia, Tarragona, Cadix — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Dartmouth 5. Juli, bestemt til Malaga, Spanien. — Dagmar, Hansen, afgik fra St. Petersborg 8. Juli, bestemt til Westerwik, Kjøbenhavn, Palma, Italien. — Douro, Brabrand, ankom til Kbhvn 8. Juli, bestemt til Oporto, Lissabon. — Georgios I, Kihl, pass. Gibraltar 8. Juli, bestemt til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniqui, Constantinopel. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Taranto, 9 Juli, bestemt til Livorno, Sicilien. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 8. Juli, bestemt til St. Petersborg — Kursk, Staal, afgik fra Dartmouth 10 Juli, bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, ankom til Pera 10. Juli, bestemt til Trebizonde, Samsom, Batoum. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til St. Petersborg 30. Juni, bestemt til Riga, Kjøbenh. Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Riga 5. Juli, bestemt til Kjøbenhavn, Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Havre 5. Juli, bestemt til Kbhvn., Libau. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Gibraltar 8. Juli, bestemt til Alicante, Italien. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 7. Juli, bestemt til Antwerpen, Sortehavet. — Tejo, Fenger, ankom til Oporto 5. Juli, bestemt til Lissabon, Kbhvn. — Tomsk, Petersen, afgik fra Kbhvn. 8. Juli, bestemt til St. Petersborg. — Vesuv, Gade, afgik fra St. Petersborg, 8. Juli, bestemt til Kaskø, Kjøbenhavn. — Viking, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 10. Juli, bestemt til Spanien, Memel. — Pan, Cahublej, afgik fra Dartmouth 8. Juli, bestemt til Kbhvn., St. Petersborg.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Kjøbenhavn 10. Juli, bestemt til Libau. — Axelhuus, Harder, afgik fra Trondhjem 8 Juli, bestemt til Vestnorge, Kjøbenhavn, Stettin. — Bergehuus, Jørgensen, ankom til Hamburg 23. Juni, bestemt til Kbhvn, Provindserne. — Ceres, Svensson, ankom til Libau 8. Juli, bestemt til Kbhvn., London. — Charkow, Norden, pass. Skagen 8. Juli, bestemt til Hull. — Christian IX., Møllerup, afgik fra Grimby 10. Juli, bestemt til Kjøbenhavn, Königsberg. — Christianssund, Andersen, ankom til Stettin 7. Juli, bestemt til Kjøbenhavn, Vestnorge. — Fanø, Kolster, ankom til Libau 8. Juli, bestemt til Hull. — Frederik, Harboe, ankom til Königsberg 8. Juli, bestemt til Hull. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Kjøbenhavn 10 Juli, bestemt til Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 8. Juli, bestemt til London — Libau, Andersen, ankom til Königsberg 5. Juli, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 8. Juli, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom til Liverpool 7. Juli, bestemt til Manchester, Kbhvn. — Morsø, Lind, ankom til Hamburg 5. Juli, bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 8. Juli, bestemt til Kbhvn., Anvers. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 23. Juni, bestemt til Kbhvn., Riga. — Odin, Lissner ankom til Danzig 8. Juli, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Perm, Christensen, ankom

til London 7. Juli, bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Anvers 6. Juli, bestemt til Kjøbenh. St. Petersburg. — Romny, Nielsen, ankom til Aarhus 9. Juli, bestemt til Libau. — Thyra, Garde, afgik fra Granton 9. Juli, bestemt til Kjøbenhavn. — Tula, Paaske, afgik fra Hamburg 10. Juli, bestemt til Kbhvn., Danzig. — Valdemar, Sørensen, ankom til Kjøbenhavn 9. Juli, bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Kbhvn. 8. Juli, bestemt til Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 11 Juli, bestemt til Newcastle. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Newcastle 9. Juli, bestemt til Odense. — Esbern Snare, Sørensen, i Newcastle. — Georg, Therkildsen, afgik fra Newcastle 10. Juli, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Odense 10. Juli, bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg. — Kronen, Petersen, afgik fra Newcastle 9. Juli, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 11. Juli, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Storebelt, Güllich, afgik fra Nakskov 10. Juli, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Leith 9. Juli, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 5. Juli, bestemt til Cronstadt. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Kronstadt 6. Juli, ankom til Libau 8. Juli. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Ghent 5. Juli, ankom til Methil 8. Juli. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Riga 4. Juli, bestemt til Ghent — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Blyth 27. Juni, ankom til Libau 2. Juli. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Riga 5. Juli, bestemt til Rotterdam. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Antwerpen 8. Juli, ankom til Newcastle 9. Juli. — Olaf, C. Holst, afgik fra Dunkerque 9. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Reval 9. Juli, bestemt til Dundee. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Swansea 6. Juli, bestemt til Stettin. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Dunkerque 28. Juni, ankom til Kronstadt 5. Juli. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Riga 29. Juni, ankom Dunkerque 5. Juli.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Kronstadt 25. Juni, ankom til London, 3. Juli. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Hull 27. Juni, ankom til Kronstadt 3. Juli. — Johan Siem, F. Løffer, afgik fra Kronstadt 7. Juli, bestemt til London. — Pawel Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Blyth 4. Juli, bestemt til Kronstadt. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Cardiff 21. Juni, ankom til Kronstadt 4. Juli. — Anine, A. W. Knudsen, afgik fra Boness 1. Juli, ankom til Kronstadt 8. Juli.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Stockholm 6. Juli. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Blyth 9. Juli til Kbhvn. — Frederiksborg, Hartmann, afgik fra Calais 8. Juli til Methil. — Rosenborg, Schultz, ankom til Ripola 10. Juli. — Uranienborg, Ewaldsen, afgik fra Ostende 10. Juli til Methil.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, ankom til Amsterdam 4. Juli, afgik 9. Juli til Blyth. — Fyen, Andersen, afgik fra Kbhvn. 5. Juli, ankom til Helsingør 5. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Helsingør 9. Juli til Riga. — Jylland, Starck, afgik fra Grangemouth 5. Juli til Cronstadt. — Russia, Rasmussen, afgik fra Calais 4. Juli, ankom til Boness 6., afgik 3. til Kbhvn. — Sjælland, Hansen, afgik fra Antwerpen 5. Juli, ankom til Grimsby 6.

Thingvalla. Island, Skjødt, afgik fra Christiania 8. Juli, ankom til Kbhvn. 9. — Norge, Knudsen, afgik fra New-York 22. Juni til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 28. Juni til New-York.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Burntisland 4. Juli, ankom til Aarhus 7. — Drrik, Erichsen, afgik fra Newcastle 3. Juli, ankom til Bøtøborg 6.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Søderhamn 4. Juli til Hartlepool. — Nerma, Degn, ankom til Frederikshavn 7. Juli, afgik 8. til Kotka. — Nordsoen, Meiertz, afgik fra Esbjerg 6. Juli, ankom til Methil 8.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Aalborg, Callesen, ankom til Rio de Janeiro 6. Juli fra Glasgow. — Alexander, Nielsen, afgik fra Hamburg 7. Juli til Santos. — Ameta, Nielsen, ankom til Hamburg 2. Juli fra Papeete. — Anna, Clausen, ankom til Kbhvn. 8. Juli fra St. Petersburg. — Claus, Hansen, passerede Jeal 7. Juli paa Rejse fra Hamburg til St. Catharine. — Copley, Struckmann, afgik fra Swansea 5. Juli til St. Francisco. — Dania, Nielsen, ankom til Berwick 6. Juli fra River Plate. — Jørgiane & Ane, Hansen, ankom til Helsingør 3. Juli. — Lottie, Clausen, afgik fra Hamburg 5. Juli til Guaymas, passerede Cuxhaven samme Dag. — Mary Jose, Anker-

sen, ankom til Antefagasta 4. Juli fra Liverpool. — Nanna, Warrer, afgik fra Buenos Ayres 9. Juni til Europa. — Prinds Valdemar, Winther, afgik fra Vlissingen 4. Juli til Rio de Janeiro. — Professor, Christiansen, afgik fra Buenos Ayres 29. Juni til Kanalen f. O. — Venus, Pedersen, ankom til Falmouth 4. Juli fra Rosario, afgik 5. til Hull for at losse.

Fanø. Sonderho Anne, Mortensen, afgik fra Hernøsand 27. Juni til Rotterdam. — Else afgik fra Punta Arenas 9. Juli til Kanalen f. O.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 10. Juli:

St. Petersburg noterer for Dampere:

London 1/ à 1/0³/₄ d., Rotterdam eller Amsterdam 1/1¹/₂ à 1/2¹/₂ d., Weser 1²/₄ à 1/3 d., Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1/2¹/₄ à 1/3 d., Rouen 1/6 d., à 1/7¹/₂ d., Bristol Channel 1/6 à 1/7¹/₂ d., London Østkyst 1/1¹/₂ d., Option Engl. Canal 1/4¹/₄ d., Shoreham 1/4¹/₂ à 1/6 d.

Leith, Montrose, eller Dundee 16/—, Dunkirk eller Ghent 20 francs, alt pr. Ton Hør.

London eller Hull 19/— Rotterdam eller Amsterdam 12¹/₂ à 13 Hfl., alt pr. Standard Deals/Batters Boards.

Til Østersøen: Stettin 9 M., Kjøbenhavn 11/12 M., Carlsrona 10/11, Kristiania 13 M., alt pr. 2000 Kilos Rug eller Hvede.

Libau noterer for Dampere:

London 11¹/₄ d., Hull 10¹/₂ à 11¹/₄ d., Leith 10¹/₂ d., Rotterdam 11¹/₄ d., Antwerpen 1/—, Dunkirk eller Ghent 1/— (19 frcs. pr. Ton Hør.)

Rouen 1/3 d., specielle Ordre 5/6000 Rug Havre Engl. Canal 1/3 d., Option Bristol Canalen 1/4¹/₂ à 1/6 d., alt pr. 320 lbs Havrebasis.

Køningsberg noterer for Dampere:

600 Tons Mel Uleåborg og Brahestad à 6 M. pr. Ton., 450 Tons Mel Helsingfors 5 M. pr. Ton, 500 Tons Korn Laurvig 6 M. pr. Ton Rug.

Danzig noterer for Dampere:

London 5/9 d., Dundee 6/3 d., Liverpool 7/— alt pr. Ton Sukker.

Dunkirk 15/16 frcs. pr 2000 Kilos Melasse.

Stettin noterer for Dampere:

Liverpool 7/—, London 5/3 d. pr. Ton Sukker, Bordeaux 10—11 frcs pr. Ton Melasse, Kjøbenhavn 5 M. pr. 50 Cubikfod Tømmer.

Trælaster:

HaparandaHull 25/—, Nedre Kali Honfleur 35 frcs. Luleå-Tyne 25/—, Umeå-Dunkirk 31 frcs., Hernøsand-Hull 22/6 d. do. Sevilla 60 frcs., Sundswall Ghent 33 frcs., Hernøsand-Bilbao 40 frcs., Stockholm Boulogne 30/31 frcs., Norrköping-Grambins 33 frcs.

D'Hrr. Funch Edye & Co., New York, meddele den 28. Juni:

Dampskibs-Fragtmarkedet har i den forløbne Uge været højest utilfredsstillende, og Udsigterne for Fremtiden ere i Øjeblikket ikke meget opmuntrende. Der foreligge kun faa Ordre for Dampere, men paa den anden Side er Antallet af anvendelige Baade ikke rigeligt, og med de nuværende Rater vil Sejladsen ikke kunne give noget Udbytte for Rederierne.

Efterspørgslen for Planker fra Provindhavnene vedbliver at være livlig og disse Rater have nu naaet deres tidligere Standpunkt. Tømmer-Havnene i Golfen synes at være vel forsynet med Tonnage, og Fragtforholdene i denne Fart ere af den Beskaffenhed, at Rederne ikke ere videre tilbøjelige til at antage dem.

Sukkerfragterne ere yderst daarlige, men Størstedelen af de extra Skibe, som under Sæsonen have været beskæftigede hermed, ere nu trukne tilbage fra denne Fart.

Vi kunne ikke meddele om nogen nævneværdig Fremgang i Korn-Eksperten, og Fragterne til alle Havne ere vedblivende yderst elendige.

Med Hensyn til Sejlskibs-Markedet er intet nyt at meddele. Store Skibe ere nødsagede til, for Petroleum i Kasser til Ostindien og Stykgods til Australien, at acceptere lave Rater, medens Raterne for mindre Skibe i andre Retninger er langsomt tiltagende. Der er dog intet særlig presserende Begær og den lille Bedring er kun foraarsaget ved Knaphed af passende Skibsrum.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 6. Juli:

Udfragterne ere omtrent uforandrede, med Østersøeraterne paa Basis af 4/1¹/₂ til Cronstadt og Middelhavet 4/10¹/₂ c. 5/ til Genua.

Hjemover er Markedet fra Østersøen lidt fastere, hvorimod Sortehavs- og Middelhavs-Markedet er meget flaut, og i det hele taget er Markederne kun lidt lønnende for Dampere af de ældre Typer.

Af Befragtingerne nævnes:

Tyne, Blyth eller Wear til Cronstadt 1800, 2200 4/3, 1700, 2400, 3300 4/1 1/2, 2200, 2450 4/1 1/2, Riga 1000 4/3, Mühlgraben 4/, Neufahrwasser 1100, 1200 4/6, Svinemünde 2300, 1650 4/1 1/2, 2000 3/10 1/2, Stettin 1100, 1650 4/9, Korsør 1200, 1000 4/4 1/2, Helsingør 800 4/10 1/2, Kjøbenhavn 2000 4/3, Malmø 1700 4/1 1/2, Gustafsberg 1300 4/1 1/2, adressefri, Stockholm 1500 3/10 1/2, 1400 4/, Bordeaux 2000 4/, Lissabon 1450 5/, Al Magarron 1700 Tons loke 10/3, Genua 2000 4/10 1/2, 2950 4/9, Neapel 2750 4/10 1/2, Torre Anunziata 2000 5/, Salina 3000 5/9, Alexandria 3500, 3700 4/10 1/2, Algiers 2700 4/9.

Fra Østersøen er sluttet:

Luleå til Rotterdam 5/9, Amsterdam 5/10 1/2, Cardiff 6/, Dunkirk 5/9, Umeå til London 550 stds., 24/6, Søderhamn til London 22/ D.B.C., Westerwik til London 450 stds., 21/6, Kotka til Honfleur 33 frcs., Abo til Calais 37 frcs. Pulfwood, St. Petersborg til Schiedam 495 Netto Tons £ 415, Riga til Boness 6/ sleepers.

Fra Middelhavet er sluttet:

Smyrna til London eller Hull 9/ d. V., Alexandria til Hull 3000 Tons 9/ til St. Nazaire. Carloforte til Antwerpen frcs 10,75 1/10 1/2, Elba til Middlesbro 8/3, Sevilla til Clyden 6/6, Ergasteria til Middlesbro 4200 Tons 8/3, Bilbao til Rotterdam 5/10 1/2, Tyne 5/1 1/2, Middlesbro 5/4 1/2, Dunkirk 5/7 1/2, Glasgow 5/3.

Fra Sortehavs-Distrikterne noteres:

Odessa, Sebastopol etc. til U. K. 9/3 n. c., Eupatoria til Riga 12/3 Salt., Donau 11/6 til »any direct«, Azoff noteres 12/ for prompt, 12/6 for August Lastning.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 6. Juli:

Siden vor forrige Uges Rapport har Fragtmarkedet gennemgaaende været flovt og kun faa Forretninger finder Sted. — Det er især fra Sortehavet og Amerika, at Efterretningerne er saa uheldige, men ogsaa for andre Markeders Vedkommende er Tendensen flovere. — Fra River Plate ere Købmændene fremdeles tilbageholdne med at optage Tonnage; de foretrække at se, i hvilken Tilstand Kornet kommer ned fra Indlandet, førend de binder sig til Skibsrum. — Fra Vestkysten Sydamerika er der ikke megen Efterspørgsel — der sluttet d. 26/3 for prompt Lastning, medens Skibe paa omtrent 700 Register Tons maaske ere værd 27/3 for September Oktober Af-skibning.

Fra Canada er der nu igen livlig Efterspørgsel efter Fragter, idet den første Flaade nu er kommen tilbage — og gaar disse Fragter vist lavere, thi der er kun faa Ordre i Markedet.

Fra Vestindien holde Fragterne sig omtrent uforandrede. — Der noteres 30/ fra Jamaica, 30/ & 40/ fra Laguna; 30/ & 40/ fra Belize, 30/ & 33/ fra Yucatan-kysten.

Pitch Pine betaler 90/ for store Skibe, 95/ for 8/1000 Register, og 97/6 & 100/ for mindre Fartøjer — alt fra de forskellige Gulfhavne til U. K. Kont.

Udfrakterne fra England ere lave for saavel Damp- som Sejlskibe, og Raterne holde sig uforandrede.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.). Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Den røde Spidstønde med rød Stage og rød Ballon, som laa 1/2 Kbl. S. for *Marens-Rev*, er flyttet 2 Kbl. Ø. 1/2 S. hen.

Store-Bælt. Ved Indløbet til *Lundeborg* Havn staar der nu en rød Stage med rødt Flag 60 Alen S. 57° Ø. fra N.-Molens Hoved og en hvid Stage med hvidt Flag 200 Alen S. 18° Ø. fra N.-Molens Hoved.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Östergötlands Skjærgaard. Den 15de Juli 1895 flyttes Lystønden ved *Djupgående Grund*, mellem *Arkö* og *Norrköping*, til Stagens Plads, og Lystønden males sort. Paa Lystøndens Plads udsættes en rød Stage med Kost.

Bottniske Bugt. Den V.-lige Mærkestang paa *Båkharen* er flyttet noget S. hen. Ledelinien gaar nu klos N. om den sorte Tønde ved *Fyrkantgrundet*.

Fyret paa Fyrskibet »*Norströmsgrund*« brænder ikke fra 1ste Juni til 10de Juli. Skibet ligger paa Station, saalænge Isen tillader det.

Finland. Bottniske Bugt. Ud for *Raumo* er til Brug ved Opmaaling udlagt en Vager med hvid Stage og Ballon. 61° 7' 28" N. Br. 21° 5' 38" Ø. Lgd.

Narva Bugt. Ved *Kiskola Rev* V.-Ende er i 6 Fv. Vand udlagt en Vager med sort og hvid Stage og to sorte Koste med Risene mod hinanden. 59° 44' 42" N. Br. 27° 50' 40" Ø. Lgd.

Rusland. Kasper Vig. Ved V.-Siden af Indløbet til *Kasper Vig* er fundet en 2 Fods Klippe, *Idapaas*, 1,6 Kml. N. 76° V. fra Baaken paa *Pynt Lopi*. Den er afmærket med en Stage med Kost. 59° 38' 36" N. Br. 25° 55' 30" Ø. Lgd.

N. for den N.-ligste af *Øerne Sartmeni* strækker Sten, som ere over Vandet, sig 2 Kbl. ud. 59° 38' 11" N. Br. 25° 55' 51" Ø. Lgd.

Möön Sund. *Kumora* Lys- og Klokketønde er nu rød og hvid tærnet med hvid Pyramide.

Tydskland. Swine. I *Swine* er en rød Spirtønde K ind-dragen.

Ved S.-Enden af *Mittelgrund*, ud for *Grünen Fläche*, hvor Løbene til Baadehavnen og Vinterhavnen skilles, er udlagt en rød og sort sribet Baaketønde.

Stimünde N. Slesvig. N. for *Stimünde*, udfor *Dytlebøl Mølle*, er i c. 4 Fv. Vand funden en 14 Fods Grund, *Winston Steine*. 54° 45',6 N. Br. 10° 0',1 Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Gullholmen. SØ. for *Gullholmen*, paa Farvandets Ø.-Side, er ved *Dynan* udsat en rød Stage med Kost. 58° 10' 45" N. Br. 11° 24' 36" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 25de Juni. 56° 23' N. Br. 7° 30' Ø. Lgd. Et sunket Vrag. To Master over Vandet.

Den 27de Juni. 52° 5' N. Br. 2° 53' Ø. Lgd. Et stort Vragstykke kun lidt over Vandet.

Den 28de Juni 51° 55' N. Br. 2° 58' Ø. Lgd. Sand-synlig samme Vragstykke.

Norge. Trondhjems Fjord. I *Trondhjems Fjord*, N. for *Trondhjem*, er funden en Grund, *Storogrunnet*, med 24 Fod Vand. 63° 30' 15" N. Br. 10° 26' 12" Ø. Lgd.

Vest Finmarken. Boen *Uran* ligger 0,9 Kml. S. 25° Ø. fra den i Kortet angivne Plads. 71° 2',2 N. Br. 24° 13',6 Ø. Lgd. Der er 2 Fod Vand paa Grunden. N. for *Uran* hen imod *Ingø* og *Mejforulboen* er Farvandet fuldt af Grunde.

Tydskland. Elben. Vraget af Damperen »*Davis*« er slæbt ind til *Kugelbake* og bortsprængt.

Den rød og sorte Baaketønde med Kors, *Juls West*, ligger nu i 12 1/2 Fod Vand. 53° 37',4 N. Br. 9° 32',5 Ø. Lgd.

Den røde Vager J med Ballon ligger nu i 12 1/2 Fod Vand. 53° 37',2 N. Br. 9° 33',3 Ø. Lgd.

I *Twielensfjeth* Fyr gaar Linien mellem det røde og grønne Lys over Baaketønden *Juls West*.

Holland. Zeegat van Texel. I *Molengat* har der ud for Stumpstønde Nr. 3 dannet sig en Grund med 8 Fod Vand Tønden er derfor flyttet, og ligger i 13 Fod Vand. 52° 58' 57" N. Br. 4° 41' 22" Ø. Lgd.

Man skal holde tæt til Stumpstønde-Linien, hvor der mindste Dybde er 11 1/4 Fod, men da Løbet synes at skyde sig Ø. efter, maa stor Forsigtighed anvendes ved Besejlingen

I *Schulpengat* ligge følgende Vragtønder:

Ved Vraget af »*Niger*«, tæt ved Spidstønde Nr. 4, er Stumpstønde. Den skal for Indgaaende holdes om Styrbord 52° 56' 44" N. Br. 4° 42' 40" Ø. Lgd.

Ved Vraget af »*König Wilhelm*«, tæt ved Spidstønde Nr 3 med Klokke, en Spidstønde. 52° 56' 9" N. Br. 4° 42' 24" Ø. Lgd.

Zuiderzee. Vraget, som laa sunket i *Zuiderzee* paa 52 43' 13" N. Br. 5° 45' 35" Ø. Lgd., er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

IJmuiden. I *IJmuiden* Havn er Dybden ved almindeli

Lavvande 27 $\frac{1}{2}$ Fod. Udgangspunktet for Vandstands-Signalerne er 24 $\frac{1}{2}$ Fod. Paa Slusetærskelen er der ved Lavvande 22 $\frac{1}{3}$ Fod. Slusen er 57 $\frac{1}{3}$ Fod bred. Almindelig Forskel mellem Højvande og Lavvande er 5 Fod.

Hoek van Holland. I *Zeegat Hoek van Holland* er Dybden nu ved almindelig Lavvande 26 Fod Vand, hvilket er Udgangspunkt for Tidevands-Signalerne.

Zeegat van Goeree. I *Aardappelen Gat* ligge følgende Tønder nu saaledes:

Spidstønde med Ballon i 13 Fod. 51° 47' 36" N. Br. 4° 9' 39" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 4 i 17 $\frac{1}{2}$ Fod. 51° 47' 22" N. Br. 4° 10' 20" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 2 a i 14 Fod. 51° 47' 44" N. Br. 4° 9' 33" Ø. Lgd.

Lystønde A G i 13 Fod. 51° 47' 37" N. Br. 4° 9' 58" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 3 i 14 Fod. 51° 47' 26" N. Br. 4° 10' 22" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 4 i 18 Fod. 51° 47' 19" N. Br. 4° 10' 43" Ø. Lgd.

Skibe med indtil 15 Fods Dybgaende kunne besejle Farvandet.

Wester Schelde. I *Sardijngeul* er Spidstønde Nr. 4 indragen. Spidstønde Nr. 3 ligger nu i 24 Fod Vand. 51° 26' 20" N. Br. 3° 33' 48" Ø. Lgd.

England. Themsen. Den 20de Sept. 1895 tændes paa *Coldharbour Point* et hvidt Blinkfy, som hver 10 Sekunder viser Et-Blink; Blink 4^s, Mørke 6^s. Synsviddens: 11 Kml. Det vises fra et rødt, 37 Fod højt Jerntaarn, som staar fra *St. John's Kirke, Belvedere*, i N. 87° Ø., 6 $\frac{3}{4}$ Kbl.

Samtidig tændes paa *Crossness* et hvidt Fyr med Formørkelser, Lys 1 $\frac{1}{2}$ ^s, Mørke 1 $\frac{1}{2}$ ^s. Synsviddens: 11 Kml. Det vises fra et rødt, 40 Fod højt Jerntaarn, som staar fra *Dagenham* Ø. Moles Yderende i S. 81° V., 6 Kbl.

Owers Bank. Omtrent den 1ste Aug. 1895 udlægges omtrent midt imellem Fyrskibet »*Owers*« og Tønden paa *Boulder* en sort Spidstønde med Stage og Kors.

Yarmouth. West Cockle Spit Tønde er indragen. *North Cockle* sort og hvid vandret sribede Kugletønde med Diamant er ombyttet med en sort Spidstønde med Ballon.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag m. m. i Atlanterhavet. I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 14de Juni. 37° 23' N. Br. 55° 25' V. Lgd. Forparten af et Skib paa 4 à 500 Tons.

Den 15de Juni. 48° 30' N. Br. 11° 20' V. Lgd. Part af et Skib paa c. 700 Tons.

Den 16de Juni. 51° N. Br. 14° V. Lgd. Vrag af amerikansk Skonnert »*Alma Cummings*«.

Den 25de Juni. 51° 55' N. Br. 11° 18' V. Lgd. Kæntret, kobberforhudet Skib.

Frankrig. Lorient. Paa Klippen *Trois-Pierres*, uden for *Lorient*, er opført et rødt og hvidt vandret sribet, ottekantet Taarn. Paa Taarnet skal tændes et fast Fyr, som viser: grønt Lys fra S. 60° V., gennem V. og N. til N. 41° Ø., over det SV.-lige Løb, rødt Lys fra N. 41° Ø. gennem Ø. og S. til S. 1° V. over de S.- og SØ.-lige Løb. Det er formørket fra S. 1° V. til S. 60° V. over Grundene SV. for Taarnet. 47° 41' 33" N. Br. 3° 22' 29" V. Lgd.

Den rød og hvid sribede Spirtønde ved *Trois Pierres* er indragen.

Gironde. Den 1ste Juli 1894 tændes paa *Coubre* nye Fyrtaarn et fast Bifyr, som viser hvidt Lys fra N. 75° V. til N. 82° V., over *Passe Nord*, rødt Lys fra N. 82° V. til S. 46° V., over *Mattes du Grand Banc* og hvidt Lys fra S. 46° V. til S. 31° V., over *Passe du Matelier*. Flammens Højde: 127 Fod. Lysevnen: 14 Kml. for det hvide, 9 Kml. for det røde Lys.

Beliggenhed: 45° 41' 39" N. Br. 1° 15' 16" V. Lgd.

Portugal. Piniche. Taagesignalet paa Kap *Carvoeiro* er midlertidig ophørt.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. En sort Spirtønde Nr. 1 er udlagt i 4 Fv. Vand ved *Shank Painter Barre*, fra *Long Point Fyr* i N. 79° V. og fra *Race Point Fyr* i S. 22° Ø.

En sort Spirtønde Nr. 3 er udlagt i 4 Fv. Vand ved Grunden, som skyder sig ud fra *Long Point*, fra *Wood End Fyr* i N. 65° Ø. og fra *Long Point Fyr* i S. 73° V.

Fishers Island Sound. New York. *Ram Island Reef Fyrskib* Nr. 23 er igen udlagt i 10 Fv. Vand S. for *Ram Island Reef*. Det viser hvidt, fast Fyr. Taagesignal gives med Klokke.

Reservefyrskeib Nr. 20 er inddraget.

New York. Fyrskibet »*Sandy Hook*«, Nr. 51, er midlertidig ombyttet med Reservefyrskeib Nr. 16. Det viser hvidt Et-Blink hver 1 $\frac{1}{4}$ Minut. Synsviddens: 10 Kml. Kommer Blinkfyret i Uorden, vises et hvidt, fast Fyr.

Taagesignalet er uforandret.

New York og New Jersey. Omtrent den 1ste Juli 1895 tændes de elektriske Fyr paa Lystønderne, som til Forsøg ere udlagte i *Gedney* og *Bayside Cut Channel*. Samtidig slukkes Fyrene paa de gamle elektriske Lystønder, men Tønderne blive liggende paa Plads, og Fyrene paa dem tændes, dersom de nye Lystønder komme i Uorden.

Gedney Channel Fløjtetønde flyttes samtidig c. 1,400 Alen S. 79° Ø. hen i 46 Fod Vand, fra *Sandy Hook Fyr* i N. 76° Ø. og fra *Romer Shoal Fyr* i S. 69° Ø.

Elisabeth River. Virginia. Et Vrag ligger sunket midt imellem Fyrskibet »*Bush Bluff*« og *Sewall's Point Bro.* Masterne ere over Vandet.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Malaga. *Malaga Fyr* er paa Grund af Havari midlertidig forandret til et hvidt, fast Fyr.

Rusland. Sevastopol. En sort Tønde er igen udlagt i 8 Fv. Vand ved Revet ud for Kap *Kersonese*, 3 Kbl. N. 78° V. fra Fyrtaarnet, i Linien Batteriet *Constantin* overet med V.-Pynten ved Bugten *Petchanaja*.

Tunis. Djerba N. Pontonen *Mater*, som til Brug for Paketterne var opankret N. for *Djerba*, inddrages om kort Tid.

Marocco. Kap Tres Forcas. En 6 Fods Grund ligger c. 3 Kbl. fra Midten af Kap *Tres Forcas*, fra Kap *Vigo* i N. 58° Ø. fra Ø.-Pynten af Kap *Tres Forcas* i N. 60° V.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Ship Island. Mississippi. Den rød og sort vandret sribede Tønde vager ved Vraget af »*Rosalie Smith*«, som laa S. 51° Ø. fra *Ship Island Fyr*, er indragen.

Great Bahama Bank. Andros Island. Den 1ste Aug. 1895 slukkes *Nicoll's Town* røde, faste Fyr. 25° 8' N. Br. 78° 0' V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Rio de la Plata. Cuirassier Bank Ø. Vraget af den italienske Bark »*Battistina Rafta*« ligger N. 64° Ø., 19 $\frac{1}{4}$ Kml. fra *India Point* N.-lige Skovhumpel. 35° 8' 30" S. Br. 56° 53' V. Lgd.

Muligt ligger et andet Vrag paa den tidligere angivne Plads.

Karantænebestemmelser m. m.

Portugal. — *Pernambuco* er erklæret for smittet af gul Feber og de øvrige Havne i Provindsen *Pernambuco* for mistænkte.

Metalspejlarparater,
Havnefy & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

Jagt „Grethe & Line“, 21 Tons,

ældre Maaling, godt udhalet og i sejldygtig Stand, er paa Grund af Dødsfald straks til Salg. Købmand N. Paulsen, Kjørteminde.

M. B. Hansen,

mekanisk Etablissement,

Nørrevold 78

Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tællere.

Petersen & Rand,

Niels Juelsgade 7.

→ Telefon 3523. ←

Import af finsk Smør,

fineste holdbar Kvalitet,

billigste en gros Pris.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler
ferske, saltede og røgede Varer.

Ægte Carbolineum.

Bedste og billigste Impræg-
neringsmiddel. Anvendes til
alt Træværk. Kan paastryges
af Enhver. Faas billigst hos

Th. Kayser & Co.,
ældste Carbolineumsforretning,
Rosengården 8, Kbhvn. K.
forhen Møntergade 24.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.

Skandinavisk Forretning

Swansea.

Telegrafadresse: »NÆRUP«.

Hans Chr. Berg,

Stukkatur, Cementtøberi
og

Kridtstensværksted.

Gothersgade 91. K.

Til Proviantering

anbefales

godt holdbart Smør
til en gros Priser.

H. P. Erichsen,

12, Admiralgade 12.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annegade 3.

Kjøbenhavn C.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Korsør Margarine.

Endnu uovertruffen i Kvalitet og Holdbarhed. Anbefales
ubetinget som det Bedste til Skibsbrug. Garanteres fri for
Vand, hvorfor det særlig anbefales til Bagning og Stegning.
Faas i de fleste Skibsprovianteringsforretninger.

Telefon
3674.

Hovedoplæg: Knabrostræde 3.
Brødrene Syndergaard.

Telefon
3674.

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.

Diner a la carte. Varme Frokostretter.

J Christophersen.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Founders and Ship Repairers.
Vildersplads, Copenhagen, C.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,

Adelgade 14.

FRIHAVNSHOTELLET anbefaler
de Herrer

Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre propre og
billige Værelser med Udsigt over Sundet.

Faa Minutters Gang fra Frihavnen og tæt ved Sporvogn.

Ærbødigt

L. P. Jensen, Livjægergade 5.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,

Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Jacob Holm & Sønner,
Kjøbenhavn.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Patent

Universal Slippeapparatet

anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af
Jul. Christensen — Hjertensfyrgade 12 — Kjøbenhavn. K.



Faas hos de fleste Handlende
i Byen, paa Broerne og Fre-
deriksberg til følgende Priser:

Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.

Fineste Kommen do à 45 Ø. pr. Fl.

Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.

Hovedforhandler:

Peter Buch,

Vinhandel

en gros & en detail.

Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.

Telefon 1107.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang mere
illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

St. Kongensgades

Brødfabrik

& Melforretning 63

anbefaler

1^{ma} veltørrede Skonnerogger.

Telefon 197.

„Danek Sefartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 18, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø.,

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Danek Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Brødgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISEMENTS-PRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20 0/10 30 0/10 50 0/10

Mindre end 1/2 Side 10 0/10 20 0/10 40 0/10

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 29.

Kjøbenhavn, Fredag den 19. Juli 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Om Samarbejde mellem Sømandsstandens Organisationer. — Om Murstens Angivelse i Konossementer. — Ingeniør Vogts Sejlsystem, af Skibsfører H. Nielsen. — Fra gamle Dage, af H. — Fiskerierne. — Fiskeri-Statistik. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Foreningsmeddelelser. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.
Grundlagt 1857. Telefon 106.

Lager
af
Kontorartikler.

Dækskoste.

13 Rækker halvstive Piasava
6 Kr. pr. Dusin.
13 Rækker fine Piasava 7 Kr
pr. Dusin.
Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.
Levanger 7 Kr.
Kosteskaffer 1 Kr.

Hans Prehn,
Børstenbinder,
Fabrik for Dæks- og Gadekoste,
Vesterbrogade 46.
— Telefon 2625. —

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier,
Maskinolier,
Carbolineum etc.
John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.

Største Lager
af
Fedevarer.

C. F. Schlüter,
Skandinaviens største
Skibshandel.
Etableret 1857.
En gros Lager af Maskin- og
Cylinderoller.
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

Jens Emil Juhl,
Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab
HAFNIA.
Raadhuspladsen 51. Kontortid 9—5.
Telefon 3326.

H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.
Ludwigsbergs Donkey Pumper,
Pulsometre, Centrifugalpumper,
samt alle Sorter Pumper og Sprøjter
i bedste Konstruktioner
til billige Priser.

Engelberts originale Olie,

bedste Cylinder-Olie,
leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbød.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine
anbefaler sig med alle

Conserves til Skibsbrug

af Kjødt, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l.
Prislisten udleveres paa Forlangende.

Kontor og Lager Store Kongensgade 106.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

støbt Staal, saasom:

Skibstævne, Skibsskruer, Roerrammer,	Stempler, Krumtappe, Ambolte,	Tandhjul, Ankere, etc. etc
--	-------------------------------------	----------------------------------

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke
og Sejhed fuldt jævnførligt med det bedste smeddede Staal
af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jessens Efterfigr.

Flensborgs Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Skibsdagbøger

(Normalpapir)

1/1 Aars & 1/2 Aars

med trykt Brugsanvisning
til Forbrug & Forhandling
billigst hos

S. Friedlænder

Ved Stranden 14

Kjøbenhavn.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,
Strandgade 32.
Kjøbenhavn, C.
Telefon Nr. 1728.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Toldbodgade 16.

Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.



Kiøselgub, Filt m. m.

Luftbælteisolation.
Patent for Rør og Kjædler.

Frihavns
Spedition &
Kommissions-Forretning.
Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørges.
Kontor i Frihavns Kontorb.
Telefon 2250.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.
Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)
Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.
Udtagelse og Opretholdelse af
Patenter
i Ind- og Udlandet.
Indregistrering af Varemærker etc. etc.
Oversættelser
til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.
Specialitet: Tekniske Oversættelser
5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Lange & Møllers

Bødkerværksted
i
Kjøbenhavns Frihavn
anbefaler sig med Alt
Udarbejde samt Alt færdigt
Bødkerarbejde for Export
Alt Arbejde udføres af solide
og oveede Folk.

L. V. Olsens

Møbelmagasin.
Største Udvalg. Billigste Priser.
14 Adelgade 14.
Telefon 3796.

Th. Meier, Vognmandsforretning.

Al Slags Kørsel
besørges.
Kontor: Frihavnselskabets
Kontorbygning.
Telefon 2068.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,
Newcastle on Tyne.
Telegrams: Husted.

HOTEL GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.
J. Foverskov.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.



Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre **Cacao**
kan særlig anbefales til Skibsbrug.

Kuntze & Co. portable Vandfiltre

give med en Ydeevne af 40, 80 og 200 Potter i Timen
fuldstændig rent, krystalklart Drikkevand.
Anbefalede af Læger, Analyser af Prof. V. Stein og flere.
Uundværlige i Skibe.
Generalagenturet Badstuestræde 18, Kjøbenhavn K.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.
Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.
Kontorer:
Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa
Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.
Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.
Depot: Toldbodgade 14.

Andersons Præserveringsfarve for Metaller

forhindrer ubetinget Rustdannelse,
anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway
Co. og mange Fabrikker i England.
Forhandlere for Danmark:
Evers & Co.,
12. Nybrogade.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.
Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.
Expedition af de svenske Postdampskibe:
»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,
»Falken« og »Svanen« i Farten
Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg
og Mellemstationer samt
»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Syea«
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere,
114, BUTE ROAD. CARDIFF.

Danchells Fabriker.

Linoleum.
Voxdug.



Anker-Marke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster Linoleumfabrik.

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13, Matthæusgade 5.
Telefon 545. Telefon 2680.
Kjøbenhavn.

Hattemagasinet

'London'

Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg
Fortrinnige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Oste forretning,
Leverander i Skibsproviant.
Oprettet 1891.
Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen
(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Rugbrød

A **Frederiksborg** A

er udmærket og holdbart.
Guldmedaille i Amsterdam.



F. W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for
Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.
NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.



Om Samarbejde mellem Sømandsstandens Organisationer.

Den nys dannede Sejlskibsrederi-Forening er jo, som vi tidligere her i Bladet have udviklet, anlagt paa at samle en meget betydelig Del af vor Sømandsstand om sig, og dens Betydning som Repræsentant for dennes Interesser vil derfor sikkert blive stor. Men det ligger i Sagens Natur, at Skibsfartens og Sømandsstandens Interesser vanskeligt kunne varetages af en enkelt Organisation, og Foreningen har derfor i sine Love opstillet Samarbejde med Skibsfartens øvrige Organer som et af de Midler, ved hvilke den vil søge at løse sine Opgaver. Det er af Vigtighed, at Forstaaelsen af et saadant Samarbejdes Betydning bliver saa almindelig som mulig i alle Sømandsstandens Kredse.

Ejendommeligt nok staar Spørgsmaalet om Organisation af Sømandsstanden samtidigt paa Dagsordenen i alle tre nordiske Lande. I Norge har der i den store norske Skibsførerforening vist sig aftagende Interesse for dennes Formaal og Anliggender, og man har derfor omgaaedes med Planer om Dannelsen af et stort norsk Sømandsforbund, omfattende den hele Sømandsstand og samlende denne i forskellige Underafdelinger — Redere, Skibsførere, Styrmand, Maskinister, Søfolk o. s. v. Denne Plan synes dog foreløbig ikke at have nogen stor Stemning for sig, og man søger derfor paany at vække Interessen for de bestaaende Foreninger. Ad denne og ad andre Veje vil man i Norge uden Tvivl finde de rette Former for en fyldig Repræsentation af Landets vigtigste Næringsvej. — I Sverrig har man — som vi i sin Tid omtalte — i Foraaret afholdt et stort Søfartsmøde i Nässjö og paa dette blev de indledende Skridt foretagne til Dannelsen af et svensk Sømandsforbund. Saa vidt vi vide, vinder denne Plan stærk Tilslutning i vort Naboland, og man kan vistnok vente snart at se den træde ud i Livet. Skulde man paa det ganske vist noget løse Grundlag, der alt nu foreligger til Bedømmelse af denne stort anlagte Organisation, karakterisere den nærmere, saa maa man fremhæve, at den synes fortrinsvis at ville arbejde for saadanne Opgaver, der ere af fælles Interesse for de forskellige Grene af Sømandsstanden, f. Eks. Pensionsspørgsmaalet; men noget bestemt om dens fremtidige Arbejde kan endnu ikke siges.

Vi tro, at man her i Danmark har grebet Spørgsmaalet om Sømandsstandens Organisation nok saa praktisk an som i vore Nabolande. Tanken om Dannelsen af et almindeligt dansk Sømandsforbund er ganske vist ikke fremmed for flere af de Mænd, der have beskæftiget sig med denne Sag, men naar man har valgt andre Veje, saa er det uden Tvivl i Erkendelsen af de meget store Vanskeligheder, det vilde have at samle den hele Stand i én Organisation. Det vilde have krævet mange Aars Arbejde at samle Standens forskellige Interesser i en saadan enkelt Organisation, og dens Levedygtighed vilde maaske endda ikke have været saa stor; det viser sig paa andre Omraader, at man, skønt vi leve i de store Organisationers Tid, med Omhu bør vælge Grænserne for disses Rækkevidde, og den Vinding, der skulde være ved at de fremtræde som repræsenterende en hel Stand, viser sig undertiden illusorisk, fordi de i afgørende Øjeblikke ikke vise

det fornødne Sammenhold. Man har derfor efter vor Mening her i Landet valgt det rette ved at samle i en fælles Organisation de store Lag i Sømandsstanden, der fuldt ud have fælles Interesser, og ved derefter udtrykkelig at stille paa sit Program Samarbejde med Standens øvrige Organisationer. Den hele Udvikling bliver paa denne Maade naturlig. Sejlskibsrederi-Foreningen er dannet ved Initiativ af lokale Foreninger rundt om i Landet og har derved straks faaet et Fodfæste, som den maaske ellers kun langsomt vilde have erhvervet sig. Naar den derfor nu søger Samarbejde med Skibsfartens og Sømandsstandens øvrige Organer, saa kan den gøre det i Tillid til, at dens Medarbejde for Løsningen af fælles Opgaver vil være af virkeligt Værd og vil blive vel modtaget af dens Kolleger. Ved Siden af denne Forening staa saa Dampskibsrederi-Foreningen, de forskellige Skibsførerforeninger og Sømandsforeninger, hver arbejdende for sine særlige Opgaver. Man har saaledes ad denne Vej ikke straks opnaaet at samle hele Standen i en enkelt Organisation, men man har — og det er efter vor Overbevisning at foretrække — aabnet Muligheden for et Samarbejde, hvor dette tiltrænges, og for derigennem lidt efter lidt og ad naturlig Vej at samle, hvad der naturligt hører sammen.

Det vil findes rimeligt, at vi i denne Forbindelse med nogle Ord omtale den store Organisation, der under Navn af Nordisk Skibsreder-Forening nu har bestaaet i en Aarrække. Denne Forenings Arbejde har uden Tvivl blandt skandinaviske Redere, maaske fortrinsvis blandt norske og danske, vundet den største Anerkendelse og Sympati. Paa intet Omraade tiltrænges der saa meget et Samarbejde mellem Nationerne som paa Søfartens, og det har derfor været og er af stor Betydning for de nordiske Lande, at et saadant i en Række Aar har fundet Sted og har bragt gode Resultater. Det er vor Overbevisning, at Nordisk Skibsrederforening ogsaa i Fremtiden vil hævde sin store Betydning som den Organisation, der med saa megen Dygtighed og Autoritet repræsenterer nordiske Rederes fælles Interesser og værger disse mod de talrige Angreb i fremmede Havne, for hvilke de mellem Aar og Dag ere udsatte, og det er vort Haab, at Foreningen maa vinde stigende Tilslutning blandt nordiske Redere. Men det er paa den anden Side klart, at den ikke formaar at arbejde for de enkelte Landes særlige Interesser; den vil f. Eks. her i Landet — hvad Begivenhederne noksom have vist — ikke kunne gribe ind i de Spørgsmaal af udelukkende dansk Interesse, der komme til at foreligge: Toldsagen, Konsulatspørgsmaalet o. s. v. Derfor er selvstændige danske Rederforeninger en Nødvendighed. Men paa de Omraader, hvor ogsaa disse med Fordel kunne samarbejde med vore Nabolande for fælles Interesser, ville de og Nordisk Skibsreder-Forening kunne yde hinanden en værdifuld Støtte.

Sømandsstandens Organisation her i Landet befinder sig i Øjeblikket i en stærk Udvikling og fra alle Sider erkendes mere og mere Nødvendigheden af en saadan. Ved Dannelsen af Sejlskibsrederi-Foreningen er Muligheden for et virkeligt frugtbringende Samarbejde indenfor Standen bragt til Veje. Det gælder nu om, at man fra alle Sider

støtter de bestaaende Organisationer af al Evne, at ingen holder sig tilbage, og at Ledelserne i de forskellige Foreninger søge at fremme det Samarbejde mellem disse,

der vil være en væsentlig Betingelse for en lykkelig Udvikling af Organisationstanken.

Om Murstens Angivelse i Konnossementer.

Fra en Skibsreder have vi modtaget nogle Meddelelser om en Bøde, som et ham tilhørende Skib er ifaldet i Rigas Havn. De nærmere Omstændigheder ved Sagen vare følgende: Skibet var fragtet til Riga med Mursten. Efter endt Udlosning og efter at Skibet atter havde indtaget Ruglast til en svensk Havn, blev det beslaglagt af Toldvæsenet og Skipperen idømt en Mulkt af 285 Rubler, fordi Konnossementet paa Mursten ikke angav Stenenes Vægt. Vor Meddeler udtaler i denne Anledning: »At Granitsten og lignende skal være angivet i Vægt er mig bekendt, men der er vel næppe nogen, der tænker paa at Mursten, der altid gaa efter Tælling, saavel hvad angaar Salg som Befragtning, tillige skal angives i Vægt. Skibet fik Lov til at sejle mod Mæglerens Kaution.«

De Oplysninger, vi i denne Anledning have indhentet, gaa ud paa, at det russiske Toldvæsen er berettiget til at forlange ogsaa Mursten angivne i Vægt, og der vil saaledes vistnok ikke med Føje kunne skrives ind, fordi det i det foreliggende Tilfælde har gjort dette. Derimod synes det os unægteligt at være paa et unødigt sent Tidspunkt, at Toldvæsenet har beslaglagt Skibet, ligesom den idømte Mulkt forekommer urimelig høj. Hvorvidt Toldvæsenet i Riga imidlertid herved har overskiedet sin Kompetence se vi os i Øjeblikket ikke i Stand til at oplyse, men vi have gjort Skridt til at faa Sagen nærmere oplyst.

Ingeniør Vogts Sejlsystem.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Jeg beder Dem i Deres ærede Blad give mig Plads for følgende:

Det er med dyb Beklagelse, at jeg ser, at der virkelig gives Folk med saa ringe Skarpsynethed over for Sejlskibsrigningernes Fejlagthed, som den Hr. Kapt. M. Nissen udviser gennem sin Kritik over Hr. Vogts System i nærværende Blads Nr. 23.

Som tidligere Forsvarer af Hr. Vogts System kan jeg ikke med Ro lade et saadant Angreb gaa upaaaget hen, men skal i Korthed tillade mig nogle Bemærkninger herom.

Jeg har med Interesse læst de Resultater, der ere opnaaede ved Brugen af dette Sejlsystem i Kanonbaaden »Hauch« og i Følge disse synes jeg, at Sejlskibsredere og -førere med Glæde maa imødesee den Tid, da noget fordelagtigere og bedre lader sig anvende som Fremdrivningsmiddel i Sejlskibet.

Hr. N. er derimod af den Mening, at »alle færende Sømænd ere absolute Modstandere heraf,« samt at »Folk lages ved Næsen« ved at sætte for megen Tillid til dette Systems Anvendelighed eller til de af Hr. Kapt. Trolle gjorte »formente Erfaringer«, indvundne ved Forsøgene om Bord i »Hauch«. Det kan jo sandt nok se lidt løjerligt ud, at Landfolk vil lære os at sejle; men naar Hr. N. har saa vrangt et Syn paa et Sejls Form og Brug, at han aldeles intet fordelagtigt ser i Hr. Vogts System, da er det kun et tarveligt Resultat, han er naaet til, eftersom han henregner sig til en af dem, »der hele sit Liv ikke har haft andet at tænke paa end Brugen af et Sejl.«

Endvidere skriver Hr. N., at »i Dampskibe er Sejlernes Tid forbi.« Nejl! Vel er jeg ikke Dampskibsfører, men enhver, der kender Konstruktionen af den moderne Lastdamper og som blot har et lille Begreb om et Skibs Konstruktion, maa absolut komme til det Resultat, at naar

det gælder Sedygtighed — Fordelagtighed lades aldeles ude af Betragtning, — da kan en mere fortvivlet Konstruktion ikke let tænkes; thi formodentlig sin store Ensartethed i Sektionerne maa denne Konstruktion give urolige Bevægelser i Søgang. Som en Følge heraf maa der uundgaaeligt tilsidst kastes et Blik paa Rigningen, og da Raasejlsrigningen her er fortrængt, hvad er da mere naturligt end at anvende det System, der giver den største Støtte, og som er mest effektivt.

Gaaes der dernæst over til Yachtsejladsen, da er man her naaet til det Stadium, at hvad Konstruktionen af Skroget angaar, da kan store Forbedringer ikke tænkes; der maa da ses hen til Rigningen. I flere af de nyere konstruerede Yachter ser man en Gren af det Vogtske System anvendt, idet der i de tre eller fire agterste Duge er indsyet flade Trælister, for at forhindre en Posning af Sejlet paa dette Sted.

Det er selvfølgelig i denne Branche af Skibsfarten, at Hr. Vogts System først maa vise sig det gamle System overlegent, og jeg vil ønske Hr. Vogt til Lykke med sit Projekt.

Stettin, d. 10. Juli 1895.

H. Nielsen,
Sejlskibsfører.

Fra gamle Dage.

Det har sin store Interesse at kaste Blikket tilbage paa Fortiden, se denne i Belysning af Nutiden, og omvendt: se Nutiden — Dampens og Elektricitetens Tid — i Forhold til svundne Dage.

En lille Skitse, et Par Ord og nogle tørre Tal om Skibsfarten her fra Byen i forrige Aarhundrede og Begyndelsen af dette — altsaa for 150 og nu snart 100 Aar siden — ville formentlig interessere »Dansk Søfartstidendes« Læsere.

Den vistnok ældste eksisterende Protokol blev autoriseret den 25. Juni 1740; paa Bindet findes følgende Titel:

Watter Skouttens

Protocoll

For Aaret 1740 d. 25. Junij

Til

(?) 1757 d. 16. Marts

og (paa første Side):

»Udi denne Iggjennemdragne og forseglede Protocoll haver Vaterskouten her udi Staden efter sit Embedes medfør at indføre hvad hannem efter Skipperlaugs Articlerne under 25. Januarij 1707 allernaadtgst er anbefalet.«

(Underskrift: . . . Braem?)

Denne Protokol holdt altsaa ud i næsten sytten Aar. Saa var den vel til Gengæld stor og tyk? An nej: et forholdsvis mindre Folioformat, end man nu bruger, og benyttet 172 Blade, 340 Sider.

De første 6 Aar har Vaterskouten vel næppe kunnet skrive, thi Folio 1 begynder med

Liste

Paa de Sø folck Sou farrer Skipper Hans Bendtzen Som föhrer Galiothen Jomfrue Elisabeth Drægtig 29 Læster Kommen nu sidst in 1745 fra Lübeck, agter sig nu ved Guds Bistand her fra til Lybeck og gjorde sig Klar til udgaaende den 29 Januarij 1746.

Derpaa fortsættes med 13 Mønstringer i samme Aar indtil 27. April — men saa har det formodentlig atter skortet

paa Skrivefærdighed, thi den næste Mønstring er af 10. Marts 1749, da Ludvig Justesen gik ud med »Galiøthen Propheten Jonas«, 19 Læster — saa atter et Spring med flere ubeskrevne Blade.

Først fra Slutningen af Marts 1749 ses der at være kommen en nogen bedre Orden hos »Watter Skouten« eller paa »Skipper Langshusset«, og dette staar rimeligvis i Forbindelse med Ansættelse (1749) ad interim af Peder Høyer som Waterskout: (1752 blev han »kongelig bestalter W.«).

Ser man paa Aaret 1750, da fandt der i Tidsrummet fra 24. Februar og til 19. Oktober omtrent 50 Mønstringer Sted, saa at Waterskouten (Skipperlavets Oldermænd?) næppe har været overbebyrdet og under alle Omstændigheder har haft en rigtig god Vinterferie.

Besætningen var den Gang f. Eks. paa Sejlskibet »Haabet«, Skipper P. J. Sonne, der mønstrede 9. Juni 1750 til Livorno: 1 Styrmand, 1 Understyrmand, 1 Tømmermand, 1 Baadsmand, 1 Kok, 1 Kønstabel, 1 »Chirurgus«, 9 Matroser, 1 Koksmath og 2 Dreng, ialt 19 Mand foruden Skipperen — endda var Skibet kun 96 Læster drægtigt.

Selvfølgelig kunde her anføres utallige Eksempler paa hin Tids Skibsbesætning, der jo var langt større end nu om Stunder; men alt dette vilde føre for vidt, og tilmed er mangt og meget jo kendt andet Steds fra. Besætningerne maatte jo være saa store, da hele det løbende Gods, Rigning, Ankerspil etc., var tungt og klodset.

Maanedshyren var omtrent saaledes:

Overstyrmand	ca. 16 Rigsdaler
Understyrmand	10 —
Tømmermand	14 —
Baadsmand	7-8-9 —
Matros	5-6 —
Ungmand	2-3 —
Kok	8 —
Dreng	2 —

dog ses der ogsaa ikke faa Afvigelser, f. Eks. Styrmand til 20 Rigsdaler, Matroser til 2, 3, 4 Rigsdaler, men dette skyldes vistnok dels særegne Omstændigheder, dels at man den Gang ikke hyrede Letmatroser.

Ilvorhen Rejserne gik? I 1752 udmønstredes til:

Lissabon 2, Bordeaux 6, Lübeck 4, Danzig 10, »Björnijs-Borg« 1, Bayona (?) 1, Stettin 1, Riga 3, Ternoest 1, Stockholm 1, Malaga 1, Petersborg 2, Algier 1, Amsterdam 1, Rouen 1, Gotland 1, Marseille 1 (38).

Sidste Skib gik dette Aar den 23. November til Bordeaux, saa kom en Vinterpause, der varede til 7. Marts næste Aar; Skibsfarten genaabnedes med et (24 Læster drægtigt) Skib til »Lij Beck«.

Rejserne gik den Gang noget langsomt for sig: saaledes ser man et Skib (26 Læster) gøre klar 14. Marts til Stettin og efter aflagt Rejse gøre klar (med samme Mandskab) paany til Stettin d. 7. Maj, tredie Rejse til Stettin d. 27. Juni, fjerde d. 1. August og femte d. 20. September; — et andet: til Danzig 17. Marts — anden Rejse til samme Plads 16. Juni.

Det er morsomt at se i disse gamle Optegnelser den sublime Foragt (= Uvidenhed), der findes med Hensyn til Retskrivning, Bogstavering m. m. Den samme Mand skriver i 4 Linier et Sted: »Peters Burg«, og kort efter »Pettersborg«; i Reglen skrives der »Sædland«, sjældnere »Sjælland« (Siedland), »Laaland«, »Jylland«, — ja endog »Protocolen«.

Endnu til Slut for denne Periode af vor danske Skibsfart: et af de største Skibe, »Lovisa«, drægtigt 107 Læster, afgik den 24. November 1756, ført af Dirch Mortensen Ancker til St. Croix med en Besætning paa 19 Mand; første Styrmand havde her 16 Rigsdaler om Maaned, for Matroserne var Hyren noget vekslende, mellem 9 og 11 Rigsdaler, hvor af vel kan skønnes, at Datidens Skippere have prøvet og vejjet deres Folk, takseret dem efter Evner og Duelighed; et andet Skib, Fregatskibet »Jægersborg«, 95 Læster drægtigt, afgik d. 4. August 1757 med 27 Mands Besætning til Guinea (derhos 2 »Barberer«).

Hvad der for Resten er værd at tage med som ganske

belærende, er det Opsving, Handelen paa Vestindien lige med et tog; saaledes afgik:

7/12 1757, »Anna Maria«,	66 Læster, 13 Mand
10/12 — »Frau Margretha«,	81 — 16 —
15/12 — »Christiana Sophia«,	77 — 17 —
15/12 — »Justitia«,	106 — 18 —
16/1 1758 »Peter & Margrethe«,	99 — 17 —
17/1 — »Lovisa«,	107 — 21 —
17/1 — Freg. »Maria«,	48 — 12 —
14/2 — »de kleine Loisa«,	115 — 17 —
29/3 — Freg. »Enigheden«,	81 — 17 —
3/4 — Skonn. »Equipage«,	55 — 17 —
9/4 — »Baron v. Pyck«,	83 — 14 —
15/4 — »Prinsesse Sophia«,	93 — 15 —
6/5 — »Haabet«,	96 — 18 —
17/5 — ?	48 — 10 —
26/5 — »Fridericia«,	102 — 15 —
27/5 — ?	96 — 18 —
6/6 — »Kronborg Slot«,	85 — 13 —
23/9 — Freg. »Susanne Jacoby«,	170 — (?) 12 —
19/9 — »Kong Fred. V«,	102 — 22 —
12/10 — »Anna«,	84 — 14 —
11/11 — »Plauter«,	73 — 16 —
4/12 — »Emanuel«,	75 — 15 —

med andre Ord: 22 Skibe ekspederedes til Vestindien¹⁾ i et Aar med henved 350 Mands Besætning; Hyren gennemgaaende 16 Rigsdaler for Overstyrmand, 5—6 for Matros — i et enkelt Tilfælde findes anført 20 Rigsdaler maanedlig til Skipperen (Michael Ahlmann, Skib »Cicillia«, 90 Læster).

Gaar man nu et halvt Aarhundrede frem i Tiden til Begyndelsen af indeværende Aarhundrede, ses Skibsfarten langt betydeligere og større. Danmarks neutrale Stilling under Krigen medførte f. Eks. at det 1732 stiftede Asiatick Kompagni fik overordentlig gunstige Vilkaar at virke under, saa at det til Trods for Underslæb og en meget flot Bestyrelse gav et betydeligt Udbytte, om det end langt fra gjorde saa glimrende Affærer som de private Handelshuse, der drev Forretning paa Ostindien²⁾.

Vaterskoutprotokollen fra 6. December 1799 til 19. November 1801 opviser 263 folierede Blade, og i det anførte Tidsrum have 437³⁾ Skippere mønstret Mandskab, flere af disse ofte mange Gange; endda maa man ikke undlade at tage med i Betragtningen, at den rent indenrigske Smaaafart var ukontrolleret, altsaa ikke kan medregnes.

»I J. N.« (o: I Jesu Navn), saaledes begyndes der den 6. December 1799. Da gik Skipper Bendix Bendixen med Barkskibet »Marie Elisabeth«, dr. 103 Læster, til Isle de France eller Batavia med en Besætning paa 23 Mand (deriblandt 3 Styrmand og 10 Matroser). Overstyrmanden havde 40 Rigsdaler om Maaned, anden Styrmand 30, Baadsmanden 16, Matroserne 9 og Ungmændene 6—7⁴⁾.

For Resten var Styrmandshyren kun 16 Daler i Almindelighed, af og til 17, 18 Daler, ofte 15 om Maaned, saa at det oven for nævnte Tilfælde hører vistnok til Undtagelserne.

¹⁾ Det i Aaret 1671 oprettede Vestindiske Kompagni besatte St. Thomas og St. Jan.; det fik tillige Ret til Handelen paa Guinea (væsentlig Slavehandel). 1733 købte det yderligere St. Croix af Frankrig. Kompagniet udsugede Øerne efter bedste Evne. 1754 udløste Staten Selskabet, og Handelen blev givet nogenlunde fri, hvorefter Omsætningen med Øerne og navnlig Udførslen af Sukker tog et betydeligt Opsving.

²⁾ Krigen 1807 medførte Kompagniets Ruin: Englænderne opbragte alle dets Skibe paa et nær. Efter Freden søgte man at genoplive Virksomheden, men uden Held; Kompagniet opløstes 1843.

³⁾ Heri medregnet et dog rent forsvindende Antal udenlandske Skibe.

⁴⁾ Et andet — vistnok det største Skib: Fregatten »Grev Christian Bernstorff«, 219 Læster, Kapt. William Stewart af Kjøbenhavn, gik 20. Maj 1800 til Batavia med 63 Mand: 3 Styrmand (45, 24 og 15 Rigsdaler), Læge (26), 2 Boutelere (16), 2 Baadsmand (14 og 12), 2 Tømmermand (28 og 18), Skibsmænd, Bødder, Mesterkok, Skibskok (17, 16, 22 og 10), Sejlmager (14), Korporal (12), Kvartermester (11), »Hofmester« (16), 3 Lærlinge (10), 2 Trompetere (15 og 14), 21 Matroser (10 og 9), 15 Halvfarne (6 og 7) og 4 Dreng (6 og 5 Rigsdaler).

Aar 1800 afgik der Skibe til:

Batavia 4, Emden 4, Malaga 9, Bergen 5, London 26, Barcelona 2, Lübbæk 24, Vestindien 29, Lissabon 21, Liverpool 9, Kiel 2, Island 27, Riga 17, Norge 25, Danzig 18, Pillau 4, Stettin 5, Königsberg 10, Amsterdam 17, Jersci 1, Færøerne 3, Bordeaux 11, Rostock 1, Newcastle 8, Østersøen o. v. 11, Livorno 17, Oporto 26, Stradario (?) 10, Dieppe Ostende 5, Finland 4, Frankrig 1, Petersborg 9, Algier 2, Grønland 1, Guinea 3, Dublin 1, Isle de France 5, Dorth 1, Tranquebar 4, Rotterdam 1, Ostindien 1, Dunkerque 1, Carill (?) 1, Corunna 2, Viguera 2, Chattam 1, Irland 1, Porthsmouth 1, Rouen 1, Carthage 1, Nordamerika 1, tilsammen ca. 400 Udklaringer til de nævnte udenrigske Havne. Listen giver et tydeligt Billede af Skibsfarten — endda er dette jo kun her fra Kjøbenhavn: der er rig Forbindelse med Østersøhavne, Amsterdam, London, portugisiske og spanske Havne, for nu ikke at tale om Island og den oversøiske Fart. Paa den anden Side leder man forgæves i foranstaaende Liste efter Pladser som Stockholm, Hamburg og flere, men derfor kunne disse Byer jo godt være anløbne; som første Bestemmelsessted ses de ikke anførte, hvis da ikke Stockholm kan skjule sig under Opgivelsen »Østersøen 11«.

Hin Tids Skibsbehandlingstider vare kun smaa og uanselige, i Format mindre end »Dansk Søfartstidende«, trykte paa slet, lysgraat Papir, de lød saaledes:

»Liste paa

Det Mandskab, som farer med mig underskrevne, førende Skibet..... hjemmehørende..... drægtigt..... Commerce Læster, agter mig, næst Guds Bistand herfra til.....

Charge.	Rouille.	No.	Navn.	District.	Amt og Bye.	Statur.	Alder.	Betinglyede Hyre (for Rejsen) (Maanedsvist).
.....

For hvilke indbemeldte..... Søfolk jeg hernæd ved min Hjemkomst lover at gjøre den efter Kongelig allernaadigste Forordning de dato 1ste Febrnarii 1770 anbefalede Rigtighed, og bliver ved min Afsejling i Skibet ej flere indtagne, end som i denne Liste er anført.«

Listerne vare ofte mangelfuldt udfyldte, særlig hvad de fire, fem sidste Rubriker angaaer; de forsynedes med »Sø-Enrollerings-Sejlg« og Paategning »foreviist« (altsaa svarende til de nuværende Mønsringsbestyreres Stempel og Underskrift), dernæst med et »Passerer«, underskrevet af (Lütken 1801, Platou 1803), »Commandeur og Enrollerings Chef« og endelig med en Paategning om »forevist i Vagtskibet.« Naturligvis vare de underskrevne af Skipperen; til Underskrift fra Mandskabets Side kjendte man ikke noget den Gang, idet man vel gik ud fra, at slig Underskrift af hver enkelt (som nu paa Bemandingslisten) var overflødig, da Mandskabet jo mundtlig havde godkendt Overenskomsten for en Embedsmand (Water-skouten), havde hørt den oplæse og havde set den indført i Embedsprotokollen. Ved Mønstringen blev de »Kongelige allernaadigste Skibs-Articler« oplæste, og gik Skibet i oversøisk Fart, maatte Mandskabet aflægge Ed.

Vi have her kastet et lille Blik paa Skibsfarten omkring Aar 1750 og 1800 — saa kom de tunge Tider: Krig og Ødelæggelse, Statsbankerot o. s. v., og Skibsfarten gik tilbage.

H.

Fiskerierne.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent d. 16. Juli:

Vejrliget har i de to sidst forløbne Uger været af temme-

lig urolig Karakter og som Følge heraf ofte lagt Fiskeriet Hindringer i Vejen; henvend Halvdelen af ovennævnte Tidsrum have Kutterne enten ligget uvirksomme i Havnen eller holdt den gaaende under Sejl i Søen uden at kunne passeres Erhverv. Tilførslen har som Følge heraf været noget knap, dog maa Udbyttet i sin Helhed kaldes respektabelt, naar man ser hen til den, af Forholdene foranledigede, indskrænkede Tid, Kutterne havde at arbejde i.

At dømme efter Resultatet af Vestkystfiskeriet, som vedblivende foregaar i Farvandet mellem Hanstholm og Hirtshals, dog hovedsagentlig nordvest af Løkken, er der ingen Mangel paa Rødspætter paa disse Fangstpladser; havde der kun været levnet Kutterne noget mere Tid, havde alle sikkert faaet fuld Last; nu blev dette for den første Uges Vedkommende kun Tilfældet for Halvdelen af de der fiskende c. 60 Kuttere, for den anden Uge næppe for mere end c. 10 Kuttere. De fuldt lastede have haft op til 300 Snes pr. Kutter. Rødspætten herfra synes at falde lidt mindre ud end før, idet den kun har vejet fra 15—18 Pd. pr. Snes; den er betalt med fra 2 Kr. til 2 Kr. 75 Øre Snesen. Som man ser er der nu endelig indtraadt en Reaktion med Hensyn til Priserne; Fisk af lignende Størrelse som ovennævnte vilde med Lethed for nogle Uger siden have opnaaet c. 4 Kr. Snesen; de ovennævnte Priser turde være mere naturlige; det er selvfølgelig godt, at Fiskerne kunne opnaa høje Priser for deres Fangst, men man maa huske, at disse Priser opnaas ved Hjælp af Mellemhandlerne, som dog ogsaa skal tjene noget for at eksistere, hvad de faktisk, med de for nogen Tid siden betalte Priser, umulig kunne have gjort. Da flere af Kutterne have fisket 7—8 Mil af Land paa temmelig store Dybder, have en Del lidt Tab ved Dødelighed blandt Fangsten, da den Rødspætte, som fanges paa dybt Vand, let dør, naar den hurtigt bliver tvungen op i Havets Overflade. I Kattegat er det egentlig kun det under den svenske Kyst foregaaende Rødspættefiskeri, der har givet godt Udbytte; 14-16 Kuttere have været beskæftigede dermed og haft jævn god Fangst, fra 70 op til 150 Snes pr. Kutter, og Kvaliteten af de her fangede Rødspætter er mærkelig nok bedre end de, der i denne Tid fanges paa Vestkysten; de veje 18—22 Pd. Snesen og betales med fra 3 Kr. 50 Øre til 4 Kr. 50 Øre Snesen; Kutterne havde desuden fra 500—1000 Pd. Skærissing hver, der blev betalt med 5—10 Øre pr. Pd. Paa Kobbergrunden øst for Læsø skal en Del af vore mindre Kuttere have gjort god Fangst af smaa Rødspætter, men saa godt som alle ere afsejlede dels til Kjøbenhavn, dels til Aalborg med Fangsten, hvor de skulle have opnaaet 2 à 3 Kr. pr. Lispund, skønt Fisken vist næppe har vejet mere end 10 Pd Snesen. Makreltilførslen fra Norge har været noget knap; det lader desværre til, at det allerede stunder mod Enden med dette Fiskeri; Tilførslen fra Christianssand har i hvert Fald været svært i Aftagende til stigende Priser; der er betalt 14 Kr. pr. Kiste à 3 Snes. Da det Tidspunkt, fra hvilket Hummeren er fredet i Norge og Sverrig, ikke er fjært, har Tilførslen i de sidste Dage været mere livlig; der har vel ialt været tilført c. 15,000 Stk. foruden c. 5000 Stk. fra Vestkysten. Prisen er stegen noget; der betales nu c. 1 Kr. pr. Pd.

Islandsfiskeriet. Som tidligere meddelt afgik Kutteren »Nordost«, Skipper Emil Bast, heraf Byen, i Midten af forrige Maaned paa Fiskeri under Island, og i Følge et til Rederiet, »Vendsyssel Fiskeeksportforretning«, i disse Dage indløbet Brev er Kutteren efter 16 Dages Rejse lykkelig og vel ankommet til Ønundarfjord, hvor man straks har taget fat paa Fiskeriet. Det lader til, at der er rigeligt med Rødspætter under Island i Aar; Dagen efter sin Ankomst traf Kutteren nemlig det Damptrawlaktieselskabet »Dan« tilhørende Dampskib »Dania«, som laa med fuld Last af ispakkede Rødspætter, foruden hvilken det havde 16 store Hyttefede fulde af Fisk liggende i Vandet langs Skibet, alt fanget med Snurrevaad i Løbet af en Uges Tid. Dampskibet »Cimbria«, der tilhører samme Rederi, ventedes hver Dag, og skal føre »Dania« Last til England; »Dania« har tidligere paa Aaret drevet

Fiskeri efter Helleflynder med Line, men da Rødspættefiskeriet nu synes at give saa godt Udbytte, vil man foreløbig lægge Vind paa dette.

Ligesom i Fjor har Rederiet her ladet deres Kutter med-

føre et mindre Parti Hummer, for muligen at faa fremkaldt en Hummerbestand i de islandske Fjorde. Hummeren kom frem til Island i god Behold og blev udsat ved Indsejlingen til Reykjanæs.

—*nn*.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

i Ugen fra 7. Juli til 13. Juli 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætte ¹ Pd.	Helle-flynder ¹ og Pighvar ² Pd.	Tunger ¹ og Skrupper ² Pd.	Hornfisk Pd.	Torsk Pd.	Gedde m. n. ¹ og Kuller ² Pd.	Sild. Pd.	Lax ¹ , Aal ² og Aale- kvabber ³ Pd.	Makrel Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt Pd.
23 danske Fiskerfartøjer	39,258											
33 danske Kvaser	120,960				2,952							
4 svenske Fiskerfartøjer	1,494											
pr. Baad og Vogn franær- liggende Fiskerlejer			4,576 ²		288		400	31 ¹ 3,406 ² 262 ³	76	Rejer 335		
pr. Jernbane og Damp- skib	704	1,580 ¹ 200 ²	150 ¹ 400 ²	14,512		3,790 ¹ 300 ²	121,149	29,560 ¹ 21,118 ²	27,704	11,214	4,052	
Ialt =	162,416	1,780	5,126	14,512	3,240	4,090	121,549	54,377	27,780	11,549	4,052	410,471
Betalt	levende			4K.50Ø., smaa			fraSundet	Aal, 5Kr.50Ø.	Rejer			
Gennemsnitspris af	1Kr.85Ø,			til			2 Kr. til	blanke	til 75 Ø. til			
Opkøbere	til			50 Øre			2K.50Ø.,	50-65 Ø.,	7 Kr.,	1Kr.10Ø.		
	5 Kr.,			pr. Snæs.			bornh.	gule	smaa	pr. Pd.		
	Kassef.						80 Øre	25-48 Ø.	50 Øre			
	2 Kr.						pr. Øl.	pr. Pd.	pr. Snæs.			
	pr. Lpd.											

Trods rigelige Tilførsler holdt Priserne sig i Ugens Løb uforandrede for gode og prima Varer; ringere do. kun sælgelige til meget lave Priser. Markedet fast med god Købelyst.

Fra Sø og Land.

Efter Indbydelse af Kaptajn, Folkethingsmand Trolle have i den forløbne Uge 25 Rigsdagsmænd foretaget en Udflugt med Fiskeri-Inspektionsfartøjet Hauch fra Aalborg ad Limfjorden til Thisted og Thyborøn, for at bese de forskellige Vandbygningsarbejder i disse Egne og for at gøre sig bekendte med Mulighederne for Anlægget af en Havn paa Vestkysten. Amtmanden i Thisted Amt, Grev Schulin, deltog i Turen. Rigsdagsmændene interesserede sig levende for de forskellige Arbejder, de fik Lejlighed til at se, og der syntes blandt dem at være god Stemning for at komme til en Løsning af Vestkyst-Havnepørgsmaalet. Paa Turen, i hvilken Mænd af forskellige politiske Partier deltog, herskede en udmærket Stemning.

Dødsfald. Forhenværende Skibsfører Rasmus Johansen er afgaaet ved Døden her i Byen.

Forhenværende Skibsfører B. Petersen er afgaaet ved Døden i Aalborg.

I disse Dage er gennem det bekendte Firma H. E. Moss & Co. i London indkøbt til et Aktieselskab her i Byen det smukke, hurtig sejlede Barkskip »Harriet Mc. Gregor«, bygget i Tasmanien af »Blue Gum«, (blaat Gummitræ), og sat i højeste Klasse A i Bureau Veritas. Skibet kaldes nu Waterqueen og er bestemt til transatlantisk Fragtfart; et bedre eller smukkere Træskib findes næppe. Bestyrelsen for det er Skibsfører M. Nissen og Grosserer H. V. Fisker, begge af Kjøbenhavn.

Forlist Fanø-Skib.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os under 14. ds.:

Fra den anden Side af Jordkloden bragte Telegrafens os i Gaar den sørgelige Efterretning, at det her i Byen hjemmehørende Jærnbarkskib »Halnaker«, Kapt. Th. Nielsen, er forlist og fuldstændigt Vrag. Tid og Sted for Ulykken kendes endnu ikke; men man antager, Skibet er forlist paa Sydhavs-

øerne. Mandskabet er bjærget saa nær som Hovmesteren, Niels Rødgaard af Nordby, der er druknet. Det var hans Bryllup, Prinsesse Marie overværede i Fjor den 29. Juli. »Halnaker« blev købt 1891, var bygget 1862 i Liverpool og ejedes af et Aktieselskab; største Parten af Aktierne var paa engelske Hænder. En Del af Besætningen havde deres Tøj forsikret i Aktieselskabet »Fanø Forsikringsforening for Søfolk.«

Fra West Hartlepool skriver en ung norsk Skibsfører til Norg. Sjøft.:

Hr. Redaktør!

I vor Tid, da der jo i alle Brancher baade paa Sø og Land er saadan Konkurrance, maa man jo forsøge noget af hvert. Rimeligt er det da jo, at enkelte ogsaa finder paa at rejse over til England for at læse til engelsk Eksamen i Haab om lettere at faa noget at gøre, paa samme Tid som man hører, at man der er saa meget bedre betalt. Man hører jo saa ofte, at Skandinaver er godt ansete, og at det er saa og saa let. Det viser sig dog her, at Rederierne foretrække deres egne Landsmænd, og at der af de store Hyrer ikke bliver mere tilovers end af Hyrerne fra Norge, især naar man af og til skal bo i Land og ikke have stadig Fortjeneste. Naturligvis findes der heldige Undtagelser; men som Regel tror jeg ikke, det bliver mere.

At gaa paa Skolen her er ikke dyrt, for de flestes Vedkommende billigere end i Norge, da den koster 2 £ f. Eks. til 2nd Mate, hvad enten man gaar længe eller kort. Til 1st Mate 2-10/. Saa har man til Board of Trade at betale 1 £ som 2n. og 2 £ som Master, Bøgerne koster 1 £. Har man den norske Eksamen, gør man meget paa 5-6 Uger til 1st Mate, det vil sige, hvis man er nogenlunde inde i Sproget. Naar man rejser over og tænker paa at gaa paa Skolen, maa man belave sig paa baade en fuldstændig Fartopgave fra vedkommende Indrulleringskontor samt Referencer fra Kaptajner og Redere og Eksamensattester. Før var det saaledes, at hvis man havde sejlet fra Norge som Skipper i 12 Maaneder, fik man gaa op her som Master; men dette er nu forandret saa-

ledes, at man kun i heldigste Tilfælde faar gaa op som 1ste Styrmand og ofte blot som 2den Styrmand. Med Hensyn til Navigation, der udfordres her, er det for en, der har norsk Eksamen, let at lære, da det, som udfordres, er betydeligt mindre. Naar man er færdig med den teoretiske Eksamen, faar man hvad man kalder »Seamanship«, hvilket selvfølgelig for Folk, der ikke har været ombord i engelske Skibe, er det vanskeligste, da der i dette ej taales nogen Fejl, og dumper man bliver man ikke reeksamineret før efter 6 Maaneders Forløb. Seamanship bestaar væsentlig i Rules of the road, som man maa kunne paa Fingrene. For at undersøge Kandidatens Kundskab og Forstaaelse af dette, har Eksaminatoren (der som oftest er en gammel Skipper) nogle Kugler malede røde eller grønne og Figurer, der forestille Sejl- og Dampskibe, hvilke stilles i forskellige Stillinger til hverandre. Ligeledes Lanterneførslen for de forskellige Fartøjer, ogsaa Redningsapparaterne, Log og Lodline, Stuvning af forskellig Last, Rigning, Forhaling og forskellige praktiske Spørgsmaal. — Seamanship for 1ste Mate og Master er væsentlig det samme; har man 2den Styrmands Patent falder man sjælden. For at komme op som Master maa man efter de nye Regler sejle 18 Maanedes som 2den Styrmand. — Hvis man falder i Navigation kan man mod at betale 1 £ til Board of Trade blive eksamineret efter 8 Dages Forløb; men falder man tre Gange efter hverandre, maa man sejle i tre Maanedes. — Det er for Resten ofte Engleskmændene dumper. *M. E. M.*

Ugens Havarier.

Fra Dundee meddeles den 9. ds.: Den norske Brig »Ægir«, som i Maj Maaned afgik fra Shields, bestemt til Østersøen med en Last Kul, er endnu ikke ankommen til Bestemmelsesstedet, og det anses for temmelig sikkert, at den under de voldsomme Storme i Maj er gaaet under med Mand og Mus. Denne Mening er yderligere bleven bestyrket ved, at Kaptajnen paa Damperen »Montebello« ved Doggerbank har passeret nogle Vragstykker, hvorpaa stod malet med hvide Bogstaver: »Ægir« Drammen.

Anna, dansk Jagt, Thies, har paa Rejsen fra Rønne til Lübeck med en Ladning Chamottesten, maattet søge ind til Stralsund for Nødhavn paa Grund af en Læk i Bougen. Ladningen losses.

Hansine Kirstine, Jagt af Faaborg, Jørgensen, er paa Rejsen til Nakskov med Sten sprungen læk i Søen og sunken syd for Romsø, Besætningen blev optaget af Jagten Lykkens Prøve af Rudkjøbing. Hansine Kirstine byggedes i Aaret 1804 i Falsled af Eg.

Bien, 3/m Skonnert af Nykjøbing p. S., Thomsen, er den 13. ds. passeret, fuld af Vand, forladt af Mandskabet, paa 33° n. Br. og 6° ø. L.

Condoren, Dpsk. af Stockholm, Svensson, kom den 14. ds. paa Rejsen fra Sunderland til Hjemstedet med Kul, paa Grund paa Saltholmen. Med Assistance af Kattegat og Kastrup kom Skibet atter flot efter at en Del af Lasten var oploset i Lægtene. Skibet viste sig ikke at have taget Skade, hvorfor den afbrudte Rejse fortsattes efter at den oplosete Ladning atter var indtagen.

Dalton, Dpsk. af Newcastle, Aschton, indkom den 15. ds. her paa Reden, paa Rejsen fra Pernoviken til London med Træ, paa Grund af at Dæklasten havde forskudt sig. En Del af Ladningen losses om.

Mars, Dpsk. af Amsterdam, Binkhorst, ankom her paa Reden den 16. ds. for Kul. Skibet, der er paa Rejsen fra Memel til Amsterdam med Trælast, har kastet en Del Dæklast over Bord

Violet, engelsk Dpsk., kom den 16. ds. paa Grund paa Saltholmen. Med Assistance af Kattegat kom Skibet atter flot. Libertha, Dpsk. af Bergen, har været paa Grund ved

Falsterbo. Med Assistance af Kattegat kom Skibet atter flot og reparerer i Helsingør, hvortil Kattegat har ledsaget det.

Gustav Wasa, Barkeskib af Kivik, blev den 14. ds. sat paa Stranden vest for Hanstholm Fyr. Skibet, der var paa Rejsen fra West-Hartlepool til Ystad med Kul, havde haft haardt Vejr paa Rejsen og var sprungen læk; ved Landsætningen havde det 7 Fod Vand i Lasten og uklare Pumper, og kort efter brækkede Skibet op. Mandskabet, ialt 8, reddedes i Land ved Redningsstol.

Marie, 3/m. Skonnert af Lønstrup, Toft, er indløben læk til Liverpool og er gaaet i Dok for at reparere.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.
Indgaaede Skibe.

11. Juli. Dampskib »Golfer« Kapt. Miller, fra London med 2522 Kolli, 292 Tons Jerndeale til Københavns Belysningsvæsen.

13 Juli. Dampskib »Virginia«, Kapt. Scheel, fra New York med 25,140 bushels Majs, 18 Ks. Proviant, 150 Sk. Mel, 37 Ks. Konserves, 417 Fst. Smør, 60 Fst. Olco Margarine, 250 Fst. Fedt, 13 Fst. Farveekstrakt, 450 Fst. Sirup, 10 Bll. Bomuld, 2 Ks. Harmoniums, 445 Kolli Landbrugsmaskiner, 20 Ks. Isenkram, 22 Ks. Vridemaskiner.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Efter Indbydelse af Styrelsen for Fanø Skibsrederforening afholdtes der, if. Fanø Avis, i Lørdags Aftes et talrigt besøgt Møde i nævnte Forenings Lokale, hvor Skoleinspektør Poulsen holdt Foredrag om den ny Forenings Stiftelse og Formaalet for dens Oprettelse; til Slutning oplæste og forklarede han de af den konstituerende Generalforsamling vedtagne Love.

Indmeldelse i Foreningen modtages i 9. Kreds af Sekretæren i Skibsrederforeningen, Kapt. J. H. Svarrer. Ved et senere Møde vil der blive valgt en Kredsstyrelse for 9. Kreds, der foruden Øen Fanø omfatter Byerne Varde, Esbjerg og Ribe.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Glasgow 12. Juli, bestemt til Kbhvn. og Kronstadt. — A. N. Hansen. Thidemann, afgik fra Algier 10. Juli, bestemt til Antwerpen. — Antwerpen, Caroc, pass Gibraltar 13. Juli, bestemt til Antwerpen — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Dartmouth 16. Juli, bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Castor, Holm, afgik fra Barcelona 15. Juli, bestemt til Tarragona, Valencia, Carthagena, Malaga, Havre — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Malaga 12. Juli — Dagmar, Hansen, ankom til Westerwik 10. Juli, bestemt til København, Palma, Italien. — Douro, Brabrand, afgik fra Dartmouth 16 Juli, bestemt til Oporto, Lissabon. — Georgios I, Kihl, afgik fra Tunis 14. Juli, bestemt til Piræus, Smyrna, Saloniki, Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Neapel 15 Juli, bestemt til Gioja, Livorno, Kbhvn. — Kiew, Rabe, ankom til St. Petersburg 12. Juli, bestemt til Kbhvn., Bordeaux — Kurask, Staal, ankom til Bordeaux 12. Juli, bestemt til La Rochelle, Havre, Kbhvn., St. Petersburg. — Leopold II, Kruse, ankom til Batoum 16. Juli, bestemt til Novorrossisk, Odessa. —

L. P. Holmblad, Koch, afgik fra St. Petersburg 16. Juli, bestemt til Riga, Kjøbenh., Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Kjøbenhavn 15. Juli, bestemt til Antwerpen, Alger, Tunis etc. — O. B. Suhr, Jensen, ankom til Alicante 10. Juli, bestemt til Marseille, Genua, Livorno, Neapel. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 10. Juli, bestemt til Alger, Piræus, Sortehavet. — Pan, Cahubley, afgik fra Kbhvn. 13. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Tejo, Fenger, afgik fra Lissabon 14. Juli, bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Petersen, ankom til St. Petersburg 12. Juli, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — Vesuv, Gade, ankom til Kaskø 12. Juli, bestemt til Kbhvn., Valencia — Viking, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 10. Juli, bestemt til Memel, Oporto, Lissabon.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Libau 15. Juli, bestemt til Kjøbenhavn, Anvers. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kjøbenhavn 16. Juli, bestemt til Stettin. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom til Aarhus 16. Juli, bestemt til Randers, Frederikshavn. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 15. Juli, bestemt til London. — Charkow, Norden, ankom til Kbhvn. 17. Juli, bestemt til Libau. — Christianssund, Andersen, afgik fra Arendal 15. Juli, bestemt til Vestnorge. — Fanø, Kolster, afgik fra Libau 12. Juli, bestemt til Hull. — Frederik, Harboe, afgik fra Kjøbenhavn 16. Juli, bestemt til Hull. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Hamburg 17. Juli, bestemt til Danzig. — Kasan, Thomsen, ankom til London 15. Juli, bestemt til Kbhvn., Königsberg — Laura, Christiansen, ankom til Granton 16. Juli, bestemt til Kjøbenhavn. — Libau, Clausson-Kaas, afgik fra Kbhvn. 17. Juli, bestemt til Hamburg. — Olga, Fischer, ankom til Königsberg 15. Juli, bestemt til Kbhvn., London. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 17. Juli, bestemt til Königsberg. — Minsk, Olsen, afgik fra Liverpool 15. Juli, bestemt til Kbhvn. — Morsø, Lind, ankom til Hamburg 5. Juli, bestemt til Königsberg. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 17. Juli, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 14. Juli, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Kbhvn. 15. Juli, bestemt til Libau. — Odin, Lissner, ankom til Kbhvn. 14. Juli, bestemt til Hamburg. — Perm, Christensen, afgik fra Grimsby 16. Juli, bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiusen, pass. Hirtshals 17. Juli, bestemt til Kjøbenh., St. Petersburg. — Romny, Harder, ankom til Libau 16. Juli, bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Kjøbenhavn 11. Juli, bestemt til Færøerne & Island. — Tula, Paaske, ankom til Danzig 16. Juli, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Valdemar, Sørensen, ankom til Antwerpen 15. Juli, bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Hamburg 12. Juli, bestemt til Kbhvn.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 17. Juli, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Sejer Hansen, afgik fra Leith 16. Juli, bestemt til Odense. — Kronen, Petersen, afgik fra Nykjøbing F. 17. Juli, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, Ankensen, afgik fra Newcastle 16. Juli, bestemt til Aalborg. — Storebelt, Güllich, afgik fra Newcastle 16. Juli, bestemt til Nakskov. — Union, Bloch, afgik fra Odense 17. Juli, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Odense 17. Juli, bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg. — Georg, Therkildsen, afgik fra Kbhvn. 18. Juli, bestemt til Newcastle.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 5. Juli, ankom til St. Petersburg 11. Juli. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Libau 10. Juli, bestemt til Odessa. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik Methil 12. Juli, ankom til Kbhvn. 15. Juli. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Riga 4. Juli, ankom til Ghent 11. Juli. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Libau 11. Juli, bestemt til Ghent. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Riga 5. Juli, ankom til Rotterdam 11. Juli. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Newcastle 12. Juli, bestemt til Kronstadt. — Olaf, C. Holst, afgik fra Dunkerque 9. Juli, ankom til St. Petersburg 16. Juli. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Reval 9. Juli, ankom til Dundee 15. Juli. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Swansea 6. Juli, ankom til Stettin 12. Juli. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Petersburg 12. Juli, ankom til Riga 14. Juli. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Riga 29. Juni, ankom til Dunkerque 5. Juli.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Newcastle 12. Juli, bestemt til Kronstadt. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 16. Juli, bestemt til Rouen. — Johan Siem, F. Løffer, afgik fra Kronstadt 7. Juli, ankom til London 15. Juli. — Pawel Andrejoff, L. Johnsen, afgik fra Blyth 4. Juli, ankom til Kronstadt 11. Juli. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Kronstadt 17. Juli, bestemt til London. — Anine, A. W. Knudsen, afgik fra Kronstadt 11. Juli, ankom til Riga 13. Juli.

Det store nordiske Telegrafelskab. Store Nordiske, Suenson, paa Kabelarbejder ved Korea. — H. C. Ørsted, Ørsted, returnerede fra Nordsøen 16. Juli og gik ind i Tuborg Havn.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, ankom til Kotka 12. Juli, afgik 15. til St. Servon. — Neptun, Jessen, ankom til Hartlepool 10. Juli, afgik 13., ankom til Flensborg 17. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Esbjerg 11. Juli fra Methil, afgik 12., ankom til Methil 15.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, ankom til Blyth 11. Juli, afgik 12., ankom til Kbhvn. 15. — Fyen, Andersen, afgik fra Helsingør 17. Juli til Blyth. — Hafnia, Neergaard, ankom til Riga 11. Juli. — Jylland, Starck, ankom til Cronstadt 12. Juli. — Russia, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 11. Juli. — Sjælland, Hansen, afgik fra Grimsby 10. Juli til Cronstadt

Chr. Simoni, Aalborg. Flora, Larsen, afgik fra Bremerhafn 11. Juli til Portkunda.

Sejlskibe.

H. N. Fischer, Vejle. Olga, Schmidt, afgik fra Rosario 27. April til Gloucester, ankom til Falmouth f. O. 6. Juli med Stormast og 1 Mærseraa brækket; reparerede foreløbig med Hjelpepirer eller Bomme ved de brækkede Steder; afgik fra Falmouth med Slæbedamper d. 9.; imellem Lizard og Wolf Rock løb 3 m. Skonnert Rosendale af Barrow for fulde Sejl med Stævnen ind i Olgas Bredside lidt agter for Stormasten og knuste Lønning, Skanseklædning og et Par af de faste Plader omtrent til Vandgangen. Olga reparerer foreløbig i Falmouth med Plade udenpaa Hullet udfyldt med Cement. Ifølge Besigtelse 12. Juli er Ladningen, der bestaar af Hvede, rimeligvis ikke meget beskadiget.

M. J. Ipsen, Rønne. Camtoos, Pedersen, afgik fra Strømfors 10. Juli til Themsen.

M. Christiansen, Rønne. Jørgensen, L. P. Jørgensen, afgik fra Rønne 4. Juli, ankom til Uleaborg 16. Juli. — Erik, Sonne, afgik fra Archangel 6. Juli til Dublin. — Tre Søstre, Pedersen, ankom til St. Ybes 17. Juli fra Plymouth. — S. S. Rønne, Hintze, ankom til Fraserburgh 17. Juli.

Fanø. Sønderho Eliza, Jessen, afgik fra Bahia 20. Juni til Rosario. — Anna, Mortensen, ankom 13. Juli paa Kbhvns. Red paa Rejsen til Rotterdam, passerede Helsingør 15. Juli. — Helene, Thøgersen, afg. fra Rosario til Preston, prajet 17. Juni paa 5^o Syd 30^o Vest. — Fides, Sørensen, ankom til Sidney 3. Juli fra Hamburg.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Funch Edye & Co., New York, meddele den 5. Juli:

Vort Dampskibs-Fragtmarked er ikke undergaaet nogen nævneværdig Forandring i de forskellige Brancher, og det ringe Antal Afslutninger betegner tydelig Markedets daarlige Tilstand. En lille Fremgang kan noteres i Efterspørgslen efter Majs, og der har derfor været lidt større Livlighed i denne Forretning, men de betalte Rater have været yderst lave. Adskillige Dampere have erholdt Beskæftigelse med Planke-Laster, hvorimod Begæret efter Skibsrum for Tømmer nu synes at være ophørt. Vi have en Ordre for en Damper for Petroleum-Kasser til Japan, men den Rate, som tilbydes, er langt under Redernes Mening.

Sejlskibsforretningen har siden vor sidste Beretning været livløs, men Markedet holder sig fast for smaa og middelstore Skibe, hvorimod der ikke er mindste Efterspørgsel efter store Skibe. Der er noget tiltagende Begær efter Trælast-Skibe til Syd-Amerika og Europa, dog kan der endnu ikke noteres nogen Fremgang i Raterne af Betydning. Fragterne for Skibsbygnings-Materialier ere faste, men uforandrede, og Tilbudet af Skibsrum i denne Retning er fuldstændig tilstrækkeligt til at dække Begæret.

Der har ingen yderligere Befragtninger fundet Sted af Petroleums-Kasser til Ostindien, og det Haab man havde næret om en Bedring i denne Fart i den nærmeste Fremtid synes at være tilintetgjort. Med Petroleum i Fade har der i den forløbne Uge kun været gjort meget lidt; der er ingen Efterspørgsel efter store Skibe, og mindre Skibe, for hvilke der findes noget Begær, ere meget knappe, og for disse forlanges forholdsvis høje Rater.

Blandt de befragtede Skibe findes dansk Bark »Caprice«, Halifax til U. K., Planker 40/.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 13. Juli:

Fragtmarkedet for saavel Damp- som Sejlskibe er stille og til omtrent uforandrede Rater; der sluttedes blandt andet som følger:

For Sejlere.

Liverpool til Bahia, Stykgods à 19/— »customary« Losning, Para 14/6 frit fra Siden, Livingstone og Belize 9/—, Birkenhead til Callao 14/— for Kul, Cardiff til Rio Janeiro 13/6, Cape Town 11/6, Shanghai 15/—, Hamburg til Port Pirie 12/—, Rangoon 6/9, Antwerpen til Java 14/—.

Fra Gulfhavne er der i de sidste Dage afsluttet en Del Fartøjer paa 900/1000 Register Tons til La Platafloden à 12 Dollars pr. Mille; og er der fremdeles livligt Begær efter saadanne Fragter til samme Rate; mindre Fartøjer kunne betinge lidt højere Rater. Fra Sabine Pass har vi en speciel Ordre for 5/700 Reg., Dybgaende helst under 17 Fod, til Buenos-Ayres direkt med Lumber à 13 Dollars, rent Certeparti.

Fra Miramichi er der sluttet 400 Stds. Skib til Syd-Australien à 62/6.

Fra Vestkysten Syd Amerika er der igen sluttet til 27/—, og et 1133 Tons Skib har akcepteret 27/6 direkt, til Marseilles eller Genoa.

I Frisco er der nu ingen ubefragtet Tonnage, det sidste Skib opnaaede 37/6, for Januar Lastning er der netop sluttet til 32/6.

Fra Ostindien har der vist sig mere Aktivitet i de sidste Dage, der er sluttet fra Java til U. K. Kont. à 31/3, Middelhavet 35/—, Forenede Stater 26/—.

River Plate Markedet er fremdeles stille, men der ventes snart mere Efterspørgsel efter Skibsrum.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 14. Juli:

Kulfragterne til Østersøen ere lidt mindre faste, og paa Basis af 4/ til 4 1/2 Tyne til Cronstadt. Middelhavsrateerne ere omtrent uforandrede.

Hjemover er Østersø-Markedet nogenlunde fast, hvorimod Sortehavet er fuldstændigt demoraliseret og Middelhavet flovt. Af Befragtningerne nævnes Tyne, Blyth, eller Wear til: St. Petersburg 400 4/3. Cronstadt 2100, 2200, 2250, 2500 4 1/2, 3600 4/1, 1800, 1850, 3000 4/. Bolderan 1200 3/9; Riga 900 4/: Memel 4/6: Pillau 1150 4/3; Neufahrwasser 1400, 1900 4/3. Swinemünde 1900 4/3, Stettin 1600, 2400 4/9. Kiel 800 4/6. Horsens 800 4/3. Aarhus 1400 4/4. Korsør 1050 4/6, 1250 4 1/2. Norrköping 1000, 1100 4/6. Stockholm 1500 4/3, 2100 4/ Otteløund 1500 3/9.

Oporto 5/9. Lissabon 2200 4/9. Cadiz 1600 5/, Malaga 1300 7/. Barcelona 8/9, Kul & Briketter Cette 2300 5/9. Marseilles 3200 5/. Neapel 3500 5/. Palermo 2500 5/3. Malta 3100 4/.

Constantinopel 2500 5/.

Fra Sortehavs Distrikterne er Noteringen: Odessa 8/3 n. c. for prompt, 9/3 à 9/6, for August: azoff 11/ til U. K. for prompt, 13/3 à 13/6; for September: Donauen 11/ n. c. Eupatoria til Riga 13/6.

Fra Erthavnene noteres: Seriphos til Rotterdam 8/. Elba til Middlesbro 8/3. Sicilien til London 9/. Ergasteria til Middlesbro 8/.

Fra Østersøen er sluttet:

Luleå til Rotterdam 5/6, til Amsterdam 5/7 1/2, Antwerpen eller Dunkirk 5/9, Cardiff 5/7 1/2. Nedrekalix til Caen 28 frs. d. B. St. Petersburg—London 1/0 3/4.

D'Hrr. Chr. Gylstorff & Co., Antwerpen, meddeler os under 15. Juli:

Frugtmarkedet vedbliver at være det samme med Undtagelse af Trælastfragterne fra Østersøen hertil, som have været lidt højere end ved Begyndelsen af Aaret.

Saaledes noteres der fra Lower Gulf frs. 32/—, fra Upper Gulf frs. 33/34 per Standard.

Nogle Udfragter ere ligleedes i Markedet for mindre Dampere —, for Eksempel.

Antwerpen til Dansk Havn med Klid à frs. 11.50 per ton,

— /Stockholm; Stykgods frs. 7 per ton,

— /Riga, ligeledes Stykgods à 5/— pr. ton.

Sejlskibsfragterne vedblive at være de samme, man noterer Antwerpen/Rio 13,6 ffa.

— /Paranagua (small) 13/—,

— /Pernambuco (—) 15/—,

— /Frey Bentos (—) omtrent 650 tons 13/—.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maatiene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.). Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Nordsoen. Vraget af Dampere »Louise H.» som i c.

10 Fv. Vand var sunket 9 Kml. SV. for *Hanstholm*, c. 2 Kml. fra Land, er uskadeliggjort. Den mindste Dybde over Vraget er 7 3/4 Fv.

Kjøbenhavn. Fra den 17de August til den 2den September 1895 inddrages Afmærkningen for Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran *Mellemfort* og *Præsten*. I samme Tid slukkes Varselyrene paa begge Forter.

Fra den 22de August til den 23de September 1895 udlægges til Øvelse Søminer i *Sundet N.* for *Middelgrunds-Fort*. Øvelsespladsen, der er spærret for al *Sejlads*, afmærkes saaledes:

1. Det NØ-lige Hjørne med en Fyrjagt, der ligger NØ. t. N. 3/4 N., 5,500 Alen fra *Middelgrunds-Fort*. Den viser om Natten en grøn Lanterne over en rød Lanterne og om Dagen har den en grøn Ballon paa Toppen.
2. Det NV-lige Hjørne med en Vager med grøn Kurvefletning og en grøn Ballon. Den ligger N., 6,000 Alen fra *Middelgrunds-Fort*.
3. Det SV-lige Hjørne med en Vager med grøn Kurvefletning og en grøn Ballon. Den ligger N. 1/2 V., 4,500 Alen fra *Middelgrunds-Fort*.
4. Det SØ-lige Hjørne med en Vager med grøn Kurvefletning og en grøn Ballon. Den ligger NØ. t. N., 4,200 Alen fra *Middelgrunds-Fort*.
5. Midten af den V-lige Side med en Fyrjagt, der ligger N. 1/4 V., 5,300 Alen fra *Middelgrunds-Fort*. Den viser om Natten en rød Lanterne over en grøn Lanterne og om Dagen har den grønt Flag paa Toppen.
6. Øvelsespladsens fire Sider afmærkes desuden hver med 2 mindre Vagere med grønt Flag.

Alle Vagterne ere grønne.

Mellem *Middelgrunds-Fort* og den afmærkede Øvelsesplads udlægges Minekabler. For at forhindre Opankring i Kablerne ere følgende Foranstaltninger truffet:

Paa *Middelgrunds-Fort* er anbragt et fast Fyr, der viser grønt Lys fra N. 12° Ø. til N. 22° Ø. over Minekablerne.

Det er forbudt at ankre om Natten i den grønne Lysvinkel og om Dagen inden for 1 Kbl. paa begge Sider af Linien: *Middelgrunds-Forts* Flagstang overet med Jernstativet til Gasfyret paa *Middelgrunds-Fort*.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. *Vestra Qvarnen*. Paa *Ostnåset* er, til Brug ved Afmærkningen af *Experimentgrundet*, rejst en lille hvid Baake.

Bottniske Bugt. I Fyret paa *Rataskär* skal det røde Lys, som lyser over *Rata Storgrund*, ombyttes med hvidt Hurtigblink, hvilket Fyret altsaa skal vise fra N. 45° Ø. over Landgrunden mod N.

Nærmere Meddelelse senere.

Ved *Germundsö* Ø. Pynt i Farvandet fra *Rödkallen* til *Tjuholmsundet* er udlagt en sort Tønde med Pyramide. 65° 26' 0" N. Br. 22° 14' 25" Ø. Lgd.

Finland. Bottniske Bugt. Den 21de Juni 1895 er Fyrskibet »*Helsingkallen*« igen udlagt paa Station. Taagesignal gives nu med en Sirene, som hver Minut giver Et-Stød af 5 Sekunders Varighed.

Tydskland. *Weichsel*. I Indløbet ved *Neufähr* er der nu kun 11 Fod Vand.

Warnemünde. Det røde, faste Fyr paa V.-Siden af Gennemskæringen, som fører til *Breitling* ved *Warnemünde*, er paa Grund af Farvandets Udvidelse slukket.

Kieler Fjord. Lystønden »*Labö*« er ombyttet med en sort Spidstønde.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. *Vinga N.* Paa *Stora Viltan* opføres et 28 Fod højt Stentaarn, hvorfra skal vises et hurtigblinkende Fyr. Nærmere Meddelelse senere.

Nordsoen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsoen. Den 21de Juni. 53° 37' N. Br. 4° 2' Ø Lgd. Stort Vrag med Bunden opad. I Nærheden en Mængde Tømmer.

Tydskland. *Elben*. Baaken, som til Brug ved Opmaalning var opført paa *Gros Vogelsand*, er nedblæst.

Holland. Friesche Zeegat. I *Noordwest Gat* ligger Spidstønde Nr. 3 i 16 Fod Vand, 53° 31' 4" N. Br. 6° 3' 50" Ø. Lgd., Spidstønde Nr. 4 med Ballon i 28 Fod Vand, 53° 30' 54" N. Br. 6° 4' 20" Ø. Lgd. og Spidstønde Nr. 5 i 28 Fod Vand, 53° 30' 22" N. Br. 6° 4' 32" Ø. Lgd.

Zeegat van Ameland. I *West Gat* ligger Spidstønde Nr. 2 nu i 25 Fod Vand og Spidstønde Nr. 3 i 19 Fod Vand. Dybden i Løbet er betydelig tiltagen.

Terschelling N. Don 6te Juli. 53° 26' N. Br. 5° 11" Ø. Lgd. Vrag, bruntmalet, med Bunden opad.

En grøn Spidstønde er udlagt ved Vraget, som ligger i 10 Fv. Vand N. for *Terschelling*. Masterne ere 6 Fod under Vandet.

Vraget, som i 8 Fv. Vand laa N. for *Terschelling*, er drevet og ligger nu paa 53° 27' 7" N. Br. 5° 23' 54" Ø. Lgd.

Zeegat van Texel. I *Schulpengat* er ved Stumpstønde 5 en Søminevelseplads afmærket med to rød og sort tærnede Stumpstønder med Kors og to rød og sorttærnede Spidstønder med Ballon.

Zuiderzee. Et Vrag ligger sunket S. for *Enkhuizen*. 51° 31' 45" N. Br. 5° 22' 14" Ø. Lgd. Vraget er afmærket med en sort Vager med Stage og Tværtre.

Ø-lige Hellegat. I det *Ø-lige Hellegat* ere Stumpstønde Nr. 1 og Nr. 3 inddragne.

To sortmalede Lystønder Nr. 1 og Nr. 3, der hver 10 s. vise Lys i 7 s., Mørke i 3 s., ere udlagte paa 51° 40' 40" N. Br. 4° 22' 59" Ø. Lgd. og 51° 41' 55" N. Br. 4° 23' 24" Ø. Lgd.

En rød og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 6 med Kegle er udlagt paa 51° 42' 22" N. Br. 4° 23' 56" Ø. Lgd.

En Spidstønde Nr. 2 er udlagt paa 51° 41' 55" N. Br. 4° 23' 36" Ø. Lgd.

Den rød og sort lodret sribede Lystønde H G, der var Anduvningstønde ved Ø. Kant af det N.-lige Indløb til *Hellegat*, er flyttet som Anduvningstønde ved det *Ø-lige Hellegat*. 51° 42' 26" N. Br. 4° 24' 21" Ø. Lgd.

V.-lige Hellegat. *Hellegat* hedder nu *V.-lige Hellegat*. Spidstønde Nr. 2 med Ballon og rød og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 9 med Kegle ere inddragne.

En Spidstønde Nr. 9 ligger nu paa 51° 42' 35" N. Br. 4° 23' 6" Ø. Lgd.

Rød og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 1 med Diamant er flyttet og ligger nu paa 51° 40' 35" N. Br. 4° 22' 50" Ø. Lgd.

Hollandsh Diep. Vraget, som laa sunket i *Hollandsh Diep* paa 51° 42' 35" N. Br. 4° 24' 3" Ø. Lgd., er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Spidstønde Nr. 2 i *Hollandsh Diep* er inddragen.

Noordergat. I *Noordergat*, mellem *Krammer* og *Volkerak*, er Spidstønde Nr. 3 med Ballon inddragen.

En rødmalet Lystønde Nr. 3, som hver 10 s. viser Lys i 7 s., Mørke i 3 s., er udlagt paa 51° 39' 15" N. Br. 4° 13' 34" Ø. Lgd.

Volkerak. Dintelsas Fyr viser nu hvidt Lys fra S. 64° V. gennem V. til N. 26° V., rødt Lys fra N. 26° V. til N. 9° V. og hvidt Lys fra N. 9° V. gennem N. til N. 64° Ø. Iøvrigt uforandret.

Zeegat van Zieriksee. I *Schaar van Kulijnsplaat* ligger den sorte Vager med afkortet Kegle nu paa 51° 37' 29" N. Br. 3° 50' 21" Ø. Lgd.

Schelde. I *Pas van Terneuzen* ligger Stumpstønde Nr. 7 i 27 Fod Vand. 51° 20' 54" N. Br. 3° 49' 24" Ø. Lgd.

England. Humber. Indtil den 25de Sept. 1895 fra Kl 8 Em. til Midnat, kan fra *Paull Battery*, 3 Kml. neden for *Hull*, vises elektrisk Lys.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, og Irland.

Englands S.-Kyst. Hamoaze. Paa *Vanguard Shoal* og *Rubble Bank* foretages Uddybninger. Man skal gaa uden om Grundene ved *Vanguard Rock* og den røde Spidstønde ved V.-Enden af *Rubble Bank*. Naar der foretages Sprængninger, hejses rødt Flag 10 Minutter før Sprængningen paa Uddybningsmaskinen, og fra 5 Minutter før lyder Dampfløjten. Uddybningsmaskinen viser om Natten to røde Lanterner i Stedet for Ankerlanterne. Maskinerne skulle passeres langsomt.

Englands V.-Kyst. Milford Haven. I *Sandy Haven Bay* er en Søminevelseplads afmærket saaledes: Ved SØ-Hjørnet i 2 Fv. Vand med en hvid og grøn vandret sribet Tønde, som ligger 4½ Kbl. Ø. for *Stack Rock* Flagstang; mod V. af en Linie fra *Great Castle Head* til Tønden, som ligger ¾ Kml. V. t. N. for *Stack Rock*; mod S. af en Linie fra samme Tønde til *Stack Rock* og derfra til den ovennævnte Tønde; mod Ø. af en Linie fra den sidste Tønde til *Little Wick*. Pladsen er spærret for al Sejlad.

Det er forbudt at ankre i den Del af Løbet, som ligger Ø for en Linie i SV. fra *Stack Rock*, og V. for en Linie i N. fra *Angle Point*.

Irlands V.-Kyst. Bantry Bay. I *Berehaven* ligger en 11 Fods Grund 3,8 Kbl. V. for *Palmer Point* og en 10 Fods Grund 1 Kbl. N. 33° Ø. for *S.E. Traneen Rock*.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Navalo. Ved *Navalo* Havn er ØNØ. for Yderenden af Molen, som er under Forlængelse, udlagt en rød Spidstønde.

Newfoundland S. Saint Pierre. I Indløbet til *Saint Pierre* Havn er der nu 9½ Fod Vand Springtids Lavvande. Taarnet paa *Petit Saint Pierre* er nu sort og hvidt.

Newfoundlands V.-Kyst. En 7 Fods Klippegrund ligger i *Baie de Port au Port* 1,300 Alen N. 88° V. fra *Rocher Remarquable*.

New Skotland SV.-Kyst. Bantam og Brazil Rock. Omtrent den 1ste November 1895 omhyttes Fløjtetønden ved *Bantam Rocks*, SSV. for *Baccaro Point*, med en rød Klokke-tønde, mærket *Bantam* med hvidt. Den ligger i 8 Fv. Vand, ¼ Kml. SSV. for Klipperne. 43° 25' 30" N. Br. 65° 29' 10" V. Lgd.

Samtidig ombyttes Klokke-tønden ved *Brazil Rock* med en rød og sort vandret sribet Fløjtetønde, mærket *Brazil Rock* med hvidt. Den ligger i 20 Fv. Vand, ½ Kml. S. t. Ø. for Klippen. 43° 21' N. Br. 65° 26' 30" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Omtrent den 22de Juni 1895 flyttes *Marblehead* hvide, faste Fyr lil et midlertidigt Fyrtaarn, 27 Alen S. 51° Ø. for det gamle. Iøvrigt er Fyret uforandret.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Livorno. Fyrskibet »*Meloria Bank*« ligger i 4 Fv. Vand, fra *Liborno* Fyr i N. 47° V. og fra Fyrtaarnet paa *Meloria Bank* i N. 7° V. 43° 35' 36" N. Br. 10° 12' 32" Ø. Lgd.

Østerrig Ungarn. Zara. Ved *Zara* er mellem Byens N.-Ende og den store Bro *Porporello* udlagt Telefonkabler. Landingsstederne ere afmærkede med Pæle med en Tavle med et omvendt Anker. Det er forbudt at ankre i Kablerne.

Karantænebestemmelser m. m.

Portugal. — *Santa Fe*, alle Havne i *Buenos Aires* samt alle Havne fra *La Plata* Floden til *Montevideo* inkl. ere erklærede for kolerafri.

Plads ledig.

Paa et herværende Kontor er Plads ledig for en yngre Mand, der har 2 à 3 Timer daglig til sin Raadighed, helst inden 12 Form. Der fordres gode Sprogkundskaber og Øvelse i Kontorarbejde. En Mand, der iøvrigt har Ansættelse paa et Skibsrederis Kontor el. lign., og som har noget Kendskab til Søfartsforhold, vil blive foretrukket. — Billet, mrkt. S. 400, tilstilles snarest »Dansk Søfartstidende«s Ekspedition, Holsteinsgade 9, Ø.

Jagt „Grethe & Line“, 21 Tons, ældre Maaling, godt udhalet og i sejldygtig Stand, er paa Grund af Dødsfald straks til Salg. Købmand N. Paulsen, Kjørteminde.

Paa SØKORT-ARKIVET faas:

Skibsdagbog (Journal), enkelt, 175 Foliosider. Nedsat Pris: Kr. 5,50.

Skibsdagbog (Journal), dobbelt, 350 Foliosider. Pris: Kr. 9,50.

Kladde til Skibsdagbog. Pris: Kr. 4,00.

Maskindagbog, 175 Foliosider. Nedsat Pris: Kr. 5,50.

Kladde til Maskindagbog. Pris: Kr. 4,00.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler
ferske, saltede og røgede Varer.

Ægte Carbolineum.

Bedste og billigste Imprægneringsmiddel. Anvendes til alt Træværk. Kan paastryges af Enhver. Faas billigst hos

Th. Kayser & Co.,
ældste Carbolineumsforretning,
Rosengaarden 8, Kbhvn. K.
forhen Møntergade 24.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.
Skandinavisk Forretning
Swansea.

Telegrafadresse: »NÆRUP«.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til billigste Priser. Ved Udførelse godtgøres Tolden. Forlang vore illustrerede Kataloger.

Petersen & Stenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

Korsør Margarine.

Endnu uovertruffen i Kvalitet og Holdbarhed. Anbefales ubetinget som det Bedste til Skibsbrug. Garanteres fri for Vand, hvorfor det særlig anbefales til Bagning og Stegning. Faas i de fleste Skibsprovianteringsforretninger.

Telefon
3674.

Hovedoplæg: Knabrostræde 3.
Brødrene Syndergaard.

Telefon
3674.

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.
Diner a la carte. Varme Frokostretter.
J. Christophersen.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Founders and Ship Repairers.
Vildersplads, Copenhagen, C.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,
Adelgade 14.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.



Faas hos de fleste Handlende i Byen, paa Broerne og Frederiksberg til følgende Priser:
Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.
Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.
Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.

Hovedforhandler:
Peter Buch,
Vinhandel
en gros & en detail.
Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.
Telefon 1107.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Bygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe. Dampmaskiner, Kjelder samt Maskinarbejde af enhver Art. — Tørdok, 340 engelske Fods Længde i Bunden, samt Patentslip for Skibe af indtil 750 Tons Egvægt.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Pr.-Løjtnant i Flaaden.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**
I Kommission hos Tillges Boghandel.

Manometre, Vacummetre og Tællemaskiner

Fabrik og Lager. Reparationsværksted.

P. Otzen & Thorstenson,

Ryesgade Nr. 105. Kjøbenhavn Ø.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvarter, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.
Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11—9 og Holsteinsgade 9, Ø.,
hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Pettiline à 45 mm	Bredde 25 Øre,	udenlandske 36 Øre
De øvrige Sider	— 20 —	do. 25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange
1/2 Side eller derover	20 0/100	30 0/100
Mindre end 1/2 Side	10 0/100	20 0/100
		50 0/100
		40 0/100

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 30.

Kjøbenhavn, Fredag den 26. Juli 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Sømandsstanden i det offentlige Liv. — Tiden for Lanterneføring, af Premierløjtnant i Flaaden C. Clausen. — Fra Antwerpen. — Fra Island. — Fiskeri-Statistik. — Ruterne til og fra Australien. — Bølgebryderne ved Tyneflodens Munding. — Monte Christi. — Seilskibsrederi-Foreningen bedømt i Sverig. — Fra Sø og Land. — Fra Københavns Frihavn. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

Linoleum
og
Voxdug
til
Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.
E. Meyer,
St. Kjøbmagergade 26.

Dækskoste.
13 Rækker halvstive Piasava
6 Kr. pr. Dusin.
13 Rækker fine Piasava 7 Kr.
pr. Dusin.
Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.
Levanger 7 Kr.
Kosteskaffer 1 Kr.
Hans Prehn,
Børstenbinder,
Fabrik for Dæks- og Gadekoste,
Vesterbrogade 46.
— Telefon 2625. —

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier,
Maskinolier,
Carbolineum etc.
John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.
Største Lager
af
Fedevarer.

C. F. Schlüter,
Skandinaviens største
Skibshandel.
Etableret 1857.
En gros Lager af **Maskin-** og
Cylinderolier.
Alle Arter **Maskin-Pakninger** etc.
26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

SEIFERT & NØRGAARD,
Ny Østergade 1,
Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.
Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sponong & Co.,
Stockholm.
Anbefaler alle Slags **Uniformeffekter.**

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigstelefon: Nr. 3876.
Willschou.
31, Havnegade, Kjøbenhavn K.
modtager Ordres som Agent for Firmaerne
Messrs. **Bolling & Lowe, 2 Laurence Pountney Hill,**
London. E. C.
La Sociéte Cockerill, Seraing i Belgien.
Messrs. **Bullivant & Co., Millwall og 72, Mark Lane,**
London. E. & E. C.
Messrs. **E. T. Brown & Co., 22, Great St. Helen's,**
London. E. C.,
samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybningsmateriel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer af alle Slags til og fra Københavns Havn.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.
Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbød.

GORDON WHISKY
fra
Pattison, Elder & Co., Leith.
Generalagent for Danmark:
AXEL NYGAARD.
Telefon 3896.

Kjøb, Salg og Nybygning
af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transportpramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, Bugserdampere og Fiskerfartøjer med Petroleumsmotorer indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved
Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,
Telefon 3902. Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

Bogtrykkeri,
nyeste Typer & Maskiner.
Papirhandel,
største Udvalg i Kontormateriel.
Tegneartikler,
prima Bestik anbefales.
Bogbinderi,
Protokoller af enhver Art.
S. Friedlænder
Ved Stranden 14
Kjøbenhavn.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke,
Strandgade 32.
Kjøbenhavn. C.
Telefon Nr. 1728.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Toldbodgade 2.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Toldbodgade 16.

Emil Felumbs
Pianofabrik,
Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Kieselguhr, Filt m. m.
Luftbælteisolation.
Patent for Rør og Kjelder.

Frihavns
Spedition &
Kommissions-Forretning.
Toldklareringer og Expeditioner af enhver Art besørges.
Kontor i Frihavns Kontorb.
Telefon 2250.

Den kgl. Hof-
Smørhandel
H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.
Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

**Internationalt
Bureau**
(oprettet 1879)
Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.
Udtagelse og Opretholdelse af
Patenter
i Ind- og Udlandet.
Indregistrering af Varemærker etc. etc.
Oversættelser
til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.
Specialitet: Tekniske Oversættelser
5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Lange & Møllers
Bødkerværksted
i
Kjøbenhavns Frihavn
anbefaler sig med Alt
Udarbejde samt Alt færdigt
Bødkerarbejde for Export
Alt Arbejde udføres af solide
og ovede Folk.

L.V. Olsens
Møbelmagasin.
Største Udvalg. Billigste Priser.
14 Adelgade 14.
Telefon 3796.

Fritz Meyers
Etablissement
14, Gothersgade 14.
Belysnings-Apparater
og Lanterner
til Skibsbrug
til Lys, Olie, Petroleum og
elektrisk Belysning.
Metal- og Lakervarer
til Skibsbrug.

**Moniér-
Traadglas**
Glas med indstøbt Jerntraad
— der særlig egner sig for
Skylights og Lyskasser i Skibe,
— leveres nu i krystalklare
Tavler i enhver ønsket Størrelse.
Eneforhandler: **H. Reeh.**
Telefon 3124. Vestergade 33.
Leverandør til de danske
Statsbaner og Frihavnen.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørgeres.



Galle & Jessens
oljefri, rene Poudre **Cacao**
kan særlig anbefales til Skibsbrug.

Kuntze & Co. portable Vandfiltre
give med en Ydeevne af 40, 80 og 200 Potter i Timen
fuldstændig rent, krystalklart Drikkevand.
Anbefalede af Læger, Analyser af Prof. V. Stein og flere.
Uundværlige i Skibe.
Generalagenturet Badstuestræde 18, Kjøbenhavn K.

Carlsen, Nielsen & Co.,
Skibshandlere & Sejlmagere,
114, BUTE ROAD. CARDIFF

M. B. Hansen,
mekanisk Etablissement,
Nørrevold 78
Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tællere.

De Lavals Dampturbine
egner sig særlig til elektrisk Belysning i Skibe.
Eneforhandling:
C. F. Riedels Eftf., Ny Vestergade 9,
aut. elektrisk Installationsforretning.

C. W. Obel's
Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.
Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:
Frederiksberggade Nr. 1.
Telefon 3669.

Jacob Holm & Sønner,
Kjøbenhavn.
Fabrikanter af alle Sorter
Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Patent
Universal Slippeapparatet
anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af
Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

Paa SØKORT-ARKIVET faas:
**Skibsdagbog (Journal), enkelt, 175 Foliosider. Nedsat
Pris: Kr. 5,50.**
**Skibsdagbog (Journal), dobbelt, 350 Foliosider. Pris:
Kr. 9,50.**
Kladde til Skibsdagbog. Pris: Kr. 4,00.
Maskindagbog, 175 Foliosider. Nedsat Pris: Kr. 5,50.
Kladde til Maskindagbog. Pris: Kr. 4,00.



ENEFORHANDLER:
V. LØWENER,
Kvæsthusgade 6,
KJØBENHAVN. K.

Hattemagasinet
'London'
Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg
Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

HOTEL
GÖTHEBORG
St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.
J. Foverskov.

Til Proviantering
anbefales
godt holdbart Smør
til en gros Priser.
H. P. Erichsen,
12, Admiralgade 12.

C. F. LERCHE.
58 Gothersgade 58.
Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Rugbrød
A **Frederiksberg** A
er udmærket og holdbart.
Guldmedaille i Amsterdam.

F.W. Bergstrøm,
23, Vestervoldgade 23.
Filial:
14, Fælledvej 14.

Etablissementer
for
Elegant Skræderi.
Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.
NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

Sømandsstanden i det offentlige Liv.

Efter »Hansa« gengive vi nedenfor nogle Meddelelser om de nyeste Organisationsbestræbelser indenfor den engelske Sømandsstand, der vise, i hvor høj Grad dette Spørgsmaal staar paa Dagsordenen i de forskellige søførende Nationer.

Siden i Storbritannien Skibenes Førere og Officerer sluttede sig sammen, have de med Kraft varetaget deres Interesser. De have her igennem ogsaa aabnet Øjnene paa dem, der hidtil troede, at de intet Fællesskab behøvede med deres Standsfæller, for at opnaa noget, og Følgen har været, at stadig flere have sluttet sig til den fælles Organisation, saaledes at denne nu ikke alene fremtræder som en Forening med mange Medlemmer, men som en mægtig og ogsaa i det offentlige Liv indflydelsesrig Organisation. »The Shipmasters and Officers Federation« tæller nu langt over 10,000 Medlemmer og alle mere intelligente og dannede Officerer i den britiske Handelsmarine høre til den. Det er rimeligt, at Foreningen under disse Omstændigheder tilstræber ogsaa at vinde Indflydelse paa Lovgivningen; selv Matros- og Fyrbøder-Foreningerne have jo dog bragt det til at have en Repræsentant i Underhuset. Føderationens Bestyrelse har derfor, i Anledning af de nu Sted findende Parlamentsvalg, opstillet et Program, som den i de Kredse, hvor Organisationens Medlemmer kunne have Indflydelse paa Valget, forlanger at Kandidaterne skulle støtte. Dette Program indeholder følgende tre Punkter: 1) Tilvejebringelse af en ny Lov om Skibenes Forpligtelse til at paamønstre prøvede Styrmande og Kaptajner; 2) Dannelsen af et Skibsfartsraad, i hvilket alle Interessenter — Skibsførere og Styrmande indbefattede — skulle være repræsenterede, og 3) Arbejde for en Lov, der gør det muligt for Skibenes Førere og Officerer at udøve deres

Valgret ogsaa naar de ere bortrejste. Til Punkt 1 er udarbejdet et Lovudkast, der tilsigter en skarpere Kontrol og strengere Forholdsregler end de hidtil anvendte med Hensyn til Antagelsen af Kaptajner og Skibsofficerer. Ethvert Skib skal, ligegyldig i hvilken Fart det er, have en eksamineret Fører, Fartøjer over 50 Tons desuden en eksamineret Styrmand, de over 500 Tons to og Skibe over 1,000 Tons tre eksaminerede Styrmande. Det er værd at lægge Mærke til den Bestræbelse for at udelukke alle Fremmede fra at føre britiske Skibe, der viser sig i Lovudkastet; disse skulle fremtidig hverken kunne antages som Styrmande, Skibsførere eller Lodser. Programmets 2det Punkt tør uden Tvivl regne paa mere Sympati i det store engelske Publikum, end det første, thi det har til Formaal en Omdannelse af den britiske Handelsadministration, fortrinvis i dennes Søfartsafdeling, med hvis S sammensætning de færreste i Skibsfart interesserede ere tilfredse. Om det som Nummer 3 opførte Punkt i Praksis lader sig realisere, er ikke let at sige; den opstillede Forordning er uden Tvivl berettiget. Skibsofficers-Standen tæller i Storbritannien mange Tusinde Medlemmer, og en anden lige saa stor Samfundsklasse vilde ved Valgene meget ofte kunne gøre Udslaget i den ene eller anden Retning; Søfolkene ere imidlertid for den største Dels Vedkommende fraværende, naar de skulle afgive deres Stemmer, saaledes at deres Interesser ikke varetages. Ønsket om at gøre Søfolkene delagtige i Valgene, eventuelt ved Repræsentation, er iøvrigt ogsaa levende i de bredere Lag af det britiske Folk. Man maa med Interesse imødesee Løsningen af dette Problem.

Tiden for Lanterneføring.

Af Premierløjtnant i Flaaden C. Clausen.

Ifølge Søvejsreglerne skulle som bekendt Top-, Side- og Ankerlanterner m. m. føres i Tiden fra Solens Nedgang til dens Opgang, hvilke Tidspunkter uden Tvivl maa være bestemte ved Øjeblikket, da Solens Overrand henholdsvis gaar ned eller staar op i Kimmingen.

Er Solen synlig, kan det altsaa direkte ses, naar Lanterneerne skulle sættes eller bjærges, hvorimod man, hvis Solen ikke er fremme, maa beregne Klokkeslættet for dens Op- eller Nedgang, hvilket som bekendt sker ved Hjælp af en Tabel over Solens halve Dagbue; det Antal Timer og Minutter, som udtages heraf med Bredden og Solens Deklination som Argumenter, giver direkte Nedgangssandklokkeslættet E. M. og trukket fra 12 Timer Opgangssandklokkeslættet F. M.

Men disse Klokkeslæt ere Tidspunkterne for Solens Centrums virkelige Nedgang eller Opgang i den sande Horisont, ved hvilke Momenter Solens Overrand imidlertid paa det nærmeste har en Højde af en Grad over Kimmingen.

Da der nu ikke er nogen rimelig Grund til at udsætte Lanterneerne før eller bjærg dem senere end nødvendigt,

saa meget mere som det særlig paa højere Breder er et Spørgsmaal af økonomisk Betydning, men man paa den anden Side maa være sikker paa, at Lanterneerne have brændt i den paabudte Tid, vil det formentlig være heldig paa en let Maade at kunne finde, med hvor mange Minutter de af Tabellen over den halve Dagbue udtagne Klokkeslæt for Op- eller Nedgang henholdsvis skulle forøges eller formindskes, og jeg har derfor beregnet nedestaaende Tabel. Som det ses, er Tabellen beregnet for en Øjehøjde af 16 Fod; men den kan uden at Fejlen derved overskrider $\frac{1}{2}$ Minut, benyttes for Øjehøjder fra 5 til 30 Fod.

Gaar Vagturet efter Sandklokkeslæt, svarende til Skibets Middagslængde, hvilket jo er Reglen til Søs, maa det blot endvidere erindres at rette for den mulige Forandring i Længde, siden Uret blev stillet; men følges en anden Tid, f. Eks. naar Skibet ligger paa en eller anden Red, bliver det nødvendigt efter Omstændighederne at beregne Klokkeslættet for Solens Ned- og Opgang til Stedets Middeltid eller dets Zonetid. Der maa da yderligere rettes for Tidsækvationen og muligvis ogsaa for Klokkeslætsforskellen til den Meridian, som angiver den paagældende Zone. Følgende Eksempel vil bedst vise Fremgangsmaaden i sidst nævnte Tilfælde:

Eks. Find Zoneklokkeslæt for Solens Overrands Ned-

gang i Kjøbenhavn d. 12te August 1895. Solens N. Dekl. 15°. Kjøbenhavns N. Br. 55½°.

Af Tab. over Solens halve Dagbue . . . Skl. 7^t 32^m E. M.

Af nedenstaaende Tab. (Rettelse for Refraktion, Halvdiam. og Kimingdaling) . . .	+	7,1	—
Tidsækvation	+	4,9	—
Klokkeslætsforskell fra Kjbh. til 15° Ø. Lgd.	+	9,7	—

Solens Overrands Nedgangs Zkl. i Kjøbenhavn d. 12/8 1895 7^t 53,7^m E. M.

Rettelse at anvende paa Klokkeslæt ved Solens Centrum's Nedgang eller Opgang i den sande Horisont for at finde Klokkeslæt ved Solens Overrands Nedgang eller Opgang i Kimingen. Tabellen er beregnet til en Øjehøjde af 16 Fod.

Ved Nedgangen fradrages og ved Opgangen tillægges Rettelsen.

Tabellen kan benyttes ved Øjehøjder fra 5 til 30 Fod uden at Fejlen derved overskrider 0,5 Minutter.

Deklinat. i Grader	Bredden i Grader															Deklinat. i Grader
	0	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65		
0	3,6	3,6	3,6	3,7	3,9	4,0	4,2	4,4	4,7	5,1	5,6	6,3	7,2	8,5		
5	3,6	3,6	3,7	3,7	3,9	4,0	4,2	4,4	4,8	5,2	5,7	6,3	7,3	8,7		
10	3,7	3,7	3,7	3,8	3,9	4,1	4,3	4,5	4,8	5,3	5,8	6,6	7,7	9,4		
15	3,7	3,7	3,8	3,9	4,0	4,1	4,4	4,6	5,0	5,6	6,1	7,0	8,4	10,9		
20	3,9	3,9	3,9	4,0	4,1	4,3	4,5	4,9	5,3	5,9	6,6	7,9	9,9	14,5		
25	4,0	4,0	4,1	4,1	4,3	4,5	4,9	5,2	5,6	6,3	7,5	9,3	16,1			

Fra Antwerpen.

Korrespondance til »Dansk Søfartstidende«.

Under det vellykkede og uforglemmelige Journalist-møde i Kjøbenhavn var Antwerpen ogsaa repræsenteret ved Redaktøren af et herværende Blad, som under Op-

holdet og efter Hjemkomsten har bragt en Del sympatiske Artikler om den storartede Modtagelse paa dansk Grund, om Frihavnsspørgsmaalet, og om de fremtidige Handelsforbindelser mellem de tvende Lande. Hvad Forfatteren af disse Artikler særlig synes at beundre og hvad der til Dels bestyrker hans gode Mening om Kjøbenhavns Fremtid, er den Resoluthed, hvormed man er gaaet frem ved at nedsætte Skibsudgifterne til en Ubetydelighed i Sammenligning med andre Havne, særlig Antwerpen, hvor Udgifterne endnu ere paa en Højde, der minder om de gode Tider med de smaa Skibe og høje Fragter. At Antwerpen i den Retning trænger til en Reform, og det meget hurtigt, er noget, som nu mere og mere erkendes, selv af de Lag af Befolkningen, der hidtil af politiske Hensyn har stillet sig kølig over for enhver Reduktion; men for Kendsgærninger maa man jo bøje sig og drage Lære, og disse siger os jo, at grundet paa disse store Skibsudgifter maa Antwerpen betale højere Fragter end andre Pladser, hvad der allerede virker forhindrende i Konkurrencen med Ind- og Udførsel. At Antwerpen ved sin fortrinlige Beliggenhed i Hjærtet af Europa kunde og burde være den første Stabelplads i Verden er næppe Tvivl underkastet, men man maatte da resolut gøre Skridtet fuldt ud, det er, i Tide formindske Udgifterne, anerkendende Principet »Enhver Husholdning betaler sine egne Udgifter« og ikke vente til Nabobyerne ved at komme i Forkøbet tildrager sig Handelen og gør det besværligt, ja næsten umuligt at vinde den tilbage. — Hvad der gør Antwerpen saa kostbar for Sejladsen, men paa den anden Side netop bidrager til dens udmærkede Beliggenhed og bringer den nærmere Hjærtet af et stort Jærnbane-net, er den lange Indsejling op ad den 15 Mil lange Sheldesflod, hvor Betalingen for Vejledningen af den tvungne Lods løber op til en saadan Højde, at selv om Skibene ikke havde andre Udgifter end disse, vilde de dog være for store og næsten lige saa store som alle Udgifter tilsammen i vore Nabolag. At den belgiske Regering, der dog i saa mange andre Retninger har Øje for Landets Tarv, ikke gør Forandring i denne for Antwerpen saa besværlige Lodsafgift, er næsten ufatteligt, saa meget mere som den endogsaa selv forbeholder sig en betydelig Del af Indtægten. Kun en kortsynet Politik kan vedblivende paatrykke Antwerpen disse store Udgifter og derved forhindre den i at indtage den første Rang som Verdenstabelplads, som den i Følge sin Beliggenhed, sin rige Industri, sin Rigdom paa Raaprodukter, sin store Befolkning og billige Arbejds-kraft ellers vilde være kaldet til at indtage. Antwerpen har dertil den Fordel at være rig paa alle mulige Proviant- og Skibsfornødheder samt billige og gode Dampskibskul og Bri-ketter, som her leveres til en Pris ikke meget over den engelske, men vi ville da raade Rederne eller Kaptajnerne til ikke at lade sig binde i Certepartiet til at tage Kul hos Befragteren eller hans Agent, en Kutyme, der mere og mere griber om sig, da de som oftest ville kunne opnaa langt mere favorable Priser ved direkte Henvendelse til de paa Pladsen værende virkelige Kulkøbmænd, som udelukkende ere beskæftigede i denne Branche. C. G.

Fra Island.

Korrespondance til »Dansk Søfartstidende«.

Seydisfjord, den 6te Juli 1895.

Fiskeriet her oppe er ret lovende, uagtet Vejret til sine Tider lægger en Del Hindringer i Vejen; paa de fleste Steder er der fremdeles ingen Mangel paa Agn. De engelske Trawlere synes ikke at have tabt Lysten til at fortsætte deres Virksomhed under Island; de Mulktter, de paa ulovligt Søterritorium antrufne Trawdampere have erlagte, ere blevne vedtagne i Mindelighed; men desuagtet er Forretningen ganske indbringende, flere Trawlere have

i Aar til Grimsby nedbragt en Fangst fra Island paa 380—450 Pund Sterling (altsaa circa 7—8000 Kr.). De to Trawlere, som den danske Krydser Heimdal anholdt den 29de Juni (Nr. 286, Zodiac, Nr. 554, Tasmania, begge fra Grimsby) fik hver 1340 Kr. Mulkt, 50 Kr. i Sagsomkostninger samt desuden Trawlapparatet og Fangsten konfiskeret. Dagen efter at Trawlerne vare slupne fri, vendte de atter tilbage til Seydisfjord, idet Tasmania var stødt paa et blindt Skær, hvorved den var bleven saa medtagen, at Pumperne vare i uafbrudt Virksomhed for at holde Skibet oven Vande. Heimdal, der endnu ikke havde forladt Seydisfjord, sendte øjeblikkelig Tasmania en betydelig

Arbejdsstyrke til Assistance, og det lykkedes Krydserens Dykker at udfinde og reparere Skaden, saa at Trawleren efter 7 Timers Ophold kunde fortsætte Rejsen, uden at den stedfundne Reparation voldte den nogen pekuniær Udgift. Man burde derfor være berettiget til at antage, at denne hensynsfulde Optræden fra dansk Side mildner den Animositet, som den ganske vist strænge, men nødvendige islandske Trawlerlov har fremkaldt flere Steder i England. Da Tasmania forlod Seydisfjord honorerede den Heimdal med Flagsalut og Hurraraab til Tak for dens værdifulde og smukke Hjælp.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

i Ugen fra 14. Juli til 20. Juli 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spættor. Pd.	Helle-flynder ¹ og Pighvar ² Pd.	Tunger ¹ og Skrupper ² Pd.	Hornfisk Pd.	Torsk Pd.	Gedde m. m. ¹ og Kuller ² Pd.	Sild. Pd.	Lax ¹ , Aal ² og Aalekvabber ³ Pd.	Makrøl Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt. Pd.
12 danske Fiskerfartøjer	29,970											
5 danske Kvaser	23,760											
4 svenske Fiskerfartøjer	1,314											
pr. Baad og Vogn fra nærliggende Fiskerlejer			3,760 ²		312		550	18 ¹ 3,444 ² 334 ³	2,580	Rejer 188		
pr. Jernbane og Dampskib	448	1,800 ¹ 240 ²	70 ¹ 440 ²	7,046		1,880 ¹ 300 ²	45,139	21,842 ¹ 18,342 ²	6,992	8,444	1,248	
Ialt	55,492	2,040	4,270	7,046	312	2,180	45,689	43,980	9,572	8,632	1,248	180,461

Betalt levende, 3 Kr. til 4Kr.75Ø, Kassef. 2 Kr. pr. Lpd. smaas, levende, 50-60 Ø. 1Kr.50Ø. pr. Snes. pr. Lpd. fra Sundet Aal, 6 Kr. Rejer 2K.50Ø., blanke, til 1 Kr. bornh. 50-60 Ø., 8Kr.50Ø., til 80 Øre gule smaa 1Kr.50Ø. til 30-50 Ø. 75 Øre pr. Pd.. 1Kr.25Ø. pr. Pd. til 1 Kr. pr. Ol. pr. Snes.

Tilførslen har i Ugens Løb været ringe paa Grund af stormfuldt Vejr. Priserne omtrent uforandrede; Markedet flovt med ringe Købelyst.

Ruterne til og fra Australien.

Til »Norg. Sjøft.« skrives:

I Haab om, at nedenauførte vil interessere Kolleger og Skibsredere, skal jeg bede Dem om Plads for samme i Deres ærede Blad.

Efter at have gjort flere Rejser til Australien i de senere Aar saavel som ogsaa i 80-Aarene, skal jeg tillade mig at udtale min Mening om, hvad jeg anser som den fordelagtigste Rute: Ud rundt Cap det gode Haab og hjem omkring Cap Horn.

Er man kommet klar af Kanalen og naaet 10° L. v. f. Gr., styres sydover vesten om Madeira og til alle Tider af Aaret vesten om Cap Verde Islands, da man der har friskere Passat; at gaa mellem Øerne vil i Reglen forarsage Tidsspilde ved løj og omløbende Vind. Jeg vil ikke anbefale at krydse Ækvator vestenfor 28° L. v. f. Gr. til nogen Tid af Aaret; i Maanederne Oktober—Marts er jo i Reglen SO. Passaten mere nordlig, og man kunde saaledes holde mere vestlig; men som Regel har jeg fundet, at jo nærmere Land des mere ustadig og løj Vind. Er man løbet gennem SO-Passaten og naaet det variable Bælte, bør dette krydses omtrent i Meridianen, slet ikke styre østlig af SSO. retv. indtil man er passeret 40° S. Br. Det er mærkelig, hvilken Forandring man vil observere baade i Klimaet og Vind søndenfor nævnte Bredde.

Der har været adskillig Diskussion om hvilken Bredde, der er fordelagtigst at sejle Længden i; enkelte (især tidligere Navigatører) har anbefalet 39—40°; andre siger:

følg Storcirklen saa meget som mulig og gaa sønden om Kerguelen Land. Jeg har i de senere Aar holdt mig mellem 44° og 48° S. Br. og haft friske, stadige Vinde. Er man længere nordlig, er Vinden mere løj; mellem 50° og 60° S. Br. er ogsaa Vinden mere ustadig, idet den ofte øger til Storm og saa løjer og haler sig rundt østlig, tillige er man sønden om 50° S. Br. langt mere udsat for Isbjærge og Taage, og enhver Skibsfører ved, hvor ubehagelig disse Kolosser er at træffe paa i en mørk Nat, og hvor det ofte kan hindre Sejladsen. Skibe bestemt til Østkysten af Australien vil jeg anbefale om Sommeren at gaa sønden om til Tasmania, ja jeg tror man vil gøre bedst i det til alle Tider af Aaret; thi i Bass Strædet vil man som oftest møde løje variable Vinde. Skibe for Adelaide skulde ikke komme nordom 40° S. Br. førend man har Kangaroo Island i retv. NO. og da helst gaa ind Backstairs Passage; dette gælder særlig om Sommeren.

Gaar man ud fra Staterne, New York t. Eks., og skal sydover, er man meget tilbøjelig til at bøje nedover for tidlig. Sommertiden vil jeg stærkt anbefale at holde vel op mod Bankene og krydse 40° N. Br. mellem 45° og 40° L. v. f. Gr. Vintermaanederne kan man holde noget sydligere, saa at 40° L. v. f. Gr. krydses mellem 36° og 37° N. Br. og saa styre nedover og falde ind med Skibene fra Europa paa omkring 15° N. Br.

Jeg har set Ruter af Skibe, som har forlænget Rejsen fra New York til Ækvator mindst 30 Dage ved at komme søndenfor 40° N. Br. for tidlig om Sommeren.

Fra Australien og hjem over er jo Ruten rundt Cap Horn den hurtigste undtagen fra Vest-Australien, da Vejen

om Cap Gode Haab især om Sommeren vil være at anbefale.

Fra Adelaide gaar man bedst søndenom Tasmania og New-Zeeland, ligeledes fra Melbourne og Sydney syd om New-Zeeland; skulde man fra Sydney møde sydlige Vinde er jo Cook-Strædet grejt at gaa igennem, men jeg vil ikke anbefale at gaa nordom New-Zeeland.

Angaaende Bredden at løbe Østringen ud paa i Pacifik, ere Meningerne forskellige. Jeg har været nede mod 60° S. Br., men de sidste Aar har jeg holdt mig mellem 47° og 49° S. Br. indtil 100°—110° L. v. f. Gr., hvor jeg har krydset 50° S. Br. og saa styret paa Diego Ramirez Island. I denne Rute er man mest sikret for ej at møde Is alle Tider af Aaret, og tror jeg det gælder i Pacifik saa vel som Indiske Havet og Syd-Atlantehavet, at mellem 43° og 50° S. Br. er der et Strøg, hvor de vestlige Vinde blæser med mere Stadighed og jævn Styrke end sønden- og nordenfor nævnte Breddegrader. Cap Horn har jeg gerne passeret i Sigte af Diego Ramirez.

Kommen rundt Hornet har jeg styret, saa at jeg krydsede 40° S. Br. i 34° L. v. f. Gr. og 30° S. Br. i 29°—30° L. v. f. Gr. og saa op omtrent retv. nord, passerende østlig af Martin Vaz. Rocks. Ækvator har jeg krydset mellem 28°—29° L. v. f. Gr. Jo længere man kan holde sig af den brasilianske Kyst, des jævner og friskere Vind har man; dette tror jeg gælder alle Tider af Aaret. Nordenfor Ækvator har jeg styret retv. Nord til NO. Passaten holdende vel vestlig af Cap Verdes, Island, da i Reglen Passaten er friskere der. I Maanederne Marts, April og Maj tror jeg man gør vel i at gaa godt vestom Azorerne og komme nordenfor 40° N. Br. saa hurtig som mulig, da man i Reglen der vil møde Vinde, som hurtig vil drive frem mod Bestemmelsesstedet, hvilket med Længsel imødeses af »The homeward bounder«.

Jeg vil ikke undlade at nævne, at jeg i Nærheden af Auckland Islands søndenom New-Zeeland fandt, at Standard Kompasset forandrede sig omtrent 11° med Kurser mellem ONO. og OSO. Kompasset havde tidligere 10° vestlig Deviation, men i Aucklands Nærhed tiltog den til 21°. Der siges, at disse Øer ere adskillig magnetiske, og da jo Farvandet mellem dem og New-Zeeland har den lille Øgruppe »The Svares« omtrent midtvands, kan 1 Stregs Fejl i Kursen have slemme Følger, især der nede, hvor man har meget usigbart og stormfuldt Vejr, hvorfor jeg herved vil henlede især Jærnskibsføreres Opmærksomhed herpaa.

April 1895.

P. A. Gunnufsen,

Fører af »Olivia« af Kristianssand S.

Bølgebryderne ved Tyneflodens Munding.

Disse Bølgebrydere, der i sit Slags maaske er det største Bygningsforetagende i Verden, nærme sig if., »Norg. Sjøft.«, nu deres Fuldendelse, idet de antages at ville blive færdige i Løbet af indeværende Aars Sommer. Arbejdet tog sin Begyndelse i Aaret 1856 og er siden uafbrudt bleven fortsat, for saa vidt Vejret og Søen har tilladt det. Til Bygningen er anvendt store Blokke af kunstig Sten. Bølgebryderne strække sig lige ud i Havet med en Længde paa Flodens nordre Side af 3,009 og paa den søndre Side af 5,317 Fod. Aabningen ved Indløbet mellem Brohovederne har en Bredde af 1,300 Fod og en Dybde af 50 Fod ved Højvande. Paa hvert af Brohovederne vil blive anbragt et Ledefyr og langs begge Armene beskyttede Veje.

Havnen er ved disse Bølgebrydere bleven den bedste mellem Hull og Leith, og Forlis paa »Shields-bar« er forholdsvis sjældne, hvad ikke tidligere kunde siges at være Tilfældet.

I Forbindelse med dette Byggearbejde er der ogsaa foretaget store Opmudringsarbejder, saa at, hvor man paa den nævnte Barre før kunde gaa tørskoet ved Lavvande, findes nu 30 Fod Vand. Til denne Opmudring er der anvendt Maskiner, som har kostet £ 25,000 hver. Strømmens Styrke er ved Oprensningen tiltagen saa betydeligt, at Forskellen i Tidspunktet for Højvande mellem Shields-bar og Newcastlebroen — en Forskel af 9½ Time — er reduceret fra 60 til 12 Minutter.

De store Omkostninger, som disse Byggeforetagender har medført, kommer imidlertid til kendetligt at ramme Søfarten, idet ethvert Fartøj, som Tynefloden ind- eller udklarerer til en udenlandsk Havn, har, med faa Undtagelser, at erlægge en Afgift af 2 d. pr. Reg. Ton, hvilke for norske og svenske Fartøjer, som besøger denne Havn, tilsammen vil gaa op til omkring £ 4000 aarlig. I 1894 udgjorde denne Afgift alene for de 4 til Bergenslinien hørende Dampere £ 784 6 sh. 8 d.

Monte Christi.

Man tillader sig atter, skriver »Norg. Sjøft.«, at henlede Skibsrederes og Kaptajners Opmærksomhed paa de enorme Udgifter, som Skibene har i Monte Christi og Haiti, og man bør absolut refusere at antage disse Fragter, saa længe Befragterne ikke vil indgaa paa at stryge Pengeklausulen, som forbinde Kaptajnen til at tage Penge til sine Skibsudgifter til en Kurs af Mrk. 3,50 i Monte Christi og i Haiti Certe-partierne endog Mrk. 4,50 for en mexikansk Sølvollar, medens Dollaren i Virkeligheden ikke er værd mere end Mk. 2,20 til Mk. 2,50.

Et Skib paa 495 Reg. lastede for nylig i Monte Christi og blev der ommaalt til 682 Tons, hvilket det dog lykkedes Kaptajnen at faa reduceret til 526 Tons ved at betale Doll. 157 til Toldbetjenten.

Udgifterne var følgende:

Tonnage dues 526 Tons a Doll. 4,00	Doll. 2104,00
Anchorage dues 526 Tons a 24c.	— 126,24
Entry dues 526 Tons a 24c.	— 126,24
Pilotage dues 526 Tons a 12c.	— 63,12
Interpreters fee.	— 12,00
Doctors	— 8,00
Signalizing	— 9,00
Harbour Masters Visit	— 6,00
Stamped Paper entering Ship at Custom House	— 29,00
Pilotage to Ballast Ground	— 8,00
Lighthouse 512 Tons Logwood	— 768,00
Clearing outwards & making out dispatch	— 13,00
Municipal dues on 526 Tons a 10c.	— 52,60

a Mk. 3,50 Doll 3325,20

Mk. 11638,20

Udgifter ved Ommaaling..... Doll. 157,00

Lastning 511 Tons à 40c..... — 204,40

Konsulat & Sundhedspas — 20,68

à Mk. 2,50 Doll. 382,08 — 955,20

Mk. 12593,40.

Hertil kommer naturligvis ogsaa en Del til Proviant etc., saaledes at Skibets samlede Udgifter beløb sig til Mk. 12700 eller ca. 2/3 Parter af Brutto-Fragten.

Ovenstaaende Tal taler for sig selv, og i Fald man ikke kan faa sikret sig mod de kolossale Udgifter, som Skibene nu har at betale, bør man absolut afholde sig fra at sende sine Fartøjer til disse Steder.

Sejlskibsrederi-Foreningen bedømt i Sverrig.

Den sidste Tids Bestræbelser for at organisere den danske Sømandsstand have vakt Opsigt i vore Nabolande, Sverrig og Norge. I sit sidste Nummer omtaler saaledes »Sveriges Sjöfarts-Tidning«, der er udset til Organ for det vordende svenske Sømandsforbund, følgende:

»Den stærke Sammenslutnings- og Organisationsbevægelse i Sømandsstanden, som er fremtrædende her i Landet, er det som bekendt ogsaa i Danmark og Norge. Hvor langt vi ere komne her i Sverrig, behøve vi ikke at oplyse for vore Læsere; at vi imidlertid endnu ikke have naaet et praktisk Resultat, vide vi alle. I vort Broderland Danmark synes man at være kommen noget videre, idet der dér, som vi i sin Tid omtalte, er dannet en Sejlskibsrederi-Forening for hele Landet, der, efter hvad vi erfare, allerede har vundet stor Tilslutning. Dennes Betydning for Søfartens Interesser vil sikkert blive stor. Men det ligger i Sagens Natur, at Skibsfartens og Sømandsstandens Interesser ikke helt kunne varetages af en enkelt Forening, hvorfor ogsaa den danske Sejlskibsrederi-Forening i sine Love har givet Anvisning paa Samarbejde med Sømandsstandens øvrige Foreninger som et Middel, hvorved den vil løse sine Opgaver. Vi tro saaledes, at man i Danmark har optaget Organisations-Spørgsmaalet paa en praktisk Maade, og interessant er det at erfare, hvad »Dansk Søfartstidende« meddeler om de Resultater, der i Danmark allerede foreligge med Hensyn til Sammenslutningen.«

Bladet gengiver derefter Hovedindholdet af vor Artikel i sidste Nummer om dette Emne og udtaler sluttelig:

»Ingen skulde hellere end vi have set, at den i Sverrig paatænkte store Sammenslutning allerede var en Virkelighed, og det vilde være glædeligt, om Sverrig blandt de tre nordiske Lande var blevet det første, der havde faaet et Sømandsforbund som det, der længe har foresvævet vore ihærdigste Talsmænd for Sammenslutning. Lige saa lidt som vi imidlertid ville være alt for skeptiske, lige saa lidt ville vi være for sangvinske, og derfor maa vi udtale som vor Mening, at det praktisk anlagte danske Folk har betraadt den Vej, som vistnok sikrest leder til Maalet.«

Bladet udtaler sig derefter for en Ordning af Organisation i Lighed med den danske, nemlig ved en Sammenslutning af de bestaaende lokale Foreninger med Bibeholdelse af disses Selvstændighed, idet det hævder, at man sikkert herved hurtigere og sikkrere vil naa Maalet, end ved straks at ville samle den hele Stand i én Organisation, og bebuder yderligere at ville udvikle denne Tanke.

For os Danske er det glædeligt at se, at de, der i Sverrig have arbejdet for denne Sag ad andre Veje, erkende at den, vi nu have valgt, er at foretrække.

Ugens Havarier.

Den danske Skonnert »Bien«. Fra Bremerhafnen meddeles den 19. ds.: Fiskedamperen »Polyp« traf i Nord-søen den danske tremastede Skonnert »Bien« af Nykjøbing Sjø., forladt af Mandskabet og drivende for Vind og Vove. Det lykkedes Damperen at komme i Forbindelse med Skonnerten, og i Aftes er »Polyp« ankommen hertil med »Bien« paa Slæb. Det i den gamle Forhavn liggende Vrag frembyder et sørgeligt Skue. Fokkemasten er slaaet over ved Dækket og af de andre Master staar kun den nederste Del. Af Takkelagen er kun meget lidt tilbage og af Sejlene hænge kun nogle Laser paa Bougspryddet. Skanseklædningen er fuldstændig borte og af Ruffet er kun nogle Brædder tilbage.

Skibet, der ligger i Vandet indtil Dækket, er saavidt man kan se ladet med Brænde.

Fra Sø og Land.

»Elbe«s Undergang. Paa Foranledning af »Nord-deutsche Lloyd« i Bremen har det nordtyske Bjergningsselskab i Hamburg sendt Damperen »Elise« ud i Nordsøen for at forsøge at bjærge de Værdigenstande, der endnu maatte være i »Elbe«s Vrag, og tillige for om muligt at konstatere, hvilke Lig der endnu maatte findes indesluttede i det sunkne Skib. Ved Lodning viste det sig, at Havet paa det Sted, hvor »Elbe« ligger, er 240 Fod dybt. Man ventede derfor ikke noget heldigt Udfald af Eksperimentet. Alligevel søgte de om Bord værende Dykkere, hvoriblandt to Tyskere, to Franskmand og to Englændere, at gøre det mest mulige.

Hver af Dykkerne arbejdede i 5 Dage en Gang daglig. Men trods alle Anstrængelser lykkedes det ingen af dem at komme mere end ca. 170 Fod ned i Havet, der var altsaa langt igen til den Dybde, hvor Vraget laa. Yderligere Nedtrængen i Dybet vilde have været livsfarlig for Dykkerne. Men fra det dybeste Punkt, de naaede, saa de ligesom gennem en Taage »Elbe«s Skrog, krænget om paa Bagbordsiden og med en Del af Riggens og Skorstenen ragende opad.

Ifølge Indberetning fra den kgl. Generalkonsul i Rio de Janeiro er en dansk Sømand C. C. Jensen (alias Jansen), 28 Aar gammel, der var forhyret med den amerikanske Brig »Havilah« af New York, den 11te Maj d. A. afgaaet ved Døden af gul Feber i Santos, efterladende sig et mindre Hyrebælb.

Da den afdødes Hjemsted og Slægt ere ubekendte opfordres herved enhver, der maatte kunne give Oplysninger derom, til desangaaende at henvende sig i Udenrigsministeriet.

Udenrigsministeriet den 12. Juli 1895.

Passeret Vrag. Fra Grangemouth meddeles den 12. ds. Det hertil fra Hamburg ankomne Dampskib »Cumberland« har paa 55½⁰ n. B. og 1⁰ ø. L. passeret et Vrag, hvorfra en Mast ragede op over Vandfladen. Vraget, der laa meget farligt for Skibsfarten, drev i nordostlig Retning.

Paa Flensborg Skibbygning-Selskabs Værft løb d. 18. ds. det for Rederiet H. Schuldt i Flensborg byggede Dampskib af Stablen og fik Navnet Alfred Hengell. Skibets største Længde er 250', største Bredde 34' 2", Dybgaende 16' 10", engelske Maal; bedste Materiale er benyttet. Klasse 1' Division Veritas ³/₃. 11 † A. P. R.

Til dansk Konsul i Madrid er Hr. G. Andresen udnævnt. Generalkonsul F. C. S. Pilack har derimod taget sin Afsked.

Nyt Dampskib. I Tirsdags Morges ankom Det forenede Dampskibs Selskabs anden nye store Damper »Alexandra«, Kaptajn Rohde, her paa Reden fra Glasgow. »Alexandra« er paa Størrelse med Dampskibet »Thingvalla«, altsaa c. 3400 Tons, og er et Søsterskib til det nye, for omtrent en Maaned siden hertil ankomne Dampskib »Nicolai II«. Skibet, der er udstyret efter alle Nutidens Fordringer, er bygget til Veritas højeste Klasse og forsynet med bedste Slags Maskiner. »Alexandra« vil efter Udlosningen i Kronstadt, hvortil det er fragtet med Kul, forsejle til St. Petersborg, for derfra at indtræde i Sortehavsfarten.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 23. Juli.

I sidste Uge indkom den store engelske Dampers »S. Y. Schort, c. 1,500 Tons, af Sunderland, og blev her forsynet med c. 500 Tønder Stenkul. Under stærk vestlig Storm havde Skibet arbejdet sig c. 100 Kvartmil vestlig af Skagen, men da Kulbunkerne betænkeligt formindskedes ved denne Forceren vovede Kaptajnen af Frygt for Kulmangel ikke at fortsætte, men maatte vende den lange Vej tilbage og søge her ind for at komplettere. Det er saadanne Tilfælde, der ogsaa tale til Fordel for en Vestkysthavn.

Paa Flensborg Skibbygning-Selskabs Værft er i meget kort Tid fuldført Bygningen af det af det Tysk-Australske Dampskibsselskab bestilte Dampskib Flensborg, i lang Tid Værftets største Nybygning. Skibet er 360' lang, 46' bred, Dybgaende 29' 11", har en Bæredygtighed af 6,000 Tons og en Maskine paa 1,850 indicerede Hestes Kraft. Prøvefarten fandt Sted i Lørdags i Overværelse af Repræsentanter for Rederiet, Værftet, Flensborg Borgerrepræsentation o. a. og forløb meget heldigt. Ombord blev ved en Festlighed overrakt Rederiet det af Byen Flensborg skænkede Flag, der derefter hejstes paa Stormasten. Skibet gik efter Prøvefarten, ført af Kaptajn Hallerich, til Sunderland.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn. *Indgaaede Skibe.*

19. Juli. Dampskib »August«, Kapt. Delfs, fra Hamburg med 72 Sk. Kaffe, 162 Stk. Nøddetræsbrødder, 1 Bil. Fibre, 34 Bil. Piasava, 1 Ks. elektriske Lamper, 1 Fst. Honning, 16 Fst. Vin, 41 Ks. Blik.

Dampskib »Halmstad«, Kapt. Lundin, fra Lübeck med 9 Kolli Torpedokaber og 50 Bil. Sengefjer.

Dampskib »Anna«, Kapt. Edgren, fra Gøteborg med 2650 Baller Træmasse.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Kbhvn. 24. Juli, bestemt til Petersborg. — A. N. Hansen. Thidemann, ankom til Antwerpen 20. Juli, bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Antwerpen, Caroc, ankom til Antwerpen 20. Juli, bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 24. Juli, bestemt til Petersborg. — Castor, Holm, afgik fra Malaga, 23. Juli, bestemt til Cadix, Havre, Kbhvn. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Barcelona 21. Juli, bestemt til Tarragona. — Dagmar, Kofoed, afgik fra København 21. Juli, bestemt til Palma, Italien. — Douro, Brabrand, ankom til Oporto 20. Juli, bestemt til Lisbon, Kbhvn. — Georgios I, Kihl, afgik fra Smyrna 24. Juli, bestemt til Saloniki, Constantinopel, Sebastopol, Odessa. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Livorno 23. Juli, bestemt til Kbhvn., St. Petersborg. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 24. Juli, bestemt til Bordeaux — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 12. Juli, bestemt til La Rochelle, Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til Nicolaieff 23. Juli, bestemt til Smyrna, Piræus, Antwerpen. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Riga 24. Juli, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Antwerpen 18. Juli, bestemt til Algier, Tunis Piræus etc. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Genua 23. Juli, bestemt til Livorno, Neapel, Sicilien. — Omsk, Rasmussen, pass. Quessant 21. Juli, bestemt til Palma, Tunis, Piræus etc. — Pan, Cahuble, ankom til St. Petersborg 22. Juli. — Tejo, Fenger, ankom til Kbhvn. 22. Juli, bestemt

til Riga. — Tomsk, Petersen, ankom til St. Petersborg 12. Juli, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — Vesuv, Gade, afgik fra Kbhvn., 23. Juli, bestemt til Valencia, Spanien. — Viking, Jørgensen, afgik fra Memel 23. Juli, bestemt til Kbhvn., Oporto, Lissabon.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Libau 22. Juli, bestemt til København, Anvers. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kjøbenhavn 24. Juli, bestemt til Vestnorge. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom til Hamburg 24. Juli, bestemt til danske Provindshavne. — Cercs, Svensson, ankom til London 21. Juli, bestemt til Libau. — Charkow, Norden, ankom til Libau 22. Juli, bestemt til Hull. — Christianssund, John Andersen, afgik fra Stavanger 24. Juli, bestemt til Arendal, Kbhvn., Stettin. — Fanø, Kolster, ankom til Kbhvn. 23. Juli, bestemt til Libau. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 19. Juli, bestemt til Kjøbenhavn, Königsberg. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Danzig 24. Juli, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Kasan, Thomsen, passerede Hanstholm 23. Juli, bestemt til Kjøbenhavn, Königsberg — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 21. Juli, bestemt til Færøerne, Island. Olga, Fischer, ankom til Kbhvn. 22. Juli, bestemt til London. — Louise, Brabrand, ankom til Königsberg 22. Juli, bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 24. Juli, bestemt til Stettin. — Morsø, Lind, ankom til Königsberg 23. Juli, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 21. Juli, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 23. Juli, bestemt til Kbhvn., Anvers. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Libau 24. Juli, bestemt til Riga. — Odin, Lissner, ankom til Hamburg 24. Juli, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn., 23. Juli, bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til St. Petersborg 21. Juli, bestemt til Kjøbenhavn, Antwerpen. — Romny, Harder, passerede Skagen 23. Juli, bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Kjøbenhavn 11. Juli, bestemt til Færøerne & Island. — Tula, Paaske, afgik fra Kbhvn. 24. Juli, bestemt til Hamburg. — Valdemar, Sørensen, passerede Hanstholm 24. Juli, bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 22. Juli, bestemt til Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 23. Juli, bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Leith 23. Juli, bestemt til Odense. — Esb. Snare, Sørensen, afgik fra Newcastle 23. Juli, bestemt til Odense. — Georg, Therkildsen, afgik fra Newcastle 24. Juli, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Sejer Hansen, afgik fra Odense 24. Juli, bestemt til Leith via Aarhus & Aalborg. — Kronen, Petersen, afgik fra Newcastle 23. Juli, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 25. Juli, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Storebelt, Güllich, afgik fra Nakskov 24. Juli, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens & Aalborg. — Union, Bloch, paa Bedding i Newcastle.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Kbhvn. 23. Juli til Riga. — Fyen, Andersen, ankom til Blyth 19. Juli, afgik fra Blyth 22. Juli til Kbhvn. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Riga 18. Juli, ankom til Zaandam 23. Juli. — Jylland, Starck, afgik fra St. Petersborg 21. Juli til Ghent. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 19. Juli, ankom til Riga 22. Juli. — Sjælland, Hansen, ankom til Cronstadt 18. Juli, afgik fra Cronstadt 21. Juli, ankom til St. Petersborg 21. Juli.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 11. Juli, anløb Frederikshavn 12. Juli, ankom til Newcastle 14. Juli, afgik fra Newcastle 17. Juli til Aarhus, ankom til Aarhus 20. Juli. — Orrik, Erichsen, afgik fra Gøteborg 11. Juli, anløb Arendal 13. Juli, ankom til Newcastle 16. Juli.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, ankom til St. Servan 24. Juli. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Methil 17. Juli til Esbjerg, ankom til Esbjerg 19. Juli, afgik fra Esbjerg 22. Juli til Dundee. — Neptun, Jessen, ankom til Flensborg 17. Juli, afgik fra Flensborg 20. Juli til Ørnskoldsvik, ankom til Ørnskoldsvik 24. Juli.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Cronstadt 21. Juli, bestemt til Amsterdam. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Libau 10. Juli, bestemt til Odessa. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 20. Juli til Riga, ankom til Riga 22. Juli. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Ghent 18. Juli til Blyth, ankom til Blyth 20. Juli. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Ghent 23. Juli, bestemt til Grangemouth. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Newcastle 23. Juli, bestemt til Cronstadt. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Newcastle 12. Juli, ankom til Cronstadt 19. Juli. — Olaf, C. Holst, afgik fra Dunkerque 9. Juli til St. Petersborg, ankom 16. Juli. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Boness 23. Juli bestemt til Cronstadt. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Stettin 17. Juli til Riga, ankom til Riga 19. Juli. — Dan, J. C. Jensen, afgik fra Riga 18. Juli, ankom til Ghent 24. Juli. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Dunkerque 18. Juli, bestemt til St. Petersborg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr.

Jensen, afgik fra Newcastle 12. Juli, ankom til Cronstadt 18. Juli. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Cronstadt 16. Juli, bestemt til Rouen — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra London 20. Juli til Newcastle, ankom 22. Juli. — Pawel Andrejoff, L. Johnsen, afgik fra Cronstadt 22. Juli, bestemt til Rotterdam. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Cronstadt 17. Juli, bestemt til London. — Anine, A. W. Knudsen, afgik fra Riga 18. Juli, bestemt til London.

Thingvalla. Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 20. Juli til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 23. Juli til New-York.

Sejlskibe.

Fano. Nordby. Bark Venus, Pedersen, passeret Dover 10. Juli og kom til Hull 17. Juli fra Rosario. — Sörine, Andersen, ankom til Champorico 12. Juli. — Lottie, Clausen, passeret Dunesness 12. Juli fra Hamburg til Guayaquil. — Prins Valdemar, Winther, prajet 10. Juli paa 49° N. 4° W. paa Rejsen fra Antwerpen til Rio Janeiro. — Franz Schwalbe, Poulsen, ankom til Guayaquil 13. Juli fra Malaga. — Dora, Sonniksen, sejlet fra Hongkong 7. Juni til Menado. — Dorane, Rødgaard, passeret India Point 15. Juni til Falmouth. — Alexandra, Nielsen, passeret Dunesness 14. Juli fra Hamburg til Santos. — Serapis, Winther, sejlet fra Rio Janeiro 13. Juli til Middlesbro. — Sophia, Svarrer, ankom til Mossaro 14. Juli fra Port Elisabeth. — Solid, Jørgensen, ankom til Hamburg 16. Juli fra London. — Maracaibo, Svarrer, sejlet fra Hamburg 18. Juli til Maracaibo. — Anna, Clausen, ankom til Schidam 19. Juli fra St. Petersborg. — Verdande, Nielsen, sejlet fra Apia 20. Juni til Samoa. — Lemvig, Hansen, ankom til Rio Grande 19. Juli fra Macan. — Helene, Sørensen, prajet 10. Juli paa 43° N. 13° W. fra Hamburg til Rio Janeiro. — Embla, Jepsen, sejlet fra Matupi 23. Maj til Nusa. — Peruvian, Hansen, prajet 22. Juni paa 27° S. 44° W. — Røhl, Nørby, sejlet fra Buenos Aires 22. Juni til Kanalen f. O. — Prinsesse Marie, Winther, ankom til Falmont 22. Juli fra Portland Oregon.

Fragtberetninger.

D'Hr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 25. Juli:

St. Petersborg noterer for Dampere:

London 1/—0³/₄ à 1¹/₂ d., Rotterdam eller Amsterdam 1¹/₂ à 1²/₄ d., Weser 1²/₄ à 1³/₄ d., Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1²/₄ d., à 1³/₄ d., Rouen 1/6 à 1⁶/₃/₄ d., Bristol Canalen 1/6 à 1⁶/₃/₄ d., 4/6000 Quw, Shoreham 1⁴/₂ à 1/6 d. alt pr. 496 lbs. Hvedebasis.

Leith, Montrose, eller Dundee 16/—, Dunkirk eller Ghent 21 francs, alt pr. Ton Hør.

Granton 20/— London eller Hull 20/— Rotterdam eller Amsterdam 13 Hfl., pr. Standard Deals/Batters Boards.

Til Østersøen: Stettin 9 Rmk. pr. 2000 Kilos Rug eller Hvede. Danmark 12/13 Rmk. pr. 2000 Kilos Oliekager.

Libau noterer for Dampere:

London, Hull, Leith 10¹/₂ à 11¹/₄ d., Rotterdam 11¹/₄ d., Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1/— ((19 fres. pr. Ton Hør.) Rouen 1/3 d., alt pr. 320 lbs. Hvedebasis.

Danzig noterer for Dampere:

London 6/—, Liverpool 7/6 d. pr. Ton Sukker, Kronstadt 75/85 Pf. pr. Fod Cement.

Træfragter:

Luleå-Tyne	25/26 sh. pr. Std. D/B. B.	—	—
Skellefteå-Honfleur	37 fres.	—	—
Ørnskølvik-W. Hartlepool	23/—	—	—
Hernösand-Seville	60 Pesetas	—	—
Sundswall-Barcelona	60/62	—	—
Hudiksvall-London	22/6 d.	—	—
Söderhamn-Hull	20/—	—	—
Stockholm-Boulogne	30 fres.	—	—
Norrköping-Gravelines	33/34	—	—
do. Southampton	25/—	—	—
Wasa-Barcelona	60 Pesetas	—	—

Kulfragterne fra Englands Østkyst ere uforandrede, der betales 4/6 à 4/9 for større Baade, 5/ à 5/6 for mindre Baade til gode danske Havne.

D'Hr. **Funch Edye & Co.**, New York, meddele den 12. Juli:

En midlertidig Nedgang i Priserne paa vore Kornsorter har forarsaget lidt større Livlighed i Partforretningerne og i Øjeblikket gjort det mulig for Dampene at opnaa en lille

Fremgang i Raterne. Saasnaart Tilbagegangen indtraadte blev vort Marked aldeles flovt, men de lovende Udsigter ved Hensyn til Majshøsten, som for nylig er bleven bekræftet ved Regeringens maanedlige Landbrugs-Beretning, giver Haab om, at bedre Tilstande kan forventes i Fremtiden. Trælastforretningen fra Canada og Provindhavnene har været ganske livlig og Dampskibs-Forretningen indskrænker sig i Øjeblikket næsten udelukkende til denne Fart. Der er dog kun ringe Tilbud af Damp-Tonnage, og Rederne synes ikke tilbøjelige til at acceptere de nu tilbudte Rater. Som Følge af det formidskede Antal af ubefragtede Sejlskibe her i Havnen, kan der nu opnaas bedre Rater for disse, men Antallet af de i den forløbne Uge stedfundne Forretninger er ikke stort. Begæret efter Trælastskibe til Syd-Amerika er tiltagende, og et Antal større Skibe ere blevne befragtede, hvorimod der er Knaphed paa mindre Skibe. Der er fragtet et Skib for Petroleum i Kasser til Japan til lidt højere Fragt, og der er Anvendelse for flere Skibe dertil eller til Java, hvorimod der ingen Efterspørgsel er efter Skibsrum til andre Havne i Ostindien. — Der er betalt følgende Rater:

New York til Stettin Petroleum 2/. Esbjerg 2/6 d., Philadelphia til Liverpool 2/3 d., Fiume 2,6¹/₂ d., Sicilien 2 Havne 11 c. New York til Japan 13¹/₂ à 14 c. en Havn, 15¹/₂ c. to Havne.

Mobile til Southampton eller Portsmouth Tømmer 102/6 d. Quebec til London eller Sunderland Planker 40/. Tømmer 62/6 d. Pensacola til Buenos Ayres Trælast Doll. 12. — Miramichi til Dublin Planker 42/6 d. Cuba til New York eller Philadelphia Sukker 8 c., Boston 9 c.

Plymouth til New York China Clay ca. 6/. Blandt de befragtede Skibe findes dansk Bark »Marthea Berg« New York Esbjerg Petroleum 2/6 d.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 20. Juli:

Kulfragterne til Middelhavet ere lidt fastere, hvorimod Østersø-Markedet er flovt med tildels lavere Rater.

Der er sluttet Tyne Blyth eller Wear til: Cronstadt 2000 4/1¹/₂, 2000, 3100 3/10¹/₂. Neufahrwasser 1500 4/11¹/₂. Svine-münde 1550, 1900 4/. Stettin 2000 4/6. Lübeck 1600 4/6, 900 4/9. Aalborg 1350 4¹/₂. Kiel 1600 4/3. Kjøbenhavn 1600 4/3. Helsingborg 1300 4/—.

Lissabon 3000 4/9. Barcelona 2000 8/3. Marseilles 2100 5/4¹/₂. Genua 3900 4/9. Livorno 2500 5/1¹/₂. Ca Venhia 2200 5/9. Reggio 1500 6/. Patras 2000 5/. Beyrout 1800 6/9. Alexandria 5/1¹/₂ 3000, Venedig 3000 6/3.

I Returnarkedet fra Sortehavsdistrikterne og Middelhavet er ingen Bedring at berette, det eneste Marked, der ikke er fuldstændig demoraliseret, er Bilbao, hvorfra kun opnaas 5/10¹/₂ til Rotterdam, 5/4¹/₂ til Middlesbro & 5/1¹/₂ til Tyne.

D'Hr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 20. Juli:

Fragtmarkedet vedbliver flovt, og kun faa Forretninger rapporteres for saavel Damp- som Sejltonnage. For Dampskibenes Vedkommende er nærværende Aarstid som Regel ugunstig paa Grund af færre Ordre, men ses der hen til en Bedring i Fragterne rundt omkring for Sept/Oktbr. Afskibninger, da Begæret efter Skibsrum som Regel er livligt i mange Retninger.

Det udgaende Fragtmarked vedbliver ensformigt — og Returladninger for Sejlere ere ofte knappe og vanskelige at erholde til nogenlunde sejlbare Fragt.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybdene i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.). Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Nordsoen. Jyllands V.-Kyst. Løbet i *Nyminde-Gab* er tilsandet. Ledebaakerne ere derfor foreløbig borttagne.

Kattegat. Jyllands Ø.-Kyst. I Efteraaret 1895 tændes paa *Knudshoved* ved *Gjerrild* et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 74° V. gennem N. og Ø. til S. 58° Ø. Flammens Højde: c. 60 Fod. Synsviddens: 12¹/₂ Kml. Lysevnen: 14 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra Gavlen af en brun Træbygning.

Før Tændingen kan Fyret brænde til Forsøg.

Beliggenhed: 56° 31' 42" N. Br. 10° 50' 0" Ø. I.gd.

Store Bælt. I Efteraaret 1895 forandres *Rosnæs* Fyr til et Blinkfy, der hver 5 Sekunder viser hvidt Et-Blink af 1/10 Sekunds Varighed. Fyret anbringes i det nuværende

Fyrtaarn, der forbliver uforandret. Lysevnen: 26 Kml. Linseapparat af 4de Orden.

Under Fyrets Forandring ombyttes det nuværende Fyr med et hvidt, fast Fyr af 6te Orden. Synsviddens: 8 Kml.

Før Tændingen kan Fyret brænde til Forsøg.

Smaalands-Farvandet. I Efteraaret 1895 tændes i *Smaalands-Farvandet* følgende Fyr:

1. *Stubbekjøbing* Fyr, V. for *Stubbekjøbing*, et Vinkelfyr, der viser: Grønt, fast Lys fra N. 33° V. til N. 30° V., hvidt, fast Lys fra N. 30° V. til N. 28° V. og rødt, fast Lys fra N. 28° V. til N. 25° V. Flammens Højde: 47 Fod. Synsviddens: 12 Kml. Spejlapparat af 5te Orden. Fyret vises fra Gavlen af en brun Træbygning. Beliggenhed: 54° 53' 27" N. Br. 12° 1' 54" Ø. Lgd.
2. *Bogø* Fyr paa *Bogø* NV-Pynt, et Vinkelfyr, der viser: Grønt, fast Lys fra N. 71° V. til N. 65° V., hvidt, fast Lys fra N. 65° V. til N. 62° V. og rødt, fast Lys fra N. 62° V. til N. 58° V. Flammens Højde: c. 20 Fod. Synsviddens 9 Kml. Spejlapparat af 4de Orden. Fyret vises fra Gavlen af en brun Træbygning. Beliggenhed: 54° 56' 11" N. Br. 11° 59' 55" Ø. Lgd.
3. *Orehoved* Fyr, paa *Orehoved* Havns V.-Mole, et Vinkelfyr, der viser: Grønt, fast Lys fra N. 70° V. til N. 22° V., hvidt, fast Lys fra N. 22° V. til N. 9° V. og rødt, fast Lys fra N. 9° V. til S. 70° Ø. Flammens Højde: c. 20 Fod. Synsviddens: 9 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et 20 Fod højt, hvidt Taarn. Beliggenhed: 54° 57' 41" N. Br. 11° 51' 22" Ø. Lgd. Samtidig med dette Fyrs Tænding slukkes det nuværende røde, faste Fyr paa Havnens V.-Mole.
4. *Ore* Fyr, ved *Ore*, *Sjælland* SV-Kyst, et Vinkelfyr, der viser: Grønt fast Lys fra S. 50° V. til N. 89° V., hvidt, fast Lys fra N. 89° V. til N. 84° V. og rødt, fast Lys fra N. 84° V. til N. 70° V. Flammens Højde: c. 40 Fod. Synsviddens: 11 Kml. Linseapparat af 3die Orden. Fyret vises fra et 41 Fod højt, hvidt, firkantet Taarn. Beliggenhed: 55° 0' 24" N. Br. 11° 52' 27" Ø. Lgd. Samtidig med dette Fyrs Tænding slukkes de nuværende 2 hvide, faste Ledefyr ved *Ore*. Før Tændingen kunne Fyrene brænde til Forsøg.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Smaaland. Ved *Råggrunden*, ved Indløbet til *Mönsterås*, er udsat en Stage. 57° 0' N. Br. 16° 32' 4 Ø. Lgd.

Indløbet til *Vestervik* skal belyses saaledes:

Paa *Marsholmshällan* tændes en Fyrligte, der viser hurtigblinkende Lys.

Paa *Skansholmshällan* tændes en Lygte med fast Lys.

Paa *Odden* S. for *Gränsö Kanal* tændes en Fyrligte, der viser hurtigblinkende Lys.

I *Lilla Blochholmshälet* tændes for Indgaaende om Bagbord en rød, om Stertbord en grøn Lygte.

Tæt V. for *Vestervik* Valsemølle tændes en Fyrligte, der viser rødt, fast Lys.

Nærmere Meddelelse senere.

Östergötlands Skjærgaard. I Farvandet *Arkö-Mem*, ved *Rimö Flagggrund*, skal udlægges en Lystønde.

Nærmere Meddelelse senere.

I Farvandet *Arkö-Norrköping* skal ved *Gränsö Stengrund* udlægges en Lystønde og paa *Vestra Ramsholmen* tændes en Fyrligte, der viser Hurtigblink.

Nærmere Meddelelse senere.

Stockholms Skjærgaard. Paa V.-Siden af *Furuholm* skal tændes en Fyrligte, som viser hvidt Hurtigblink.

Nærmere Meddelelse senere.

Ø. for *Stendörren*, ud for N.-Enden af *Stora Vindösen*, skal udlægges en Lystønde.

Nærmere Meddelelse senere.

Paa *Grönö Udde* mellem *Kofoten* og *Stendörren* Fyr skal tændes en Fyrligte, som viser hvidt Hurtigblink.

Nærmere Meddelelse senere.

Bottniske Bugt. Ved *Edsköklubb*, 2 Kml. S. for *Trödje-hällan*, skal tændes en Fyrligte, som viser rødt fast Fyr.

Nærmere Meddelelse senere.

Mellem *Agö* og *Gran* Fyr, uden for *Hornslandet*, paa *Bålsön*, skal tændes en Fyrligte, som viser hvidt Hurtigblink.

Nærmere Meddelelse senere.

Fyret paa *Bergudden* skal ombyttes med et Fyr, der viser hvidt, fast Fyr over Løbet i *Vestra Qvarnen*. Den S.-lige Lysvinkel skal mod Ø. begrænses af Mørke, mod V. af rødt Lys, den N.-lige mod Ø. af Et-Blik, mod V. af To-Blink. Fyret skal vises fra Trætaarn. Synsviddens: 13 Kml. Fyrapparat af 2den Orden.

Nærmere Meddelelse senere.

Fyrskibet »*Norströmsgrund*» er flyttet 1½ Kml. SV. hen og ligger nu i c. 10½ Fv. Vand, fra *Rödskallen* Fyr i S. 3° V. og fra *Storebben* Baake i S. 71° Ø.

Finland. Bottniske Bugt. Til Brug ved Opmaaling er V. for *Ra/sö* udlagt fire Vagere med sort Stage og sort Ballon. 61° 34' 30" N. Br. 21° 6' 0" Ø. Lgd., 61° 34' 45" N. Br. 20° 57' 40" Ø. Lgd., 61° 38' 30" N. Br. 20° 57' 24" Ø. Lgd. og 61° 38' 5" N. Br. 21° 5' 58" Ø. Lgd.

Finske Bugt. Paa Grunden *Lonnar*, som ligger 2 Kbl. S. 75° Ø. fra *Skatakubbens* S.-Pynt, er Dybden forøget til 27 Fod. Ved Grundens N.-Side staaer i 29 Fod Vand en hvid Stage og ved S.-Siden i 29 Fod Vand en rød Stage med Kost.

I Farvaedet mellem *Aspö* og *Kotka* er funden en 15 Fods Grund, *Poscharsky*, 2 Kbl. S. 5° Ø. fra *Merinkarinkivi*. ½ Kbl. S. for Grunden er i 5 Fv. Vand udsat en rød Stage med Kost. 60° 20' 48" N. Br. 27° 6' 47" Ø. Lgd.

Tydskland. Pillau. Ifølge Indberetning fra det kgl. Generalkonsulat i *Königsberg* afholdtes fra 5te til 24de Aug. 1895 Skydeøvelser fra Kystbatterierne ved *Pillau* om Søndage fra Kl. 8 til 12 Pm. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fyrtaarnet, og Havnen er da spærret for al Sejlad.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 11te Juli. 53° 48' N. Br. 7° 17' Ø Lgd. Vrag med Bunden opad.

Den 13de Juli. 53° 48' N. Br. 5° 13' Ø. Lgd. Forladt *scensk* Bark »*Vegas*», fuld af Vand. Fokkemast staaende.

Tydsland. Langeoog. V. I *Accumer Ehe* er mellem de røde Tønder A og B udlagt en rød Spirtønde.

Holland. Ems. De rød og sort lodret stribede Baake-tønder med rødt Kors »*Emshörn N.*» og »*Emshörn Z.*» ligge fremtidig ude om Vinteren.

Friesche Zeegat. I *Noordwest Gat* ligger rød og sort vandret stribet Kugletønde No. 4 med Kegle paa 53° 30' 40" N. Br. 6° 4' 54" Ø. Lgd.

I NW-Rak ligger Stumptønde Nr. 9 paa 53° 26' 0" N. Br. 6° 6' 2" Ø. Lgd.

I *Zoutkampertaag* ligger Stumptønde Nr. 1 paa 53° 27' 37" N. Br. 6° 5' 0" Ø. Lgd., og Stumptønde Nr. 2 med afkortet Kegle paa 53° 27' 6" N. Br. 6° 5' 44" Ø. Lgd.

Zeegat van Terschelling. Ved *Thomas Smit Gat* er Hjælpeledfyret slukket og et permanent Fyr tændt. Det viser hvidt, fast Lys fra S. 21° Ø. gennem S., V. og N. til N. 36° Ø. og fra N. 69° Ø. til N. 89° Ø. Det skjules af *Terschelling* fra N. 9° V. til N. 36° Ø. Synsviddens: 12 Kml. Fyret vises fra et rødt, 20 Fod højt Fyrhus.

Holdt overret med *Terschelling* Fyr i S. 63° Ø. leder det til og i *Thomas Smit Gat*.

Da Grunden mellem *Spathock* og *Schuitengat* er tiltagen, er den røde Sektor i *Spathock* Fyr bortfalden.

Stumptønde No. 1 med afkortet Kegle er flyttet og ligger nu i 28 Fod Vand. 53° 24' 24" N. Br. 5° 4' 2" Ø. Lgd.

Haringvliet og Volkerak. Fra 19de Aug. til 28de Septbr. ere følgende Pladser spærrede:

I *Haringvliet*, c. 2 Kbl. V. for *Hellevoetsluis*, en Plads afmærket med Spidstønder og Stumptønde.

I *Volkerak* en Plads Ø. for det Sted, hvor tidligere *Hellegat* Spidstønde med Ballon laa.

Det er forbudt at ankre mellem Fort *de Ruyter* og Linien mellem *Ø-lige Hellegat* sortmalede Lystønde No. 1 og den rød og sort vandret stribede Kugletønde No. 1 med Diamant.

Wester Schelde. I *Wielingen* er Spidstønde No. 1 flyttet. Den ligger nu i 25 Fod Vand. 51° 23' 5" N. Br. 3° 17' 34" Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Portugal. Leixoes. Den 28de Juli 1895 tændes paa S.-Molens Hoved ved *Leixoes* Havn et permanent, fast Fyr, som viser hvidt Lys fra S. 7° Ø. til S. 83° V. og rødt Lys over den øvrige Horizont. Flammens Højde: 50 Fod. Lysevnen 10 Kml. for det hvide, 8 Kml. for det røde Lys. Linseapparat af 5te Orden. Fyret vises fra et sexkantet Stentaarn.

Samtidig slukkes det midlertige Fyr.

Beliggenhed: 41° 10' 42" N. Br. 8° 42' 24" V. Lgd.

Portugal S.-Kyst. Culatra. Ved *Culatra* NØ-Rev er udlagt en Tønde, fra *Santa Maria* Fyr i N. 44° Ø og fra *Figo* i S. 3° V.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Portland Harbor. Maine. Den 24de Juni 1895 er Tøndevageren, som laa ½ Kbl. N. 14° Ø. fra *Portland* Bølgebryder Fyr, ombyttet med en sort Klokketønde, mærket »S. L.» med hvidt. Klokken, der ved Elektricitet sættes i Bevægelse fra Bølgebryderen, giver Et-Slag hver ¼ Minut.

Delaware River. New Jersey. Den 1ste Juli 1895 om-

byttes Spidstønde Nr. 26 ved *Goose Island Flat* med en rød-malet Lystønde, som viser hvidt, fast Lys.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Tunis. Ras Tina. Den 1ste Juli 1895 er paa *Ras Tina* tændt et hvidt Blinkfy, som hver 10 Sekunder viser To-Blink. Flammens Højde: 177 Fod. Lysvidden: 30 Kml. 34° 39' 1" N. Br. 10° 41' 7" Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Louisiana. Omtrent den 10de Juli 1895 ombyttes den røde Klokketønde, som ligger i 21 Fod Vand 1½ Kml. N. for *Trinity Shoal*, med en sort og

hvid lodret stribet Spidstønde, mærket *Trinity Shoal*. 29° 15' 20" N. Br. 92° 12' 25" V. Lgd.

Galveston Bay. Texas. Baaken paa *Pelican Island* findes ikke, men i Nærheden af dens Plads staar en Opmaalings Baake.

Brazos-Santiago Texas. Paa *Isabel Point*, S.-Siden af *Madre Lagune*, er tændt et hvidt, fast Fyr med Blus. Flammens Højde: 85 Fod. Synsviddens: 15 Kml. Fyret vises fra et hvidt Stentaarn med hvid Lanterne. 26° 5' 35" N. Br. 97° 12' 30" V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Spanien — Skibe fra *Buenos Aires* og *Montevideo* og 65 Kml. Omkreds gives fri Praktika.

Anti-magnetiske

Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,

6, Sølvtorvet 6.

Metalspejllapparater,

Havnefy & Lanterner.

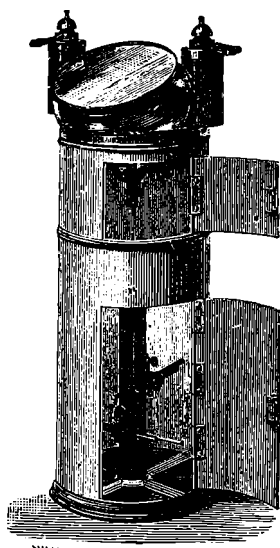
Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

Patent Multiplicator, Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser.

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptein Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner

Dybhavsthermometre
med Vendeapparat.

Barometre. Thermometre. Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

Hans Chr. Berg,

Stukkatur, Cementstøberi

og

Kridtstensværksted.

Gothersgade 91. K.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

H. Svarrer & Co.,

Nyhavn 9,

anbefaler sig som

Skibsproviantør.

Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

Andersons Præserveringsfarve for Metaller

forhindrer ubetinget Rustdannelse,

anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:

Evers & Co.,

12. Nybrogade.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr., 6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre.

Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæplads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større Havne-Providensbyer.

Manometre, Vacummetre og Tællemaskiner

Fabrik og Lager. Reparationsværksted.

P. Otzen & Thorstenson,

Ryesgade Nr. 105. Kjøbenhavn Ø.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Rullesten eller Singels til Beton- bygning

faas mod Forudbestilling billigst hos

R. Lorange, Vesterbrogade 5, Mezzaninen.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler
ferske, saltede og røgede Varer.

Ægte Carbolineum.

Bedste og billigste Imprægneringsmiddel. Anvendes til alt Træværk. Kan pastryges af Enhver. Faas billigst hos

Th. Kayser & Co.,
ældste Carbolineumsforretning,
Rosengaarden 8, Kbhvn. K.
forhen Møntergade 24.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.
Skandinavisk Forretning
Swansea.

Telegrafadresse: »NÆRUP«.

Heymann-Bloch & Komp.s
verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel
til Konservering af
Helbredet,
bør føres i ethvert
Skibsapothek.
Faas i de fleste
Materialforretninger.

Petersen & Rand,

Niels Juelsgade 7.

→: Telefon 3523. ←:

Import af finsk Smør,
fineste holdbar Kvalitet,
billigste en gros Pris.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med

Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.
Telefon T 37.

Korsør Margarine.

Endnu uovertruffen i Kvalitet og Holdbarhed. Anbefales
ubetinget som det Bedste til Skibsbrug. Garanteres fri for
Vand, hvorfor det særlig anbefales til Bagning og Stegning.
Faas i de fleste Skibsprovianteringsforretninger.

Telefon
3674.

Hovedoplæg: Knabrostræde 3.
Brødrene Syndergaard.

Telefon
3674.

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.
Diner a la carte. Varme Frokostretter.
J. Christophersen.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Founders and Ship Repairers.
Vildersplads, Copenhagen, C.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,
Adelgade 14.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,
»Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Svea«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.



Faas hos de fleste Handlende
i Byen, paa Broerne og Fre-
deriksberg til følgende Priser:

Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.

Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.

Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.

Hovedforhandler:

Peter Buch,

Vinhandel

en gros & en detail.

Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.

Telefon 1107.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Stenstrup,
Lille Kongenegade 40 og Axelhus 2 D.

St. Kongensgades Brødfabrik

& Melforretning 63

anbefaler

1^{ma} veltørrede Skonnerogger.

Telefon 197.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 18, St. 11—3 og Holsteinsgade 9 Ø.

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet emdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Brødgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISEMENTS-PRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Brede 25 Øre, udenlandske 35 Øre

De øvrige Sider — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20 00 30 00 50 00

Mindre end 1/2 Side 10 00 20 00 40 00

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 31.

Kjøbenhavn, Fredag den 2. August 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Skibsfarten og Toldlovens Revision. — Den danske Skibs-Liste og Rederi-Portegnelse. — Vestkysthavnen. — Vort Konsulat i Archangel og Skibsførerne. — Den ny Sejlkonstruktion, af H. C. Vogt. — Fiskeri-Statistik. — Lydsignalerne og den engelske Bedømmelseskomite. — Bør Drodden uddybes? — Fiskerierne. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Om Stabilitet, af *Skifter Andersen*. — Fra Sø og Land. — Skibsetterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

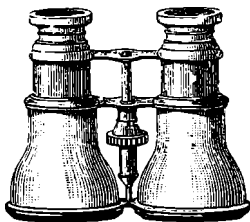
Grundlagt 1857. Telefon 106.
Lager af Papir & Konvolutter
fra danske og fremmede
Fabrikker.

Som Repræsentant for forskellige 1ste Klasses Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af Skibe, Varer og Fragt til billige faste Præmier. Subagenter antages i forskellige Provinsbyer.

Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 37.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.
Udsalg;
Østergade 10, Kjøbenhavn.



H. E. Holst's

Efterfølger,

Hans Liisberg,

Uhr- og 840

Instrumentmager.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Toldbodgade 16.

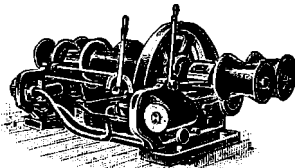
Telefon
1269

M. CLAUSEN,

KJØBENHAVN, K

leverer

Damp-
Kraner,
Hejse-
og
Ankerspil,



Telegr.-Adr.:
„Baltic“.

Donkey-
Kjelder.
Donkey- og
Ballast-
Pumper

fra
Clarke Chapman & Co. lim., Gateshead.

Temperleys Vare-Transporters. Staal-Skibsbaade, presset af kun 2 Plader. Ogdens selvregulerende Reduktions-Ventil. Selvtættende Metalpakninger. Danby's Cement til Skibscementering. Mollerups Smøreapparater.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbrød.

H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.
Ludwigsbergs Donkey Pumper,
Pulsometre, Centrifugalpumper,
samt alle Sorter Pumper og Sprøjter
i bedste Konstruktioner
til billige Priser.

Engelberts originale Olie,

bedste Cylinder-Olie,
leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine
anbefaler sig med alle

Conserves til Skibsbrug

af Kjød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l.
Prislister udleveres paa Forlangende.

Kontor og Lager **Store Kongensgade 106.**

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Connossementer,

D. F. D. S.

med og uden Flag,
tyske, engelske, franske,
Leith & Hull Connossementer.

Dampskibsfragtbreve

med & uden Coupons.

S. Friedlænder

Ved Stranden 14

Kjøbenhavn:

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,
Strandgade 32.
Kjøbenhavn. C.
Telefon Nr. 1728.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringsselskab

HAFNIA

Raadhuspladsen 51. Kontortid 9-5.
Telefon 3326.

Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.



Klædeguhr, Filt m. m.

Luftbælteisolation.

Patent for Rør og Kjelder.

Frihavnens Spedition & Kommissions-Forretning.

Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørjes.
Kontor i Frihavnens Kontorb.
Telefon 2250.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt
Udarbejde samt Alt færdigt
Bødkerarbejde for Export

Alt Arbejde udføres af solide
og øvede Folk.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

Fritz Meyers Etablissement

14, Gothersgade 14.

Belysnings-Apparater
og Lanterner

til Skibsbrug

til Lys, Olie, Petroleum og
elektrisk Belysning.

Metal- og Lakervarer
til Skibsbrug.

Moniér- Traadglas

o: Glas med indstøbt Jerntraad
— der særlig egner sig for
Skylighter og Lyskasser i Skibe,
— leveres nu i krystalklare
Tavler i enhver ønsket Størrelse.

Eneforhandler: **H. Reeh.**

Telefon 3124. Vestergade 33.

Leverandør til de danske
Statsbaner og Frihavnen.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørgeres.



Galle & Jessens Cacao

oljefri, rene Poudre

kan særlig anbefales til Skibsbrug.

Kuntze & Co. portable Vandfiltre

give med en Ydeevne af 40, 80 og 200 Potter i Timen

fuldstændig rent, krystalklart Drikkevand.

Anbefalede af Læger, Analyser af Prof. V. Stein og flere.

Uundværlige i Skibe.

Generalagenturet Badstuestræde 18, Kjøbenhavn K.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere,

114, BUTE ROAD. CARDIFF.

Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa
Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

Andersons Præserveringsfarve for Metaller

forhindrer ubetinget Rustdannelse,
anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway
Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:

Evers & Co.,

12. Nybrogade.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre
Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-
plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større
Havne- og Provindsbyer.

Paa SØKORT-ARKIVET faas:

Skibsdagbog (Journal), enkelt, 175 Foliosider. Nedsat
Pris: Kr. 5,50.

Skibsdagbog (Journal), dobbelt, 350 Foliosider. Pris:
Kr. 9,50.

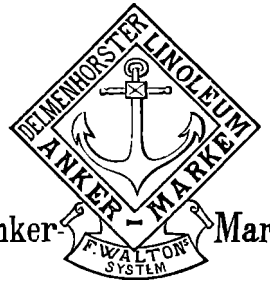
Kladde til Skibsdagbog. Pris: Kr. 4,00.

Maskindagbog. 175 Foliosider. Nedsat Pris: Kr. 5,50.

Kladde til Maskindagbog. Pris: Kr. 4,00.

Danchells Fabriker.

Linoleum.
Voxdug.



Anker-Mark

Eneudsalg i Danmark

for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13. Matthæusgade 5.
Telefon 545. Telefon 2680.
Kjøbenhavn.

Hattemagasinet

'London'

Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg

Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Rugbrød

A {Frederiksberg} A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

F.W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for
Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

Skibsfarten og Toldlovens Revision.

Der blev, som bekendt, under sidste Rigsdagssamling nedsat en Kommission til at tage Spørgsmaalet om en Revision af Toldloven under Overvejelse og fremkomme med Indstillinger til Lovgivningsmagten herom. Denne Kommission har i Løbet af Sommeren afholdt Møder her i Byen. Om dens Arbejder kunne fremmes saa vidt, at deres Resultater allerede kunne foreligge i næste Rigsdagssamling, kan vel ikke i Øjeblikket afgøres, men under alle Omstændigheder er det af største Betydning, at Skibsfarten i saa god Tid som muligt fremsætter de Ønsker, den nærer med Hensyn til en Reform af vor, for denne Næringsvej særlig ubillige Toldlovgivning. Det er derfor særdeles heldigt, at Skibsrederiets Organisationer, Dampskibsrederi-Foreningen og Sejlskibsrederi-Foreningen, allerede nu have optaget Arbejdet for en Reform paa dette Omraade ved til Toldlovkommissionen at indsende Henvendelser om denne Sag. Vi gengive nedenfor det af Dampskibsrederi-Foreningen indsendte Andragende og skulle i vort næste Nummer meddele Sejlskibsrederi-Foreningens.

Til

Toldlovkommissionen.

Kjøbenhavn, i Juli 1895.

Dampskibsrederi-Foreningen tillader sig herved at henvende sig til den ærede Toldlovkommission i følgende Anledning:

Som bekendt have Fragtforholdene i de senere Aar været meget slette, og uagtet al anvendt Flid og Sparommelighed have Rederne dog gennemgaaende ikke været i Stand til at tilvejebringe et blot nogenlunde tilfredsstillende Udbytte af de Kapitaler, der ere anbragte i Skibene, ja, i mange Tilfælde er der endog sejlet med Tab. Forretninger ere jo imidlertid altid afhængige af Tidernes gode eller daarlige Konjunkturer, og Dampskibsrederi-Foreningen har derfor heller ikke haft Tanke for at stille Anmodning om Beskyttelse for den danske Skibsfart i Form af Præmier eller lignende Begunstigelser, tilmed da man har Bevis for, f. Eks. i Frankrig, at Beskyttelser af denne Art ikke ere til nogen Hjælp, naar andre nødvendige Betingelser for Skibsrederiets Udvikling mangle. Vi ere vedvarende af den Mening, at danske Redere fremdeles ligesom hidtil kunne optage Konkurrencen med andre Nationers Skibe, naar vi blot ere ligestillede i Konkurrencen, og der ikke paalægges os Byrder og Udgifter, som vore Konkurrenter ere fritagne for. En saadan Byrde er imidlertid Indførselstolden paa Skibe og Tolden paa Skibsmateriel, som anvendes til Skibsbygning. Vore vigtigste Konkurrenter, Englænderne, Tyskerne og Nordmændene have ikke en saadan Told, og saavidt vides findes den foruden i Danmark kun i Rusland og Amerika, i hvilke to Lande den har haft en i høj Grad hæmmende Indflydelse paa Udviklingen af Handelsflaaden. Naar henses til Norge, hvor Skibsfarten med Rette betragtes som en af Landets vigtigste Indtægtskilder, betales som oven for nævnt ingen Indførselstold paa Skibe, og den norske Handelsflaade forøges som en naturlig Følge heraf betyde-

ligt hvert Aar. Ja, andre Nationer, selv danske Redere, søge at faa, og have faaet, deres Skibe under norsk Flag, for at kunne nyde godt af denne og andre Lettelser, som Norge yder Skibsfarten. Indførselstolden her i Landet er formodentlig i sin Tid bleven indført som Beskyttelse for danske Skibsbyggere, men Forholdene have nu forandret sig saaledes, at de største Skibsværfter med Glæde ville se den hævet, selvfølgelig under den Forudsætning, at Tolden paa Skibsmateriel ligeledes bliver hævet. Indførselstolden paa Skibe, købte i Udlandet, er 3% af Købesummen, men den Told, som Jærnskibsværfterne maa svare af Bygningmateriel til Dampskibe, er mere end 3%, og den paatænkte Beskyttelse virker saaledes den forkerte Vej. Der opstaar desforuden ved den Maade, hvorpaa det nu er ordnet, det abnorme Forhold, at et udenlandsk Rederi kan faa et Dampskib bygget her i Landet 3 à 4% billigere end danske Redere kunne, idet Tolden, som er erlagt for Bygningmaterialet, bliver godtgjort, naar Skibet bygges til Udlandet. Dette er dog meningsløst! Hvis vore Dampskibe udelukkende anvendtes i indenrigsk Fart, eller hvis de danske Værfter kunde levere alle de Dampskibe, som vi behøve, saa kunde dette maaske anvendes til Fordel for Indførselstolden, men som bekendt er det ikke Tilfældet, og et mærkeligt Forhold er det dog at skulle betale Indførselstold af et Skib, som sjældent eller aldrig kommer til dansk Havn, og saaledes slet ikke indføres i Landet. Indførselstolden er desuden ikke en Byrde, der er overstaaet, naar den er erlagt, men en Byrde, der føles, saa længe Skibene eksistere. Det Beløb, som Skibene blive dyrere ved Indførselstolden, maa jo assureres og forrentes. Assurancepræmien er 7% aarlig, Værdiforringelse af Skibene maa regnes til mindst 5% aarlig, og Udbyttet skulde dog ogsaa gerne være omtrent 5% aarlig (tilsammen bliver dette 17%). Naar et Dampskib saaledes koster Kr. 400,000 og betaler Kr. 12,000 i Indførselstold, vil det i Virkeligheden være en aarlig Udgift af 17% af Kr. 12,000 eller Kr. 2,040, som vi have mere end vore Konkurrenter i Udlandet. Vi tillade os derfor ærbødigst at henstille til den ærede Kommissions Overvejelse, om der ikke kunde gøres Skridt til at faa denne Told hævet. Vi indse fuldt vel, at dette ikke kan lade sig gøre, uden at samtidig Tolden paa Skibbygningsmateriale hæves, og at dette saa igen staar i Forbindelse med Tolden paa Jærn. Men selv om Tolden paa Jærn ikke skulde blive hævet ved den paatænkte Revision af Toldloven, kunde det dog muligvis i saa Fald ordnes her paa samme Maade som i Tyskland, nemlig ved at der er Toldopsyn paa Skibsværfterne, som paase, at kun det Materiale, som benyttes til Skibbygning, indføres toldfrit, medens der betales Told af det Materiale, der benyttes til Brug for Indlandet.

Dampskibsrederi-Foreningen.

Adolf Carl,
Formand.

Den danske Skibs-Liste og Rederi- Fortegnelse.

Fra Søkort-Arkivet er udgaaet »Danmarks Handelsflaade i Aaret 1895«, udgivet paa Foranstaltning af Indenrigsministeriet og Marineministeriet ved A. Schneider, Chef for Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet.

I den her foreliggende 12te Udgave af den officielle Fortegnelse over danske Krigs- og Handelsskibe, der ere tildelte Kendings-Signaler, er Stoffet i det væsentlige ordnet som i de tidligere Udgaver, nemlig i tre Afdelinger: Kendings-Signal-Fortegnelse, Alfabetisk Sejlskibs-Register og Alfabetisk Dampskibs-Register. Haandbogen indledes med en Indholds-Forklaring, hvori gives de nødvendige Oplysninger med Hensyn til dens Brug; der findes her Meddelelser om Kendings-Signal-Systemet, om Kyst-Signal- og Semafor-Stationer, om danske og engelske Signal-Stationer, om særlige danske Signaler og om Storm-Signal-Stationer; fremdeles Forklaringer om de alfabetiske Skibs-Registre. Herefter følger Kendings-Signal-Fortegnelsen for Krigs- og Handelsflaaden og en Opgørelse af Landets Handelsflaade d. 1. Maj 1895; det fremgaar af denne, at Handelsflaaden paa dette Tidspunkt af Skibe over 4 Tons Netto Register Tonnage talte 3,035 Sejlskibe med ialt 190,070 Tons Netto og 390 Dampskibe med 127,760 Tons Netto. I det alfabetiske Sejlskibs-Register gives, som tidligere, Oplysninger om Skibets Kendings-Signal, dets Navn og Fører, dets Art eller Takling, dets Bygnings-Sted, Aar- og Materiale, Dybde midtskibs, Register-Tons, (Brutto og Netto), og endelig dets registrerede Ejer eller bestyrende Reder og Registrerings-Havn. Hertil slutter sig en Fortegnelse over Sejlskibs-Rederierne med 100 og over 100 Register-Tons Netto, eller som eje flere end et Skib. I det alfabetiske Dampskibs-Register gives tilsvarende Oplysninger; her findes desuden angivet Fradraget for Maskin- og Folkerum m. m., og Netto-Register-Tonnagen er opgivet efter German Rule, Danube Rule og British Rule; Fortegnelsen over Dampskibs-Rederierne er ordnet som den for Sejskibene. Slutte- lig findes Tilføjninger og Rettelser, afsluttede d. 1. Juli d. A.

Denne Haandbog udkommer som Tillæg til den internationale Signal-Bog; ifølge derom afsluttede internationale Overenskomster skulle Sø-Staterne med passende Mellemrum udgive Fortegnelser over de af deres Krigs- og Handelsskibe, som have erholdt Kendings-Signaler efter det internationale Signal-System, til Brug for Skibe i Søen og for Signal-Stationerne. At denne Foranstaltning er særdeles hensigtsmæssig, er utvivlsomt, og den danske Fortegnelse tilfredsstillende sikkert fuldt ud alle rimelige Fordringer. Dens hele Indretning synes særdeles praktisk, og enhver, der har benyttet den, vil erkende, at den er netop, hvad en Haandbog bør være: klar, kortfattet og med Stoffet ordnet let overskueligt. Dens Betydning beror ikke alene paa dens Uundværlighed for de Søfarende og for Signal-Stationerne; de fleste, der paa den ene eller anden Maade have med vor Skibsfart at gøre, ville have erfaret, i hvor mange Tilfælde man i denne Bog henter Oplysninger, som ellers kun vanskeligere og langsommere lode sig indhente. Skulde vi indvende noget mod disse Oplysninger, skulde det være det, at de jævnlige ere for gamle. Den sidste Udgave udkom i Februar 1893, altsaa for godt 2 Aar siden; dette synes ganske vist ikke noget langt Tidsrum,

men for mange, der benytte denne Haandbog, vil det dog være paafaldende, hvor særdeles talrige de Forandringer ere, der ere foregaaede med Hensyn til Skibenes Bestyrelsesforhold, hvor mange Skibe der ere udgaaede og tilkomne o. a. Vi anføre kun dette, for at henstille til Overvejelse, om de »passende Mellemrum«, der skulle være mellem to Udgaver af Bogen, ikke kunde ansættes til 1 i Stedet for til 2 Aar; men vi tør ganske vist ikke udtale nogen Mening om, hvor vidt en saadan Foranstaltnings Betydning staar i noget rimeligt Forhold til de ved dens Gennemførelse meget forøgede Udgifter.

Denne Haandbog synes os saaledes ved sin hele Hensigt og Indretning, ved den store Sagkundskab og Omhu, med hvilken den er udarbejdet, og ved sin tiltalende Udstyrelse at indtage en fremragende Plads i vor maritime Literatur, og vi ønske den oprigtigt den store Udbredelse, den fortjener. Vi henstille i kommende Udgaver at ændre enkelte Udtryk, der ikke synes os heldige. Bogen fremtræder som »Anhang« til den internationale Signal-Bog; vi foreslaa at kalde den »Tillæg« el. lign.; »Anhang« er en slem Germanisme. I Rederi-Fortegnelsen staar der »Fortegnelse over — Rederier med af og over 100 Register-Tons Brutto«, hvad ikke lyder heldigt. Men disse smaa Indvendinger fremsætte vi kun, fordi Bogen er saa nær ved at være fuldkommen, at det er Synd, den ikke skal blive det helt.

Vestkysthavnen.

»Dansk Søfartstidende« har fra et Udvalg i Thisted modtaget Indbydelse til en Sammenkomst mellem Amts, By- og Sogneraad samt Delegerede for Landbo-, Handels-, Industri-, Haandværks-, Søfarts- og Fiskeriforeninger samt saadanne offentlige Institutioner, som maatte formodes at være interesserede i Anlæg af en Vestkyst-havn uden Hensyn til dennes Beliggenhed. Hensigten med dette Møde, der antagelig vil blive afholdt inden Rigsdagens Sammentræden, er at forberede Adresser til Regeringen med Anmodning om at tage alle foreliggende Planer og Overslag angaaende Havneanlæg under samlet Overvejelse og fremkomme med Forslag om Bevilling til Udvikling af vore Vandveje.

Det er selvfølgelig af største Betydning, at Skibsfart og Fiskeri lade sig fyldigt repræsentere ved dette Møde og begrunde de Krav om et Tilflugtssted paa Jærnkysten, som kun alt for længe har været savnet, men som man nu nærer grundet Haab om at faa rejst Stemning for i Forening med de ovenfor nævnte Interesserede i Vestkyst-amterne.

Et større Antal Medlemmer af den lovgivende Forsamling have for ikke længe siden under Sejlsads til Tyborøn-Kanalen med Kanonbaaden »Hauch« tilkendegivet udelt Interesse for Løsningen af dette vigtige Spørgsmaal, og Dagspressen har allerede bragt forskellige Nyheder til Torvs om, hvorledes det formentlig vil blive løst.

Man tør vel deraf slutte, at Spørgsmaalet vil blive aktuelt i den kommende Rigsdagssamling, og vi opforde indtrængende alle, der have modtaget Indbydelse, til at

give Møde, ligesom man har anmodet os om at tilkænde- give, at enhver, der er knyttet til Skibsfart og Fiskeri, uden, paa Grund af manglende Adresse, at have modtaget særlig Indbydelse, herved kan betragte sig som indbudt, idet Anmeldelse om at ville deltage da snarest sendes til Hr. Proprietær Neergaard, Pedersrolighed pr. Thisted.

Vort Konsulat i Archangel og Skibsførerne.

Vi ere af et dansk Rederi anmodede om at bringe til Offentlighedens Kundskab den Behandling, en dansk Skibsfører har været Genstand for i Archangel. Vi have liggende for os en Række udførlige Oplysninger om den hele Sag, indeholdte i Skrivelser til Rederiet fra de danske Skibsførere, der paa det paagældende Tidspunkt opholdt sig i Archangel. Disse Oplysninger gengives i sammen- trængt Form i nedenstaaende Indlæg, og de tale for sig selv. Vi skulle da kun ledsage dem med den Bemær- ning, at naar der paalægges Skibsfarten særlige Byrder til Konsulatvæsenet, maa den med Føje kunne forlange, at Skibsførerne i fremmede Havne faa al den Vejledning og Støtte af de danske Konsuler, som de behøve. At dette ogsaa i Praksis anerkendes af de fleste af vore Konsuler, er sikkert nok, men lige saa sikkert er det, at der ogsaa findes dem, der misforstaa deres Stilling overfor danske Skibsførere. Vi modtage ikke sjældent Klager i saa Hen- seende, men vi maa selvfølgelig som Betingelse for deres Optagelse i Almindelighed fordre, enten at de fremkomme under vedkommende Indsenders Navn, eller at Beviserne for deres Rigtighed forelægges os. I det her foreliggende Tilfælde synes vedkommende danske Konsul i ualmindelig høj Grad at have misforstaaet sin Stilling som Repræsen- tant for danske Interesser, og den Maade, hvorpaa han er optraadt overfor den danske Skibsfører, fortjener den al- vorligste Paatale. Vi haabe derfor, at Fremkomsten af nedenstaaende Indlæg vil bevirke, at Sagen af vore Myn- digheder gøres til Genstand for en indgaaende Under- søgelse, der kan bevirke, at vore Interesser fremtidig vare- tages bedre i en Havn, der aarlig besøges af et ikke ringe Antal danske Skibe.

De nærmere Omstændigheder fremgaa af følgende Indlæg:

Efterfølgende Linier, for hvilke jeg tillader mig at bede om Plads i »Dansk Søfartstidende«, vise hvad en Konsul kan drive det til lige over for en Sejlskibs- fører, og det efter at vi har faaet en for vor Sejlskibs- flaade alt andet end fordelagtig ny Konsulatlov. Sagen er denne: Den 17de Juni d. A. ankrede Skonnertbrig »Chri- stiane & Marie«, Kaptajn Hansen, paa Lapominka Bar ved Archangel for S. B. Anker med 25 Fv. Kæde; om Aftenen sattes Vagten.

Kl. 4 $\frac{1}{2}$ om Morgenen den 18de var Kaptainen med Lodsens paa Dækket, Skibet laa paa samme Sted, som da det ankrede, og Vagten var paa Dækket.

Kl. c. 5, da Kaptainen stod i sit Kammer, knagede det pludselig forude. Kaptainen og Mandskabet sprang op paa Dækket og saa, at der var en russisk Skonnert om Styrbord, der drev rask agter efter. »Christiane & Marie«s Fokkeraa tog Skonnertens Stænger og Rær; »Chri- stiane & Marie« tog ingen Skade; der var saaledes ingen

Grund for Kapt. Hansen til at foretage noget, men den fremmede Kaptajn kom om Bord til Hansen og forlangte Erstatning, som Hansen selvfølgelig ikke kunde gaa ind paa; den russiske Kaptajn anlagde Sag imod Hansen, begge Skibes Mandskaber kom for Retten, men Hansens Mandskabs Forklaring blev erklæret for Løgn og Falsk. Den danske Konsul i Archangel med en norsk Clerck kaldte derefter Hansen op til sig i et ensomt Værelse og truede ham med, at dersom det ikke kom til en mindelig Over- enskomst, hvorved Skade og Tidsspilde betaltes, saa vilde Hansen og Styrmanden muligvis faa 12 Aar i Sibirien; i sin Fortvivelse indgik Hansen paa Forlig, og Skaden blev anslaaet til 1700 Rubler. Dette Forlig fraraadede imidlertid to andre Skibsførere fra samme danske Rederi at antage, og de gik i Forening op til Konsulen og for- langte »Christiane & Marie«s Papirer udleverede; dette nægtede Konsulen; først efter at det paa engelsk (Konsulen taler nemlig ikke dansk) var gjort ham forstaaeligt, at der øjeblikkelig vilde blive klaget til det danske Udenrigs- ministerium, udleverede Konsulen »Christiane & Marie«s Papirer, hvorefter Skibet sejlede; hvad der senere vil blive ud af Sagen, vil Tiden vise.

Efter ovenstaaende fristes man til at spørge sig selv, om Konsulernes Bestemmelse da ikke er at være til Nytte for Skibsfarten. Sproget kan de paa mange Steder ikke og Hjælp forlanges ikke af dem; kan den danske Skibsfart ikke blive befriet for den uhyre Byrde, som vi har faaet ved den ny Konsulatlov; lad os faa en Lov, der siger, at vi skal betale og det rundeligt, for hvad Arbejde eller Hjælp, Skibene forlange, og ikke som det nu er Til- fældet, at Skibsfarten skal betale for en Hjælp, der ydes det hele Folk og Land.

A. B. C.

Den ny Sejlkonstruktion.

Vi have modtaget følgende:

Højtærede Hr. Redaktør! Det var med stor Tilfreds- hed, at jeg nu atter, efter den lange Tavshed, saa Hr. Kaptajn Nielsen tage til Orde mod de forsømte Sejlskibs- rigninger; det er i konstruktiv Henseende, at de nuværende Sejlkonstruktioner ere ukorrekte og dette maa vel en Inge- niør have Lov til at ytre sig om, lige saa vel som en Astronom om Udarbejdelsen af et Søkort, kun maa den forstandige Sømand stadig tages paa Raad. Skønt Prøverne med det ny System i »Albatros« ere uvæsentlige ved Siden af Kaptajn Trolles Prøver dermed i »Hauch«, saa nødes jeg dog af Hensyn til de ansete Mænd, der have støttet Sagen, til at meddele følgende:

Ved de sidste Kapsejladser i Vejle var Albatros for sent i Start ved begge Kapsejladser, hvad der selvfølgelig er en sportslig Fejl, men paa Krydset d. 21. Juli var den hurtigere end samtlige danske og tyske Fartøjer, kun med Undtagelse af det tyske, amerikansk byggede bulkuler- Fartøj Swanhild. Den hurtigste Krydser i frisk Vind øfter Albatros er vistnok Primula, som forrige Aar tog Kryds- præmie som den hurtigste Krydser, fordi Albatros blev sinket ved nogle sportslige Fejl og Uheld, men teknisk og sportslig Bedømmelse og Interesse falde nu ikke altid sammen. Albatros er af en noget forældet Sænekøls- Type og solidere bygget end endog Brugsfartøjer af samme Størrelse, altsaa oprindelig ikke med Kapsejladser for Øje; den bærer en indvendig Ballast paa 2,150 F og et Sejlareal paa 480 \square Fod, dens Konkurrent Primula bærer en udvendig Ballast i Kølen paa 3,000 og en indvendig paa 1,100 samt et Sejlareal paa 700 \square Fod; Primula er altsaa i Virkeligheden meget større, fortrinlig formet, og dertil bygget for at svare til Maalreglerne, medens dette Hensyn selvfølgelig ikke er taget eller i sin Tid kunde tages med Hensyn til Albatros. Paa Grund af den virke-

lige Størrelseforskel mellem disse Fartøjer kan Albatros ikke sløre eller for Sidevind sejle om Kap med Primula, men kun krydse hurtigere i stiv Kuling paa Grund af det ny Sejlsystems Overlegenhed. Da nemlig Friktion og Bølge-modstand staa i et aldeles matematisk bestemt Forhold til Fartøjets Størrelse, saa er det en fysisk Umulighed for et mindre Fartøj at sejle med et større, naar begge ere nogenlunde ligedannede og ens riggede, og deres Hastigheder ville da staa i et bestemt Forhold; ophører Ligedannedheden saa træde selvfølgelig andre Faktorer bestemmende til. Albatros har den Skavank at have for lille Afdriftsflade, i let Vind driver den derfor ad Læ til og kan ikke krydse med endog tarvelige Fartøjer af samme Størrelse; i frisk Vind og mere Fart virker derimod Sænkekølen

bedre mod Afdrift, og naar nu det Tidspunkt kommer, hvor de almindelige Sejl ved opfriskende Kuling tabe mere og mere af den korrekte Propellerflades Form og pose ud, med Gaffelen for meget i Læ, saa er det netop at Fordelene ved det ny System komme frem, fordi det ved den korrekte Form ikke trykker Fartøjet saa meget ad Siden til. Sammenlignet med andre Sænkekølsbaade af samme Størrelse, saa kan Albatros ikke i frisk Vind sløre om Kap med disse, fordi dens Bølge-modstand er for stor, men den kan med Lethed krydse dem agterud. Efter disse Oplysninger kan man maaske selv dømme om, hvad der skyldes Sejlkonstruktionen og hvad der skyldes Skroget i Albatros.

H. C. Vogt.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

i Ugen fra 21. Juli til 27 Juli 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-flynder ¹ Pighvar ² Pd.	Tunger ¹ og Skrupper ² Pd.	Hornfisk Pd.	Torsk Pd.	Gedde m. m. ¹ og Kuller ² Pd.	Sild. Pd.	Lax ¹ , Aal ² og Aalo- kvabber ³ Pd.	Makrel Pd.	Skaldyr Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt Pd.
36 danske Fiskerfartøjer	67,680											
17 danske Kvaser	71,208											
9 svenske Fiskerfartøjer	4,266											
pr. Baad og Vogn fra nær- liggende Fiskerlejer			5,464 ²		643		5,292	4,041 ² 368 ³	126	Rejer 366		
pr. Jernbane og Damp- skib	1,792	3,200 ¹ 80 ²	35 ¹ 360 ²	4,320	432	2,520 ¹ 1,042 ²	105,412	15,374 ¹ 20.106 ²	3,346	8,794	3,682	
Ialt =	144,946	3,280	5,859	4,320	1,080	3,562	110,704	39,889	3,472	9,160	3,682	329,954
Betalt Gennemsnitspris af Opkøbere	levende, 2Kr.25Ø, til 5 Kr., Kassef. 2 Kr. til 2Kr.80Ø. pr. Lpd.			5 Kr., levende, smaa 1Kr.50Ø. 75-85 Ø. pr. Lpd. pr. Snæs.			fra Sundet Aal, 2Kr.50Ø. blanke, pr. Snæs. til 3 Kr., 50-65 Ø., bornh. gule 75-100 Ø. 30-50 Ø. pr. Ol.		7-9 Kr. Rejer 40 Øre til 1Kr.25Ø. pr. Pd..			

I Ugens Løb er tilført en Del smaa Rødspætter, hvilket bevirkede nogen Nedgang i Priserne for prima Varer. Markedet vedvarende flovt med ringe Købelyst.

Lydsignalerne og den engelske Bedømmelseskomite.

I.

Om Arbejderne i denne Komite, der har behandlet dette for Skibsfarten saa vigtige Spørgsmaal, indeholder »Hansa« en længere Artikel, hvoraf vi hidsatte følgende:

Striden om de nye Søvejsregler har vel for længe siden tabt Nyhedens Interesse, men derfor ophører den dog ikke, ogsaa i sin sidste Fase, at være interessant og indeholde meget baade nyttigt og lærerigt for Sømanden. Efter den nylige Agitation, som i de engelske Skibsfartskredse er bleven vakt mod Forslaget til nye Søvejsregler, har den engelske Regering set sig foranlediget til at nedsætte en Kommission, der skal underkaste Washington-Forslagene en ny Prøvelse, særlig Artikel 15, der handler om Taagesignaler i aaben Sø. Denne Kommission har indhentet Udtalelser fra et stort Antal af praktiske Mænd saavel af Krigs- som af Handelsflaaden, og et yderst omfangsrigt Materiale er derved bragt til Veje, af hvilket man nu vil uddrage forskellige »For« og »Imod«. Kommissionens Beretning foreligger vel endnu ikke offentlig, saa lidt som det er bekendt, om dens Udtalelse om Sagen vil falde gunstig eller ugunstig ud for Washington-Forslagene, men ikke desto mindre vil det allerede nu have sin Nytte at blive bekendt med de udtalte Anskuelse. Intet letter jo saaledes Forstaelsen af slige Be-

stemmelser og deres rigtige Udtydning saa meget, som et Blik ind i det lovgivende Værksted. Desværre tillægger Sømanden i det store og hele dette Synspunkt lidet Værd. Heraf kommer det, at Lovgiverne i korte Sætninger indklædte Ideer let blive fejlagtigt opfattede. Hvor mange Uheld er t. Eks. ikke alene opstaaet deraf, at man i maritime Kredse har opfattet Artikel 19 saaledes, som om den, der først giver et Afvisningssignal, har Ret til at foreskrive det imødekommende Skib Afvigningsmanøvren. Naar man kun nogenlunde opmærksom vil følge de lovgivende Forhandlinger, vil denne fejlagtige Opfatning aldrig forekomme.

Blandt de Udtalelser, som er forebragt Kommissionen, gør Admiral Sir George Nares' Fordring paa særlig Opmærksomhed, fordi denne Officer har deltaget i Washington-Konferencen og ført Forsædet i den der nedsatte Komite for Lydsignalernes Vedkommende. De Forslag, der var indgaaet til denne Komite, var saa talrige, at det alene tog fire à fem Dage at ordne dem paa en nogenlunde tilfredsstillende Maade. Det lykkedes til Slut paa den Vis, at man ordnede Signalerne i tre Grupper.

Kommissionen havde enstemmig vedtaget som en Grund-sætning, at Skibe, som ikke kan se hinanden, aldrig ved Lydsignaler alene vil kunne meddele hverandre sin indbyrdes Stilling for derefter at kunne foretage en Afvigningsmanøvre. Det vil derfor være i høj Grad farligt, hvis man ved Indførelse af saadanne Signaler vil opmuntre Skibsførerne til paa saa upaalidelige Meddelelser at røre ved Roret. Under slige Omstændigheder kan der, d. v. s. naar Skibe vel er inden

Hørevidde, men ikke kan se hinanden, ikke indrømmes det ene Skib Ret til at holde Kurs lige over for det andet. Vel gælder i dette Tilfælde en Høflighedsret (a courtesy right of way), men hvis denne blev givet lovlig Kraft, vilde den føre til Ulykker. Kommissionen har derfor i sin Beretning anbefalet at undgaa alle Signaler, der kan udlægges som »fri Bane« eller »Forandring af Kursen«. — Derefter blev de Signaler, der udelukkende har til Hensigt at give tilkende det Skibs Stilling, som afgiver Signalet, taget under Behandling, og Resultatet var de forskellige Regler, der nu er Spørgsmaal om.

Det under a (Washington-Konferencens Artikel 15) opførte Signal er faktisk det samme som i den tidligere Lov, nemlig en lang Tone med Dampfløjten

Nyt indført paa Forslag af Londoner-Komiteen er Signalet under b, to lange Toner for en Damper, der ingen Fart gør igennem Vandet. I de forenede Stater har i en Række af Aar et Signal, der giver denne Situation tilkende, haft lovlig Gyldighed, dog ikke med ganske samme Karakter. Aarsagen til dette Forslag, det eneste, der er udgaaet fra Londoner-Komiteen, har været det af Sømænd ofte ytrede Ønske, at man vilde give et Skib, der ligger stille i Vandet og ikke er i Stand til at manøvrere saaledes som en Damper i Fart, Anledning til at gøre sin Hjælpeløshed bekendt og saaledes paa en vis Maade beskytte sig ved dette Signal. Dette Forslag, der var udgaaet fra London og anbefalet af Komiteen i Washington, blev da ogsaa uden nogen synderlig Diskussion vedtaget af Konferencen. Det bør paa dette Sted nævnes, at den i Washington udnævnte Lydsignal-Komitee paa et Medlem nær bestod af lutter Sømænd. Signalerne c og d er mer eller mindre de samme som i den gamle Lov; c handler om Signaler for Sejlskibe i Fart og d om forankrede Skibe, som i Fremtiden mindst hvert Minut skal lade Klokkeren lyde i Stedet for som tidligere hvert andet Minut.

Til den under e paa Washington Konferencen tagne Bestemmelse vedkendte Admiral Nares sig Paterniteten. I Følge denne Bestemmelse skal Skibe, der ligge forankrede i aabent Farvand og paa usædvanlige Steder, ikke alene lade Klokkeren lyde, men ogsaa forinden give en lang Tone med Dampfløjten, hvis det er Dampskibe, og med Taagehornet, hvis det er Sejlskibe. Med Hensyn til dette sit Forslag meddelte den britiske Admiral, at i Aaret 1880 laa for Anker i den engelske Kanal et P & O. Dampskib, som flere Gange havde svævet i Fare for at blive løbet i Sænk af forbi passerende Skibe paa Grund af, dels at disse ikke havde hørt Klokkesignalet langt nok borte, og dels fordi de ikke vidste, hvad det skulde betyde, da Ankring paa det Sted, hvor Damperen laa, var noget meget usædvanligt. I Lydsignal-Komiteen i Washington var man enig om, at en slig Situation var farlig, og at man, for at give en saadan tilkende, haardt trængte til et Signal. Vanskeligheden bestod i at vælge dette, da man ikke kunde undvære Klokkeren, siden Fartøjet laa til Ankers. Man argumenterede nu saaledes: Skibet ligger for Anker, men er samtidig et Skib i Fart, der for Øjeblikket ikke bevæger sig gennem Vandet. Man giver det altsaa Signalet for Dampere, der ligger stoppet og er ude af Stand til at styre samt det nu gyldige Taagesignal for forankrede Skibe, Klokkeren. Dette Princip støtter sig nu ogsaa paa den i en Aarrække for Fiskere (i Storbritanien) gældende Lov, at et Fiskerifartøj, hvis Slæbet har taget fat i en Klippe eller anden Hindring og derved bragt Fartøjet til at stoppe og ud af Fart, skal afgive en Tone med Taagehornet og derpaa lade Klokkeren lyde.

(Fortsættes).

Bør Drogden uddybes?

Vi have modtaget følgende:

Kan Drogden ikke uddybes, eller hvorfor bliver den det ikke?

Vore egne Skibe ere nu saa dybt gaaende, at de til Nød kan gaa igennem Drogden, og de blive bestandig større. Kjøbenhavn, der har ofret Millioner paa Frihavnen, vil om kortere eller længere Tid forlange Sejladsen til eller fra Østersøen aaben for ethvert Skib, saa det ikke behøver at gaa den lange og besværlige Vej gennem Bællet.

Naar en Længde af en god Kvartmil blev renset for Sten og enkelte 22 Fods Puller borttagne, da vilde der blive 27 Fod Vand i Drogden, (sandsynligvis dybt nok for de største Skibe), hvilket ikke vilde være uoverkommeligt og vist vilde betale sig for Kjøbenhavn.

Lodserierne, der nu ere i stærk Tilbagegang, vilde igen komme paa Fode, og Staten spare den Sum, Lodserierne baade nu og senere vil optage. Drogdens Uddybning vilde blive en ny Pulsaaere for Kjøbenhavn og en ny Rival for Kejser Wilhelms Kanalen.

Naar vi se hen til, hvad Svenskerne have offret og endnu offre paa Flinterenden, for at give Skibene en Rute, $\frac{1}{2}$ Fod dybere, men 10 Kvartmile længere, da staar Danmark langt tilbage; vel er der ofret meget paa Drogden i de senere Aar, men det er fremtvinget af Tiden, og Tiden fordrer Vand, dybere Vand.

Ærbødigst

it.

Fiskerierne.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 30. Juli:

Det er nu snart i et Tidsrum af over en Maaned, at Vejret har holdt sig ustadigt; i de to sidst forløbne Uger er det atter kun enkelte Dage, paa hvilke Forholdene have tilladt vore Kutterfiskere at passe deres Erhverv, dog lader det heldigvis til, at der er saa rigeligt med Fisk paa Fiskegrundene, at Kutterne, til Trods for at det, som f. Eks. i sidste Uge, kun var Fiskevej i et godt Døgn, dog i den korte Tid opnaa gode Resultater. Godt halvt hundrede Kuttere have i ovennævnte Tidsrum drevet Fiskeri paa Østkysten i Farvandet udfor Løkken og Hirtshals; i forrige Uge faldt Rødspætten fra disse Fangstpladser ualmindelig lille ud, kun 6—7 Kuttere havde Fangster af nogenlunde præsentabel Fisk, de øvrige Fangst kunde knap kaldes god Handelsvare, hvilket Tilfælde jo dog ikke er almindeligt fra denne Fangstplads. Udbyttet varierede mellem 150—250 Snes Rødspætter, hvoraf kun de færreste have vejet 16—20 \mathcal{W} pr. Snes, hvorfor opnaaedes fra 2 Kr. 50 Øre til 3 Kr. 75 Øre pr. Snes; alle de andres Fangst vejede ikke mere end c. 11 \mathcal{B} Snesen og blev betalt med fra 1 Kr. til 1 Kr. 50 Øre pr. Snes. I denne Uge har Kvaliteten heldigvis bedret sig noget, Kutterne havde ogsaa rigtig godt Udbytte, Fiskene vejede fra 16—30 \mathcal{W} Snesen og blev betalt med fra 2 Kr. 75 Øre til 4 Kr. 75 Øre pr. Snesen. Fiskeriet skal ogsaa i den Uge være foregaaet længere til Søs paa dybere Vand. En Snes Kuttere have som sædvanlig fisket paa Herthas Flak, hvor Udbyttet ogsaa har været r. spektakelt; enkelte forsøgte under den svenske Kyst, men da Rødspætten der sjældent forekommer i store Mængder og det saaledes tager betydelig mere Tid at faa fisket fuld Laast, var det kun faa, som dér opnaaede nævneværdigt Resultat. Fisk fra den svenske Kyst vejede c. 18 \mathcal{H} Snesen og blev betalt med 3 Kr. 50 Øre pr. Snes. Fra Herthas Flak vejede de 10—12 Pd. Snesen og blev betalt med 1 Kr.—1 Kr. 50 Øre. Der maa for Tiden være ualmindelig rigeligt med Fisk i Læsø Rende; i sidste Uge ere Kutterne derfra indkomne ikke alene med Dammen overfyldt af Fisk, men desuden med mange Kasser fulde paa Dækket; desværre er det jo kun smaa Fisk, vejende 9 \mathcal{H} Snesen. Det er sørgeligt at se saadan Fisk, som jo næsten er værdiløs som Handelsvare, blive bragt i Land i saa store Masser, da det pekuniære Udbytte, de nu give, jo langt fra staar i Forhold til hvad de kunde udbringes til, naar de i nogen Tid fik Lov til at leve i Fred, indtil en mere madnyttig Størrelse var opnaact; det er at haabe, at det nye Forslag til en Fiskeri-Lov, hvori

de værste Misforhold i denne Henseende er søgt ændrede, snart maa blive til Lov. En Del svenske Dæksbaade indkommer af og til med mindre Portioner Makrel, dørgede i Nordsøen, men forøvrigt er dette Fiskeri meget slet i disse Dage; der betales c. 5 Kr. pr. Snes Makrel. I forrige Uge androg Hummertilførslen c. 6000 Stk., dels fra Vest, dels fra Øst-Norge; det vil fremtidig kun blive smaa Partier Hummer, der vil blive tilført, idet kun de Eksportører, som have faaet deres før Fredningstidens Indtrædelse fangede Lagre af Hummer forsegledede af Toldvæsenet, have Tilladelse til at udføre. Fra Læsø og fra Vestkysten er tilført mindre Partier, fra sidst nævnte Sted saaledes i sidste Uge c. 1000 Stk.; det urolige Vejr har ogsaa virket meget hæmmende paa Hummerfiskeriet. Prisen holder sig omkring 1 Kr. pr. \mathfrak{H} .

Forpagteren af Østersbankerne i Limfjorden og de saakaldte Fladstrandsbanker her ved Frederikshavn, Hr. H. H. Tønning, lader i disse Dage paa sidst nævnte Banker, der i en længere Aarrække paa enkelte kortvarige Undtagelser nær have ligget ubenyttede hen, forsøgsvis foretage Skrabning efter Østers for at faa konstateret, om en eventuel rationel Drift af disse Banker kunde blive rentabel. De under Forsøgene opskrabede Østers ville atter blive udsatte. To af Forpagterens særlig kyndige Folk have foretaget Prøveskrabninger, hvilke efter i Dag indhentet Underretning kun have givet tarveligt Resultat; man mener ikke, at Østersen trives saa godt her mere paa Grund af den ualmindelig haarde Strøm.

mm.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn Indgaaede Skibe.

27. Juli. Dampskib »Fram«, Kapt. Bie, fra Middlesbro med 234 Tons Jærnde.

28. Juli. Dampskib »Georgia«, Kapt. Wørpel, fra New York med 35 Fst. Oleo Oil, 150 Fst. Sirup, 61 Fade Smør, 2,077 Sk. Mel, 48 Fade Farvetrækstrakt, 20 Kolli Mejernaskiner, 22 Kasser Bicycler, 74 Kolli Kortevarer, 28 Kasser Isenkram, 4 Kasser Læder, 1 Kasse Vridemaskiner, 400 Fade Fedt, 43,450 bushels Majs, 16,200 bushels Hvede.

29. Juli. Dampskib »George Dittmann«, Kapt. Witt, fra Hamburg med 91 Kasser Blikplader, 1 Fst. Kognak, 2 Kasser Essenser, 3 Fade Vin, 2 Kolli Flasker, 11 Fade Beg, 4 Kasser Blikvarer, 2 Kolli Børster, 18 Baller Risrødder, 2,847 Sække Oliekager.

30. Juli. Dampskib »Svend Renstrøm«, Kapt. T. Balkenhausen, fra St. Petersburg med 2,375 Fade Olie.

Om Stabilitet.

Af Skifter Andersen.

Hvad Dampskibe angaar, som nu saa godt som udelukkende bygges af Staal, da have de, korrekt konstruerede, i og for sig en betydelig Stabilitet paa Grund af en lavt liggende Maskine og deres Mangel paa Rigning. Længden kan være fra 8 til 10 Gange Bredden, og Dybden op imod $\frac{2}{3}$ af Bredden. Til Trods for en dermed i Forbindelse staaende god teoretisk Metacenterhøjde maa dog en rund Bund undgaas. Selv imod Enderne af Skibet maa en rund Bund tværskibs mest mulig undgaas. Middelpantet maa derfor gaa ud fra Midtlinien i en lige Linie hen imod Kimmingen og kan have 3 à 5 Graders Rejning fra Bundlinien. Derved kan den indvendige Bund tillige blive vandret og Bundstokkene faa en passende større Højde midtskibs. En luvere, vel konstrueret

Damper kan som oftest taale et større tomt Rum i Bunden af Skibet, bestemt til Vandballast; dog maa dette Rum helst være afdelt ved tværs- og langskibs Skotter, for eventuelt ogsaa at kunne fylde enkelte Rum for sig, og forhindre Vandets Uro. Disse Rum maa naturligvis staa i passende Forhold til Skibets Størrelse og Anvendelse og udgøre omtrent 8 à 15 pCt. af dets Tonnage. De yde den Fordel at Ballasten straks er ved Haanden, at enkelte Rum for eller agter kunne fyldes for at sænke eller løfte Skruen, at der ikke behøves yderligere Ladningsgarneringshøjde m. m. Saa meget bedre kunne større Dampskibe taale det tomme Rum under en passende Ladning, som Stabiliteten tiltager med 4de Potens af Dimensionerne, naar ingen Sejlkraft influerer dem. Men man maa vel vogte sig for at misbruge denne Regel, idet man antager, at fordi et mindre Skib er rank, saa kan den samme Konstruktion blive stabil nok, ved at gøre Skibet større, eller ved at laste Skibet forkert. Vil man f. Eks. føre Dækslast, da kan det tit være fordelagtigt at fylde mere eller mindre passende Kvantum Vand i Bundrum eller Tanke; thi naar et Skib i Storm først ligger overkrænget, med endog forskudt Ladning, hvorved Bundrummene komme op i en Sidestilling, da kunne de endnu maaske fyldes, saa at Skibet kan frelses, som Eksemplet har vist, men Omstændighederne ville som oftest stille sig højt ugunstige dertil. — Det gælder jo i det hele taget ogsaa at tage Hensyn til Ladningens specifikke Vægt og Fordeling ved Stabilitetsspørgsmaalet. Den teoretiske Konstruktion kan mest kun operere med en homogen (ensartet) Ladning, hvormed Skibet saa kan fyldes til en passende Dybde, f. Eks. Byg. Et rank Skib kan jo blive stabilt og et stabilt kan blive rank ved Ladningen m. m. Næst efter en god Konstruktion og dertil hørende Forbedringer, vil man være paa den rette Side, naar der gaas ud fra, at Virkningen af Ladningens m. m. Fordeling i Skibet forholder sig til Stabilitetsmomentet imod Rullinger, som Kvadratet af de forskellige Elementers (Varer m. m.) Tyngdepunkters Afstand fra Skibets Tyngdepunkt. Har man f. Eks. Vand i Tankene, antagelig 300 Tons i et 3000 Tons Skib, da virke disse som Afstanden, antagelig $14^2 = 196 \times 300 = 58,800$ F. T., hvorimod en tom Bundtank giver et Minus Moment af samme Størrelse. Belaster man med Dækslast, da vil denne altsaa virke rankende som omtrent Middelaafstanden af dennes Tyngdepunkts Afstands Kvadrat fra Skibets Tyngdepunkt. Vi se deraf, hvor forholdsvis stor Indflydelsen bliver, jo længere vi komme bort fra Skibets Tyngdepunkt eller Occillationsakse og at denne tiltager eller aftager med Ladningens specifikke Vægtfylde og Fordeling. Til Forstaaelse kan anføres, at Grunden til den hastige Kæntring med det engelske Krigsskib »Victoria«, der har været holdt svævende, maa søges i ovenstaaende Aarsag. Dette store Skib, som blev vædret af »Camperdown« kun $1\frac{1}{2}$ Fod neden for Vandlinien, havde antagelig (efter løst Skøn) 6 Fod høje Bundrum til c. 1500 Tons, som vare tomme under Katastrofen. Disse tomme Rum vare isolerede og bleve saaledes ikke fyldte samtidig med Vandets Indstrømmen i Lasten. Herved forklares det nu let, at Skibet inden 5 Minutter kæntrade, endog saa hurtigt, at Kølen viste sig oven Vandet førend det sank. »Victoria« havde 15000 Tons Deplacement, indbefattet det farlige Bundrum paa c. 1500 Tons Størrelse. Dette gav Skibet et Minus-Stabilitetsmoment imod Rulling af omkring $18^2 \times 1500 = 486,000$ F. T. Hvis Bundrummene havde været fyldte, vilde Skibet have stukket c. $\frac{1}{2}$ Fod dybere, men det var da ikke pludselig kæntrret, og af de c. 360 Mand, som omkom, vare vistnok de fleste bleve reddede, om ikke alle. Ved Kæntringskatastrofer bliver der nemlig yderst sjældent Tid og Lejlighed til Redning.

Hellere end at være udsat for Kæntring under paakommende Uvejr, maatte ethvert søgaaende Skib ofre 1 à 2 pCt., f. Eks. af sit Ladningsindhold, paa Vandballast eller endnu bedre paa en specifik tungere Ballast »paa Kølen« eller dog saa langt fra Occillationsaksen som muligt; især er dette nødvendigt, naar Skibet mangler Bundkøle. Disse forhindre jo i høj Grad Rullingernes Hastighed og den dermed forbundne Fare.

Efter Anmodning skal endnu tilføjes, at det er ved officielle Forsøg med engelske Krigsskibe, at man nu er kommet til det Resultat at Slingrekøle nedbringe Rullingerne til de halve Grader m. m. og at derefter samtlige Krigsskibe forsynes dermed, saa vel som store Paketbaade. En almindelig Begejstring hersker i England over dette Resultat for Skibenes uhyre forbedrede Sedygtighed, uden at Farten er bleven mindre derved. Det er dog klart, at Kimmingskøle ikke under alle Omstændigheder kunne gøre den Nytte som Bundkølene, da de første alene ved deres skraa Stilling faa et Modtryk, naar Skibet ikke ligger ret paa Kølen efter dennes Længde.

Fra Sø og Land.

Havarerede danske Skibe. Fra Weymouth meddeles den 26de Juli: Den danske Skonnert »Catharina«, Kaptajn Lund af Rudkjøbing, paa Rejse fra Exeter til Fowey, er i Dag indkommen hertil i læk Tilstand og bliver rimeligvis nødsaget til at gaa i Dok.

Fra London meddeles den 25de Juli: Den danske Skonnert »Carl«, der er ankommen til Boston fra Humacoa, er under Rejsen sprungen læk og har tre Fod Vand i Lasten. Det antages, at Ladningen, der bestod af Sukker, er ødelagt.

Forhøjet Skibsafgift i Pernambuco. Ifølge Shipping Gazette er Skibsafgiften i Pernambuco fra 1. Juli d. A. forhøjet med Rs. 300 pr. Ton for fremmede Skibe, som losse der.

Med Skruedampskibet »Christiania«, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for d'Herr Jens Meinich & Co. i Christiania, foretoges den 24de ds. officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til de ombord værende Rederes fulde Tilfredshed.

»Christiania« er et Staalskib, bygget til Norsk Veritas højeste Klasse, dets Længde er 180' engelsk i Hoveddækket, Bredden er 27'-6" og Dybden i Rummet 12'-8½".

Maskinen har 3 Cylindre og Overfladekondensator. 2 Kedler, der hver har sin Skorsten, ere anbragte den ene foran den anden.

Paa Prøveturen indicerede Maskinen 1175 Hestes Kraft, hvormed der opnaaedes en Hastighed af 13½ Knob med et særdeles gunstigt Kulforbrug.

»Christiania« er bestemt for Passagertrafikken paa Ruten Christiania—Bergen, og tør Skibet paa Grund af dets flotte Udstyrelse og dets smukke Linier nok indtage Førsterangen mellem den Flaade af fortrinlige Passagerskibe, der befarer Norges Vestkyst.

Skibet er oven over Hoveddækket paa hele Længden overbygget med et saa kaldet Stormdæk. Mellem disse 2 Dæk findes de væsentligste Kabytter for Passagererne, agter for 1ste Klasse, forude for 2den Klasse. Første Klases Salon, der er anbragt agterst, tiltrækker sig i Særdelighed Opmærksomheden ved sin smagfulde Udstyrelse. Alt Træarbejde, der er poleret, er holdt i en mørkebrun Farve, og de plydsbeklædte Sofaer harmonere udmærket med Omgivelserne. I Salonen findes Piano samt en prægtig Buffet, ligesom Pladsen foran Sofaerne er optaget af polerede Nøddetræs Børde.

Foran Salonen ligger paa begge Sider af Skibet en Række Separatkabytter for 1ste Klasse, nydeligt udstyrede med al moderne Komfort. Køjerne ere her forsynede med Patent Fjederbunde, som ellers kun findes i de flotteste Atlanthavs-Paketbaade, ligeledes ere Servanterne af en særlig praktisk Konstruktion.

Oven paa Awningdækket findes agter en og forude to Dækssaloner, der ere ligesaa elegant udstyrede som Hovedsalonen. Oven over de 3 Dækssaloner findes endnu et Dæk, der tjener til Promenadeplads for Passagererne.

2den Klases Kabytterne ligge forude under Awningdækket og ere særdeles hyggeligt udstyrede; der findes her 2 separate Saloner for Damer.

»Christiania« har 2 Laderum, til hvilke Lossespillene ere af en særlig Konstruktion, der gør det muligt, at Ladningen udlosses næsten lydløst.

Saavel Salon som Kamre, Nedgange og Dæk oplyses ved elektriske Glødelamper, indfattede i elegante forsolvede Kandelabre.

Alle Vinduerne til Husene paa Dækket ere af facetslebne Spejlglas.

Nyt Dampskibsselskab. Det paatænkes at oprette en regelmæssig Dampskibsforbindelse mellem Rudkjøbing og Kysten og der er allerede af Øens Beboere tegnet et større Beløb til Anskaffelse af en til Farten passende Damp.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Cronstadt 27. Juli, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — A. N. Hansen. Thidemann, ankom til Kbhvn., 29. Juli, bestemt til Petersborg. — Antwerpen, Caroc. pas. Skagen 31. Juli, bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Petersborg. 28. Juli, bestemt til Kbhvn., Frederikstad, Italien. — Castor, Holm, ankom til Havre, 30. Juli, bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Malaga 29. Juli, bestemt til Girenti, Kbhvn., Gefle. — Dagmar, Kofoed, afgik fra Dartmouth 27. Juli, bestemt til Palma, Italien. — Douro, Brabrand, afgik fra Lisbon 30. Juli, bestemt til Kbhvn.. — Georgios I, Kihl, ankom til Constantinopel 28. Juli, bestemt til Sebastopol, Odessa. — J. C. Jacobsen, Bech, pas. Gibraltar 27. Juli, bestemt til Kbhvn, St. Petersburg. — Kiew, Rabe, pas. Quessant, 29. Juli, bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Grimsby 31. Juli, bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Leopold II, Kruse, ankom til Smyrna 29. Juli, bestemt til Piræus, Antwerpen. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Kbhvn. 28. Juli, bestemt til Antwerpen, Tunis, Piræus, Sortehavet. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Antwerpen 18. Juli, bestemt til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniki, Constantinopel, Odessa. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Neapel 30. Juli, bestemt til Licata, Antwerpen Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, ankom til Palma 29. Juli, bestemt til Tunis, Piræus, Constantinopel, Samsoun, Trebizonde, Batoum. — Tejo, Fenger, ankom til Kbhvn. 22. Juli, bestemt til Riga, Portugal. — Tomsk, Petersen, afgik fra St. Petersburg 31. Juli, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — Vesuv, Gade, pas. Quessant 29. Juli, bestemt til Valencia, Spanien. — Viking, Jørgensen, afgik fra Dartmouth 31. Juli, bestemt til Oporto, Lissabon.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Anvers 29. Juli, bestemt til Kjøbenhavn, Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Trondhjem 30. Juli, bestemt til vestnorske Byer, Kjøbenhavn, Stettin. — Ceres, Svensson, afgik fra London 31. Juli, bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Norden, pas. Hanstholm 29. Juli, bestemt til Hull. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Stettin 28. Juli, bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Fanø, Kolster, ankom til Libau 29. Juli, bestemt til Hull. — Frederik, Harboe, passerede Hanstholm 31. Juli, bestemt til Kjøbenhavn, Königsberg. — Jolantha, Frisenette, ankom til Hamburg 30. Juli, bestemt til Danzig. — Kasan, Thomsen, ankom til Königsberg 28. Juli, bestemt til Kjøbenhavn, London. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 21. Juli, bestemt til Færøerne, Island. — Libau, Clauson Kaas, ankom til Hamburg 31. Juli, bestemt til Kbhvn. — Olga, Fischer, ankom til London 28. Juli, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Louise, Brabrand, ankom til Königsberg 22. Juli, bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 29. Juli, bestemt til Liverpool, Manchester. — Morsø, Lind, afgik fra Kbhvn. 31. Juli, bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, afgik fra Antwerpen 28. Juli, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn., 30. Juli, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Riga 29. Juli, bestemt til Kbhvn., Anvers. — Odin, Lissner, afgik fra Hamburg 30. Juli, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn., 29. Juli, bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, afgik fra St. Petersburg 30. Juli, bestemt til Kbhvn., Anvers. — Romny, Harder, ankom til Hull 26. Juli, bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, afgik fra Kjøbenhavn 28. Juli, bestemt til Granton, Færøerne & Island. — Tula, Paaske, ankom til Königsberg 30. Juli, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Valdemar, Sørensen, ankom til Libau 29. Juli, bestemt til Kbhvn., Anvers. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Danzig 31. Juli, bestemt til Kbhvn., Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 31. Juli, bestemt

til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Odense 31. Juli, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Esb. Snare, Sørensen, afgik fra Odense 1. August, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Therkildsen, afgik fra Kbhvn. 1. August, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Sejer Hansen, afgik fra Leith 30. Juli, bestemt til Odense. — Kronen, Petersen, afgik fra Nykjøbing F. 31. Juli, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens & Aalborg. — Storebelt, Güllich, afgik fra Newcastle 30. Juli, bestemt til Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Newcastle 30. Juli, bestemt til Odense.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, ankom til Riga 25. Juli, afgik 31. Juli til Delfzyl. — Fyen, Andersen, afgik fra Kbhvn. 31. Juli til Riga. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Zaandam 27. Juli, ankom til Grangemouth 29. Juli. — Jylland, Starck, ankom til Ghent 29. Juli. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 27. Juli til Zaandam. — Sjælland, Hansen, afgik fra St. Petersburg 26. Juli til Dunkerque.

Thingvalla. Island, Skjødt, afgik fra Kristianssand 26. Juli til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 20. Juli til Kbhvn.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 25. Juli, anløb Frederikshavn 26. Juli, ankom til Newcastle 28. Juli. — Orrik, Erichsen, afgik fra West-Hartlepool 24. Juli, ankom til Göteborg 27. Juli.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Sundswall 28. Juli til St. Malo. — Nerma, Degn, afgik fra St. Servan 30. Juli til Antwerpen. — Nordsøen, Meineritz, ankom til Dundee 24. Juli, afgik 25. Juli, ankom til Methil 25. Juli, afgik 27. Juli, ankom til Esbjerg 29. Juli.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Cronstadt 20. Juli, ankom til Amsterdam 27. Juli. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Libau 10. Juli, ankom til Odessa 31. Juli. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Riga 28. Juli, bestemt til London. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Blyth 26. Juli, ankom til Libau 31. Juli. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Grangemouth 28. Juli, ankom til Swinemünde 30. Juli. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Newcastle 23. Juli, ankom til Cronstadt 31. Juli. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Cronstadt 26. Juli, ankom til Riga 28. Juli. — Olaf, C. Holst, afgik fra St. Petersburg 26. Juli bestemt til Rotterdam. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Boness 23. Juli, ankom til Cronstadt 29. Juli. — Dan. J. C. Jensen, afgik fra Ghent 28. Juli, ankom til Newcastle 30. Juli. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Dunkerque 18. Juli, ankom til Cronstadt 25. Juli. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga 26. Juli, bestemt til Amsterdam.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Cronstadt 29. Juli bestemt til Rotterdam. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Cronstadt 16. Juli, ankom til Rouen 25. Juli. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Newcastle 27. Juli bestemt til Cronstadt. — Pawel Andrejoff, L. Johnsen, afgik fra Cronstadt 22. Juli, ankom til Rotterdam 27. Juli. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Cronstadt 17. Juli, ankom til London 26. Juli.

Heimdal. Anine, A. W. Knudsen, afgik fra Riga 18. Juli, ankom til Rouen 25. Juli.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Maren, Pedersen, sejlet fra Port de Banc 23. Juli til Santos. Prinsesse Marie, Winther, sejlet fra Falmouth 23. Juli til London. — Rosa, Brinck, ankom til Barbados 18. Juli, sejlet 20. Juli til Laguna de Terminos. — Valparaiso, Lorentzen, ankom til Padang 28. Juni fra East London. — Paul, Hensen, sejlet fra New York 11 Juli til La Libertad. — Tercera, Holm, præjet 10. Juli paa 2° N 25° W. — Cito, Lassen, ankom til Göteborg 26. Juli fra Middelhavet. — Prinsesse Marie, Winther, ankom til London 27. Juli fra Portland O. og Falmouth. — Thor, Duysen, sejlet fra Rio Janeiro 27. Juli til Pascuoula. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, sejlet fra Santos 2. Juli til Tocopilla.

Fanø, Sonderhoe. Hans, Brinck, afgaaet fra Liverpool 27. Juli til Porto Alegre. — Ribe, Kromann, afgaaet fra Buenos Ayres, ankom til Falmouth f. O. 29. Juli. — Mary, Lydom, afgik fra Geestemünde 28. Juli til Carlshamn. — Signal, Antonsen, afgik fra Grimsby 20. Juli paa Makrelfiskeri under Norge.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 27. Juli:

Der er ingen Forandring at berette i Udfragterne. Der er i Ugens Løb sluttet fra Tyne, Blyth eller Wear til Kronstadt 3500, 3200, 2800, 3/10¹/₂, 3300, 1900, 1750, 4/, Coke 6/3. Pillau 1150 4/3. Swinemünde 1300, 2200 4/. Stettin 1400 4/6. Rostock 1100 4/9. Lübeck 1100 4/6. Aalborg 780 4/4¹/₂. Kjøbenhavn 1300 4/3. Kjøge 700 4/9. Nykjøbing F. 700 4/9. Naskov 900 4/9. Malmø 1500 4/3, 1900 4/. Stockholm (Islinge) 1250 4/3.

Lissabon 1500, 1300 5/3. Cadiz 1150 5/3. Malaga 1500 7/. Carthage 2200, 1500 7/. Barcelona 1700, 2200, 2500 7/9. Genua 2300 5/, 2900, 3100 4/9. Ca Vecchia 3000 5¹/₂. Messina 2000 6/. Palermo 2600, 2200 5/6. Konstantinopel 4/10¹/₂. Alexandria 3300 5/.

Fra London berettes, at Returnarkedet fra Sortehavet og Donauen er noget fastere, Azoff derimod stille, og Middelhavet uforandret flovt. Der bydes fra Odessa, Sebastopol etc. 9/6 n. c. for prompt for middelstore Baade, og fra Eupatoria 12/9 à 13/ for Salt til Riga. Donauen noterer for prompt Lastning 11/6 n. c. Azoff byder for prompt 11/6, Septbr. 13/, ult. September 13/6.

Fra Middelhavet er sluttet: Alexandria til U. K. 10/ for Ordre, 9/ direkte 2400. Tunis til Aberdeen 14/. Smyrna til London 8/6. Fiume til Rouen fr. 1350 Egetømmer. Benisaf til Rotterdam 3600 7/9.

Fra Østersøen er sluttet: Gefle til London 600 stds 24/6, til Dunkirk 500 stds. fr. 32. Hallsta & Harparanda til Hull 24/. Kotka & Helsingfors til Bordeaux fr. 40. Sverrig (3 Pladser) til Alexandria frs. 49 D B balks. Christiania & Göteborg til Bilbao 2000 t. dry woodpulp frs. 16. Kronstadt til Grangemouth 18/6. Riga til Hull 6/9 sleepers.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 27. Juli:

Forandring af nogen Betydning spores ikke i Fragtmarkedet. — Dampstovnen fra Staterne synes dog at finde mere Efterspørgsel fra forskellige Havne — hvilket har haft tilføje at Sejlskibene har mindre Konkurrence for Tømmerfragterne fra Gulfhavnene — hvorfor en fastere Tendens antageligt tør ventes i disse Fragter.

Fra Canada ser det ikke lovende ud. Den første Canadaflaade er nu for største Delen kommen tilbage til denne Side og konkurreres der nu temmeligt skarpt for at sikre sig Last for nok en Tur — selv om Udfaldet ej tør paaregnes at give synderligt Overskud; den almindelige Mening er, at der ej bliver Last nok at faa for alle fragtsøgende Skibe. Under disse Omstændigheder har Befragteren igen Overtaget og benytter han sig ogsaa deraf, thi der rapporteres Afslutninger fra Steder som Dalhousie, Bathurst, Bayverte etc. à 38/9 for ca. 300 Stds. Skibe, medens 40/— accepteres af mindre Far-tøjer.

Fra River Plate vedbliver Efterretninger for Kornfragter uheldige paa Grund af vedvarende daarligt Vejr — og har det ligeledes til Følge at andre Varesorter bringes bort til lavere Rater end sædvanligt.

Vestkystfragterne holde sig stille til uforandrede Noteringer.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.). Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Fjordgrunden. Risprikkerne ved Fjordgrunden Ø- og S-Side ere ombyttede med 3 Halmprikker med hvide Stager.

Aalborg—Hals. Fra 1ste til 31te Aug. 1895 brænde hver Tirsdag, Torsdag og Lørdag fra 8 til 9¹/₂ Em, fem hvide Lanterner paa Strækningen mellem Aalborg og Hals, nemlig: Ved Bredhage, Vester-Laden, Kanalhagen, Frydenstrand og Bløden-Pæle.

Sundet. Stetten Havnefyrr brænder fremtidig fra 1ste Sept.—31te Marts.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Skaane. Ved Åhus skal et nyt Indløb til Havnen uddybes. Paa Kysten, c. 2 Kbl. N. for det N-lige Havnehoved, skal rejses to Par Baaker, hvoraf de bageste er 32 Fod høje med Timeglas paa Toppen, de forreste 25 Fod høje med et Flag hvorunder et Tværtræ paa Toppen. De

angive Løbets Retning. Løbet afmærkes med tre Stager med Flag paa hver Side. En Stage med Flag udsættes Ø. for Stangmærket paa *Plåtgrundet*. Flagene ere halv røde og hvide vandret delte.

Småland. Figeholm. Ved Indløbet til *Figeholm* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Ved *Starsundet* er Krydsprikken ombyttet med en rød Stage med Kost.

Ved *Grönlandsgrund* er Stagen med Kost inddragen.

Vageren ved *Blacken* er flyttet SØ. hen i 25 Fod Vand, SV. for en 16 Fods Grund. 57° 20' 0" N. Br. 16° 39' 0" Ø. Lgd.

V. for den sidstnævnte Vagers gamle Plads er i 25 Fod Vand udsat en rød Stage med Kost. 57° 20' 20" N. Br. 16° 37' 50" Ø. Lgd.

Finland. Bottniske Bugt. Mellem *Ruotsalais* og *Lypertö* er 5 Fods Grunden *Ristikari* c. 4 Kbl. S for Øen *Ristikaris* S.-Ende. afmærket med en Stage, rød foroven, hvid forneden, og en nedad bunden Kost. Den staar i 21 Fod Vand 1/2 Kbl. V. t. N. for Grunden. 60° 22' 45" N. Br. 21° 43' 32" Ø. Lgd.

Mellem *Pargasport* og *Gullkrona* er 13 Fods Grunden *Tallgrund Nya*, c. 1/4 Kbl. fra Kysten, afmærket med en Stage, hvid foroven, rød forneden. Den staar i 21 Fod Vand tæt NØ. for Grunden. 60° 8' 31" N. Br. 22° 13' 38" Ø. Lgd.

Rusland. Libau. I Følge Indberetning fra det kgl. danske Konsulat i *Libau*, males *Libau* Fyrtaarn hvidt og rødt vandret sribet.

Tyskland. Frische Nehrung. Havneindløbet ved *Gross Bruch* er om Bagbord afmærket med en sort Baaketønde og en sort Spidstønde, om Styrbord med to røde Spirtønder.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Bohuslän. Paa *Orust*, inden for *Kråksundsgap*, skal tændes en Fyrligte, som viser Hurtigblink. Holdt overet med *Kråksundsgap* Fyr leder den midt i Farvandet.

Nærmere Meddelelse senere.

Sotefjorden N. I Farvandet inden for den N.-lige Del af *Sotefjorden* er funden en 12 Fods Grund. 58° 30' 15" N. Br. 11° 16' 15" Ø. Lgd.

Stora Skålholmen Ø. Ø. for *Stora Skålholmen* er funden en 4 Fods Grund paa 58° 37' 38" N. Br. 11° 13' 0" Ø. Lgd., og SØ. for denne en 14 Fods Grund paa 58° 37' 33" N. Br. 11° 13' 5" Ø. Lgd.

Strömstad N. Til Anduvning af det N.-lige Indløb til *Strömstad* skal tændes to Fyrligter, den bageste paa Fastlandet, den forreste paa N.-Enden af *Norra Långö*. Den bageste skal vise Hurtigblink, den forreste fast Lys. Den forreste skal desuden vise fast Lys over det indre Farvand. Nærmere Meddelelse senere.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Fyrskibet »*Elbe III*« skal ikke flyttes. **Julssand.** Ved *Julssand* ligger den røde Spirtønde J paa 53° 37',₁ N. Br.

Lühe. Tæt neden for *Lühe* Munding er sort Spidstønde Nr. 9/10 flyttet c. 1 Kbl. V. 1/2 N. hen i 14 Fod Vand. 53° 34',₉ N. Br. 9° 38',₀ Ø. Lgd.

Altenbruch. Det er ikke endeligt bestemt, at de ny Fyr ved *Altenbruch* og *Groden* tændes.

Bösch. Lods-Stationen ved *Bösch* er nedlagt. Ved Indløbet til *Kaiser Wilhelm Kanal* er oprettet en Lods-Station.

Holland. Friesche Zeegat. I *Gat van Schiermonnikoog* er Spidstønde Nr. 1 med Kors flyttet. Den ligger nu i 8 Fod Vand paa 53° 27' 25" N. Br. 6° 5' 47" Ø. Lgd.

England. Themsen. Vraget af »*Wreath*«, tæt ved *Erith*, er optaget.

Humber. I *Humber* er Vraget af Skonnerten »*Michael*«, 1,3 Kml. S. 44° Ø. for *Spurn* Fyrtaarn, optaget.

Shetlands Øer. Fair Isle. Signalstationen ved *Scaddon* Fyr er nedlagt.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, og Irland.

Frankrig. I Indløbet til *Courseulles* har en Grund med 2 Fod mindre Vand end i Løbet dannet sig 1/2 Kbl. neden for Bassinet.

England. Bristol Channel. Bridgewater Bay. Vraget af »*Active*«, som var sunket paa *Gore Sand*, er optaget.

Mersey. I *Mersey* vise Uddybningsmaskinerne fremtidig følgende Signaler. naar de ikke kunne manøvrere: Om Dagen tre røde Balløner i en Trekant, om Natten en hvid Lanterne forude og en hvid Lanterne i den dobbelte Højde agterude, samt midtskibs tre hvide Lanterner i en Trekant.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag m. m. i Atlanterhavet. I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 20de Juni. 37° N. Br. 64° V. Lgd. Vrag, c. 500 Tons, kun lidt over Vandet.

Den 22de Juni. 37° 36' N. Br. 34° 33' V. Lgd. Vraget af Skonnert »*Florence J. Allen*«, fuldt af Vand.

Den 23de Juni. 41° 12' N. Br. 35° 40' V. Lgd. Vraget af Skonnert »*E. H. Cornell*«, kun lidt over Vandet.

Den 29de Juni. 49° 30' N. Br. 10° 30' V. Lgd. Kobberforhudet Vrag, med Bunden opad, kun lidt over Vandet.

Den 5te Juli. 39° 33' N. Br. 9° 28' V. Lgd. Vrag af et c. 200 Tons stort, kobberforhudet Skib, med Bunden opad.

Den 10de Juli. 48° N. Br. 7° V. Lgd. Vrag, c. 170 Fod langt, med Bunden opad.

Frankrig. Baie de Saint Philibert. En sort Jernbaake med Cylinder paa Toppen er opført paa *Grand Pelligon*, paa SØ.-Enden af *Plateau de Men-ar-Bellec*. Baaken er 10 Fod over Højvande. 47° 33' 45" N. Br. 2° 58' 58" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Skonnerten »*Robert Mowc*« ligger sunken i 14 Fod Vand i *Hyannis Harbor*, 1 1/2 Kbl. N. 11° Ø. fra Yderenden af Jernbane Broen.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Lussinpiccolo. Et midlertidigt, grønt Fyr er tændt ved Yderenden af Broen, som er under Bygning ved *Lussinpiccolo*. Det vises fra en Pæl.

Rusland. Azovske Hav. Paa *Berdiansk* Red er Skibet »*Kaiserin Alexandra*« sunket 1 Kml. S. 16° V. fra *Berdiansk* høje Fyrtaarn. Vraget er afmærket med en sort og hvid tæret Spirtønde med Ballon.

Ægypten. Alexandria. Uddybningsmaskinerne i *Boghas* eller *Central Pass* vise en sort Ballon under den Raanok, som vender mod den Side, hvor Skibene skulle passere dem.

Tunis. Fosse de Tebulba. *Fosse de Tebulba* er afmærket saaledes:

En sort Spirtønde med Topbetegnelse ligger i 18 Fod Vand, fra *Sidi Fatlin* i N. 37° V. og fra *Lampta* N.-lige Minaret i N. 53° Ø.

En sort Spidstønde ligger i 22 Fod Vand, fra *Sidi Fatlin* i N. 37° V. og fra *Lampta* N.-lige Minaret i N. 55° Ø.

En rød Spidstønde med Topbetegnelse ligger i 15 Fod Vand, fra *Sidi Fatlin* i N. 37° V. og fra *Lampta* N.-lige Minaret i N. 55° Ø.

En rød Spidstønde ligger i 16 Fod Vand, fra *Sidi Fatlin* i N. 51° V. og fra *Lampta* N.-lige Minaret i N. 66° Ø.

Adjim. Løbet til *Adjim* er afmærket med sorte og røde Tønder og Vagere.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Uruguay. Lobos Island N. Da der muligvis ligger et Vrag 1 Kml. N. for *Lobos Island* paa 35° 0',₂ S. Br. 54° 53',₂ V. Lgd., anbefales det at gaa uden om *Lobos Island*.

Karantænebestemmelser m. m.

Spanien. — Skibe fra *Santos* og *Rio de Janeiro* og 85 Kml. Omkreds kunne erholde fri Praktika.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,

Adelgade 14.

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.

Diner a la carte. Varme Frokostretter.

J. Christophersen.



Det gjensidige Forsikringselskab

DANMARK.

Brandforsikring:

Indbo } Kjøbstad 3 Øre 1/2-aar.
 Land } 4 » »
 Varer i Kjøbstad 5 » »
 Forsikringssum c. 500 Mill. Kr.
 Formue c. 2 1/6 » »

Livsforsikring:

Billige Præmier.
 Forsikringssum c. 14 Mill. Kr.
 Formue c. 3 1/4 » »
 Fordelt Overskud i 1894:
 ca. 400,000 Kr.

Udstationering

af et Fyr- og Signalskib paa Korsør Rhed.

Tilbud paa Udstationering fra 1ste September til 1ste Maj hvert Aar af et Fartøj paa Korsør Rhed og Overtagelse af den hermed forbundne Signaltjeneste modtages **senest den 13de August d. A.** af Undertegnede.

Betingelserne udleveres efter skriftlig eller mundtlig Henvendelse til mit Kontor, Colbjørnsensgade 14, eller til Skibsførerne ved Statsbanernes Overfartssteder, for Korsør til Postmester Thorsen dersteds.

Kjøbenhavn, i Juli 1895.

Søfartschefen ved Statsbanerne.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,

Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophælerbedding for mindre Dampbaade.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,

Iron & Brass Founders and Ship Repairers.

Vildersplads, Copenhagen, C.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.

S. Jacobsens

Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,

anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

Ægte Carbolineum.

Bedste og billigste Imprægningsmiddel. Anvendes til alt Træværk. Kan paastryges af Enhver. Faas billigst hos

Th. Kayser & Co.,

ældste Carbolineumsforretning,

Rosengaarden 8, Kbhvn. K.

forhen Møntergade 24.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning,
 Leverander i Skibsproviant.

Oprettet 1831.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn. K.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Pr.-Løjtnant i Flaaden.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**

I Kommission hos Tillges Boghandel.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plade 18, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø.,

hvertil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre

De øvrige Sider - - - - - 20 - - - - - do. 25 - - - - -

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20 0/10 30 0/10 50 0/10

Mindre end 1/2 Side 10 0/10 20 0/10 40 0/10

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 32.

Kjøbenhavn, Fredag den 9. August 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Skibsfarten og Toldlovens Revision. — Danmarks Fiskehandler-Forenings Aarsmøde — Stopning af Skibe i Triest. — Et Jubilæum. — Fiskeri-Statistik. — Søulykker i Juni Maaned 1895. — Lydsignalerne og den engelske Bedømmelseskomite. — Fra Sø og Land. — Fra Københavns Frihavn. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

Linoleum
og
Voxdug
til
Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.
E. Meyer,
St. Kjøbmagergade 26.

Dækskoste.
13 Rækker halvstive Piasava
6 Kr. pr. Dusin.
13 Rækker fine Piasava 7 Kr
pr. Dusin.
Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.
Levanger 7 Kr.
Kosteskaffer 1 Kr.
Hans Prehn,
Børstenbinder,
Fabrik for Dæks- og Gadekoste,
Vesterbrogade 46.
— Telefon 2625. —

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier,
Maskinolier,
Carbolineum etc.
John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.
Største Lager
af
Fedevarer.

C. F. Schlüter,
Skandinaviens største
Skibshandel.
Etableret 1857.
En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.
Alle Arter **Maskin-Pakninger etc.**
26, Peder Skramagade,
Kjøbenhavn K.

SEIFERT & NØRGAARD,
Ny Østergade 1,
Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.
Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sponong & Co.,
Stockholm.
Anbefaler alle Slags **Uniformeffekter.**

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigestelefon:
Willechou. Nr. 3876.
31, Havnegade. Kjøbenhavn K.
modtager Ordres som Agent for Firmaerne
Messrs. **Bolling & Lowe, 2 Laurence Pountney Hill,**
London. E. C.
La Société Cockerill, Seraing i Belgien.
Messrs. **Bullivant & Co., Millwall og 72, Mark Lane,**
London. E. & E. C.
Messrs. **E. T. Brown & Co., 22, Great St. Helen's,**
London. E. C.,
samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybnings-
materiel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Dampf- og Petroleumsmotorer
etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer
af alle Slags til og fra Københavns Havn.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.
Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbød.

Kjøb, Salg og Nybygning
af **Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transport-
pramme** med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater,
Bugserdampere og **Fiskerfartøjer** med Petroleumsmotorer
indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved
Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,
Telefon 3902. Norrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

Flensborgs
Skibsbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler
særlig hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Lebet af 50 Minutter.

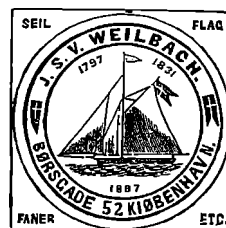
Den anerkjendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson,
Nyhavn 53, Kjøbenhavn.
Telefon 120.

Skibsdagbøger
(Normalpapir)
1/1 Aars & 1/2 Aars
med trykt Brugsanvisning
til Forbrug & Forhandling
billigst hos
S. Friedländer
Ved Stranden 14
Kjøbenhavn.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke,
Strandgade 32.
Kjøbenhavn. C.
Telefon Nr. 1728.

Aut. Forhryingsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Toldbodgade 2.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Toldbodgade 16.

Emil Felumbs
Pianofabrik,
Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.



Kæseguhr, Filt m. m.

Luftbælteisolation.
Patent for Rør og Kjædler.

Frihavns
Spedition &
Kommissions-Forretning.
Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørger.
Kontor i Frihavns Kontorb.
Telefon 2250.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt
Udarbejde samt Alt færdigt
Bødkerarbejde for Export

Alt Arbejde udføres af solide
og øvede Folk.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.
Telefon 3796.

Fritz Meyers Etablissement

14, Gothersgade 14.

Belysnings-Apparater
og Lanterner

til Skibsbrug

til Lys, Olie, Petroleum og
elektrisk Belysning.

Metal- og Lakervarer
til Skibsbrug.

Moniér- Traadglas

o: Glas med indstøbt Jerntraad
— der særlig egner sig for
Skylights og Lyskasser i Skibe,
— leveres nu i krystalklare
Tavler i enhver størrelse.

Eneforhandler: **H. Reeh.**
Telefon 3124. Vestergade 33.

Leverandør til de danske
Statsbaner og Frihavnen.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørgeres.



Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre **Cacao**

kan særlig anbefales til Skibsbrug.

Kuntze & Co. portable Vandfiltre

give med en Ydeevne af 40, 80 og 200 Potter i Timen

fuldstændig rent, krystalklart Drikkevand.

Anbefalede af Læger, Analyser af Prof. V. Stein og flere.

Uundværlige i Skibe.

Generalagenturet Badstuestræde 18, Kjøbenhavn K.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere,
114, BUTE ROAD. CARDIFF.

M. B. Hansen,

mekanisk Etablissement,
Nørrevold 78

Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tællere.

De Lavals Damp turbine

egner sig særlig til elektrisk Belysning i Skibe.

Eneforhandling:

C. F. Riedes Eftf., Ny Vestergade 9,
aut. elektrisk Installationsforretning.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Jacob Holm & Sønner, Kjøbenhavn.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,

»Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Svea«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.



Eneforhandler:

V. LÖWENER,

Kvæsthusgade 6,

KJØBENHAVN. K.

Hattemagasinet

'London'

Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg

Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Rugbrød

A {Frederiksberg} A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Hans Chr. Berg,

Stukkatur, Cementstøberi
og

Kridtstensværksted.

Gothersgade 91. K.



F.W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissements

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.



Skibsfarten og Toldlovens Revision.

Som meddelt i vort sidste Nummer, har ogsaa Sejlskibsrederi-Foreningen til Toldlovkommissionen indgivet et Andragende om en Reform af Toldlovgivningen for Skibsfartens Vedkommende. Foreningens Henvendelse har følgende Ordlyd:

Til

Toldlovkommissionen.

Kjøbenhavn, i August 1895.

»Dansk Sejlskibsrederi-Forening« tillader sig herved at henvende sig til den ærede Kommission med Anmodning om, ved Udarbejdelsen af den Betænkning, der skal tilstilles Regeringen og Rigsdagen, at tage Hensyn til de Ønsker, der fra Skibsfartens Side næres med Hensyn til en Revision af den nu gældende Toldlov ved at foreslaa Ophævelsen af Told paa ny og gamle Skibe samt paa Skibbygningsmaterialier.

Det vil være den ærede Kommission bekendt, at den danske Skibsfart igennem en Aarrække har arbejdet under særdeles vanskelige Forhold. Fragterne ere Aar for Aar blevne ringere, og Konkurrencen med Udlandets Skibe føles stedse mere trykkende. Dette gælder ikke mindst. Sejlskibsfarten, der ofte maa kæmpe haardt for at bevare sin Stilling i de Markeder, den en Gang har erhvervet sig, og som kun vanskelig kan erobre ny. Vore Sejlskibe i Nord- og Østersøfarten se sig stadig mere truede i deres Erhverv, og vore Sejlskibe i oversøisk Fart føle stærkere og stærkere Trykket af den Konkurrence, som fremmede Skibe paaføre dem. Under disse Omstændigheder synes det os, at Skibsfarten med Føje kan forlange, at Staten ikke begunstiger Udlandets Skibe paa vore egne Bekostning. Skibsfarten kræver ikke af Staten nogen direkte Beskyttelse, den ønsker ikke sin Udvikling fremmet ved kunstige Midler, men den ønsker i sit Arbejde at stilles lige med andre Nationer. Vor nu gældende Toldlov paalægger vort Skibsrederi Byrder, som i høj Grad forøge Vanskelighederne ved at optage Konkurrencen med disse.

Ved Toldloven lægges der, som bekendt, Told paa Skibe og Skibbygningsmaterialier. Denne Told føles som en Byrde baade af Skibbyggerierne og Skibsrederne. En stor Del af de Materialier, der anvendes til Bygning af Skibe, ere belastede med en Told af 5 à 6 pCt., medens den Told, der svares af Skibe, købte i Udlandet, er c. 3 pCt. af Købesummen. At Tolden under disse Omstændigheder ikke — hvad dog maa være dens Hensigt — er en Beskyttelse for vore Skibsværfter, er umiddelbart indlysende; tværtimod paalægger den disse en anselig Byrde og hæmmer herigennem i følelig Grad en national Virksomhed i sin Udvikling. Selve Skibsrederiet lider ogsaa stærkt ved de nu gældende Bestemmelser, thi saavel Tolden, der hviler paa Skibbygningsmaterialier, som den paa færdig byggede Skibe, der indføres fra Udlandet, er en Byrde for Køberen ikke alene i det Øjeblik, den erlægges, men saa længe han ejer Skibet. Tolden af Skibe, der bygges her hjemme, kan ansættes til 10 à 12 Kr. pr. Ton, af ny og ældre Skibe, købte i Udlandet, til henholdsvis 10 Kr. og 4½ à 5 Kr. pr. Ton. Dette Beløb

maa Rederiet holde assureret, forrente og amortisere, og Udgiften herved bliver henimod Kr. 2 pr. Ton aarlig. Dette er en særdeles stor Afgift for vore Skibsredere og Skibsværfter, og den bliver saa meget mere følelig, som vore vigtigste Konkurrenter ere fri for den. Hverken i England, Tyskland eller Norge er der paalagt Skibsfarten denne Byrde; i andre Lande, f. Eks. Frankrig, støtter Staten endog direkte Skibsfarten ved betydelige Præmier og Subventioner. Under disse Omstændigheder kunne danske Skibe umuligt i Længden optage Konkurrencen med Udlandet, og det synes at være en simpel Retfærdighedshandling, at Staten befrier vore Skibe for de Byrder, der hindre dem heri. At Staten ogsaa har været tilbøjelig til at anerkende det uretfærdige i de nuværende Tilstande synes at fremgaa deraf, at Landstinget i 1890 enstemmigt vedtog Toldudvalgets, af Finansministeren godkendte Forslag om Ophævelse af Told paa Skibe og Skibbygningsmaterialier.

Tolden paa Skibe synes os saa meget mere ubillig, som de Skibe, der købes her til Landet, for den langt overvejende Dels Vedkommende ikke anvendes i indenrigs Fart, og det er i Virkeligheden som Regel ganske uegentligt, at man om disse kan sige, at de indføres her til Landet, at de altsaa opfylde den naturlige Forudsætning for at svare Told. Deres Bestemmelse er i Almindelighed den at søge Fragter i Udlandets Havne, og deres Forbindelse med Hjemlandet er væsentlig den at tilføre dette den i Udlandet tjente Kapital. Vi tro derfor, at den ærede Kommission vil give os Ret i, at Tolden paa Skibe efter almindelige Grundsætninger for Toldlovgivning bør ophæves, og den nødvendige Følge heraf er selvfølgelig, at Tolden paa Skibbygningsmaterialier ogsaa hæves. En Vanskelighed herved vil mulig den Omstændighed være, at man ikke vil ophæve Tolden paa Jærn; men er dette saa, tillade vi os at henstille, om man ikke i hvert Fald kan befri det til Skibbygning anvendte Materiale for Told, idet det formentlig ved Toldkontrol paa Skibsværfterne uden stor Vanskelighed vil kunne godtgøres, hvilke af de indførte Materialier, der faa denne Anvendelse, og altsaa blive toldfrie.

Undertegnede Forening, der repræsenterer Sejlskibsrederiet i hele Landet, har indhentet Udtalelser fra samtlige sine lokale Kredsaftdelinger om dette Spørgsmaal, og har fra dem alle modtaget Erklæringer om den store Byrde, som de nuværende Toldforhold paalægge Sejlskibsfarten. Da denne Byrde desuden hviler paa den hele Skibsfart, synes det os, at Ønsket om ved en Revision af Toldloven at befries for den, saa at vi paa dette Omraade stilles lige med vore vigtigste Konkurrenter, er fuldt ud berettiget. Vi tillade os derfor indtrængende at anmode den ærede Kommission om at medvirke til denne Tolds Ophævelse.

Sejlskibsrederi-Foreningen.

John Hintze,
Formand.

L. Drechsel,
Sekretær.

Danmarks Fiskehandler-Forenings Aarsmøde

afholdtes, skriver vor Korrespondent i Frederikshavn, Lørdag den 3die og Søndag den 4de August paa Hoffmanns Hotel i Frederikshavn. Mødet aabnedes af Formanden, Fiskehandler Carl Bang. Der var mødt Repræsentanter fra Kjøbenhavn, Hamburg, Altona, Christianssand, Farsund, Aalborg, Skive, Skagen og Skalo; den herværende Fiskehandlerstand var selvfølgelig stærkt repræsenteret, ligesom ogsaa en Del Kvaseskipper og forskellige andre i Fiskeriet interesserede Personer vare til Stede. Til Dirigent valgtes Fiske- og Vildthandler Lipmann, Kjøbenhavn. Adjunkt Feddersen, Foreningens Forretningsfører, fremlagde det reviderede og rigtig befundne Regnskab, hvorfor der gaves Decharge, ligesom han aflagde Beretning om Virksomheden i 1894—95, i hvilket Aar intet særlig betydligt for Foreningen var foregaaet. Fiskehandler Kr. Mikkelsen, Frederikshavn, indledede derefter Diskussionen om Spørgsmaalet »Fisketransport paa Statsbanerne.«

Taleren havde tidligere berørt dette Emne, og han pointerede flere Gange, at der herskede en ikke ringe Misfornøjelse inden Fiskehandlerne angaaende forskellige Forhold ved de danske Statsbaner; fersk Fisk er jo en Vare, som meget daarligt taaler Forsinkelse, men ikke desto mindre har man desværre ofte Eksempler paa, at Fisk ankommer baade en halv og en hel Dag forsinket til sit Bestemmelsessted. Modtageren nægter da oftest at tage mod Varen til Tab for Afsenderen, som jo er aldeles sagesløs; Taleren havde temmelig ofte været udsat for Tab paa Grund af saadan Forsinkelse. En anden Side af Sagen er, at Modtageren — i hvert Fald paa Landstationerne — under Tiden tog sig Tilladelse til at undersøge Forsendelsen og derefter uden videre nægtede Modtagelse under Paaskud af, at Varen var fordærvet eller ikke efter Ønske; man maatte bestemt forlange af Statsbanerne, at det blev forbudt Modtagerne at efterse Forsendelserne, førend de vare indløste. Forsendelse af Fisk som Frimærkepakke er ogsaa meget besværliggjort, idet disse Pakker ofte fremkomme forsinkede 6 til 8 Timer; ved Forsøg paa at forsende Rødspætter fra Esbjerg til Frederikshavn havde Taleren erfaret, at en saadan Transport varede i c. 36 Timer, et Forhold, som mildest talt maatte kaldes uheldigt; derimod var en Forsendelse fra Frederikshavn til Esbjerg kun 14 til 16 Timer under Vejs. Hvad Fiskehandlerne særlig maatte arbejde paa er at faa gjort det begribeligt for Autoriteterne, at der maa være Stabilitet i Forsendelsen, saa at ikke alene Express-, men ogsaa ganske almindeligt Fragtgods var sikker paa at komme frem til den stipulerede Tid; Fiskehandlerne, som først og fremmest lide under uregelmæssige Forsendelsesforhold, maa være de første til at paatale saadanne Mangler. Herfra var klaget til Trafikministeriet desangaaende, men Generaldirektoratets Fremstilling af Sagen for Ministeriet var ikke tilfredsstillende, idet man havde Beviser for, at Tab var forvoldt som Folge af Forsømmelse fra en Jernbanefunktionærs Side, uden at der var ydet Erstatning af Statsbanerne. Bang, Kjøbenhavn: Sjælland var ikke særlig favoriseret med Hensyn til Fiskeforsendelser, men paa den anden Side kan man ikke tillægge Generaldirektoratet Skylden for alle Brost, der mulig kunne være; nogen mere Erstatning end hidtil var dog ønskelig. Bancns Leveringsfrist burde man søge indskrænket. Kr. Mikkelsen ansaa det for en Forbedring, dersom man ved Betaling af en Præmie assurede Fiskeren mod for sen Ankomst. Isager, Frederikshavn: Der bør rettes et Andragende til Generaldirektøren for Statsbanerne om at erstatte den Skade, der ved Funktionærs Forsømmelse paaføres en Vare; han troede ikke, at man gik ind paa Forkortning af Leveringsfristen. Ved Afslutning af Fiskeforsendelser gik man tit meget hensynsløst frem, saa at Emballagen tog Skade, og som Folge heraf Fiskeren; her var et Forhold, som man med Rette turde haabe paa at faa

forbedret ved energisk Henvendelse til Generaldirektøren. R. Nielsen, Skalo, klagede over Transporten af Rejer. Dirigenten henstillede til Sekretæren, at Foreningen tog Sagen til Efterretning og retter en Henvendelse til Generaldirektøren om, at ingen Modtager faar Lov til forud at undersøge Efterkravsforsendelser, og at Isvogne i saa stort et Omfang som muligt anvendes til Rejeforsendelser.

Ved Behandling af denne Sag den følgende Dag vedtoges følgende Forslag, stillet af Fiskehandler Kr. Mikkelsen: Foreningen indgiver et Andragende til Generaldir. for Statsbanerne, om at der 1) maa blive givet samtlige Stationer i Landet Paalæg om ved Ind- og Udladning af Fiskevarer at behandle disse med behørig Lempe, 2) at det for Fremtiden forbydes Modtagere af Efterkravs-Fiskeforsendelser at aabne Kasserne og undersøge Fiskeren forinden Fragtbrevet er indløst, 3) at der fremtidig maa blive ydet Afsenderen af fersk Fisk Erstatning for Tab, der opstaar ved at Fiskeforsendelser, paa Grund af Fejl fra Jernbanens Side, ikke naar frem til Bestemmelsesstedet til den paaregnede Tid, uanset om den reglementerede Leveringsfrist er overskreden eller ikke.

Fiskeri-Lovforslagets Fredningsbestemmelser sattes derefter under Diskussion. Carl Bang gjorde opmærksom paa, at det foreliggende Forslag til Lov angik Maalsfiskene, og saaledes havde særlig Interesse for Fiskehandlerne, idet vi alle véd, at den fremkomne Fisk af ringe Størrelse ofte har en skadelig Indflydelse paa den bedre Vare. R. Nielsen ønskede ensartede Maalebestemmelser for hele Landet. Brink, Skive, mente, at det var vanskeligt at maale levende Aal, og ønskede i Stedet en Vægtbestemmelse. Feddersen anbefalede at slutte sig til Regeringsforslaget. Isager mente, at man absolut maatte holde paa Maal fra Snude til Halespids. Chr. Holm, Frederikshavn, talte imod denne Anskuelse, som Mikkelsen stærkt støttede. P. K. Nielsen, Skagen, var Modstander af Maalebestemmelser og anbefalede Maskevids-Bestemmelser; en Mængde smaa Fisk indbringes i disse Dage i Skagen trods Lovforbudet, for bag efter at gaa Landet rundt i tør Tilstand. R. Nielsen, Skalo, klagede over Mangel paa Kontrol; man fisker og sælger Undermaalsfisk saa smaa som en Toøre. J. C. Isager var bestemt Modstander af Bestemmelsen af Maskevidde og gjorde opmærksom paa, at mange smaa Fisk godt kunde fanges i Garn med stor Maskevidde; angaaende Maalsbestemmelsen kunde man hverken sympatisere med Fiskeri-Foreningens Forslag, ej heller med Regeringsforslaget; 8" synes ham for lille, derimod sympatiserede han med Forslaget om Konventionen med Sverrig, hvis Maalingsbestemmelse er meget strengere; bliver Fiskeriet drevet som hidtil i mange Aar, gaar det sikkert tilbage med alt Udbytte; de strengere Maalingsbestemmelser skulde selvfølgelig indføres successivt, Svenskerne havde i den sidste Tid begyndt at tage godt fat paa lignende Kutterfiskeri som vort, og det vil sikkert være til ubodelig Skade, dersom Konventionen ikke sættes igennem; i modsat Fald vilde Svenskerne have Lov til at fiske den lille Fisk, de Danske ikke, og Taleren vilde sætte Pris paa, om Foreningen kunde slutte sig til Konventionens Bestemmelser. Mikkelsen fandt, at det var en Modsigelse, at man her udtalte sin Tilslutning til Konventionens Maalemetode, der var den samme som Regeringsforslaget, men hvilket Mødet her havde ønsket forandret til Maal fra Snudespids til Halerod; man vilde derved opnaa at faa en Maalemetode for Fisk, fanget indenfor Søterritoriet, en anden udenfor samme. Endnu havde mange andre Ordet om dette Emne; følgende Resolution, stillede henholdsvis af D'Hrr. Bang og Isager, vedtoges: 1) Danmarks Fiskehandler-Forening har ved sit Aarsmøde udtalt Ønsket om, at det maatte lykkes at gennemføre den foreslaede Fiskeri-Konvention med Sverrig angaaende Fiskeri i Kattegat; den udtaler sin Tilslutning til, at Forslaget til Fiskeriloven bestemmer som Fredningsprincip,

at Fisk under visse Minimumsmaal ikke maa bringes i Land og ikke være Genstand for Køb og Salg.

Under den almindelige Diskussion, der derefter fandt Sted, ankede Brink, Skive, over Salgsmaaden af Rejer i Kjøbenhavn, og anmodede Foreningen om at virke hen til, at Salgsmaaden fremtidig foregaar efter Vægt. Bang troede ikke, at dette kunde gennemføres, saa længe man havde det daarlige Fisketorv, hvor der ingen Plads var til at veje; flere Talere havde desangaaende Ordet; det fremhæves, at Lipmann, Kjøbenhavn, oplyste, at Sagen angaaende Vejning vanskelig kunde ordnes fra Kjøbenhavn, da Fiskehandlerne der daarligt kunde blive enige om at gaa over til Vejning, men Fiskerne selv kunde bedst fremtvinge denne ubetinget mest reelle Fremgangsmaade. Følgende af Iisager foreslaaede Resolution vedtoges: 1) Danmarks Fiskehandler-Forening udtaler sin Misbilligelse af at levende Rejer ved Salg en gros paa Markedet i Kjøbenhavn udmaales paa en for Leverandoren ikke betryggende Maade og henstiller til Kjøbenhavns Fiskehandlere at komme ind paa Vægtsystemet. — R. Nielsen, Skalø, henstillede at D. F. F. opfordrer Statsbanerne til at sætte en Afkolingsvogn i Gang fra Maj til August paa Strækningen Struer—Kjøbenhavn med hver Dags Aftentog, mod at Afsenderen betaler den for disse Afkolingsvogne bestemte Fragt. Efter en Del Diskussion vedtoges Forslag fra Kr. Mikkelsen om at tilføje Henvendelsen til Statsbanerne et fjerde Punkt, indeholdende Anmodning om at sætte en Afkolingsvogn i Gang daglig fra samtlige større Fiskeeksportsteder i Danmark uden Forhøjelse af Fragttaksterne. Formanden foreslog sluttelig, at der kun gaves Præmier til Kapsejladser for Brugsfartøjer, hvilket toges til Efterretning. Ved det derefter foretagne Valg af Bestyrelsesmedlemmer bleve følgende Herrer valgte: Fr. H. Mehlsen, Struer, C. T. Larsen, Kjøbenhavn, J. C. Iisager, Frederikshavn, G. Berthelsen, Ringkjøbing, Kr. Mikkelsen, Frederikshavn, Carl Bang, Kjøbenhavn, W. Hansen, Snekkersten pr. Helsingør, J. P. Kongsbak, Frederikshavn og N. C. Brink, Skive; til Revisor genvalgtes Hr. P. M. Asp, Frederikshavn og som Forretningsfører Hr. Arthur Feddersen, Kjøbenhavn, begge med Akklamation.

Som Mødested for næste Aarsmøde valgtes Esbjerg.

Søndag Eftermiddag foretoges en større Udflugt til Sæby, som desto værre ikke var begunstiget af Vejret; det regnede hele Tiden. Festmaaltidet indtoges paa det ny Kur-Hotel, hvorefter der afholdtes Bal.

—nn.

Stopning af Skibe i Triest.

Udenrigsministeriet har fra det danske Konsulat i Triest modtaget nedenstaaende Indberetning angaaende Fremgangsmaaden ved Stopning af Skibe paa Grund af Overladning og utilbørlig Ladning:

Jeg har herved den Ære at sende et Cirkulære fra c. u. k. See-Behörde, hvori bekendtgøres, angaaende Overadning og slet Stuvning af Skibe:

Naar et Skib efter det herværende Havneraads Ankuelse er overladet eller har for megen Ladning paa Dækket, eller naar Stuvningen kan berettigede til den Mening, at Skibets Sikkerhed derved synes at være i Fare, og Kaptajnen vægrer sig ved at foretage den Forandring, om paalægges ham af Havneraadet, saa skal dette indalde en sagkyndig Komité, som, efter at have konstateret agens Stilling, indstævner Kaptajnen samt de Personer, der have med Ladningen at gøre, og sorger for, at disse foretage, hvad Havneraadet anser for nødvendigt.

I Tilfælde af at disse Personer eller Kaptajnen ikke finder Komitéens Kendelse angaaende Skibets Sikkerhed rigtig, samt ikke vil foretage Forandringerne, saa vil det blive ført til Protokols, at Kaptajnen eller de andre Personer, som have med Ladningen at gøre, blive gjorte ansvarlige for Følgerne.

Af Akterne saa vel som af samtlige Erklæringer vil der af og til blive tilstillet Konsulatet Kopier.

Et Jubilæum.

Det bekendte danske Skibsmægler-Firma i London, Johs. Grønsund & Co., kan den 20. August fejre sit 50-aarige Forretningsjubilæum som danske Skibsmæglere i London. Firmaet er vistnok blandt de derværende fremmede Mæglerfirmaer et af de ældste, og da det stadig har staaet i nøje Forbindelse med talrige danske Skibsredere og Skibsførere, vilde det sikkert interessere mange af vore Læsere at erfare lidt om dets Historie.

Forretningen blev grundlagt af Johs. Grønsund. Han var født i Jylland, vistnok i Aarhus, og var da han tog til London, en ung og sjælden dygtig Forretningsmand. Han begyndte derovre som Mægler under heldige Forhold; Kornhandelen florerede den Gang, saa at der kom en Mængde danske Skibe til London, og medens vor Korneksport hidtil for største Delen var gaaet over Hamburg, begyndte den nu at tage Vejen direkte til England. Grønsund forstod at udnytte de heldige Forhold, under hvilke han saaledes begyndte, og hans Forretning tog hurtigt Opsving. Han viste sig dertil som en god og energisk dansk Mand, hvad særlig kom for Dagen under Krigen 1848—50. Det kom i denne Periode ofte til Stridigheder i de engelske Havne mellem Søfolkene i danske og tyske Skibe; ombord i de Skibe, der hørte hjemme i Holsten, hejste de gerne det slesvig-Holstenske Flag, og det hændte en Søndag i London, at nu afdøde Kaptajn Wulff af Odense tilligemed flere danske Søfolk gik ombord i et Fartøj fra Blankenese, der laa i Dokken, firede det slesvig-holstenske Flag ned og sonderrev det fuldstændigt. Wulff blev selvfølgelig stævnet for Retten; vi havde den Gang en Englænder til dansk Konsul, som lod sin Fuldmægtig ledsage Wulff i Retten; imidlertid fulgte Grønsund ligeledes med, og havde han ikke været til Stede, var Wulff bleven arresteret; men Grønsund fik udvirket, at han blev fri mod Kaution og Retten udsattes. Næste Retsdag mødte efter Grønsunds Tilskyndelse Generalkonsulens personlig i Uniform, og Wulff slap derfra med at betale en ringe Bøde, uagtet han havde forsyndet sig stærkt mod Loven. Sagen blev omstændelig beskrevet i »Times«, der titulerede Wulff »the commander«.

Uagtet Grønsunds Forretning vedblev at gaa godt, optog han dog en Englænder ved Navn Litchfield som Kompagnon, og Firmaets Navn blev forandret til »Grønsund & Litchfield«; men efter adskillige Aars Forløb traadte Litchfield ud af Firmaet; han drev derefter Soassurance-Forretning. Grønsund, der var bleven svagelig, optog saa Firmaets nuværende Indehaver, Hr. P. A. Petersen, som sin Kompagnon; denne stammer fra Aalborg og havde i en Aarrække haft Ansættelse i Forretningen. Firma-Navnet forandredes nu til det nuværende: Johs. Grønsund & Co.

Grønsund er nu død for mange Aar siden. Imidlertid har Hr. Petersen fortsat Forretningen og leder den med uforandret Dygtighed; særlig i Befragtninger og i Havari-sager samt i andre søretlige Sager, har Firmaet altid udvist stor Dygtighed og ydet danske Skibsredere værdifulde Tjenester.

Det er et særdeles stort Antal danske Skibsredere og Skibsførere, som Firmaet Johs. Grønsund & Co. i de

forløbne 50 Aar har været i Forbindelse med. Mange ville derfor slutte sig til os, naar vi i Anledning af Jubilæet bringe det en Tak for det forløbne halve Aarhundrede og de bedste Ønsker om at det i en lang Fremtid paa samme udmæreede Maade som hidtil maa repræsentere danske Interesser og dansk Foretagsomhed i Verdensbyen.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 28. Juli til 3. August 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter Pd.	Helle-flynder Pd.	Skrupper Pd.	Hornfisk Pd.	Torsk Pd.	Gedde m. m. ¹ og Kuller ² Pd.	Sild Pd.	Lax ¹ , Aal ² og Aalekvabber ³ Pd.	Makrel Pd.	Skaldyr Pd.	Alle Slags Pd.	Ialt Pd.
22 danske Fiskerfartøjer	32,976											
16 danske Kvaser	61,650				1,800							
5 svenske Fiskerfartøjer	2,952											
pr. Baad og Vogn franærliggende Fiskerlejer			4,712		864		2,916	4,039 ² 436 ³	119	Rejer 375		
pr. Jernbane og Dampskib	2,476	5,000	320	3,114	864	2,654 ¹ 950 ²	73,052	11,786 ¹ 18,766 ²	3,232	6,454	11,126	
Ialt =	100,054	5,000	5,032	3,114	3,528	3,604	75,968	35,027	3,351	6,829	11,126	252,633
Betalt Gennemsnitspris af Opkøbere	levende 2Kr.100. til 4Kr.650, Kassef. 1Kr.350. pr. Lpd.			smaa levende 80 Øre pr. Snæs. Kassef. 75 Øre pr. Lpd.	1Kr.500,		fra Sundet 2Kr.500. til 3Kr.500., pr. bornh. pr. Ol.	Aal 6—9 Kr. gule 30-55 Ø. pr. Pd.	Rejer smaa 50 Øre til 1Kr.250. pr. Snæs pr. Pd..			

Tilførslen har i Ugens Løb været noget mindre, lige som Prisene ogsaa ere dalede lidt. Markedet har gennemgaaende holdt sig roligt med god Omsætning til Middelpriiser.

Søulykker i Juni Maaned 1895.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

Sejlskibe.

7 amerikanske, 7 britiske, 1 chilensk, 1 dansk, 1 fransk, 5 tyske, 4 italienske, 9 norske, 1 russisk, 3 svenske; ialt 39.

Dampskibe.

1 amerikansk, 1 brasiliansk, 9 britiske, 2 franske, 1 italiensk, 3 norske, 1 portugisisk, 1 svensk, ialt 19.

Aarsager til Forlisene.

Sejlskibe.

Stranding 14, Kollision 4, Sunkne 2, Forladte 6, Kondemnation 7, Savnede 6; ialt 39.

Dampskibe.

Stranding 10, Kollision 3, Ild 2, Sunkne 1, Kondemnation 2, Savnede 1; ialt 19.

Lydsignalerne og den engelske Bedømmelseskomite.

I.

(Fortsat.)

Mod det foreslaede Signal blev der allerede af Komite-medlemmerne rejst stærke Indvendinger, fordi man, for saa vidt angaar den foreslaede Tone med Taagehornet, frygtede en Forveksling med Sejlskibe i Fart, der ligger med Bagbordshalse. Admiral Nares har nylig, da han blev interPELLERET af den nu nedsatte Londoner-Komite, i »Sh. Gaz.» af 25. Maj

d. A. erklæret, at denne Frygt var ugrundet, da det i det ene Tilfælde drejede sig om et Signal, der kun bliver afgivet i Taage, medens det andet Signal (to Stød i Hornet = »Jeg ligger med Bagbordshalse») kun bliver brugt i klart Vejr. Hvis ikke Referenten i »Sh. Gaz.» har ladet sin Fantasi løbe af med sig, eller han har misforstaaet Admiralsens Ytring, har den høje Herre sagt en slem Boumert, da enhver Sømand ved, at Sejlerne overhovedet ikke tuder i klart Vejr. Paa Washington-Konferencen blev efter en lang Frem- og Tilbagesnakken Forslaget vedtaget med 12 mod 8 Stemmer. Samtlige Medlemmer erkendte den beskrevne Situations Farlighed, men modsatte sig det Princip, der var lagt til Grund for Signalet. Belgien, Kina, Frankrig, Tyskland, Rusland, Spanien og Sverige stemte imod, medens Østerrig, Danmark, Storbritannien, Hawaii, Italien, Japan, Mexiko, Norge, Portugal, Siam, Nederlandene og de Forenede Stater stemte for Sir George Nares Forslag. Af de 27 Delegerede deltog 20 i Afstemningen.

Mest af alt er dog paa Washington-Konferencen det under f opførte Signal for Slæbefartøjer og Fartøjer paa Slæb bleven drøftet. I Principet var man enig, derimod herskede der Meningsforskel om, om Sejlskibe, saafremt de slæber andre Fartøjer, skal tages med i Betragtning. Ved Afstemningen blev alle Stemmer afgivet til Gunst for Signalet for Dampskibe, medens der for Sejlskibes Vedkommende faldt 18 Stemmer for og 13 imod. Ogsaa det optionelle Signal for Fartøjer paa Slæb blev længe diskuteret og sluttelig vedtaget med 22 mod 1 Stemme. De Delegerede fra Frankrig var imod dette Signal. Som det synes, har en Del Skibsfarts-Korporationer i England udtalt sig til Gunst for det under f gjorte Forslag, og det vistnok af den Grund, at Trafiken med Slæbebaade ogsaa i aaben Sø i de sidste Aar har tiltaget i høj Grad og at Manglen paa et Signal i usigtbart Vejr har været meget følelig, ja lige frem farlig for denne Del af Skibsfarten. Paa Østkysten af Storbritannien plejer man nu at opkøbe gamle Dampere og omdanne dem til Lægtære, for dermed ved Hjælp af Slæbere at transportere Kulladningerne fra den ene Hav til den anden. Paa Kysten af de Forenede Stater findes t

Eks. endnu foreskrevet ved Lov et af 3 korte Toner bestaaende Signal for Dampere, der slæber andre Fartøjer, som, endskønt det er det samme som Afvigningssignal for Skibe, der lader sin Maskine bakke, efter den engelske Admirals Udsagn aldrig skal have givet Anledning til Misforstaaelser.

Signalet g (kort—lang—kort = »Mit Fartøj gør ingen Fart, De kan føle Dem forbi mig») er optionelt. Dets Opfindelse hænger i en vis Forstand sammen med Udviklingen og Fuldendelsen af Signalbogen. Det britiske Handelsamt var gentagne Gange af en Del Interesserede anmodet om at indrette Signalbogen saaledes, at den kunde benyttes saavel om Dagen som om Natten, for sidstes Vedkommende dels ved Signaler, dels ved Lyd. Board of Trade opfordrede derfor i Aaret 1889, før Washington Konferencen tog sin Begyndelse, Handelsmarinen til at udtale sig om denne Sag og forelagde den samtidig en Række Signalsatser, der skulde egne sig for denne Maade at meddele sig paa. 49 Skibsfarts-Selskaber, der iblandt den nægtige *Pacific and Oriental-Linie*, anbefalede Indførelsen af dette Signal (g). Det var det eneste, der overhovedet betegnedes som ønskeligt. Mod Natsignaler med Lys blev der gjort mange Indvendinger paa Grund af den virkelige, uangribelige Kendsgerning, at de let vilde kunne aflede den vagthavende Officers Opmærksomhed og forlede ham til ikke at skænke Udgiften og Manøvreringen af Skibet den behørig Opmærksomhed. Kurssignaler blev for Størstedelen banlyst. Paa Washington-Konferencen blev dette Signal af Lydsignalkomiteen betragtet som særlig vigtigt, endog med Hensyn til Artikel 13 i den gamle Lov og Artikel 16 i det ny Udkast, (Mindskning af Farten i Taage o. s. v.). Spørgsmaalet drejede sig hovedsagelig derom, om det skulde optages i Søvejsreglerne eller ikke. Signalet selv blev enstemmigt antaget, og for dets Optagelse i Søvejsreglerne stemte 15 for og 4 imod, som ikke i det vilde se et Middel til Undgaaelse af Sammenstød. De fire Stemmer imod skrev sig fra Tyskland, Frankrig, Sverige og Spanien.

At Antallet af Signaler efter foranstaaende allerede var steget rigelig højt, og at en yderligere Forøgelse ikke burde anbefales, derom synes man i Lydsignal-Komiteen den Gang ogsaa at være overtydet. Men der var endnu andre Ønsker at tilfredsstille. Ejerne og Søfolkene om Bord paa Telegrafskibene havde forlangt, at der skulde gives dem et Lydsignal, som kunde beskytte dem mod at blive paasejlet af Skibe i Fart, og yderligere var det anført som ønskeligt, at Skibe, der er i Fart, men som ved et eller andet Tilfælde er ude af Stand til at manøvrere, under Taage forstod at give sig tilkende. Sir George Nares, Præsident i den ofte omtalte Komite, opponerede mod en videre Forøgelse af Lydsignalerne, men da Konferencen med stor Majoritet forlangte Forslagene overgivet til Udvalget med Paalæg om at søge tilvejebragt Tonekombinationer, der egnede sig for de to Tilfælde, var der intet andet at gøre end at give efter. Den eneste Udvej til ikke at anstrænge Officerernes Hørelse og aflede deres Opmærksomhed ved komplicerede Signaler, tilbød sig ved at man besluttede, at disse Signaler kun da skulde afgives, naar andre Skibe nærmede sig saa meget, at Tilkendegivelse af den Situation, i hvilken man befandt sig, krævedes. I et saadant Tilfælde skal en med Udlægning af en Telegrafkabel beskæftiget Dampere give tre lange Toner med Dampfløjten, og et ellers i Fart værende, men manøvre-udygtigt Fartøj fire paa hverandre følgende korte Toner. Det er disse under h og i i Artikel 15 opførte Bestemmelser.

Med Hensyn til det første Signal bliver det gjort gældende, at der i hele Verden overhovedet kun findes omtrent et Dusin Telegrafskibe; et Møde med et saadant vil derfor kun indtræffe yderst sjældent, saa at faktisk Frygten for, at dette Signal skulde bidrage til Forstyrrelser, er overdreven. Det under i opførte Signal har allerede i aarevis været lovligt i Themsrevieret, og med det er omtrent de fleste Skibsførere, d. v. s. de, som har besejlet Londons Revier, fortrolig. Komiteens Forslag, at Signalerne h og i kun da skal gives, naar andre Skibe er i Nærheden, og man kan høre deres Signal,

og at ellers vedkommende Fartøjer har at give det sædvanlige Taagesignal, blev enstemmig vedtaget af Konferencen.

(Fortsættes).

Fra Sø og Land.

Danmarks ældste Skipper. For Øjeblikket ligger i Følge »Hobro Av.» i Hobro Havn Jagten »Edil» af Bandholm, ført af Skipper Rasmussen, der endnu i den høje Alder af næsten 88 Aar pløjer Bølgerne. Han er født den 3die September 1807 og kom alt i 12-Aars Alderen til Søs. Da han var 25 Aar, fik han selv Skib at føre, og det har han nu uafbrudt gjort i 62 Aar. Mest har han faret paa England og Holland, men nu gaar hans Ture kun i danske Havne. I lang Tid førte han Paketterne mellem Nykjøbing p. F. og København. Han har til forskellige Tider reddet en Del Mennesker, bl. a. i 1837, da en Englænder strandede paa Møen. Han reddede ved denne Lejlighed 18, hvoraf de fleste var Danske, som i Forvejen var forliste og optagne af Englænderen. Frederik den Sjette gav ham derfor Dannebrogskorset, som han altsaa nu har baaret i 58 Aar.

Efterretninger fra Island. Fra Önundafjord meddeles den 23. Juli: En Mængde Fiskeskefartøjer ere samlede her ved Vestlandet; men desværre er Udbyttet her saa vel som overalt ved de islandske Kyster i Aar meget tarveligt. Hvalfangerskibene have derimod haft god Fangst. Vejret har i Aar gennemgaaende været køligt, og kun nogle Dage i Slutningen af forrige og en Uges Tid i Begyndelsen af denne Maaned have vi haft klar Luft med Varme. I Sommer have vi omtrent hver Uge haft Dampskibsforbindelse med Hull, idet Fiskeriselskabet »Dan» sender mindre Dampere hertil for at afhente Fisk.

Nyt Dampskib. Det sidste af de tre ny store Dampskibe, som Det forenede Dampskibs Selskab i Aar har ladet bygge hos Messrs Lobnitz & Co. i Renfrew (Skotland) ventes at være færdig til Aflevering fra Værftet i Løbet af mindre end en Uge. Denne Dampere, hvis Navn bliver »Xenia», bliver af samme Størrelse som de to Søsterskibe »Nicolai II» og »Alexandra» der ogsaa ere byggede paa samme Værft og til samme Selskab. »Xenia» vil lige som de to andre Skibe blive indsat i Ruten St. Petersborg—Sortehavet og dens Fører vil blive Dampskibet »L. P. Holmblad»s tidligere Fører, Kaptajn J. Ingerslev, der har haft Opsyn med alle tre Skibes Bygning.

Kollision med et Vrag. Fra Leer meddeles den 3. ds.: Den hertil ankomne Skonnert »Gezina», Kaptajn Broekema, har paa Rejsen fra Kragerø hertil Natten mellem den 25. og 26. Juli kollideret med et flydende Vrag ved den nordøstlige Ende af Doggerbank. Skonnerten fik en svær Læk og maa nødvendigvis gaa i Dok for at reparere. Da Vraget ligger paa en meget befærdet Rute anses det for meget farligt for Skibsfarten.

Havareret dansk Dampere. Fra Dundee meddeles den 28. Juli: Den danske Dampere »Christiansborg», der er ankommen hertil fra Riga, har paa Rejsen faaet en Braadsover Dækket, hvorved omtrent tre Standard Træ af Dækslasten gik overbord. Skibet har berørt Grunden og har som Følge heraf faaet en mindre Læk.

Fra Seydisfjord, Island, skriver vor Korrespondent den 22. Juli:

Den danske Krydser Heimdal ankom i Aften her til Seydisfjord med den engelske Trawldampere Crampus fra

Boston. Trawleren anholdtes $\frac{1}{4}$ Mil fra Land ved Ingolfs-høfði. Dommen falder rimeligvis i Morgen.

Med Skruedampskibet »Mjølner«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri for Regning Rederiet »Stærkodder« i Kjøbenhavn, foretoges i Tirsdags officiel Prøvetur i Sundet, hvilken i enhver Henseende forløb særdeles tilfredsstillende.

Skibet, der er bygget helt af Staal, er 67' langt i Hoveddækket, 18' bredt og 9' 6" dybt i Rummet, og forsynet med Tripple Espansions Maskine med Overflade Kondensation.

Paa Prøveturen indicerede Maskinen 340 Hestekraft, hvormed opnaaedes en Gennemsnitshastighed af $10\frac{1}{2}$ Knob med et Kulforbrug af kun 0,65 Kilo pr. HK.

Det engelske Skruedampskib »Tarpeia« som indbragtes hertil efter Grundstødningen skal sælges ved Auktion. Det er bygget i West Hartlepool 1877.

Dødsfald. Boie Thuren Nielsen er faldet over Bord fra Dampskibet »Amalienborg« og druknet.

I Følge Indberetning fra Konsulen i Belfast er en dansk Sømand W. Jons, der var forbyret med det engelske Fartøj »Celtic Monarch«, afgaaet ved Døden i en Alder af 50 Aar af Blodgang d. 6. April d. A., medens Skibet var paa Rejse fra Geelong til Queens-Town.

Da den Afdødes Hjemsted og Familieforhold ere ubekendte, anmodes herved enhver, der kan give Oplysninger desangaaende, om at henvende sig til under tegnede Ministerium. Udenrigsministeriet, den 25. Juli 1895.

Kollision. Fra London meddeles den 24de Juli: Den til New-York ankomne norske Damper »Terrier« har været i Kollision med den engelske Skonnert »Eagle«, som blev skaaret midt over og straks efter sank, hvorved fem Mennesker druknede. Kaptajnen paa Skonnerten var den første, der efter Sammenstødet forlod Skibet og klatrede over paa Damperen. Besætningen paa »Eagle« gjorde intet for at redde de ombord paa samme værende Passagerer og var ikke »Terrier«s Mandskab ilet til Hjælp og havde reddet 24 Mennesker, vare sikkert mange Menneskeliv gaaet tabt. »Eagle«, der var i Lokalfart mellem Barbados og Demerara, førte baade Post og Passagerer.

Nyt Dampskib. Den paa Kockums mekaniska Verkstad i Malmø under Bygning værende ny Damper, der skal tjene som Post- og Passagerdamper imellem Færøerne indbyrdes, er nu spantsat, og Arbejdet skrider nu godt fremad. Damperen ventes at blive færdig til Aflevering i November Maaned.

Dødsfald. Pensioneret kgl. Lods, Jørgen Hendrik Palm er afgaaet ved Døden.

Savnet Skib. Fra Stettin meddeles den 30. Juli: Sluppen »Johann Hermann«, Kaptajn Rogge af Wittow, afgik herfra den 12. ds med en Ladning Chamottevarer, bestemt til Kjøbenhavn, hvortil det endnu ikke er ankommet, og da der intet som helst er hørt fra Skibet siden dets Afgang herfra, befrygter man at det under det haarde Vejr, vi havde i den Tid, er gaaet under i Østersøen.

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har i Sommer aabnet en Rute Rønne—Swinemünde—Sassnitz med de vel indrettede Post- og Passagerdampskibe Thor,

Heimdahl og Hjalmar. Afgang fra Rønne til Swinemünde er hver Onsdag Morgen Kl. 8, derfra til Sassnitz samme Eftermiddag Kl. 5. — Fiskeriprodukter etc. ekspederes gennem Skibenes Ekspeditioner i Rønne og Swinemünde.

Fra Kjøbenhavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Kjøbenhavns Frihavn.
Indgaaede Skibe.

2. August. Med Bark »Orient«, Kapt. Boye, udførtes til Bangkok via England, 17 Fade Vin, 5 Kasser Tændstikker, 6 Tdr. Tjære, 4 Kasser Hindbærssaft, 5 Kasser Blikvarer, 29 Fade Eddike, 10 Fade Aquavit, 1 Kasse Vandkølere, 8 Kasser Jernvarer, 6 Kasser Lampedele, 8 Kasser Porcellæn, 1 Kasse Trælister, 1 Kasse Træskiver, 11 Kasser Raasilke, 1 Kasse Etiketter, 75 Fade Kognak, 51 Kolli Togværk, 40 Kasser Øl, 1 Kasse Skrubber, 1500 Tønder Cement.

Den 3. ds. ankom Dampskib »Jacoba«, Kapt. Spres, fra Hamburg med 60 Fade Oleo Oil, 150 Sække Mel, 27 Sække Oliekager, 10 Fade Terpentin, 6 Fade Asfalt, 2 Kolli Kurve, 314 Sække Kaffe, 1 Kasse Farve, 1 Kasse Paraffin, 2 Baller Uld, 1 Kasse Farve, 1 Kolli Glasvarer.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Petersborg 27. Juli, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Petersborg 6. August, bestemt til Soruäs, Riga, Kbhvn., Spanien. — Antwerpen, Caroc, ankom til Kbhvn. 1. Aug., bestemt til Petersborg. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Petersborg 6. Aug., bestemt til Kbhvn., Frederikstad, Italien. — Castor, Holm, afgik fra Havre 6. Aug., bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Malaga 1. Aug., bestemt til Girenti, Kbhvn., Gesele. — Dagmar, Koføed, afgik fra Palma 7. Aug., bestemt til Genua, Livorna, Civita, Vecchia, Neapel, Sicilien. — Douro, Brabrand, afgik fra Dartmouth 4 Aug., bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, ankom til Odessa 2. Aug., bestemt til Constantinopel, Algier, Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Kbhvn. 7. Aug., bestemt til Petersborg. — Kiew, Rabe, ankom til Bordeaux 31. Juli, bestemt til La Rochelle, Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 4. Aug., bestemt til Petersborg — Leopold II, Kruse, afgik fra Smyrna 3. Aug., bestemt til Antwerpen, Kbhvn., Petersborg. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Antwerpen 31. Juli, bestemt til Tunis, Piræus, Sortehavet. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Antwerpen 18. Juli, bestemt til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniki, Constantinopel, Odessa — O. B. Suhr, Jensen, ankom til Marsala 6. Aug., bestemt til Antwerpen, Kbhvn., Petersborg. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Tunis 6 Aug., bestemt til Piræus, Constantinopel, Samsoun, Trebizonde, Batoum, Novorrosisk, Odessa. — Tejo, Fenger, ankom til Riga 3. Aug., bestemt til Kbhvn., Oporto, Lisbon. — Tomsk, Petersen, afgik fra Kbhvn. 6 Aug., bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Gade, pass. Quessant 29. Juli, bestemt til Valencia, Spanien. — Viking, Jørgensen, ankom til Oporto 3. Aug., bestemt til Lissabon, Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, pass. Hansholm 6. Aug., bestemt til Kjøbenhavn, Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 6. Aug., bestemt til Stettin. — Ceres, Svensson, ankom til Libau, bestemt til Kbhvn., London. — Charkow, Norden, ankom til Hull 31. Juli. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Arendal 5. Aug., bestemt til Vestnorge. — Fanø, Andersen, pass. Hansholm 6. Aug., bestemt til Hull. — Frederik, Harboe, ankom til Königsberg 5. Aug., bestemt til Hull. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Danzig 7. Aug., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 5. Aug., bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 6. Aug., bestemt til Granton, Færøerne, Island. — Libau, Clauson Kaas, afgik fra Kbhvn. 6 Aug., bestemt til

Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 4. Aug., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom til Manchester 4. Aug., bestemt til Liverpool — Morsø, Lind, ankom til Königsberg 6. Aug., bestemt til Kbhvn., Hamburg — Moskov, Petersen, ankom til Riga 6. Aug., bestemt til Kbhvn., Anvers. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Anvers 5. Aug., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Ilansen, ankom til Anvers 5. Aug., bestemt til Kbhvn., Petersborg — Odin, Lissner, afgik fra Hamburg 6. Aug., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til London 4. Aug., bestemt til Kbhvn., Libau. — Progel, Egidiusen, pass. Hanstholm 4. Aug., bestemt til Anvers. — Romny, Harder, ankom til Kbhvn 6. Aug., bestemt til Libau. — Thyra, Garde, afgik fra Granton 1. Aug., bestemt til Færøerne, Island. — Tula, Paaske, afgik fra Kbhvn. 7. Aug., bestemt til Hamburg. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Libau 6. Aug., bestemt til Kbhvn., Anvers. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Hamburg 6. Aug., bestemt til Danzig. — Olga, Fischer, ankom til Kbhvn. 6. Aug., bestemt til Königsberg.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 8. Aug., bestemt til Newcastle — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Leith 6. Aug., bestemt til Odense — Esb. Snare, Sørensen, afgik fra Newcastle 6. Aug., bestemt til Odense. — Georg, Therkildsen, afgik fra Newcastle 7. Aug., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Sejer Hansen, afgik fra Odense 7. Aug., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik fra Newcastle 6. Aug., bestemt til Nykjøbing F. — Storebelt, Güllich, afgik fra Nakskov 7. Aug., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens & Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Odense 8. Aug., bestemt til Newcastle via Frederikshavn.

Dannebrog, Amalienborg, Olsen, ankom til Dieppe 31. Juli. — Christiansborg, Schmidt, afgik fra Dunkirk 5. Aug. til St. Petersburg. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Rotterdam 6. Aug. til Grangemouth. — Frederiksborg, Hartmann, afgik fra Kotka 31. Juli til Antwerpen. — Rosenborg, Schultz, ankom til Methil 3. Aug. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Wiborg 5. Aug.

Det store nordiske Telegrafsekskab. Store Nordiske, Suenson, er paa Kabelarbejder paa Kina-Kysten. — H. C. Ørsted, Ørsted, afgik 5. Aug. paa Kabelreparation.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Boness 1. Aug., ankom til Aarhus 4. Aug. — Orrik, Erichsen, afgik fra Göteborg 1. Aug., anløb Arendal 3. ankom til Newcastle 6. Aug.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, ankom til Delfzyl 5. Aug. — Fyen, Andersen, ankom til Riga 2. Aug., afgik 7. til Ghent. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Granton 31. Juli, ankom til Kronstadt 7. Aug. — Jylland, Starck, afgik fra Ghent 2. Aug., ankom til Methil 4. Aug. — Russia, Rasmussen, ankom til Zaandam 1. Aug., afgik 5., ankom til Sunderland 6. Aug. — Sjælland, Hansen, ankom til Dunkirk 2. Aug.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, ankom til Antwerpen 2. Aug., afgik 6. til Esbjerg. — Neptun, Jessen, ankom til St. Malo 7. Aug. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Esbjerg 31. Juli, ankom til London 2. Aug., afgik 6. til Hartlepool.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Amsterdam 2. Aug., ankom til Blyth 3. Aug. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Libau 10. Juli, ankom til Odessa 31. Juli. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Riga 28. Juli, ankom til London 4. Aug. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Blyth 26. Juli, ankom til Libau 31. Juli. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Swinebunde 2. Aug., ankom til Riga 5. Aug. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Cronstadt 3. Aug., ankom til Riga 5. Aug. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Riga, bestemt til Rouen. — Olaf, C. Holst, afgik fra St. Petersburg 26. Juli, ankom til Rotterdam 2. Aug. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Boness 3. Juli, ankom til Cronstadt 29. Juli. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga 26. Juli, ankom til Amsterdam 1. Aug. — Dan. C. M. Kraemer, afgik fra Ghent 28. Juli, ankom til South Shields 30. Juli. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Cronstadt 1. Aug., ankom til Riga 3. Aug.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Christensen, afgik fra Cronstadt 29. Juli, ankom til Rotterdam 5. Aug. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Rouen 1. Juli, ankom til Cardiff 3. Aug. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Newcastle 27. Juli, ankom til Cronstadt 2. Aug. — Axel Andrejef, L. Johnsen, afgik fra Rotterdam 2. Aug., ankom til Blyth 4. Aug.

Heimdal, Anine, A. W. Knudsen, afgik fra Sunderland 4. Aug., ankom til Kjøbenhavn 6. Aug.

Thingvalla. Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 3. Juli, ankom til Kjøbenhavn 6. August. — Hekla, Laub, afgik fra Kjøbenhavn 6. August til New-York. — Island, kjødt, afgik fra Christianssand 26. Juli til New-York.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Anna Agnete, Mathiasen, ankom til

Santos 31. Juli fra Port de Bouc. — Dania, Nielsen, afgik fra Berwick 1. Aug. til Hamburg. — H. Grotmann, Nielsen, er prajet 14. Juli paa 7^o S. 33^o W. fra Vestkysten til Falmouth. — Maracaibo, Svarrer, passerede Prawl Point 1. Aug. fra Hamburg til Maracaibo. — Nancy, Jepsen, ankom til Falmouth 1. Aug. fra Villa Colon. — Nordby, Holst, ankom til Fanø 2. Aug. fra Hamburg. — Nordby, Kolster, er prajet 13. Juli paa 42^o N. 35^o W. fra Port de Bouc til Santos.

Chr. Simoni, Aalborg. Caroline Smith, Ægidiusen, ankom til Trångsund den 27. Juli. — Flora, Larsen, ankom til Kotka 28. Juli.

M. J. Ipsen, Ronne Camtoos, Pedersen, ankom til London 6. Aug.

Ifølge telegrafisk Meddelelse til "Shipping Gazette" har S. S. Tainu i Juli Maaned d. A. passeret 13 Isbjerger mellem 44^{1/2} S. Br. 44^o Ø. Lgd. og 45^{1/2} S. Br. 67^o Ø. Lgd., som er betydelig norden for den sædvanlige Isgrænse dersteds, hvorfor Skibsførerne advares mod ikke at gaa for sydlig paa denne Rute.

Fragtberetninger.

D'Hr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 8. Aug.:

St. Petersburg noterer for Dampere:
London 1/1² d. à 1/2¹ d., Rotterdam eller Amsterdam 1/2¹ d. à 1/3 d., Weser 1/3 à 1/3¹ d., Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1-3 à 1-3¹ d., Shoreham eller Littlehampton 1,6³/₄ à 1 7¹/₂ d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis.

Leith, Montrose eller Dundee 16/—, Dunkirk eller Ghent 21 francs, alt pr. Ton Hør.

Grangemouth eller Montrose	20/—	D/B. B.
London eller Hull	21/—	—
Sharpness	26/6 d.	—
Rotterdam eller Amsterdam	13 ¹ / ₂ Hfl.	—
Broke	25 M.	—

alt pr. Petersburg Standard

Til Østersøen: Stettin 9 M., Stockholm 9/10 M. Østkyst Norge 13 M., Vestkyst Norge 14 M. pr. 2000 Kilos Rug eller Hvede.

Libau noterer for Dampere:
London, Hull eller Leith 10¹/₂ à 11¹/₄ d., Rotterdam 11¹/₄ d., Antwerpen 1/—, Dunkirk eller Ghent 1/— (19 frs. pr. Ton Hør), Rouen 1/3, alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Königsberg noterer for Dampere:
London, Hull 1/ à 1 1¹/₂, Newcastle, Ipswich, Yarmouth 1-3, Antwerpen, Ghent 1/4¹/₂ (15—16 sh. pr. Ton Hør), alt pr. 500 lbs. Hvedebasis. Danmark 50 Pf. pr. 50 Kilos Klid.

Trælastermarkedet uforandret.

Kulfragterne noteres lidt fastere 4/6 à 5/— for større Baade, 5/6 à 6/— for mindre Baade.

D'Hr. Funch Edye & Co., New York, meddele den 26. Juli:

De daglig indtrædende Forandringer i vort Korn-Marked har forhindret en Udvikling af Partforretningerne, men Raterne ere dog i det hele taget bedre, og vi kunne notere en tydelig omend endnu ringe Fremgang i vort Marked. Adskillige Partier findes til Afskibning til United Kingdom saavel som til Continentet, men i fulde Ladninger er intet gjort, omend Efterspørgslen i indeværende Uger tyder paa, at en Bedring i denne Branches inden ret længe maa indtræde. Meget vil imidlertid afhænge af vor Maishøst, hvis Tilstand neppe kunde være mere gunstig end den er. Galveston har, som sædvanlig, aabnet den hemmende Bomulds-Campagne, og de stedfundne Afslutninger vise, at Raterne ere en Bagegel bedre end sidste Saison og Dampere vil med Lethed finde Befragtere til en Rate af 30/ til Liverpool eller Bremen for Oktober-Lastning. Der er yderligere Begjær efter Dampere for Petroleum i Tønder og Plankelaster, og god Efterspørgsel for Trælaster til La Plata Floden; sidstnævnte saavel fra atlantiske som fra Golfhavnene, men der er kun knapt med Tonnage og for adskillige Ordre findes ingen Skibsrum. I Sejlskibs-Markedet er der en lidt fastere Tone, da Tilbuddet af Skibsrum ikke er rigeligt og bedre Rater ere som Følge deraf, omend modstræbende, bleven bevilget af Afskiberne. Vi finde lidt større Efterspørgsel for Petroleum i Kasser til Ostindien ligesom Begjæret efter Trælaster-Skibe til La Plata Floden ogsaa er vedvarende, men i andre Retninger er der intet nævneværdigt at notere.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 3. August:

Fragtmarkedet holder sig stille og Omsætningen er forholdsvis ringe. Kulfragterne til Østersøen ere paa Basis af

3/10¹/₂ til 3/9 Kronstadt efter Størrelsen og 4/ til Kjøbenhavn og Swinemünde for større Baade, Middelhavet paa Basis af 4/7¹/₂ & 4/9 til Genua.

Hjemover ere Træfragterne fra Østersøen og Hvidehavet fastere, ligeledes ere Ertsfragterne ret faste. Begæret fra Sortehavet og Donauen er stærkere, hvorimod Azoff er stille. Der hydes fra Odessa og Sebastopol 10/3 & 10/6 for prompt Lastning og fra Nicolaieff 11/3 n. c. Donauen noterer for prompt Lastning til Rotterdam og Amsterdam 12/9; for September 13/9 og Oktober 14/6 & 14/9. — Fra Azoff er 12/ det højest opnaaelige for prompt, hvorimod for September 14/ n. c. kan erholdes.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 3. Aug.:

Fragtmarkedet vedbliver gennemgaaende flovt for saavel Ud- som Hjemfragter — dog har der vist sig mere Aktivitet i flere Retninger — saaledes fra Canada, hvorfra Sæsonen nu snart er forbi for Skibe nu paa denne Side; der er fremdeles mange fragtsøgende Skibe i Markedet, og da Ordrene ere knappe, er Tendensen nedadgaaende. Vi har netopsluttet flere Fartøjer paa 220—240 Stds. à 40/— fra Dalhousie og Bayverte, 41/3 fra Strediac, 42/6 fra St. John etc. Da Employering fra Canada er saa vanskelig — søges der af mange Fartøjer Fragter fra Østersøen; men ogsaa derfra er det daarligt; især er det vanskeligt for større Fartøjer at finde Fragt til nogenlunde rimelig Rate — det er igen Dampene som konkurrere for hvad Ordre der Tid efter anden kommer i Markedet.

For Smaaskibe er der derimod bedre Begær; og der er blandt andet i senere Dage sluttet à 37/6 fra Kemi til Conway offont for 175 Stds., à 37/6 fra Sundswal til Ramsey for 110 Stds. og à 32/— fra Hernøsand til Plymouth for Favn Splitved.

For Lumber fra Gulfhavnene til La Plata er der fremdeles livligt Begær, og da Befragterne efterhaanden har sikret sig fornøden Tonnage, vise disse Fragter ogsaa en lavere Tendens.

Pitch Pine hjemover vedbliver flovt til uforandrede Rater.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.). Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Den 3die August observeredes en Maat, c. 4 Fod over Våndet, antagelig fast i et Vrag, 5 Kml. SØ. for Fyrskibet »Læsa-Rendev.

Fra den 15de August til den 20de September 1895 afholdes Skydeøvelser ud over Søen mellem *Tidsvilde-Hegn* og *Liseleje*.

Paa Land er Skydepladsen afmærket paa hver Side med en høj Flagstang og paa Søen med tre sorte Tønder med Stage og rødt Flag. De ligge c. 5,000 Alen fra Kysten og med c. 2,000 Alens Afstand fra hinanden.

Naar der skydes, hejses et Splitflag paa hver Flagstang, og Farvandet ud for Kysten mellem Flagstængerne til de tre Tønder er da spærret for al Sejlads.

Lille-Bælt. Til Afmærkning af Fiskerigrænsen mellem *Danmark* og *Tydskland* er midlertidig ud for *Hejlsminde* i c. 4 Fv Vand udlagt en Vager med hvid Stage og rød Ballon 55° 21' 55" N. Br. 9° 37' 50" Ø. Lgd.

Vageren inddrages, naar Baakerne, som skulle afmærke Grænsen, ere rejste.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. *Berguddens* Fyr er flyttet lidt V. efter for at faa Plads til det nye Fyr. Iøvrigt er Fyret uforandret.

Rusland. Libau. I Følge Indberetning fra det kgl. Konsulat i *Libau* viser *Libau* Fyr nu rødt Lys mod S. over *Bernathen* Rev og 2 Kml. V. for dette.

Tydskland. Neufahrwasser. Fra 8de—24de August 1895 afholdes Skydeøvelser ved *Neufahrwasser*. Naar der skydes, hejses en sort Ballon og et sort Flag paa Signalmasten ved Lodhuset ved *Neufahrwasser*, og Havnen er da spærret for al Sejlads.

Femer-Bælt. Den røde Baaketønde »*Fehmarnbælt*» med to røde Balloner ligger paa 54° 29' 14" N. Br. 11° 17' 36" Ø. Lgd.

Den røde Spirtønde Ø. for *Marienleuchte* ligger paa 54° 29' 54" N. Br. 11° 16' 17" Ø. Lgd.

Den røde Fløjtetønde ved *Puttgarden-Rev* ligger paa 54° 31' 33" N. Br. 11° 12' 18" Ø. Lgd.

Den røde Baaketønde »*Fehmarnbælt*» med en rød Ballon ligger paa 54° 32' 49" N. Br. 11° 10' 40" Ø. Lgd.

Warnemünde. Paa *Warnemünde* V.-Mole er anbragt en Kanon, hvormed der kan gives Taagsignal til Postdampere og andre Skibe.

Kleier Fjord. Lystønden »*Labø*» er igen udlagt og Spidstønden inddragen.

Kaiser Wilhelm Kanal. Skibe med 19 Fods Dybgaende kunne nu passere *Kaiser Wilhelm Kanal*.

Kegenæs. Als. Tæt ved *Kegenæs* Fyrtaarn opføres et nyt Fyrtaarn, hvorfra skal vises et hvidt Fyr, som viser To-Blink fra N. 38° Ø. gennem Ø. til S. 87° Ø., fast Lys fra S. 87° Ø. til S. 70° Ø., Et-Blink fra S. 70° Ø. til S. 23° Ø., To-Blink fra S. 23° Ø. til S. 75¹/₂° V., fast Lys fra S. 75¹/₂° V. til S. 80¹/₂° V., Et-Blink fra S. 80¹/₂° V. til N. 78° V. og Mørke fra N. 78° V. til N. 38° Ø. Flammens Højde: 104 Fod. Synsvidden: 12 Kml.

Naar Fyret tændes, slukkes det nuværende *Kegenæs* Fyr.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Rivingen. Under det ny Fyrtaarns Opførelse skjules *Ryvingen* Fyr fra S. 72° Ø. til S. 80° Ø. 57° 58' 5" N. Br. 7° 29' 40" Ø. Lgd.

Haagen. *Haagen* Fyrlyampe, ved *Grimstad*, nedlægges i Løbet af Sommeren 1895. 58° 18' 20" N. Br. 8° 36' 20" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Det Hvide Hav. Paa *Berezoo* Barre er Dybden ved Højvande over 16 Fod, saa at Skibe, der stikke 16 Fod, kunne gaa op til *Arkangel*.

Norge. I Løbet af 1895 tændes følgende Fyrlyamper:

Akrehamn Fyrlyampe paa *Karmøen*. 59° 17' 25" N. Br. 5° 11' 5" Ø. Lgd.

Veovaag Fyrlyampe paa *Karmøen*. 59° 18' 55" N. Br. 5° 12' 40" Ø. Lgd.

Moldøen Østre Fyrlyampe paa *Lille Molla*. 68° 12' 35" N. Br. 14° 52' 30" Ø. Lgd.

Kolbig Fyrlyampe, *Porsangerfjord*. 70° 19' 15" N. Br. 25° 13' 0" Ø. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

Smørholmskjærene. Fra 1ste August 1895 viser *Smørholm skjærene* Fyrlyampe Lys med Formærkelser. 63° 55' 30" N. Br. 9° 53' 35" Ø. Lgd.

Erkna. *Erkna* Fyr brænder fremtidig fra 1ste Aug.—15de Maj. 62° 33' 0" N. Br. 5° 56' 50" Ø. Lgd.

Rørvær. *Rørvær* Fyr viser nu fast Lys fra S. 59° V. fri Ø. om *Store Svea*, gennem S., Ø. og N. til N. 14° V. Lyset er rødt fra S. 27° V., fri V. om *Sparteskjær* ved *Bjørkevær*, til S. 42° Ø., klos iland til Ø. Siden af *Indrevær*, for øvrigt hvidt. Lysvidden: 8 Kml. Brændetid: 1ste Sept.—31te Marts. 59° 26' 0" N. Br. 5° 7' 35" Ø. Lgd.

Marøen. *Marøen* Fyrlyampe viser fremtidig hvidt Lys mellem *Svorting* og *Sandholmen*, grønt Lys Ø. derfor Brændetid: 1ste Sept.—31te Marts. 59° 16' 35" N. Br. 5 11' 10" Ø. Lgd.

Brekneholmen. *Brekneholmen* Fyrlyampe viser fremtidig Lys med Formærkelser fra N. 47° V., fri V. om *Sivertflua* gennem V., S. og Ø. til N. 63° Ø. Lyset er rødt fra S. 16 Ø., fri V. om *Drengeskjærslangen*, til S. 44° Ø., ind paa *Tjørveneset*, forøvrigt hvidt. 58° 5' 40" N. Br. 6° 35' 20 Ø. Lgd.

Tydskland. Elben. Ved hver Ende af *Mittelgrund* i *Elben* Munding ligger en sort og rød Baaketønde med Kors paa Toppen. S. Siden af Grunden er afmærket med to sort Spidstønder.

Ved V.-Siden af *Altenbruch* Havneindløb staar en lill Baake med en Trekant med Spidsen opad paa Toppen.

Weser. I det øvre *Fedderwarder* Farvand ligger rø Tønde DF nu i 10 Fod Vand, fra *Hohe Weg* Fyr i SØ. 1. Ø. og fra *Langwarden* Kirke i NØ. 1¹/₄ N.

Sort Spidstønde F. 4 ligger paa Tønde DF's tidlige Plads.

Vragtønden som laa ved 13 Fods Stenen, ud for *Rechter floth*, er inddragen. Stenen er nu uskadelig for Sejladsen.

Zeegat van Norderney. I *Zeegat van Norderney* ligger den sorte Andvningstønde nu i 19 Fod Vand. 53° 44' 50 N. Br. 7° 13' 26" Ø. Lgd.

Den røde Stump tønde A er flyttet efter Farvandet. I *Mastgat* er Afmærkningen tillige med *Mastgat* Ledefyr flyttet efter Farvandet, som har trukket sig Ø. efter.

Holland. Friesche Zeegat. Ved det S-lige Løb gennem *Dam van Ameland* staar paa N-Siden en Baake med afkortet Kegle, paa S-Siden en Baake med Ballon paa Toppen.

Zuiderzee. Vraget af Tjalk »*De Vrouw Jenneke*«, som laa sunket uden for *Kuinre* Havn, er optaget.

Schelde. I *Everingen* er Spidstønde Nr. 7 flyttet. Den ligger nu i 31 Fod Vand. 51° 23' 21" N. Br. 3° 54' 58" Ø. Lgd. Den nye Tøndelinie giver 25 Fod Vand.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, og Irland.

Irlands V.-Kyst. Eagle Island. Omtrent den 1ste Novb. 1895 slukkes de to hvide, faste Fyr paa *Eagle Island*. Samtidig tændes i det V-lige Fyrtaarn et Fyr med Tre-Formørkelse hver Minut. Lys 50^s, Mørke 2^s, Lys 2^s, Mørke 2^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Det viser hvidt Lys fra S. 47° V. gennem V. og N. til N. 47° Ø., rødt Lys fra N. 47° Ø. til N. 77° Ø. over *Erris Head*, Mørke fra N. 77° Ø. gennem Ø. til S. 13° Ø. og rødt Lys fra S. 13° Ø. til S. 47° V., 1 Kml. N. om *Edge Rock*.

Beliggenhed: 54° 17' 0" N. Br. 10° 5' 30" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. De lokale og ikke de internationale Søvejsregler ere gældende inden for følgende Linier:

Portland Harbor, Maine. Cape Elizabeth Ø-lige Fyrtaarn—*Halfway Rock* Fyrtaarn—*Sequin* Fyrtaarn.

Philadelphia Harbor og Delaware Bay. Cape Helopen Fyrtaarn—*South Shoal* Fløjtetønde—*Cape May* Fyrtaarn.

Charleston Harbor. Sullivans Island bageste Ledefyr—*Charleston* Fyrskib—*Charleston* Fløjtetønde—*Charleston Main Channel Entrance* Klokketønde—*Folly Island*.

Savannah Harbor og Calibogue Sound. Tybee Island—*Tybee* Fløjtetønde—*North Stue Channel* Ydertønde—*Braddock Point* paa *Hilton Head Island*.

St. Simon Sound, Brunswick Harbor og St. Andrew Sound. Hotellet paa *St. Simon*, 1 Kml. N. 60° Ø. fra Fyrtaarnet—*St. Simon* Anduvningstønde—*St. Andrew Sound* Anduvningstønde—*Little Cumberland Island*.

Massachusetts. I *Lynn Harbor* ere følgende Baaker opførte:

White Rocks sorte Baake med en staaende Tønde paa Toppen, paa V-Siden af *Main Channel* tæt ved *White Rocks* Tønde.

Black Rocks, rød Baake med en liggende Tønde paa Toppen, paa Ø-Siden af *Main Channel* tæt ved *Black Rocks* Tønde.

Sandy Point, sort Baake med en staaende Tønde paa Toppen, paa V-Siden af *Main Channel* ud for *Sandy Point*.

Long Island S. New York. En rød Klokketønde er i 5 Fod Vand udlagt 1/2 Kml. S. for Indløbet til *Jones Inlet*, fra *Jones Inlet* Rednings-Station i S. 56° V. fra *Long Beach* Hotel i S. 82° Ø.

Den røde Spidstønde ud for *Jones Inlet* er inddragen.

Newport Harbor. Rhode Island. En sort Spirtønde Nr. 1 er i 16 Fod Vand udlagt ved *Goat Island* S-Ende, fra *Rose Island* Fyr i S. 41° Ø. og fra *Lime Rock* Fyr i N. 19° V.

New York. Fyrskibet »*Sandy Hook*«, Nr. 51, er igen dlagt paa Station og Reservefyrskibet Nr. 16 inddraget.

Hereford Inlet. New Jersey. Vraget af Skonnert »*Marion Sprague*«, som laa sunket 8 Kml. SØ. for *Hereford* Fyr, er borttaget.

Delaware River. New Jersey. Spirtønde Nr. 34 ved den edre Ende af *Marcus Hook Shoal* er ombyttet med en rødtalet Lystønde, som viser hvidt, fast Lys.

Delaware Bay. Delaware. Den 20de Juli 1895 er paa den derste V-Ende af Isbryderen ved *Delaware* Bølgebryder endt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 30 Fod. Det vises a en rød Jernpæl.

Chesapeake Bay. Virginia. Omtrent den 15de August 1895 tændes paa *Cape Charles*, c. 3/4 Kml. N. 75 1/2° V. fra et nuværende Fyr, et Blinkfyr, der viser hvidt Fire-Blink og em-Blink hver 1/2 Minut, saaledes: Fire-Blink: Mørke 3^s; em-Blink; Mørke 16^s; Mørke mellem to Blink i samme ruppe c. 1 1/2^s. Flammens Højde: 175 Fod. Synsviddens 1 Kml. Fyret vises fra en hvid, ottekantet, pyramideformet konstruktion. Boligerne ved Taarnets Fod kunne ikke ses fra Søen.

Beliggenhed: 37° 7' 22" N. Br. 75° 54' 23" Ø. Lgd.

Samtidig slukkes det nuværende *Cape Charles* Fyr, men Fyrtaarnet bliver staaende.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rusland. Dniester. Korenki Kanal. som forbinder *Dniester Liman* med Flodens Munding, er for Indgaaende om Bagbord afmærket med 4 røde Vagere og om Styrbord med 4 hvide Vagere.

Paa Flodens højre Bred er tændt et hvidt, fast Fyr, som vises fra en 34 Fod høj Pæl, og paa den venstre Bred to faste Ledefyr, hvoraf det forreste viser rødt, det bageste hvidt Lys. De vises fra 34 og 40 Fod høje Pæle.

Dybden paa *Dniester* Barre angives fra Signal-Stationen med Balloner, af hvilke de store betyde 1 Fod, de smaa 1/4 Fod.

Novorossisk Bugt. En rød Tønde med Pyramide og Ballon er udlagt tæt ved den røde Vager ved Grunden *Sudjuk*, ved V-Siden af Indløbet til *Novorossisk Bugt*. 44° 40' N. Br. 37° 49' 55" Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. De lokale og ikke de internationale Søvejsregler ere gældende indenfor følgende Linier:

Pensacola Harbor. Fra Fort *Mc. Rae* forreste Ledefyr—*Pensacola Entrance* Fløjtetønde—Ø-Siden af Fort *Pickens*—*Santa Rosa Island*.

Mobile Harbor og Mobile Bay. Dauphin Island—*Mobile* ydre Fløjtetønde—*Mobile Point*.

New Orleans Harbor og Mississippi Delta. Errol Island—*Pass a Loure* Fyrtaarn—*South Pass East Jetty* Fyrtaarn—*Southwest Pass* Fyrtaarn—Derfra i N. 5° Ø. til Kysten.

Great Bahama Bank. Den 14de Juni 1895 laa et Skib strandet paa N-Enden af *Gingerbread Ground*. 25° 55' N. Br. 78° 42' V. Lgd.

Windward Passage N-lige Indgang. Clarion Rock, c. 15 Kml. SV. for *Great Inagua Island*, har med gunstig Vejr, men forgæves, været eftersøgt. Der fandtes intet Tegn til grundt Vand paa noget af de Steder, hvor Grunden har været angivet at ligge. 20° 44' N. Br. 73° 51' V. Lgd.

Guadeloupe. Smaa Antiller. Fortøjtønden, som laa V. for *Basse Terre* Havnefyr, er inddragen; men Ankrene ere ikke optagne. De ligger 1,400 Alen N. 79° V. og S. 81° V. fra Fyret.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Uruguay. I *Rio de la Plata* ovenfor *Colonia* og i *Uruguay* til *Juncal Island* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Tønden, som laa ved 15 Fods Klippen, 1,6 Kml. S. 85° Ø. fra *Farallon* Fyr, findes ikke. 34° 28',7 S. Br. 57° 57',5 V. Lgd.

En sort Tønde er udlagt ved Ø-Siden af 15 Fods Pladen, som ligger 3,6 Kml. N. 31° V. fra *Farallon* Fyr. 34° 25',6 S. Br. 57° 57',7 V. Lgd.

Det nye, gravede Løb mellem *San Pedro Bank* og *Las Conchillas Bank* hedder *Las Conchillas Channel* og er afmærket med ni sorte Tønder, Nr. 1—9, som for Indgaaende skulle holdes klos om Bagbord. Midten af Løbet: 34° 12',7 S. Br. 58° 7' V. Lgd.

Den 21de Maj var der 14 Fod Vand i Løbet ved Lavvande.

I *Martin Garcia Channel* eller *Main Channel* ere alle Tønder inddragne, undtagen rød Tønde Nr. 3, *El Globo*. 34° 18',2 S. Br. 58° 5',7 V. Lgd.

De fire Tønder, som laa ved N-Siden af Løbet fra NØ. til NV. for *Martin Garcia Island*, ere flyttede for at afmærke N-Siden af den smalle Grund, hvis Yderender ligger 8 Kbl. N. 16° Ø. og 2,4 Kml. N. 51° V. fra *Martin Garcia Island* Fyr. *Martin Garcia Island* Fyr ligger paa 34° 10',7 S. Br. 58° 13',2 V. Lgd.

Ved V-Kant af *Herradura Bank*, V. for *Dos Hermanas Bank*, ligger 4 sorte Tønder.

Tønderne, som laa ved V-Kant af *Dos Hermanas Bank*, ere inddragne.

Dos Hermanas Bank S-Tønde ligger paa 34° 3',2 S. Br. 58° 18',2 V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Grækenland.—Skibe fra *Alexandrette* underkastes 5 Dages Observationskarantæne i *St. George, Salamis* og i *Vido, Korfu* eller i Havne, hvor der findes en Sundhedsautoritet.

Tyrkiet.—Skibe fra Havne mellem *Alexandrette* og *Suedieh* med Passagerer underkastes 5 Dages Karantæne i *Clazomene, Beirut* eller *Tripoli*, uden Passagerer 1 Dags Observation og Lægeundersøgelse.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler
ferske, saltede og røgede Varer.

Ægte Carbolineum.

Bedste og billigste Imprægneringsmiddel. Anvendes til alt Træværk. Kan pastryges af Enhver. Faas billigst hos

Th. Kayser & Co.,
ældste Carbolineumsforretning,
Rosengaarden 8, Kbhvn. K.
forhen Møntergade 24.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.

Skandinavisk Forretning
Swansea.

Telegrafadresse: »NÆRUP«.

Heymann-Bloch & Komp.s
verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel
til Konservering af
Helbredet,
bør føres i ethvert
Skibsapothek.
Faas i de fleste
Materialforretninger.

Petersen & Rand,

Niels Juelsgade 7.

→: Telefon 3523. ←:

Import af finsk Smør,

fineste holdbar Kvalitet,
billigste en gros Pris.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med

Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon T 37.

Paa SØKORT-ARKIVET faas:
Officiel Fortegnelse over danske Krigs- og Handels-Skibe,
der ere tildelte Kjendings-Signaler etc. Udgivet paa For-
anstaltning af Indenrigsministeriet og Marineministeriet
ved A. Schneider. Juli 1895. Pris: Kr. 1,20.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,

Adelgade 14.

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.

Diner a la carte. Varme Frokostretter.

J. Christophersen.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,

Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Founders and Ship Repairers.
Vildersplads, Copenhagen, C.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Patent

Universal Slippeapparatet

anbefales til Anbringelse i Skibsbaae. Bestillinger modtages af
Jul. Christensen — Hjertensfyrgade 12 — Kjøbenhavn. K.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre
Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-
plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større
Havne-Propindsbyer.

Anti-magnetiske

Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,

6, Sølvtorvet 6.

Metalspejlapparater,

Havnefyrt & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

Til Proviantering

anbefales

godt holdbart Smør

til en gros Priser.

H. P. Erichsen,

12, Admiralgade 12.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og ti
billigste Priser. Ved Udførelse
godtgøres Tolden. Forlang vor
illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

St. Kongensgades

Brødfabrik

& Melforretning 66

anbefaler

1ma veltørrede Skonnerogge

Telefon 197.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11—3 og Holsteinsgade 9, Ø.,

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet cmedes ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petillinie à 45 mm Breddede 25 Øre, udenlandske 35 Ø

De øvrige Sider — — — — — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gan

1/2 Side eller derover 20% 90% 50%

Mindre end 1/2 Side 10% 20% 40%

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 33.

Kjøbenhavn, Fredag den 16. August 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Om Statsgaranti eller Statsunderstøttelse for Søforsikringer, af *H. P.* — Konsulatafgifterne. — Om Stabilitet, af *Skifter Andersen.* — Fiskerierne. — Fiskeri-Statistik. — Den ny Sejlkonstruktion, af *C. A. Broberg.* — Lydsignalerne og den engelske Bedømmelseskomite. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Generalagentur

for »Autocopisten«. Det bedste Apparat til Mangfoldiggjørelse af Skrift og Tegninger.

Som Repræsentant for forskellige 1ste Klasses Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af Skibe, Varer og Fragt til billige faste Præmier. Subagenter antages i forskellige Provinsbyer.

Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 37.

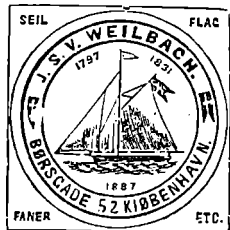
C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg:

Østergade 10, Kjøbenhavn.



Kieselguhr, Filt m. m.

Luftbælteisolation.

Patent for Rør og Kjedler.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringsselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5
Telefon 3326.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

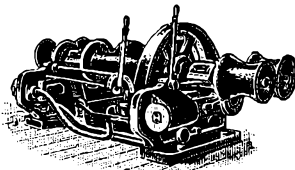
Telefon
1269

M. CLAUSEN,

KJØBENHAVN, K

leverer

Damp-
Kraner,
Hejse-
og
Ankerspil,



Telegr.-Adr.:
„Baltic“.

Donkey-
Kjedler.
Donkey- og
Ballast-
Pumper

Clarke Chapman & Co. lim., Gateshead.

Temperleys Vare-Transporters. Staal-Skibsbaade, presset af kun 2 Plader. Ogdens selvregulerende Reduktions-Ventil. Selvtættende Metalpakninger. Danby's Cement til Skibscementering. Mollerups Smøreapparater.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbrød.

H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,

Pulsometre, Centrifugalpumper,

samt alle Sorter Pumper og Sprøjter

i bedste Konstruktioner

til billige Priser.

Engelberts originale Olie,

bedste Cylinder-Olie,

leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

GORDON WHISKY

fra

Pattison, Elder & Co., Leith.

Generalagent for Danmark:

AXEL NYGAARD.

Telefon 3896.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.
Grundet 1845. Telefon 249.

Skibsdagbøger,

5 Kr. 50 Øre pr. Stk.
Videreforskere Rabat.

Bogtrykkeri,

nyeste Typer & Maskiner.

Papirhandel,

største Udvalg i Kontormateriel.

Tegneartikler,

prima Bestik anbefales.

Bogbinderi,

Protokoller af enhver Art.

S. Friedlænder

Ved Stranden 14

Kjøbenhavn.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,

Strandgade 32.

Kjøbenhavn. C.

Telefon Nr. 1728.

Aut. Forhryingsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.

Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.

Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Frihavns

Spedition &

Kommissions-Forretning.

Toldklareringer og Expeditioner

af enhver Art besørger.

Kontor i Frihavns Kontorb.

Telefon 2250.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Internationalt Bureau

(oprettet 187.)

Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opbeholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt
Udarbejde samt Alt færdigt
Bødkerarbejde for Export

Alt Arbejde udføres af solide
og ovede Folk.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

Fritz Meyers Etablissement

14, Gothersgade 14.

Belysnings-Apparater
og Lanterner

til Skibsbrug
til Lys, Olie, Petroleum og
elektrisk Belysning.

Metal- og Lakerverer
til Skibsbrug.

Moniér- Traadglas

o: Glas med indstøbt Jerntraad
— der særlig egner sig for
Skylighter og Lysekasser i Skibe,
— leveres nu i krystalklare
Tavler i enhver ønsket Størrelse.

Eneforhandler: **H. Reeh.**

Telefon 3124. Vestergade 33.

Leverandør til de danske
Statsbaner og Frihavnen.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.



Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre **Cacao**

kan særlig anbefales til Skibsbrug.

Kuntze & Co. portable Vandfiltre

give med en Ydeevne af 40, 80 og 200 Potter i Timen

fuldstændig rent, krystalklart Drikkevand.

Anbefalede af Læger, Analyser af Prof. V. Stein og flere.

Uundværlige i Skibe.

Generalagenturet Badstuestræde 18, Kjøbenhavn K.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere,

114, BUTE ROAD. CARDIFF.



Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa
Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

Andersons Præservingfarve for Metaller

forhindrer ubetinget Rustdannelse,
anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway
Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:

Evers & Co.,

12. Nybrogade.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Pr.-Løjtnant i Flaaden.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**

I Kommission hos Tillges Boghandel.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.

Danchells Fabriker.

Linoleum.
Voxdug.



Anker-Marke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13. Mattheusgade 5.
Telefon 545. Telefon 2680.
Kjøbenhavn.

Hattemagasinet

'London'

Moderne elegante Herrchatte
i stort Udvalg

Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.
J. Foverskov.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Rugbrød

A {Frederiksberg} A

er udmærket og holdbart.
Guldmedaille i Amsterdam.



F.W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.



Om Statsgaranti eller Statsunderstøttelse for Søforsikringer.

Ved de Møder, Sømandsstandens Repræsentanter i Aar have holdt i Odense og Svendborg, var det nærmest Organisationspørgsmaalet, der stod paa Dagsordenen, medens derimod Drøftelsen af de egentlige faglige Spørgsmaal bleve udsatte til et senere Tidspunkt. Som Æmner, den unge Sejlskibsrederi-Forening burde optage paa sit Program, anførtes særlig Toldloven og Konsulatafgiften som de mest aktuelle; men der er naturligvis mange andre Spørgsmaal, som ville blive optagne paa den nævnte Forenings Program.

Vi skulle i Dag tillade os gennem »Dansk Søfartstidende«, der jo læses af et meget stort Antal Skibsredere og færende Sømand, at henlede Opmærksomheden paa et Spørgsmaal, som allerede paa flere Steder har været omtalt i længere Tid. Det er Assurancevæsenet, Talen drejer sig om. Denne Sag har en uhyre stor Betydning, baade i direkte og indirekte Henseende. Dersom man havde en samlet Opgørelse over, hvor stor en Sum danske Sejlskibsredere — dette Ord taget i udvidet Betydning som omfattende enhver, der paa en eller anden Maade er Partreder eller Aktionær i et Skib — mellem Aar og Dag betale i Assurancepræmie, vilde sikkert de fleste forbavses over Summens Størrelse, der maaske ofte naar op til, ja maaske overstiger det Beløb, Rederiet faar udbetalt i Rente og Dividende. Kunde der paa denne Konto spares noget, vilde der være Mulighed for, at Redernes mere end tarvelige Udbytte kunde blive en Smule forøget, hvad man i lang Tid har ventet efter. Ja, siger man, det kunde jo være meget dejligt at spare noget i Assurancepræmie; men hvorledes skal man bære sig ad for at naa dette Maal? Hertil skulle vi bemærke, at Svaret praktisk er givet ikke saa faa Steder i vort Fædreland, og det netop i de Byer, hvor Sejlskibsfarten har størst Betydning. Vi sigte herved til de private, gensidige Forsikrings-Foreninger, som Sømandene selv have oprettet, og som paa to Maader have støttet Skibsfarten i høj Grad: dels ved billige Præmier, der under daarlige Konjunkturer paa Fragtmarkedet spille en stor Rolle, og dels ved, at de Summer, der betales i Præmie, forbliver hjemme i vedkommende By og delvis tjene som Driftskapital, idet unge Skibsførere, som ville bygge eller købe et Fartøj, i disse Assuranceselskaber kunne stifte Laan paa rimelige Vilkaar og derved blive hjulpe i Næringsvej.

Under Hensyn til den store indirekte Nytte, saadanne provinsielle mindre Søforsikringsselskaber kunne stifte blandt en talrig Sømandsbefolkning, udtalte en Delegeret ved et af de ovenfor omtalte Møder privat følgende Erfaringsaetning: Hvor de hjemlige Assuranceselskaber dø ud, der er det i Reglen ogsaa forbi med Skibbyggeriet og Sejlskibsrederiet. Men i den Retning maatte Udviklingen nødig gaa. Medens vi hidtil her hjemme med Sandhed have kunnet synge med Grundtvig, at i Danmark »have faa meget og færre for lidt«, synes Udviklingen her hjemme i vore Dage at pege paa, at der bliver faa rige og mange fattige. Dette uheldige Resultat bør modarbejdes paa alle Omraader; ogsaa for Skibsfarten gælder det om at bevare Traditionen, saa at Føreren ejer en større eller mindre Part i sit Skib — i

Reglen vel i Form af Aktier —, medens Resten af disse ere fordelte paa mange Hænder, idet Kaptajnens og den korresponderende Reders Slægtninge, Venner og Forretningsforbindelser ved at tegne et større eller mindre Antal Aktier — som oftest det sidste — hjælpe til at faa Rederiet startet. Paa denne Maade fordeles Udbyttet paa mange Hænder. Kommer derimod Sejlskibsrederinæringen gennem de store Aktieselskaber i Hænderne paa Kapitalisterne, vil, selv om Selskaberne optræde nok saa kulante, den færende Sømand dog faa Kapitalens Magt at føle paa en mindre heldig Maade baade i social og pekuniær Henseende. Det gælder derfor om at støtte den lille Rederibedrift paa forskellige Maader, f. Eks. ved Ophævelse af den ubillige Told, Nedsættelse af Konsulatsafgiften og ved — om end kun indirekte — at støtte de hjemlige private Assuranceforeninger f. Eks. gennem en større indenlandsk Reassuranceforening, i hvilken de lokale Foreninger kunne til en rimelig Præmie faa genforsikret en Del af deres Risiko, hvorved disse ville blive satte i Stand til at forhøje det Maksimumsbeløb, de tør tegne paa hvert Skib. Det er ikke Hensigten hertil at kræve noget direkte Statstilskud, men kun Statsgaranti for et vist begrænset Beløb. Vi ere ikke blinde for, at vort Forslag sandsynligvis vil møde megen Modstand; men vi kunne ikke skønne rettere, end at Staten lige saa godt kan og bør støtte Søfarten paa den anførte Maade, som den kan stille Garanti for Landbokreditforeningerne, hvad Agrarerne jo ikke uden Føje stille bestemt Fordring om. Der mangler heller ikke paa Præcedentier paa dette Omraade. Saaledes har Staten, saa vidt os bekendt, stillet Garanti for en vis Del af den Risiko, Forsikrings-Foreningen for danske Fiskerifartøjer løber, og da næppe nogen vil benægte, at Søfarten har langt større Betydning for vort Fædreland end Fiskeriet, turde der heri ligge et Argument for ogsaa at støtte den førstnævnte Søneringsvej, særlig under dens nuværende vanskelige Stilling i økonomisk Henseende. Af Hensyn til de mange danske Mænd, der paa Søen tjener Udkommet til sig selv og deres Familie og fra fremmede Lande henter Guld til Fædrelandet, hvorved dettes Nationalvelstand forøges, bør Staten mere end hidtil række Søfarten en hjælpende Haand.

Ogsaa paa vort fjerne Biland Island søger man paa lignende Maade at støtte Søneringen. I det Forslag til en Finanslov for Island for Aarene 1896 og 1897, som er forelagt det islandske Althing, findes under Nr. C 4 e følgende Post: Til Assuranceselskabet for Dæksfartøjer ved Faksebugten, 5000 Kr., og i Motiverne gives følgende Begrundelse af dette Forslag:

»Fra Bestyrelsen for det nylig stiftede Assuranceselskab for Dæksfartøjer ved Faksebugten har man modtaget et Andragende om, at der paa Finanslovsforslaget for 1896 og 1897 maa søges bevilget et Bidrag en Gang for alle af Landskassen til Beløb 4,500—5000 Kr. som Hjælp til Dannelsen af en Grundfond for nævnte Selskab, saaledes at dette, hvis Forlis skulde indtræffe i de første Aar af dets Bestaaen, inden det har faaet opsamlet tilstrækkelige Midler, sættes i Stand til at opfylde sine Forpligtelser

uden at nødes til at udskrive ekstraordinært store Bidrag hos sine Medlemmer. Andragendet anbefales af Landshøvdingen med Bemærkning, at der allerede er indtegnet 12 Dæksfartøjer til Forsikring i Selskabet, og under Henviſning til, at der ved Finansloven for 1892 og 1893 bevilgedes Sysselſtorstanderskabet for Isafjord et Beløb af 4000 Kr. til Grundlæggelse af en Forsikring for Dæksfartøjer paa Vestfjordene. Bidraget foreslaas i Overensstemmelse med Landshøvdingens Indstilling sat til 5000 Kr.»

Om man her hjemme vil stille Garanti for et vist Beløb, eller man vil følge Islændernes Eksempel og yde en bestemt Sum en Gang for alle, kan være saa temmelig ligegyldigt, naar bare der bliver gjort noget ved Sagen,

saa denne ikke bliver begravet eller skudt ud i en ubestemt Fremtid; thi »medens Græsset gror, dør Horsemor.« Kunde der gennem Støtte paa en eller anden Maade fra Statens Side arbejdes hen til at Assurancepræmien paa Søforsikring kunde blive lidt modereret, og der samtidig gennem private Førsikrings-Foreninger kunde tilvejebringes nogen disponibel Kapital, vilde dette bidrage ikke saa lidt til at støtte og udvikle Skibsfarten. Konjunkturerne paa Verdensmarkedet, Fragternes Dalen og Stigen kunne vi her hjemme ikke øve nogen Indflydelse paa; men vi kunne — og det burde heller ikke forsømmes — paa mange Maader hjælpe Sømanden lidt og fri ham for Byrder, hans udenlandske Konkurrenter ere fri for.

H. P.

Konsulatafgifterne.

Vi have modtaget følgende:

Højtærede Hr. Redaktør! Det er jo ikke noget nyt, som jeg her bemærker, at vi i Konsulatafgift betale 34 Øre aarlig pr. Register-ton, som ofte er det dobbelte, ja mere, end vi før betalte; des foruden betales nu en hel Del Smaatjenester ekstra, som før ikke regnedes, da d'Hrr. Konsuler jo fik Gebyr betalt af ethvert Skib, førend det forlod deres Distrikter.

Jeg kunde, om fornødent, navngive 3 Konsuler, som med en mismodig Mine har sagt til mig: »Nu ere Skibene fri for Konsulatafgift; jeg har ikke i det sidste Aar eller 1½ Aar faaet en Øre.« Dette Syn paa Sagen gør, at vistnok nogle af d'Hrr. Konsuler tage hver Øre, de i Følge Lovens Takst kunne lægge Haand paa. Jeg har nu liggende for mig en Regning paa Gebyr for 4 Underskrifter og et Udtog af en Journal, ialt 30 Kr.

Ikke at tale om at vi maa høre den forargelige Paa-stand, at vi ikke »nu« betale til Konsulerne, kunne man næsten fristes til at spørge.

Hvorfor mon Konsulerne ikke blive gjorte bekendte med, at de nok skulle faa deres Gebyr?

Nordby.

C. H.

Om Stabilitet.

Af Skifter Andersen.

I Nr. 31 omtalte jeg blandt Andet, at Dampskibe endog bør være forsigtige med Hensyn til Anvendelse af tomme Bundrum eller Tanks, og med at belaste forkert eller med forskellige Ladningselementer m. m. Men hvad der endnu spiller en Hovedrolle i Stabilitetsspørgsmaalet uanset en korrekt Bund og Belastning er dette, at Søskibet, som er ovenfor det lastede Skibs Deplacement bliver forholdsvis højt, uden at Skibet mister noget af sit nødvendige Dybgaende. Det er nemlig indlysende at Stabiliteten har sin Grænse og at denne overskrides naar Lævandlinie aftager, særlig naar Dækket begynder at komme under Vand; thi den Læ Deplacementskile som dannes ved Overkrængning bliver da mindre. I Reglen aftager derfor Stabiliteten ved c. 15 Gr. Krængning. Hvis derimod Søskibet eller bedre benævnt, Fribordets Højde ovenfor Vandet var f. Eks. 12 Fod i Stedet for 6 Fod, da kunde Skibet krænge omtrent dobbelt saa langt over uden at miste sin maksimalstabilitet, men Skibet maatte da være i alt 6 Fod højere. Til Passager-, Krigs- og Lystskibe kan der blive Raad hertil, ikke saa let, hvor f. Eks. Afgiften mest maatte bestemmes efter Skibets virkelige Ladning, og først læmpes af Offentligheden til passende, betryggende

Formaals Fremme. Paa Grund af deres høje Søskib kunne f. Eks. store Atlanterhavspaketter med deres 24 Miles Fart løbe skraat op imod høj Sø og derved krænge over til c. 50 Grader uden at kulsejle. De kunne dette saa meget lettere, fordi Overskibet kun har store, tomme Passagerum. Tilmød gaa de som oftest endnu uden Køl og Slingrekøle, da Dokkene ikke kunne optage mere dybtstikkende Skibe. Med mindre Fart vilde Krængningen naturligvis blive mindre. Det er altsaa ikke alene for at give Skibet Betyggelse imod ligefrem Sænkningstryk af Søer eller Lækager m. m., men ogsaa for at give det en udvidet Grænse for Stabiliteten at et højt Fribord maa forefindes. Der er forefaldne mangfoldige Uheld paa Grund af for lave Fribord. Et Eksempel som er korrekt optegnet i den engelske Historie viser os dette tydeligere end dette som oftest ad privat Vej kommer frem. Det engelske Skruer og Sejlskib »Captain« paa hen ved 3000 Tons med stor Bredde 53¼ Fod, Dybgaende 25 Fod og godt Metacenter, men med kun 6½ Fod Fribord kæntrade i en Stormbyge, fordi et 2 rebet Merssejl ikke vilde komme ned, og man kunde ikke hurtigt nok faa Skøderne kappede. Hvis det lige som det tæt efterfølgende »Monarch« af omtrent samme Størrelse og Dybgaende, havde haft 14 Fod Fribord, da vilde det næppe gaaet rundt og forlist med Mand og Mus. Tilmød har »Captain« sandsynligvis haft et stort tomt Bundrum indenfor sit Deplacement. Men Sejlet vilde ogsaa med større Krængning have faaet en horisontalere Stilling og derved tabt sin Magt. Det er aldeles forkastelig at operere med høje Fribord paa Bekostning af dybtstikkende, velbelastede og velafstuede Underskibe eller Deplacementer. Mærkeligt er det at endog franske Marinekonstruktører forgesves ere komne paa det Rene med, at deres Torpedobaade hyppigt kæntrade. Efter deres fremviste Skitsetegninger er Aarsagen den samme: Overskibet er for stort (i Rumfang omtrent lige saa stort) i Sammenligning med Underskibet.

I den nyere Tid er man for at betrygge Stabiliteten kommen ind paa Konstruktion af bredere og lavere Tramps med omtrent J. = 7 B., B. = ½ D. og for tillige at spare Afgifter ved en endnu mindre Dybgaende. Men skønt deres Begyndelsesstabilitet er større, udsætter den som oftest køløse Bund saadanne Skibe for Rullinger, og en mindre intensiv Virkning af Skruen. De ere ej heller saa sikre i Farens Stund. Tilmød er Afdriften større med en nøgen fladgaende Bund.

Fiskerierne.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 12. Aug.:

Det ustadige Sommervejr bidrager vedblivende til at

hæmme vort Fiskeri; paa denne ellers for Fiskeriet saa gunstige Tid hænder det ikke sjældent, at Kutterne maa holde sig uvirksomme 3—4 Dage igennem, og dog kan Udbyttet ikke kaldes andet end respektabelt; det at Fisken er saa rigelig til Stede paa de forskellige Fangstpladser bøder meget paa den af Forholdene foraarsagede korte Fisketid. Ikke faa af de paa Vestkysten fiskende Kuttere have i Løbet af de sidste 14 Dage paa Grund af det urolige Vejr kun kunnet gøre en Tur med tilfredsstillende Udbytte, de fleste have dog opnaaet mindst 2. Fiskeriet er foregaaet vest og nordvest af Hirtshals for enkeltes Vedkommende paa temmelig dybt Vand 6—7 Mil af Land, hvor den bedste Fangst i kvalitativ Henseende er opnaaet, idet Rødspætterne derfra have vejet fra 28—35 Pd. Snesen og er betalt med fra 5—6 Kr. pr. Snes, Fangsten har dog sjældent oversteget c. 70 Snese pr. Kutter, blandt de nærmere under Land fiskende — og det var langt de fleste vel c. 40 Stk. — var en Fangst af 200 Snese pr. Kutter ikke ualmindelig, men Kvaliteten var her noget ringere, Rødspætten vejede fra 12—17 Pd. Snesen og opnaaede fra 2 Kr. til 3½ Kr. Snesen. I sidste Uge er der af en Del Kuttere fra disse Fangstpladser indbragt forskellige Partier Skærissing, men da Kutterne havde været temmelig længe undervejs og denne Fiskesort, som bekendt, ikke opbevares i Kutterens Dam men haves i Kasser paa Dækket, fremkom Skærissingen i temmelig daarlig Tilstand, og blev kun betalt med 6 à 8 Øre pr. Pd., mindre Partier Tunge betalt med c. 70 Øre pr. Pd. indbragtes ogsaa, et Tilfælde som ikke er almindelig fra disse Fangstpladser.

Fiskeriet paa Herthas Flak, vel Kattegats rigeste Fiskegrund, har i den sidste Tid været fortrinligt, Kutterne c. 25 i Tal tage ofte Last paa et Par Dage og Laster paa mellem 200 og 300 Snese Rødspætter er det almindelige, en enkelt har endog haft c. 400 Snese, c. 10 Kuttere ere fuldstede afgaaede direkte fra Fangstpladsen til Kjøbenhavn, Fisken har vejet fra 10 til 12 Pd. pr. Snes og er betalt med fra 85 Øre

til 1 Kr. 50 Øre pr. Snes, saa det pekuniære Udbytte bliver jo ikke saa fremragende; paa forskellige andre Fiskepladser, ved Trindelen, paa Kobbergrunden og i Læsørende, er der ogsaa drevet Fiskeri, men da kun saa faa Kuttere have fisket der, har Fiskeriet ikke haft væsentlig Betydning. Af Pighvar og Slethvar er der fra Fangstpladser i Kattegat tilført en Del, for stor Kvalitet af førstnævnte Fiskesort er betalt fra 40—60 Øre pr. Pd., for mindre 20—30 Øre pr. Pd., for Slethvar er betalt 12 à 15 Øre pr. Pd. Paa Grund af det uafadelige Regnvejr i forrige Uges Slutning er Vandet i Havnen bleven mindre saltholdig, hvilket har foranlediget ret betydelig Dødelighed blandt herværende Rødspættelagre, en Fiskehandler mistede saaledes paa et Døgn over 200 Snese. Hummertilførslen fra Norge er vedblivende ringe og har næppe i de to sidste Uger andraget over 1500 Stk., en her hjemmehørende Kutter, der driver Hummerfiskeri med Tejner paa Vestkysten er indkommen med ret god Fangst, lige som mindre Partier ere tilførte over Land hersteds fra, den længe ventede Pristigning er nu indtraadt; Fiskerne skal paa Stranden kunde opnaa 1 Kr. 25 Øre pr. Pd.

Den store Kutter »Maagen«, der tidligere har været hjemmehørende her, nu i Holbæk og herfra bl. a. drevet Islandsfiskeri, er ogsaa i Aar som i Fjor paa Makrelfiskeri under Norge; efter Efterretning; der er indløben fra Føderen paa »Prins Valdemar« bliver det kun faa danske Fartøjer, der i Aar vilde beskæftige sig med dette Fiskeri, i Fjor fiskede over 40 danske Fartøjer efter Makrel, i Aar er der ikke mere end 14—16 Stk.; det daarlige Resultat i Fjor har vel skræmmet en Del bort, maatte det nu i Aar blive bedre, Kutteren »Prins Valdemar«, som af dansk byggede Fiskefartøjer er det største og mest veludhaalede vækker almindelig Opmærksomhed, hvor den kommer frem.

—nn.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 4. August til 10. August 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rødspætter. Pd.	Helleflynder ¹ og Pighvar ² Pd.	Skrupper Pd.	Makrel ¹ og Hornfisk ² Pd.	Torsk Pd.	Gedde n. m. ¹ og Kuller ² Pd.	Sild. Pd.	Aal ¹ og Aale- kvabber ² Pd.	Lax Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt. Pd.
32 danske Fiskerfartøjer	64,746											
19 danske Kvaser	70,506											
svenske Fiskerfartøjer												
pr. Baad og Vogn fra nærliggende Fiskerlejer			4,088		763		3,576	2,682 ¹ 334 ²		Rejer 163		
pr. Jernbane og Dampskib	2,980	2,600 ¹ 200 ²	960	3,680 ¹ 3,790 ²		3,754 ¹	34,384	20,348	7,224	4,810	6,234	
Ialt	138,232	2,800	5,048	7,470	768	3,754	37,960	23,364	7,224	4,973	6,234	237,827

Betalt	levende,	Makrel,	3 Kr.	Aal	Rejer
Gennemsnitspris af	2Kr.30Ø.	7—9 Kr.	til	gule,	75 Øre
Opkøbere	til 5 Kr.,	Hornfisk	3Kr.50Ø.	35-50 Ø.	til
	Kassef.	1 Kr.	pr. Ol.	pr. Pd.	1Kr.50Ø.
	2—3 Kr.	pr. Snes.			pr. Pd.
	pr. Lpd.				

Markedet har i Ugens Løb holdt sig noget trykket ved store Tilførsler af sekunda Varer, som ringe Købelyst betingede smaa Priser. Prima Varer meget efterspurgt til høje Priser.

Den ny Sejlkonstruktion.

Det Vogtske Sejlsystem er utvivlsomt baseret paa aldeles rationelle Principer, og tilbyder i Praktis ubestridelig mange Fordele. Man maa haabe, at det mere end hidtil

vil blive forsøgt, hvorved det vistnok yderligere vil kunne gøres almen brugelig og saaledes i mange Tilfælde vil kunne træde i Stedet for de nu almindelig brugelige Sejlføringer; der, hvad Sejlenes økonomiske Udrustning og Bevaring angaar, sikkert lader ikke saa lidet tilbage at ønske.

Om hvorvidt Systemet er særlig anvendelig for Lystsejlad, hvor som Regel rent pekuniære Hensyn er af underordnet Natur og maa hovedsageligt have sin Opmærksomhed henvendt paa at benytte et for saadan Sejlad formaalstjenlig Sejlsæt, selv om det, — om jeg saa maa sige, — kun med Vold, kan sættes Kant og derfor hurtigt maa erstattes med et nyt, er et andet Spørgsmaal. For Undersejlenes og navnlig Storsejlenes Vedkommende er der dog i alle Tilfælde Sandsynlighed for at det vil trænge igennem. Den Omstændighed, at man nu almindelig anvender indsyede elastiske Pinde i Agterliget paa saadanne Sejl, og som man endog er begyndt at lade gaa lige ind til Forliget, tyder paa at Erfaringen gaar i samme Retning som det Vogtske System.

At Hr. Vogts Lystfartøj, Albatrossen, uagtet det, som han selv gør opmærksom paa, ikke er nogen specifik Kapsejler, i frisk Kuling krydser fortrinligt og at dette hovedsagelig skyldes dets Sejlsæt, er uden for al Tvivl. Naar Hr. Vogt imidlertid udtaler, at Albatrossen ved den anden Dags Kapsejlad ved Vejle, med den beregnede Respit var hurtigste Krydser af samtlige danske, deltagende Fartøjer, beror dette paa en Fejltagelse. Ved nævnte Lejlighed begik nemlig Dommeren, den mærkelige Fejl at beregne et større Tidstillæg for Løbene paa 5 Tons og derunder end for Løbene for de større Fartøjer, uagtet Banen og Vindstyrken, hvorefter Reshitten skulde ansættes, var den samme for samtlige Løb. Allerede af den Grund bliver Sammenligningen af de forskellige Fartøjers Præstation paa Grundlag af Kapsejladberetningen upaalidelig; dertil kommer at de 9 forskellige Løb gik af med 5 Minutters Mellemrum mellem hvert Løb og at Vinden ikke stod konstant, hvorved Krydset ikke blev lige skarpt for alle Konkurrenterne. Regner man som gennemgaaende Respit, den for de mindre anvendte, altsaa den haardeste af de to anvendte (Tabel 3) og sammenligner samtlige Fartøjers Præstation for den Krydsstrækning, som de alle tilbagelagde, blive Albatros Nr. 6 af 33, i det følgende danske Fartøjer vare hurtigere: Urania (17,2 Sejltons), Eker (17,1 S. T.) og Anker (5 S. T.) med respektive Præmietider: 44 M. 8 S. — 46 M. 46 S. — 49 M. 41 S. imod Albatros (33 S. T.) — 50 M. 11 S., medens de tyske Sejrvindere, Kommodore (20 S. T.) og Swarhild (5 S. T.) ligeledes var hurtigere om de end for denne mindre Del af Sejladens Vedkommende var over 1/2 Minut langsommere end Urania. Dette Resultat var imidlertid ikke et tilforladeligt Udtryk for disse Fartøjers Krydsevne. Krydset var som Følge af Vindretningen, der tilmed var varierende ikke alene ikke et Kryds i Vindøjet, men afgav tillige mere eller mindre Skræk for de forskellige Løb. Anker og Albatros fik saaledes et længere Kryds end de andre anførte Fartøjer, der heller ikke kæmpede under ganske lige Vindvilkaar. Paa den anden Side fik Anker og Albatros nogen Fordel der igennem, at den af Yachtklubben brugelige Beregning af 50 % mere Respit for Kryds end Sløj for samme Distance, og som iøvrigt i Praktis har vist sig utilstrækkelig, naar Talen er om et skarpt Kryds i Vindøjet (75 %) vil selv for fortrinlig Sejlen komme det rette Forhold temmelig nær) ved denne Lejlighed var relativt for stort. Yachtklubbens Respitberegning har i det Hele taget vist sig for lav, afset fra deres andre Mangler. Vil man undersøge hvorledes nævnte Fartøjers respektive Kryds stiller sig under disse som sagt lidet heldige Vindforhold, faa man

det paalideligste Resultat ved ikke at anvende Yachtklubbens lidt tilforladelige Beregningsmaade, men benytte den Kromanske Respitberegning, der ikke tager Hensyn til Afstanden mellem det affarende og ankommende Sted, men ved Multiplikation af Sejliden med Faktorer udregnede for de respektive Fartøjsstørrelser og afpasset efter 10 forskellige Vindstyrkegrader, bestemmes Forholdet imellem Fartøjernes respektive Præstation. Til den for Yachtklubbens Tabel 3 forudsatte Vindstyrke, svarer nærmest Tabel 6 (af 10) i det Kromanske System. Efter denne Beregningsmaade bliver Albatros 3 Sekunder hurtigere end Anker og kun respektive 2 M. 21 S. og 5 M. 51 S. langsommere end Eker og Urania, imod som ovenfor respektive 3 M. 25 S. — 6 M. 3 S. langsommere end disse og 30 S. langsommere end Anker. Man vil heraf se, at Albatros staar fuldt ud saa godt som Anker, der vel for Tiden er noget nær vor bedste Sejler. At disse to Fartøjer ikke naar Urania og Eker, er kun begrundet i disses ubetingede Chance ved at faa et forholdsvis lidet skarpt Kryds. Uranias Krydstid var endog kun 7 % større end deres Sløjtid for samme Afstand, medens Forskellen for Anker og Albatrossen blev ca. 46 %! Man tør heraf slutte at Albatrossen, som i langt mindre Grad end nævnte andre Fartøjer kan kaldes Kapsejler, udelukkende skylder sine Sejl sin fortrinlige Præstation, og den kan derfor, for saa vidt, godt lade sig nøje med ikke ved nævnte Lejlighed at være bleven Nr. 1 i Krydset.

C. A. Broberg.

Lydsignalerne og den engelske Bedømmelseskomite.

(Sluttet).

Efter at vi i den foregaaende Artikel, fortsætter »Hansa«, i korte Uddrag har omtalt de enkelte Forslag og Beslutninger paa Washington-Konferencen med Hensyn til Lydsignalerne, skal vi i det følgende kort lig gengive den Oppositions Historie, som rejste sig imod disse. Det er allerede tidligere bleven fremhævet, at de maritime Kredse temmelig sent begyndte højt at udtale sine Anskuelse om Sagen. De første Udsættelser, der gjorde sig gældende mod de nye Udskast, var heller ikke rettet mod Lydsignalerne, men overvejende mod andre Artikler i de ny Søvejsregler. Om der ogsaa nu og da blev henvist til, at der let kunde opstaa Forvirring ved de i Artikel 15 foreskrevne komplicerede Taagesignaler, saa blev der dog ikke fra nogen Side protesteret imod deres Indførelse. I Juli 1891 udnævnte Handelsamtets daværende Præsident, Sir Hicks-Beach, et Udvalg, der skulde gennemgaa og prøve Washington-Forslagene. Indtil Komiteens første Beretning udkom i Aaret 1891, var der kun indgaaet to Protester til Handelsamtet, men da rejste *Liverpool Steamship Owners Association* Indvending imod Art. 21 og ytrede samtidig Tvivl om Art. 15's Hensigtsmæssighed i den foreslaaede Form. *General Shipowners' Society* derimod protesterede mod enhver Forandring i Søvejsreglerne; en saadan var uhjemlet, der herskede ingen Trang dertil, og de foreslaaede Bestemmelser vilde efter al Sandsynlighed kun hidføre Farer i Stedet for at fjerne dem. I Særdeleshed modsatte den nævnte Forening sig Indførelsen af Signalerne f og i. I Løbet af Aaret 1892 synes Sagen atter at skulle gaa i Glemmebogen, men i 1893 indkom atter Betænkninger til Handelsamtet, endog fra tre forskellige Dampskibsrederi-Foreninger, men ingen af de indsendte Protester indeholdt

noget om Art. 15. Komiteen udgav sin Slutningsberetning i 1893, Admiralitetet sluttede sig til dens Resolutioner, og nu blev der fra Regeringens Side foretaget Skridt for at opnaa en international Overenskomst.

Fra de fremmede Regeringer synes der kun at være fremkommet enkelte Indvendinger mod den ny Plan. Først modsatte Nederlandene sig dens Indførelse. For Tiden har dette Land forbeholdt sig atter at optage de tidligere rejste Indvendinger eller efter Omstændighederne fremkomme med ny. Tyskland har i sin Tid henvist til, at det af Washington-Konferencen foreslaaede Taagesignal-System stillede Fordringer til Hukommelsen, som man ikke kunde vente opfyldte hos største Parten af Søfolkene. Af Interesse for at faa en international Afgørelse af Sagen erklærede man dog fra tysk Side at ville akceptere Art. 15.

Efter at imidlertid Storbritannien selv i Aaret 1894, da Indførelsen af Loven allerede var besluttet og Terminen for dens Ikrafttræden fastsat, rejste den bekendte almindelige Agitation mod de ny Lydsignaler, har ogsaa den tyske Regering eftertrykkelig gjort sine tidligere Betæneligheder gældende og specielt andraget om at forbinde i med b til et Signal og ganske at stryge e og g. Med Hensyn til de af Tyskland og Nederlandene rejste Indvendinger fortjener at nævnes en Ytring af den engelske Admiral Nares ved hans Udtalelser lige over for Bedømmelseskomiteen. »Jeg ved«, sagde Sir George, »hvad der stikker bag Tysklands og Nederlandenes Opposition. Man har forsøgt at øve det samme Tryk paa den tyske Regering, som der fra Fiskerne paa Østkysten blev øvet paa det britiske Handelsamt. Man har givet Sejlfiskerne Søvejsret, straks forlanger Fiskerdamperne, at Sejlfartøjer ogsaa skal vige til Siden for dem. Handelsamtet er ubetinget imod en saadan Forholdsregel. Tyskland har tilsagt Damptrawlerne Søvejsret lige over for andre Dampere (?). Det er rigtig nok ikke godt at vide, hvad Fiskerne har at gøre med Spørgsmaalet om Lydsignaler, men efter denne Ytring maa man komme til det Resultat, at Skibsførerne ubetinget er »de sorte Faar«, paa hvem hele Skibsfarten i Fremtiden kan aflæse sine Synder.

Fra de forenede Staters Side er ikke kommen nogen Indvending imod den ny Lov, hvad der allerede fremgaar deraf, at Washington-Beslutningernes Ikrafttræden var fastsat til 1. April d. A., og kun blev udsat som Følge af den engelske Regerings Udsættelse. *Liverpool Ship-Owners Association* har i November f. A. i sin til Handelsamtet rettede Protest hævdet, at et Udvalg, bestaaende af Officerer i de Forenede Staters Marine, har ytret sig saaledes: »Den obligatoriske Indførelse af Lydsignalerne maa upaatvivlelig i en Havn med betydelig Trafik give Anledning til en uberegnelig Forvirring. Vi er ubetinget af den Anskuelse, at man maa overlade Skibsførerne selv efter bedste Skøn at bruge Signalerne, men at Brugen af dem under ingen Omstændigheder maa gøres obligatorisk.« Denne Udtalelse er vel i og for sig selv rigtig, men den er ingenlunde bleven brugt i Forbindelse med Taagesignalernes Art. 15. Den refererer sig snarere til de i Art. 28 (tidligere 19) anførte Afvigningssignaler, der under alle Omstændigheder stedse skal gives, naar en Dampner har at holde af for en anden.

Hvad Forfægterne af de ny Lydsignaler gør gældende til Fordel for disse, er, at de betegner de forskellige Situationer, i hvilke et Skib kan komme, bedre end dette tidligere kunde ske ved den ene Tone, og at den stedse mere og mere udviklede Skibsfart fordrer, at der af Hensyn til de ejendommelige Tilfælde, som er Afføddninger af den moderne Trafik, ogsaa maa gøres Forandringer ved Valget af Taagesignaler. For et Skib, der nærmer sig, er det t. Eks. af Vigtighed ikke alene at vide, at en Dampner befinder sig i Nærheden, men ogsaa, hvad for en Dampner det er, om en Tougbaand med Fartøj paa Slæb, en Telegrafdampner eller et Skib, der ligger stille eller er ude af Stand til at manøvrere. Endvidere bliver det gjort gældende, at en betydelig Del af de fler-tonige Taagesignaler allerede i lang Tid har været i Brug i forskellige Indlandsfarvande, Strømterritorier, Havne etc., og har der faaet

Hævd; sluttelig fremhæves, at Forsøg paa endnu en Gang at gøre Forandringer let vil kunne have Indflydelse paa de øvrige Regeringers Tilslutning til Washington-Udkastet, og at derved hele den ny Lov om internationale Søvejsregler mulig vil kunne blive kuldkastet.

De Fordele, der skulde være en Følge af de fra andet Hold rejste Betæneligheder, kan naturligvis kun betragtes som rene Skønssager. Der kan ikke opstilles et eneste Bevis, som vilde være fuldstændig unangribeligt. Den Kendsgerning er imidlertid fastslaaet, at paa Revierer, hvor der hersker betydelig Trafik, har ikke alene enkelte af de fler-tonige Signaler, men et større Antal af dem været i Brug, og er det endnu. Det britiske Handelsamt har naturligvis i den Retning anstrængt sig for at tilvejebringe alt tænkeligt Materiale for den nylig udnævnte Kommission. Saaledes er paa Foranledning af denne Autoritet hævdet, at foruden det paa Londonner Revieret allerede omtalte brugelige Signal af 4 korte Toner, brugte man i Havnen ved New York indtil for faa Uger siden følgende Taage- og Afvigningssignaler*):

En langtrukken Tone som Advarsel.

Tre korte Toner for en Dampner, der slæber et andet Fartøj.

Fire korte Toner for en Dampner, der slæber et andet Fartøj, saafremt dette sidste er mere end 300 Fod langt.

Tre lange Toner for: »Jeg bakker med fuld Fart .

Fire lange Toner for: »Mit Fartøj ligger stille, De kan føle Dem forbi mig«.

En kort Tone: »Jeg styrer til Styrbord«.

To korte Toner: »Jeg styrer til Bagbord«.

Desuden har Færgebaade, der krydser Strømmen, endnu sine særegne Signaler.

Om disse Signaler ikke har givet Anledning til Forvekslinger, er under de nylig optegnede Forhandlinger ikke bleven klart udtalt. Sir George Nares svarede paa derom gjort Forespørgsel, at han nok troede, at de havde givet tilfredsstillende Resultater. Men samtidig udtalte han ogsaa, at en af Hovedgrundene, hvorfor De forenede Stater havde indbudt til den internationale Kongres, havde været at erholde et godt Udkast til Søvejsregler, da der i den Retning tidligere har hersket og faktisk endnu hersker megen Konfusion i de amerikanske Farvande. Men som det synes, er denne Konfusion langt mindre fremkaldt ved Signalernes Komplicerethed end derved, at i forskellige Havne har været brugt forskellige Signaler. Admiralens Udtalelser vise ogsaa, at navnlig De Forenede Stater vil modsætte sig Forandringer i Art. 15, og en saadan Modstand vilde da sandsynligvis eventuelt umuliggøre Forlaget Ikrafttræden.

De Betænkninger, der har rejst sig mod de nye Forslag angaaende Lydsignalerne, turde nu være almindelig bekendt, og vi skal derfor kun kortelig gentage dem. Det er gjort gældende, at Sømanden ikke formaar at beholde alle Signalerne i sit Hoved, og at der netop i kritiske Øjeblikke, naar Faren truer, og andre Omstændigheder lægger Beslag paa hans Opmærksomhed, let kan opstaa en Forveksling, hvis Følger kan blive skæbnesvangre: samt at en Forveksling kan finde Sted mellem lange og korte Toner, og at Tonerne fra et Skib i trange Farvande, hvor mange Skibe er samlede, saaledes som det ofte er Tilfældet i den engelske Kanal og i befærdede Skibsfarts-Revierer, kan forveksles med dem fra et andet. Dette vil da atter let kunne frembringe forvirrede Begreber om et Skibs Situation, og disse skjuler i sig selv en ny Fare. En anden Indvending — der for saa vidt er den intercessanteste, fordi den ikke alene maa bedømmes fra en ren praktisk Erfarings Standpunkt, men ogsaa fra juridiske Synspunkter, — er den, at de nye Signaler ubetinget maa opmuntre, om ikke ligefrem opfordre en Skibsfører til i taaget Vejr at foretage Afvigningsmanøvrer, før han ser det andet Skib. Søretterne, i det mindste de tyske, har stedse holdt fast ved den Grund-

*) Ved en for kort Tid siden udgaaet Forordning er Signalerne forandret noget, ligeledes er deres Antal bleven indskrænket, og i denne Form er de indført i Havnene Boston, New York, Baltimore, Chesapeake Bay og San Francisco.

sætning, at man ikke maa røre ved Roret, førend man ser det andet Skib og har Vished om sin Stilling. Bliver man staaende ved denne Opfatning, saa vil man med Rette kunne spørge: »Hvad skal man da med Signalet: »Du kan føle dig forbi mig?«. Juristen vil maaske sige, at dette Signal er at forstaa paa den Maade, at man nu uden Fare kan nærme sig saa langt, at man faar det andet Skib i Sigte og da vige af efter Omstændighederne. Under gunstige Forhold lader det sig jo ogsaa udføre, men ogsaa kun under saadanne. Det er umuligt i en ægte Kanaltaage, hvor man ikke kan se en halv Skibslængde frem for sig; det er umuligt ogsaa ved lettere Taage, naar tillige Storm og urolig Sø har Indflydelse paa Styringen, saa at en større Fart er nødvendig for at have Herredømme over Skibet; det er endelig i de fleste Tilfælde umuligt for et Sejlskib, der fordrer en større Drejningsradius. Enhver Sømand har længe fordømt det doktrinære Princip, at man ikke skal vige af for noget andet Skib, som man ikke ser, og har hundereder af Gange handlet der imod, hvis ikke vilde Kollisionerne være blevne langt talrigere end de allerede er.

Naar man studerer Forholdsreglerne, saaledes som de er opført paa det taalmodige Papir, saa finder man i Begyndelsen Traadene spundet baade rene og klare. »Naar Du hører et andet Skibs Taagesignal, saa vær forsigtig, stop op og forvis dig om, hvor det fremmede Fartøj ligger, hvad for et Skib det er og muligens ogsaa hvorledes det ligger, men dermed hører det gode Raad op, og man kan saa selv spinde det videre *ad libitum*. — »Gør hvad du vil, men gør du nogen Skade, saa bliver Du dømt«. Her passer de Ord som den franske Delegerede ved Washington-Kongressen, Monsieur Richard, udtalte, da der forhandlede om Formuleringen af Art 16 (tidligere 13) (Formindskelse af Hastigheden i Taage). Det var foreslaaet at sætte en Hastighedsgrænse for Fartøjerne i tykt Vejr, som ikke maatte overskrides og man foreslog 5—6 Knob, men Forslaget gik ikke igennem. »Denne Beslutning«, sagde Richard, »minder om det gode Raad, en Læge gav en af ham opgivet Patient, idet han forlod ham: »take care of yourself.« Washington-Konferencen er nu ved Lydsignalerne dog gaaet endnu videre. Den har ganske vist udtalt, at Signaler, som bliver afgivet af et Fartøj for at gøre et andet bekendt med sin Stilling, aldeles ikke berettiger dette sidste til at foretage en Afvigningsmanøvre, naar der ikke er andre Grunde dertil, men vi vil i det mindste give Sømanden et venskabeligt Vink om, hvorledes han formaar at komme over dette kritiske Punkt. Naar man i denne Sag intet faktisk har at holde sig til, saa er der noget, man har paa Følelsen, og dette tilsiger Sømanden, hvad han skal gøre. Saaledes opstod Udtrykket »føle sig forbi«. Vil man spinde videre paa Hr. Richards udtalte Mening, saa kunde man med Hensyn til denne Beslutning omtrent sige: »Det eneste som endnu kan hjælpe Dig, er en dygtig Dosis Arsenik; jeg tør ikke foreskrive dig den, men naar Du selv vil søge at skaffe Dig den, saa — vær saa god, gener Dig ikke«.

Det vil synes os, som om Spørgsmaalet om Lydsignaler er bleven forladt af begge Partier, saavel af Oppositionen som af Forsvarerne. De indviklede Forhold i den nuværende Skibsfart fordrer ubetinget en Udvikling af Taagesignalsystemet. Det lader sig aldeles ikke nægte, og lige saa lidt vil man kunne bestride, at man, uden at hidføre Faren for en Forvirring, endnu kan føje nogle Signaler til de nu brugelige, men man behøver i den Retning ganske vist ikke at gaa saa vidt, som Washington-Konferencen har foreslaaet.

De af Bedømmelseskomiteen udsurgte Skibsførere i Handelsmarinen har i al Fald med faa Undtagelser absolut udtalt sig mod Indførelsen af Signaler *»en bloc*. I det enkelte har de derimod indrømmet, at et eller andet Signal vilde være ret ønskeligt. Navnlig var saa godt som alle omtrent enige i, at det under **b** opførte Signal for Dampere, der ligger stoppet, vilde være heldigt; ligeledes, om end ikke med samme Enighed saa dog med et overvejende Flertal, Signalet **f** for slæbte Skibe. Flertallet af disse Herrer var ikke saa radikalt, men en Spøgefugl, der erklærede, at han vel ikke indsa,

at der var nogen trængende Nødvendighed for **b**, men han vilde dog i al Fald lade det passere; derimod vilde han forene alle de øvrige Signaler under det med **b** betegnede Signal, da alt, hvad der fordreder, kunde henføres under dette. »Og hvad vilde De saa gøre, spurgte Kommissionens Formand ham. »Saa vilde jeg stryge **b**«.

I de engelske Sømandskredse er der almindelig Stemning for at faa et eller to Signaler flere, og blandt de tyske Skibsførere findes der heller ikke faa, som er af samme Anskuelse. At et Signal, der i Taage gør det mulig for en Bugserbaad med flere Skibe eller Flaader paa Slæb at give sig tilkende, er ofte udtalt for os.

Hvis Skibsførerne i Handelsmarinen i det store og hele taget var Modstandere af Forandringer i Taagesignalerne, saa var alle de Marineofficerer, der udtalte sig for Kommissionen, for disse. De vilde ikke anerkende, at det vilde være vanskeligt at fastholde Reglerne i Hukommelsen saaledes, at Fejlgreb i et kritisk Øjeblik var udelukket. Selv om man vilde indrømme, at der ved Iagttagelse af samtlige Lydsignaler fra flere Skibe let kunde opstaa Forvirring, saa behøvede denne i sig selv ikke nødvendigvis at indeslutte nogen Fare. Alt hvad der hedder lang Tone, advarer dog kun til Forsigtighed og kan kun foranledige Skibsføreren til, naar han nærer Tvivl, at stoppe sit Skib (Ogsaa det: »Mit Fartøj gør ingen Fart, De kan føle Dem forbi mig?«). Mod den Indvending, der er gjort fra mange Skibsføreres Side, at Signalerne maatte forede dem til at foretage Afvigningsmanøvrer, uden at man havde det andet Skib i Sigte, ytrede samtlige Marineofficerer sig paa en indgaaende Maade, uden at dette vanskelige Punkt derfor blev klaret. Det blev stedse gjort gældende, at Loven paa andre Steder fordrede, at man skal være forsigtig. Ogsaa den Indvending, at en kort og en lang Tone kunde forveksles, eller at man kunde skuffe sig med Hensyn til Situationen, blev heller ikke agtet væsentlig betænkelig fra Marineofficerernes Side. Nogle af Herrerne medgav, at det var umuligt at forene flere af Signalerne under et, men Frygten for, at de fremmede Regeringer ikke vilde bifalde en saadan Forenkling, maatte være afgørende til at afstaa fra et saadant Forsøg.

»Hansa« mener, at den tyske Regerings Forslag i det store og hele taget har truffet den gyldne Middelvej, kun mener Bladet, af Grunde som det senere skal oplyse, at maatte anbefale, at det under **h** for Telegrafdampere ogsaa blev strøget.

Man vilde da kunne signalisere følgende Situationer: **a**) som tidligere (Dampere i Fart); **b**) Dampere i Fart, men stoppet (uden Bevægelse gennem Vandet) og Dampere ude af Stand til at manøvrere; **c**) som tidligere (Sejlere i Fart); **d**) som tidligere (forankret Skib); **e**) bortfalder; **f**) Skibe paa Slæb; **g**, **h** og **i** bortfalder.

For at finde tilsvarende Signaler for begge ny anførte Situationer, vil man da kun behøve to nye Tonekombinationer. Man kan hertil vælge enten udelukkende lange eller saafremt man ingen Betænkelighed har derved, lange og korte Toner i et Signal.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.
Indgaaede Skibe.

10. August. Dampskib »Sicilia«, Kapt. G. Roesing, fra New York med 49,090 bushels Majs, 8,300 bushels Hvede, 4 Kasser Proviant, 693 Stk. Valnøddetræ, 25 Fade Oksekød, 125 Fade Oleo Oil, 500 Fade Fedt, 185 Kasser Konserver, 753 Fustager Smør, 27 Stk. Kirsebærtræ, 8 Kasser Landbrugsmaskiner, 379 Kolli Staver, 200 Stk. Tøndestaver.

13. August. Dampskib »Lilliehock«, Kapt. Nylén, fra Carlstad med 2000 Baller Træmasse.

Dampskib »Volmer«, Kapt. Jørgensen, paa Rejse fra St. Petersborg til Rotterdam med Havre, Hør og Hamp, skal løse ca. 2000 Tdr. Havre til Silopakhuset, hvorefter det skal repareres og atter indtage det udløste Korn.

Fra Sø og Land.

Dansk Skib i Havsnød. Dampskibet »Baron Stjernblad«, Kaptajn Michélsen af Kjøbenhavn, der i Lørdags Aftes ankom hertil fra St. Petersborg paa Rejse til Italien via Frederikstad har Torsdagen den 8. ds. under temmelig haardt Vejr, truffet den danske Skonnert »Jacob« af Rønne i stærkt havareret Tilstand imellem Gotland og Dagø. Skibet, der drev for Vind og Vove, var forladt af Besætningen, om hvis Skæbne intet er bekjendt.

Uskadeliggjort Vrag. Fra London meddeles den 7. ds.: Dampskibet »Cleveland« af Newcastle, der efter Collisionen med Damperen Duffield ligeledes af Newcastle sank i Nærheden af Dover og laa meget farligt for Skibsfarten, da Masterne og Skorstenen ragede op over Vandfladen, er nu uskadeliggjort ved Sprængning, og det ved Vraget ndlagte Fyrskib er atter inddraget.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Petersborg 27. Juli, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — A. N. Hansen, Thidemann, afgaaet fra Helsingfors 13. August, bestemt til Riga, Kbhvn., Antwerpen. — Antwerpen, Caroc, ankom til Petersborg 13. Aug., bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — Baron Stjernblad, Michélsen, ankom til Kbhvn., 10. Aug., bestemt til Frederikstad, Alicanti, Cetti og Italien. — Castor, Holm, ankom til Kbhvn. 10. Aug., bestemt til Petersborg. — Chr. Broberg, Gotsche, afgik fra Girenti 9. Aug., bestemt til Kbhvn., Gesle. — Dagnar, Kofoed, afgik fra Genua 13. Aug., bestemt til Civita, Vecchia, Livorna, Neapel, Sicilien, Corfu, Spanien. — Douro, Brabrand, ankom til Kbhvn. 7. Aug. — Georgios I, Kihl, afgik fra Nicolaieff 12. Aug., bestemt til Panderno, Algier, Antwerpen, Kbhvn. — Kiew, Rabe, afgik fra Bordeaux 11. Aug., bestemt til La Rochelle, Havre, Kbhvn. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn. 11. Aug., bestemt til Petersborg. — Leopold II, Kruse, passeret Cibraltar 12. Aug., bestemt til Antwerpen, Kbhvn., Petersborg. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Antwerpen 31. Juli, bestemt til Tunis, Piræus, Sortehavet. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Antwerpen 8. Aug., bestemt til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniki, Sortehavet. — J. B. Suhr, Jensen, afgik fra Palermo 10. Aug., bestemt til Antwerpen, Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Pera 3. Aug., bestemt til Samsoun, Trebizonde, Batoum, Novororsk, Odessa. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 13. Aug., bestemt til Oporto, Lisbon. — Tomsk, Petersen, ankom til Antwerpen 8. Aug., bestemt til Algier, Tunis, Piræus etc. — Tesuv, Gade, afgik fra Tarragona 12. Aug., bestemt til Denia, Malaga, Gadiz. — Viking, Jørgensen, ankom til Lissabon 9. Aug., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Libau 12. Aug., bestemt til Kjøbenhavn, Anvers. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 14. Aug., bestemt til Vestnorge. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 12. Aug., bestemt til London. — Charkow, Orden, ankom til Hull 31. Juli, bestemt til Kbhvn., Libau. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Arendal 14. Aug., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Fanø, Andersen, ankom til Aalborg 12. Aug., bestemt til Kbhvn., Riga. — Frederik, Carboe, afgik fra Königsberg 14. Aug., bestemt til Hull. — Polantha, Frisenette, ankom til Kbhvn. 10. Aug., bestemt til Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom til London 11. Aug., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Granton 10. Aug., bestemt til Færøerne, Island. — Libau, Clauson Kaas, afgik fra Kbhvn. 13. Aug., bestemt til Hamburg. — Olga, Fischer, ankom til Königsberg 11. Aug., bestemt til Kbhvn., London. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 14. Aug., bestemt til Königsberg. — Minsk, Olsen, afgik fra Liverpool 12. Aug., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Lind, afgik fra Kbhvn. 14. Aug., bestemt til Hamburg. — Nørskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 14. Aug., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 1. Aug., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Antwerpen 13. Aug., bestemt til St. Petersborg. — Perdin, Lissner, afgik fra Hamburg 13. Aug., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til London 4. Aug., bestemt

til Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Antwerpen 6. Aug., bestemt til Kbhvn., Riga. — Romny, Harder, ankom til Libau 12. Aug., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik fra Granton 1. Aug., bestemt til Færøerne, Island. — Tula, Paaske, ankom til Königsberg 13. Aug., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Valdemar, Sørensen, pass. Skagen, bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Danzig 14. Aug., bestemt til Kbhvn., Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 14. Aug., bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Odense 14. Aug., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Esb. Snare, Sørensen, afgik fra Odense 15. Aug., bestemt til Newcastle via Frdrhavn. — Georg, Therkildsen, afgik fra Kbhvn. 15. Aug., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Sejer Hansen, afgik fra Leith 13. Aug., bestemt til Aarhus — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 14. Aug., bestemt til Nakskov. — Lolland, Ankersen, afgik fra Nykjøbing F. 14. Aug., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Storebelt, Göllich, afgik fra Newcastle 13. Aug., bestemt til Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Newcastle 13. Aug., bestemt til Odense.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Methil 10. Aug. — Christiansborg, Schmidt, ankom til St. Petersburg 12. Aug. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Grangemouth 10. Aug. til Kronstadt. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Antwerpen 8. Aug. — Rosenberg, Schultz, afgik fra Methil 11. Aug. til Kronstadt. — Uranienborg, van Deurs, afgik fra Borgå 12. Aug. til Calais.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Delfzyl 10. Aug., ankom til Sunderland 11. — Dania, Troensegaard, afgik fra Glasgow 8. Aug. til Alexandria. — Fyen, Andersen, ankom til Ghent 14. Aug. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Kronstadt 11. Aug. ankom til Jacobstad 14. — Jylland, Starck, afgik fra Methil 9. Aug. til Kronstadt. — Russia, Rasmussen, afgik fra Sunderland 8. Aug., ankom til Kbhvn. 11. Aug. — Sjælland, Hansen, afgik fra Dunkerque 12. Aug. til St. Petersburg.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra Christianssand 9. August til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 26. Juli, ankom til New-York 9. August.

Det store nordiske Telegrafskib. Store Nordiske, Suenson, er paa Kabejarbejder paa Kina-Kysten. — H. C. Ørsted, Ørsted, ligger i Tuborg Havn.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 8. Aug., anløb Frederikshavn 9. Aug., ankom til Newcastle 11. — Orrik, Erichsen, afgik fra Newcastle 8. Aug., ankom til Gøteborg 11. Aug.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra St. Malo 13. Aug. til Antwerpen. — Nerma, Degn, ankom til Esbjerg 8. Aug., afgik 9., ankom til Aalborg 11., afgik 12., ankom til Odense 13. — Nordsoen, Meinert, ankom til Esbjerg 10. Aug., afgik 12. til Methil.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 8. Aug. til Cronstadt. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Odessa 7. Aug. til Galatz. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra London 10. Aug., ankom til Blyth 12. Aug. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Libau 10. Aug. til Ghent. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Riga 9. Aug. til Dunkerque. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Riga 11. Aug. til Ghent. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Riga 3. Aug., ankom til Rouen 9. Aug. — Olaf, C. Holst, afgik fra Newcastle 14. Aug. til Cronstadt. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra St. Petersburg 8. Aug. til Rotterdam. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Sunderland 10. Aug., ankom til Stettin 14. Aug. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Ghent 28. Juli, ankom til South Shields 30. Juli. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Riga 8. Aug., ankom til Dunkerque 14. Aug.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Rotterdam 10. Aug., ankom til Newcastle 11. Aug. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Cardiff 9. Aug. til Algier. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Cronstadt 12. Aug. til Amsterdam. — Pawel Andrejeff, L. Johnsen afgik fra Blyth 9. Aug. til Cronstadt. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Grangemouth 10. Aug. til Cronstadt.

Heimdal. Anine, A. W. Knudsen, afgik fra Kjøbenhavn 11. Aug., ankom til Riga 13. Aug.

Sejlskibe.

M. Christiansen, Rønne. Bornholm, Grønnegaard, afgik fra Kronstadt 3. August til Newcastle. — Christiane & Marie, Hansen, ankom til Newcastle fra Archangel 9. Aug. efter 29 Dages Rejse. — Erik, Sonne, ankom til Dublin fra Archangel 12. Aug., efter 35 Dages Rejse. — Tre Søstre, Pedersen, ankom til Rønne fra St. Hes 10. Aug. efter 18 Dages Rejse.

Fanø, Nordby. Anna Agnete, Mathiasen, ankom til Santos 31. Juli fra Port de Bouc. — Dania, Nielsen, afgik

fra Berwick 1. Aug. til Hamburg 9. — H. Grotmann, Nielsen, er prajet 14. Juli paa 7° S. B. 33° W. L. fra Veskysten til Kanalen f. O. — Maracaibo, Svarrer, passerede Prawle Point 1. Aug. fra Hamburg til Maracaibo. — Nancy, Jepsen, ankom til Falmouth 1. Aug. fra Villa Colon, afgik 3., ankom til Bristol 6. — Nonna, Warrer, passerede Lizard 6. Aug., ankom til Hamburg 12 fra Buenos Ayres. — Nordby, Kolster, er prajet 13 Juli paa 42° N. B. 35° W. L. fra Port de Bouc til Santos. — Theo, Jessen, ankom til Liverpool 9. Aug. fra Macau. — Valparaiso, Lorentzen, afgik fra Padang 3. Aug. til Gadiz f. O.

Fanø. Sønderho. Cathrine, Brinch, er afgaaet fra St. Croix til Kbhvn., passerede Skagen 13. Aug. — Hans, Brinch, er afgaaet fra Liverpool til Rio Grande, prajet 2. Aug. paa 44° N. 9° V. — Helene, Thøgersen, ankom til Preston 3. Aug. fra Rosario. — Martha, Nissen, er afgaaet fra New-York til Rio Grande, prajet 30. Juni paa 30° N. 43° W. — Ribe, Kromann, ankom til Bristol 6. August fra Buenos Ayres.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 10. Aug.:

Markedet for saavel Ud- som Hjemfragterne vedbliver stille med uforandrede Noteringer, hvilket vil ses af nedennævnte Afslutninger som har fundet Sted i de sidste Dage.

For Dampskibe.

For Cardiff til Venedig 6/—, Cronstadt 5/—, Gibraltar 5/—, Constantinopel 4/6, Genoa 4 9, Catania 5/6, Glasgow til Leghorn 6/—, Savona 5,9, Bombay 9/9, Odessa til Amsterdam 8/— à 9/6. Azoff 10 3 à 10/9, Donau 11/6, Benisaf til Tyne 8/—, Alexandria til U. K. 10/—, Huelva til New York 11/6. Sundswall til Manchester, Woodpulp 8/—, St. John til Liverpool 35/—.

For Sejlskibe.

Hull til B. Ayres 11/3, Cardiff til Tandzøng Priok 11/3, Sydney til London 42,6 pr. Reg. Ton for prompt Lastning, for Novbr./Decbr. 40/—, Newcastle N. S. W. til Vestkysten Syd-Amerika 15/3. Derfra til U. K. Kont. 26/3 Californien 36/3 for prompt og nær Lastning; efter Januar findes intet Begær efter Skibsrum til tilnærmelsesvis Noteringer. Logwood & Rødder fra Jamaica til U. K. Kont. 30/— & 31/—. Salt fra Garston til Trangesund 4/— og derfra til London 28/6 pr. Favn Splitved.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Syns vidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.). Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. I Følge modtagen Meddelelse observeredes den 8de Aug. c. 11 Kml. N. for Fyrskibet »Læsø Trindel« en afbrækket Mast, 4 Fod over Vandet.

Det hvide, faste Havnefyrr paa *Kolby-Kaas* V.-Mole er paa Grund af Molens Forlængelse midlertidig slukket.

Sundet. Den 10de August 1895 er den til Sildefiskernes Vejledning bestemte Klokketønde ved *Nordre Flint* udlagt. Den ligger i 5 Fv. Vand i Linien mellem Vageren ved Grunden og *Stenrøsens* Ø.-Side.

Klokketønden inddrages ved Udgangen af November 1895.

Østersøen. Bornholm. I Efteraaret 1895 foretages følgende Forandringer af Belysningen og Taagesignalet ved *Hammeren*: Paa N.-Enden af *Hammeren* tændes et Blinkfyrr, *Hammer-Odde* Fyrr, der viser hvidt To Blink hver 10 Sekunder; Blink $\frac{1}{10}$ s., Mørke $\frac{2}{10}$ s., Blink $\frac{1}{10}$ s., Mørke $\frac{7}{10}$ s., Flammens Højde: 66 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Lysevnen: 24 Kml. Fyret vises fra et hvidt, firkantet, 38 Fod højt Taarn.

Beliggenhed omtrent: 55° 18',₀ N. Br. 14° 46',₇ Ø. Lgd. Ved Fyret oprettes et Taagesignal, der hver 5 Minutter giver To-Knald.

Samtidig med dette Fyrs Tænding forandres *Hammeren* Fyrr til at vise hvidt Lys med En-Formørkelse hver Minut; Lys 58 s., Mørke 2 s.

Det nuværende Taagesignal ved *Hammeren* Fyrr nedlægges samtidig.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Vrag i Østersøen. I Følge Meddelelse fra »Det Forened Dampskibs Selskab«:

Den 7de August. 58° 18' N. Br. 20° 36' Ø. Lgd. Dansk Bark »Jacob« forladt. Fokkemasten overbord.

Sverig. Småland. Ved *Vallö*, SV. t. V. for *Kungsholmen* har Bark »*Excelsior*« stødt paa Grund, *Kungsholmgrund*. Den er afmærket med en Krydsprik. 57° 6' 0" N. Br. 16 34' 10" Ø. Lgd.

I *Vånevik* har Damperen »*Mudir*« stødt paa en Grund *Våneviksgrund*, som ligger i 25 à 28 Fod Vand. Grunden er afmærket med en rød Stage med Kost. 57° 10' 50" N. Br. 16° 28' 30" Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Fyrhuset paa *Germundsö*, uden for *Luleå* er flyttet 40 Alen N. hen. Lysvinklerne ere uforandrede. Fyret tændes den 24de Juli.

I det N.-lige og Ø.-lige Farvand til *Sundsmar* Red er følgende Sømærker udsatte:

En Stage.	61° 5' 15" N. Br.	17° 15' 0" Ø. Lgd.
—	61° 3' 47" —	17° 16' 10" —
—	61° 1' 18" —	17° 12' 30" —
—	61° 0' 56" —	17° 12' 50" —
—	61° 2' 20" —	17° 13' 18" —
—	61° 2' 50" —	17° 13' 30" —
En rød Stage med Kost.	61° 3' 22" N. Br.	17° 16' 0" Ø. Lgd.
En rød Stage med Kost.	61° 2' 38" N. Br.	17° 17' 0" Ø. Lgd.
En rød Stage med Kost.	61° 1' 32" N. Br.	17° 12' 55" Ø. Lgd.
En rød Stage med Kost.	61° 1' 15" N. Br.	17° 12' 55" Ø. Lgd.
En Krydsprik.	61° 0' 55" N. Br.	17° 13' 30" Ø. Lgd.
En Krydsprik.	61° 0' 55" N. Br.	17° 13' 50" Ø. Lgd.

Tydskland. Swinemünde. I Følge Indberetning fra de kgl. Generalkonsulat i *Stettin* afholdes fra 12te til 31te Aug. Skydeøvelser fra Batterierne ved *Swinemünde*. Naar de skydes, er Havnen spærret for al Sejlads.

Kieler Fjord. Paa *Strander Grasberg* er funden en Fods Sten. Den ligger i 16 Fod Vand. 54° 25' 21" N. B. 10° 11' 40" Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Kristiania Fjord. 1. *Batterien* Fyrrlampe viser nu Lys med Formørkelser fra N. 26° V. gennem N. c Ø. til S. 11° Ø. Lyset er rødt fra N. 9° Ø. gennem Ø. t S. 43° Ø., fri S. om *Østhagen*, forøvrigt hvidt. I Linie mellem det røde og hvide Lys ved *Østhagen* er der 1 Fod Vand. Flammens Højde: 26 Fod. Fyret vises fra en Jernpæl. 59° 36' 25" N. Br. 10° 25' 10" Ø. Lgd.

2. *Tømmeraaas Nedre* Fyrrlampe viser Lys med Formørkelse Lyset er hvidt fra S. 1° V., Ø.-Kant af *Krogsberget*, t S. 3° Ø., fri V. om *Holmsbostenene*. rødt fra S. 3° Ø. til 25° Ø. og fra N. 6° V. til N. 10° Ø. over *Batterien* Flammens Højde: 50 Fod. Fyret vises fra et Træstillad 430 Alen S. 2° V. fra *Batterien*. 59° 36' 15" N. Br. 1 25' 10" Ø. Lgd.

3. *Tømmeraaas Øvre* Fyrrlampe viser rødt, fast Lys fra 30° Ø. til S. 46° Ø., over *Batterien*. Flammens Højde 96 Fod. Fyret er anbragt i Bjergskraaningen 880 Al. N. 40° V. fra *Batterien*. 59° 36' 40" N. Br. 10° 24' 5 Ø. Lgd.

4. *Blinkskjær* Fyrrlampe viser hvidt og rødt vekslende L fra N. 17° V., fri Ø. om *Sandtungen* og *Rogneberg* gennem N., Ø. og S. til S. 10° V., ind mod *Svelviksbugt* Flammens Højde: 12 Fod. Fyret vises fra en Jernpæl 59° 37' 25" N. Br. 10° 25' 20" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Tjelsund. *Balstadstrømmen* Fyrrlampe viser rødt Lys over *Holsfuen* og *Ramstadgrunden* mod Ø. og ov *Rippen* mod V. 68° 33' 35" N. Br. 16° 20' 15" Ø. Lgd.

Bergens Vaag. Paa *Slotspynt Molen* er tændt en Lyterne, der viser grønt, fast Lys fra N. 18° V. gennem V. S. til S. 18° Ø., forøvrigt hvidt Lys. Flammens Højde: 12 Fod. Fyret vises fra en grøn Pæl. 60° 24' N. Br. 5° 19' Ø. Lgd.

De to hvide Lanterner ere slukkede.

Holland. Ooster Schelde. I *Bergsche Diep*, Farvandet fra *Vorishoek* til *Bergen op Zoom*, er mellem Stumptønde Nr. 16 g Nr. 17 i 10 Fod Vand udlagt en Stumptønde Nr. 16 a.

Frankrig. Dunkerque. Taageklokken paa *Dunkerque V.* tole giver, naar der er mere en 8 Fod Vand i Løbet, hver Minutter 60 Slag i 1^m, hvorefter følger 1^m. Pause. Høres aagesignal fra et Skib, som søger Havnen, lyder Klokken afbrudt.

Lystønden ved *Snouw* er inddragen.

England. Medway. I *Saltpan-Reach* er i Retning N. $1\frac{1}{2}$ S. $1\frac{1}{2}$ V. udlagt 5 Fartøjer. Man maa kun passere mellem artøjerne, paa den Side af et af dem, hvor det viser to alloner lodret for hinanden.

Canalen, Vestkyst af England og Skotland, og Irland.

England. Dover S. Damperen »*Cleveland*« er sunken i 20 Fv. Vand $3\frac{1}{2}$ Kml. S. 12° V. fra Fyrtaarnet paa *Admiralty Pier* i *Dover*. En Mast er nogle Fod over Vandet. Raget er afmærket med en grøn Spidstønde og om Natten ed en hvidt Lanterne.

Portland Havnearbejderne ved *Portland* ere nu færdige. Paa Pæleværk A, B og C vises om Dagen to hvide Balloner, om Natten to hvide Fyr lodret for hinanden. Paa disse eleværker er anbragt hvide Huse, hvorpaa Bogstavet er alet.

Paa hver af de øvrige Pæleværker vises et hvidt Fyr. Paa Yderenden af Molen fra *Binnacle Rocks* vises to de Fyr lodret for hinanden.

Englands V.-Kyst. South Stack. Fra omtrent den 23de Marts 1895 gives Taagesignal ved *South Stack Fyr* med et støgehorn, som hver $\frac{1}{2}$ Minut giver Et-Stød af 7 s. Varighed. $0^{\circ} 18' 30''$ N. Br. $4^{\circ} 42' 0''$ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag m. m. i Atlanterhavet. I *Atlanterhavet* er Vrag m. truffen saaledes:

Den 15de Juli. $48^{\circ} 37'$ N. Br. $44^{\circ} 11'$ V. Lgd. Et Vrag af et Skibsdæk.

Den 18de Juli. $41^{\circ} 4'$ N. Br. $67^{\circ} 9'$ V. Lgd. Vrag af lille Skib.

Den 21de Juli. 32° N. Br. 69° V. Lgd. Stykke af Siden et stort Skib, c. 90 Fod langt.

Den 22de Juli. 41° N. Br. 28° V. Lgd. Vrag af et 300 400 Tons stort Skib, ikke kobberforhudet, med Bunden ad.

Den 26de Juli. 40° N. Br. 10° V. Lgd. Agterdel af et jlskib med Bunden opad.

Frankrig. Chauveau Fyr S. Fyrponton, $1\frac{1}{2}$ Kml. S. for *Chauveau Fyr*, er inddragen.

Afrika. Cape Verd. Fyret paa *Almadi Point* viser hvidt, t Lys i $17\frac{1}{3}$ s.; svagt, hvidt, fast Lys i $1\frac{2}{3}$ s.; hvidt Blink $\frac{2}{3}$ s.; svagt, hvidt, fast Lys i $7\frac{1}{3}$ s.; rødt Blink i $3\frac{2}{3}$ s.

Forenede Stater i Nordamerika. De lokale og ikke de internationale Søvejsregler ere gældende inden for følgende Lystønder:

Kittery Harbor, Maine og *Portsmouth Harbor, New Hampshire*. *Frosts Point—Frosts Ledge Tønde—Kitts Rocks Klokke-tønde—Horn Island—Kysten af Maine*.

Newburyport, Ipswich og *Annisquam Harbors, Massachusetts*. *Salisbury Beach* bageste Ledefyr—*Newburyport* Fløjtetønde—Henimod *Annisquam Fyr* indtil en Linie mellem *Ipswich Fyr* og *Hallibut Point—Hallibut Point*.

New York Upper Bay. Spidstønde Nr. 14 ved *Bay Ridge* ombyttet med en rød Klokke-tønde uden Nummer.

Den røde Spidstønde Nr. 16 ved *Gouanus Flats V.* Side nu Nr. 14

New Jersey. Omtrent den 22de Juli 1895 ombyttes Fyret »*Northeast End*« midlertidig med en rød Fløjtetønde.

Maryland. Omtrent den 7de Aug. 1895 ombyttes Fyrskibet *Nick Island Shoal*, Nr. 52, med en rød Fløjtetønde og rød Klokke-tønde. $38^{\circ} 26' 47''$ N. Br. $74^{\circ} 50' 44''$ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien S. Ved Gibraltar skulle følgende Havnearbejder være:

1. *New Mole* skal forlænges i lige Linie. Ved Forlængelsens Yderende udlægges et Fartøj, som om Dagen viser to røde Balloner, om Natten to røde Lanterner lodret for hinanden. Det er forbudt at gaa S. og Ø. om dette Fartøj.
 2. En landløs Bølgebryder skal bygges. Ved dens S.-Ende, $4\frac{3}{4}$ Kbl. N. 81° V. fra *Ragged Staff Fyr*, udlægges et Fartøj, som om Dagen viser to grønne Balloner, om Natten to grønne Lanterner lodret for hinanden. Det er forbudt uden Lods at gaa N. og Ø. om dette Fartøj.
 3. Ved samme Bølgebryders N.-Ende, $8\frac{1}{4}$ Kbl. N. 50° V. fra *Ragged Staff Fyr*, udlægges et Fartøj, som om Dagen viser to røde Balloner, om Natten to røde Lanterner lodret for hinanden. Det er forbudt uden Lods at gaa S. og Ø. om dette Fartøj.
- Intet Koffardiskib maa, uden Havnekaptajnens Tilladelse, ankre Ø. for de nye Havnebygninger, medens de ere under Opførelse.

Italien. Livorno. Den 1ste. Aug. 1895 forandres Fyrene ved *Livorno* saaledes:

Hovedfyrene paa den buede Mole ved det S.-lige Indløb til Havnen forandres til et hvidt Fyr med hvidt Et-Blink hver 20 s.

Fyret paa S.-Enden af den buede Bølgebryder forandres til et fast Fyr, som viser hvidt Lys fra N. 41° V. til S. 78° V., over *Meloria* Grunde, rødt Lys fra S. 78° V. gennem S. og Ø. til N., og Mørke over Resten af Horisonten. Synsvidden: 8 Kml.

Lystønden, ved den nye Bølgebryder ved Klippen *Vegliata*, tæt ved det S.-lige Indløb til Havnen, viser midlertidig hvidt Lys.

Følgende Forandringer ere forestaaede:

Fyret paa N.-Enden af den buede Bølgebryder forandres til et Fyr med hurtige Formørkelser, der viser hvidt Lys fra S. 70° V. til N. 45° V., over *Meloria* Grunde, grønt Lys fra N. 45° V. gennem N. og Ø. til S. 45° Ø. og Mørke over Resten af Horisonten.

Fyret paa Yderenden af Molen Ø. for det N.-lige Indløb ombyttes med et rødt Fyr med hurtige Formørkelser.

Naar *Vegliata* Molen er fuldført, tændes paa dens V.-Ende et grønt, fast Fyr, og Lystønden inddrages.

Det røde Fyr paa S.-Enden af *Meloria* Grunde ombyttes med et rødt Fyr med En-Formørkelse hver 10 s., og Lysvidden forøges.

Naar Forandringerne ere fuldendte, vil man for Indgaaende i begge Indløb have grønt Fyr om Styrbord og rødt Fyr om Bagbord, uden at Fyrene ved det andet Indløb kunne ses.

Elba N. Tønden med Stage og Ballon ved NØ.-Siden af Grunden *Bianco* er nu hvid.

Lavezzi S. Korsika En 24 Fods Grund er funden c. 2 Kbl. S. 11° V. fra Pynt *Becchi*, S.-Pynten af *Øen Lavezzi*, og en 5 Fods Grund 400 Alen N. 65° Ø. fra den lille Klippe ved N.-Pynten af *Øen Cavallo*.

Øen Rousse. Korsika. I Havnen paa *Øen Rousse* findes der nu kun en Fortøjtønde, som ligger i Molens Forlængelse, 200 Alen fra Fyrtaarnet.

Pianosa. Paa Grunden *San Giovanni*, NØ. for den lille Havn paa *Øen Pianosa*, er opført en hvid, trekantet Baake med Stage og Cylinder. $42^{\circ} 35' 23''$ N. Br. $10^{\circ} 6' 22''$ Ø. Lg.

Lampedusa. Det røde Fyr med Formørkelser paa *Cavallo Bianco* viser midlertidig rødt, fast Lys.

Tunis. Ras Mahmur. S. V. Damperen »*Kabyle*« er sunken SV. for *Ras Mahmur*, fra *Sidi ben Daud* i S. 22° V. og fra *Beni Kriar* Minaret i S. 32° Ø. $36^{\circ} 26' 45''$ N. Br. $10^{\circ} 47' 55''$ Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaimiske Hav.

Fransk Guyana. Det er kun tilladt franske Skibe at have Forbindelse med *Salut Isles*. Det er forbudt alle andre Skibe at passere inden for $1\frac{1}{2}$ Kml. fra *Diable Island* og at ankre i Nærheden af *Salut Isles*.

Haiti. Capa Haiti. Af de sex Tønder ved Indløbet til *Cape Haiti* Havn findes nu den ene i det lille Løb og en paa *La Trompeuse Shoal*. Det er tvivlsomt, om de manglende fire Tønder igen udlægges.

Trinidad. Boca Grande. Klokke-tønden ved *Diamant Rock*, ved SV.-Pynten af *Øen Chacachacare*, er nu større og har en sort Skive paa Toppen.

Karantænebestemmelser m. m.

Søerig. — Observations- og Karantæne-Anstalten i *Fejan* er traadt i Virksomhed.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri

Helsingør,

paatager sig-Bygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe. Dampmaskiner, Kjelder samt Maskinarbejde i enhver Art. — Tørdok, 340 engelske Fods Længde i Bunden, samt Patentløp for Skibe af indtil 750 Tons Egenvægt.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48.
Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler
ferske, saltede og røgede Varer.

Ægte Carbolineum.

Bedste og billigste Imprægneringsmiddel. Anvendes til alt Træværk. Kan paastryges af Enhver. Faas billigst hos

Th. Kayser & Co,
ældste Carbolineumsforretning.
Rosengaarden 8, Kbhvn. K.
forhen Møntergade 24.

A. Nærup & Co.,

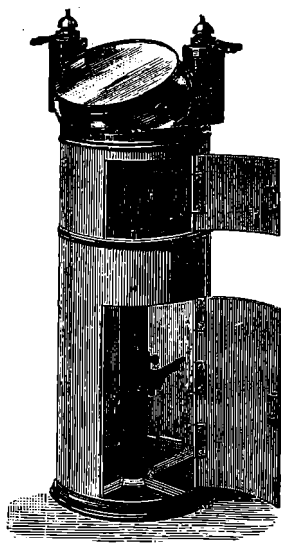
Skibsmæglere.
Skandinavisk Forretning
Swansea.

Telegrafadresse: NÆRUP.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning,
Leverandør i Skibsproviant.
Oprettet 1881.
Raadhustræde Nr. 2 B,
Kælderen
(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.
Patent Multiplicator, Kompasser,
Sprit- og Baadskompasser,
Patent Tidsglas. Saltmaalere
Sextanter og Oktanter.
Kaptejn Rungs
Universal-Bathometer.
Logge og Loddemaskiner
Dybhavsthermometre
med Vendeapparat.
Barometre, Thermometre, Manometre.
Indicatorer. Tegnebestikker.
Parallellinealer.
Marinekikkerter.
Complete Dykkerdragter
Premierløjtnant Clausens
Patent Universal Deflektor.
Reparationer udføres med Omhu.

Paa SØKORT-ARKIVET faas:

Officiel Fortegnelse over danske Krigs- og Handels-Skibe,
der ere tildelte Kjendings-Signaler etc. Udgivet paa Foranstaltning af Indenrigsministeriet og Marineministeriet ved A. Schneider. Juli 1895. Pris: Kr. 1,20.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,

Adelgade 14.

H. Svarrer & Co.

Nyhavn 9.
Skibsproviantør og
Urtekræmmer.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: Husted.

Th. Meier,

Vognmandsforretning
Al Slags Kørsel
besørges.

Kontor: Frihavsselskabet
Kontorbygning.
Telefon 2068.

Orgel-Harmonium

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og i
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vor
illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,
Lille Kongenagade 40 og Axelhus 21

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.

Diner a la carte. Varme Frokostretter.

J. Christophersen.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Founders and Ship Repairers.
Vildersplads, Copenhagen, C.

Patent

Universal Slippeapparatet

anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af
Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,

Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn)

Maskinreparatur

af enhver Art

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.
Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11-3 og Holsteinsgade 9 Ø.,
hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet emdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Pelillinie à 45 mm Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Ø
De øvrige Sider	do. 25
Moderation for	5 Gange 10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover	20% 30% 50%
Mindre end 1/2 Side	10% 20% 40%

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 34.

Kjøbenhavn, Fredag den 23. August 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Skibsfarten og Toldlovens Revision. — Vort Konsulat i Archangel, af Skibsfører *C. G. Clausen*. — Johs. Grønsund & Co. — Spørgsmaal og Svar. — Preston. — Et Ordrespørgsmaal. — Fiskeri-Statistik. — Vestkysthavnesagen. — Journalføringen m. m. — Alicante. — Sø- og Handelsretsdomme. — Minimumsfragter etc. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfærende.

Linoleum

og
Voxdug
til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

**Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier,
Maskinolier,
Carbolineum etc.**

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

C. F. Schlüter,

Skandinavians største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Peder Skramsgade.
Kjøbenhavn K.

C. M. Fonnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg;

Østergade 10, Kjøbenhavn.



Kieselguhr, Filt m. m.

Luftbælteisolation.
Patent for Rør og Kjædler.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedeverar.

SEIFERT & NØRGAARD,

Ny Østergade 1,

Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.

Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sponong & Co.,
Stockholm.

Anbefaler alle Slags Uniformeffekter.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.

M. Christiansen.

John Hintze.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbød.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigestelefon:
Willechou. Nr. 3876.

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

modtager Ordres som Agent for Firmaerne

Messrs. **Bolling & Lowe, 2 Laurence Pountney Hill,**
London. E. C.

La Société Cockerill, Seraing i Belgien.

Messrs. **Bullivant & Co., Millwall og 72, Mark Lane,**
London. E. & E. C.

Messrs. **E. T. Brown & Co., 22, Great St. Helen's,**
London. E. C.,

samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybningsmateriel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer af alle Slags til og fra Kjøbenhavns Havn.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine
anbefaler sig med alle

Conserves til Skibsbrug

af Kjød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l.

Prislister udleveres paa Forlangende.

Kontor og Lager **Store Kongensgade 106.**

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transportpramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, Bugserdampere og Fiskerfartøjer med Petroleumsmotorer indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902.

Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.
Grundet 1845. Telefon 243.

Skibsdagbøger,

5 Kr. 50 Øre pr. Stk.

Videreførelse Kabat.

Connossementer,

D. F. D. S.

med og uden Flag,

tyske, engelske, franske,

Leith & Hull Connossementer.

Dampskibsfragtbreve

med & uden Coupons.

S. Friedlænder

Ved Stranden 14

Kjøbenhavn.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,

Strandgade 32.

Kjøbenhavn. C.

Telefon Nr. 1728.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.

Emil Fehumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.

Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Frihavns

Spedition &

Kommissions-Forretning.

Toldklareringer og Expeditioner

af enhver Art besørgeres. ☞

Kontor i Frihavns Kontorb. ☞

Telefon 2250.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Holman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Lange & Møllers

Bødkerværksted
i

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt

Udarbejde samt Alt færdigt

Bødkerarbejde for Export

Alt Arbejde udføres af solide
og ovede Folk.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

Fritz Meyers Etablissement

14, Gothersgade 14.

Belysnings-Apparater
og Lanterner

til Skibsbrug

til Lys, Olie, Petroleum og
elektrisk Belysning.

Metal- og Lakervarer
til Skibsbrug.

Moniér- Traadglas

Ø: Glas med indstøbt Jerntraad
— der særlig egner sig for
Skylighter og Lyskasser i Skibe,
— leveres nu i krystalklare
Tavler i enhver ønsket Størrelse.

Eneforhandler: H. Reeh.

Telefon 3124. Vestergade 33.

Leverandør til de danske
Statsbaner og Frihavnen.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.



Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre Cacao

kan særlig anbefales til Skibsbrug.

Kuntze & Co. portable Vandfiltre

give med en Ydeevne af 40, 80 og 200 Potter i Timen

fuldstændig rent, krystalklart Drikkevand.

Anbefalede af Læger, Analyser af Prof. V. Stein og flere.

Uundværlige i Skibe.

Generalagenturet Badstuestræde 18, Kjøbenhavn K.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere,

114, BUTE ROAD. CARDIFF.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Jacob Holm & Sønner, Kjøbenhavn.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,

»Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellestationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Svea«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellestationer.

M. B. Hansen,

mekanisk Etablissement,

Nørrevold 78.

Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tællere.



ENEFORHANDLER:

V. LØWENER,

Kvæsthusgade 6,

KJØBENHAVN. K.

Hans Chr. Berg,

Stukkatur, Cementstoberi

og

Kridtstensværksted.

Gothersgade 91. K.

Hattemagasinet

'London'

Moderne elegante Herrehatte

i stort Udvalg

Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.

Østergade 31.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe

anbefales.

Rugbrød

A {Frederiksberg} A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

F.W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-

sætning meget billige Priser.

Samtlige Nyheder for Sæ-

sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock

25 Kr.

Skibsfarten og Toldlovens Revision.

I Tilslutning til de Henvendelser fra Rederiforeningerne til Toldlovkommissionen, som ere gængvne i dette Blads Nr. 31 og 32, har nu ogsaa Foreningen til Søfartens Fremme til Kommissionen indsendt følgende Henvendelse:

Til

Toldlovkommissionen.

Kjøbenhavn, August 1895.

Efter at Regeringen ved Nedsættelse af en Toldlov-Kommission har givet tilkende, at det er dens Hensigt at gøre et nyt alvorligt Forsøg paa at gennemføre en Revision af Toldloven, ligger det nær for de forskellige Erhverv, hvis Interesser berøres af Toldtarifen, i betimelig Tid at henlede Opmærksomheden paa de Ønsker, der næres i Henseende til Forandringer i det bestaaende.

De to Rederi-Foreninger, der repræsenterer et af Landets vigtigste Erhverv, have saaledes allerede rettet Andragender til den højtærede Kommission angaaende et enkelt Punkt i Toldloven, og da det er en af vor Forenings Opgaver at støtte enhver Bestræbelse for at tilvejebringe gunstigere Vilkaar for Søfarten, tillade vi os at slutte os til de nævnte Andragender og varmt at anbefale det i dem udtalte Ønske om Ophævelse af Told paa Skibe og Skibsmateriel.

Dette Ønske er ikke nyt. Som det vil være den højtærede Kommission bekendt, blev det fremsat, da Toldloven sidste Gang blev behandlet i Landstinget i Saisonen 1890—91, og vi tro ikke at kunne give det en bedre Begrundelse end ved at henvise til de Forhandlinger, som da fandt Sted.

Det vil erindres, at i det Toldlov-Forslag, som Regeringen den Gang forelagde, var Bestemmelsen om en Indførsels-Told paa Skibe af 3 pCt. af Værdien bibeholdt; men allerede ved Sagens første Behandling i Salen blev med Styrke gjort gældende, hvor byrdefuld denne Told var for Skibsfarten, hvor uheldig den stillede de danske Rederier i Konkurrencen med Rederier fra andre Lande, der ikke havde nogen tilsvarende Afgift, og hvor hæmmende dette virkede paa den danske Handelsflaades Udvikling.

Spørgsmaalet var derefter Genstand for Overvejelse i det nedsatte Udvalg, og et Flertal af dette stillede til Sagens anden Behandling to Ændringsforslag, sigtende til:

1) at ophæve Tolden paa Skibe, og

2) at godtgøre Skibsværfterne den erlagte Told paa Materialer, der benyttedes til Bygning og Reparation af saavel danske som fremmede Skibe.

Ved Motivering af disse Forslag i Salen udtalte Ordføreren, Professor Matzen, blandt andet:

»I og for sig er det ganske vist ikke ønskeligt at have Told paa Skibe, for saa vidt man maa ønske, at Skibsfarten lettes saa meget som muligt og befris for alle de Byrder, som det blot er muligt at skille den af med, altsaa ogsaa befris for Told paa Skibe, der ere indkøbt

i Udlandet; thi naar der skal betales Told af dem, fordyres jo den Kapital, der skal anvendes i Skibsfartens Tjeneste. Det er derfor i høj Grad ønskeligt at blive fri for denne Told.«

Ordføreren udviklede derefter, at Vanskeligheden laa deri, at over for Hensynet til Skibsfarten stod Hensynet til Skibsbyggerierne, hvis Levedygtighed det var af stor Vigtighed at bevare, og at det derfor kom an paa at forene de to »lige betydningsfulde Krav.« Ønsket herom havde fundet Udtryk i de to Ændringsforslag, der, som han ytrede: »paa den ene Side gaar ud paa at fritage Skibe og alt, hvad dertil hører, for Told, — der igennem ere Skibsfartens Interesser varetagne, — og paa den anden Side at give Adgang for Skibsbyggerierne og Skibsværfterne til at faa godtgjort al den Told, som de have erlagt for det Materiale, der er anvendt til Skibene.«

Han tilføjede, at ved Udvalgets Forhandlinger med Ministeren »havde vi den Glæde, at den højtærede Finansminister imødekom dette Ønske og mente, at det lod sig gennemføre, saaledes som det var foreslaet i Udvalget.«

Ændringsforslagene vare altsaa tiltraadte af Ministeren, og de bleve i Thinget enstemmig vedtagne med 54 Stemmer.

Som bekendt kom Toldloven ikke til Behandling i Folkethinget, men det tør vel antages, at Spørgsmaalet vilde have faaet samme Løsning der, da Mænd af forskellige politiske Farver havde forenet sig om Landstingets Afgørelse.

Der er ingen Anledning til at tro, at Regering og Rigsdag skulde have mindre Interesse for den danske Søfarts Tarv, eller være mindre tilbøjelige til at imødekomme dens Ønsker nu end tidligere, og vi anse det ikke for usandsynligt, at den højtærede Kommission selv har været betænkt paa at optage de her omhandlede, af Landstinget i 1891 vedtagne Bestemmelser i det Toldforslag, der skal udarbejdes; vi have alligevel troet ikke at burde tilbageholde dette Andragende, men gøre vort til at konstatere, at om end Skibsfarten ved Afskaffelsen af Skibsafgiften er bleven befriet for en af de Byrder, der endnu i 1891 hvilede paa den, er dens Ønske om ogsaa at befris for Toldbyrden lige levende, og dens Trang til Lettelser lige stor, thi Fritagelsen for Skibsafgiften kom ikke blot de danske, men ogsaa de fremmede Skibe til gode; den hjalp derfor ikke vor Skibsfart i Konkurrencen med Udlandet og formindskede ikke de Vanskeligheder, den har at kæmpe med for at hævde sin Plads; disse Vanskeligheder ere meget mere voksede Aar for Aar.

I Bestyrelsen for

Foreningen til Søfartens Fremme.

N. J. Jespersen,
Formand.

N. Jacobsen,
Næstformand.

M. Melchior,
Kasserer.

Harald Hansen.

Jacob Holm.

Vort Konsulat i Archangel.

Vi have modtaget følgende:

Ilr. Redaktør! En Artikel i »Dansk Søfartstidende«

af 2. August giver mig Anledning til at anmode Dem om Plads i Deres ærede Blad for nogle faa Oplysninger om Forholdene i Archangel, som maaske ved Lejlighed kunne komme til Nytte ved Udnævnelse af Konsuler.

Archangel besøges som bekendt, aarlig, mellem Maj

og Oktober af c. 400 Sejl- og Dampskibe. 50 % af Sejlskibsflaaden er dansk, den sysselsætter sig for det meste med Beg- og Tjære-Eksporten. Denne Eksport er hovedsagelig i Hænderne paa to Firmaer. Træ-Eksporten er fordelt paa 10 Eksportører, og nogle af disse befatte sig ogsaa med Afskibning af Kornvarer, som dog i de senere Aar har været svært i Aftagende. I alt tæller Archangel af større Firmaer 14, og komisk nok ere disses Indehavere med meget faa Undtagelser enten Brødre, Svogre, Fættre, eller paa en eller anden Vis i Slægtskab med hinanden; man mærker ikke noget til Konkurrence; alle synes at gaa Haand i Hanke med hinanden. Mæglere findes ikke; Skibene adresseres ved Certepartiet til Aflasteren, som faar en høj Adressekommission, 55 Copec pr. Netto Reg.; dog maa man ikke tro, at Aflasteren derfor er Kaptajnerne behjælpelig med Klareringen paa Toldboden; paa 1 à 2 Undtagelser nær, er man henvist til den Assistance, man kan faa af en Droskekusk, som naturligvis ogsaa skal betales, og for en Ukendt kan det med en saadan Assistance endda blive vanskeligt nok, da der er flere Formaliteter paa Toldboden i Archangel end noget andet Sted i Verden, hvor jeg har været, og det hænder ofte, at en lille Fejl, begaaet fra Kaptajnens Side, kan forårsage store Bøder, og i slige Tilfælde er man henvist til at gaa til sin Konsul om Assistance, som jeg ikke betvivler han beredvilligt vil yde. Skulde man derimod en Gang være saa uheldig at faa Disput med sin Aflaster, og denne selv var Konsul, eller, som ofte er Tilfældet, at Konsulatembedet holdes af en eller anden fremstaaende Person, i Tjeneste hos Købmanden, da er man uheldigt stillet i en By som Archangel. Og skulde man komme til Konsulen for at nedlægge Protest mod en eller anden og opdage, at det maaske var hans egen Broder, Sagen gjaldt, hvilket let kunde ske i Archangel, hvor vor Konsul bærer Byens Stammenavn, da staar man ogsaa som Herkules paa Skillevejen, thi man vil snart blive paa det rene med, at er man deroppe bleven uklar med én, saa er man bleven det med alle.

Jeg tror derfor, at det er af stor Vigtighed ved Ud nævnelser af Konsuler i Archangel, at søge Mænd, der ikke behøve at have mange andre og større Interesser for Øje, end det Lands, de repræsenterer.

De engelske Skibsførere vilde være daarligt stillede i Archangel, hvis ikke de havde en Konsul, som de har, sendt fra England saa snart Saisonen begynder, og som ofrer hele sin Tid og Møje paa dette Embede, indtil det sidste Skib har forladt Dwina.

C. G. Clauseu.
Fører af S. S. »Eldorado«.

Johs. Grønsund & Co.

Efter at vi i vort Nummer for 9. August havde omtalt det sjældne Jubilæum, som ovennævnte Firma i London fejrede den 20. ds., har en dansk Skibsreder velvilligst tilstillet os nogle nærmere og supplerende Oplysninger om Firmaet og dets Historie. Det fremgaar af disse, at Firmaets oprindelige Navn, da det stiftedes d. 20. August 1845, var Litchfield & Grønsund, idet det grundlagdes af Johs. Grønsund og Clayton Litchfield i Forening; denne sidste udraadte af Forretningen d. 1. Januar 1861 og indgik som Medlem af Lloyds, hvorefter Grønsund fortsatte Forretningen alene under dens nuværende Navn. Johs. Grønsund døde i 1867. Efter at Hr. P. A. Petersen derefter havde overtaget Forretningen, ansatte han i 1871 Hr. N. G. Borregaard paa sit Kontor; denne fik Prokura i 1874 og er siden 1881 Associé i Forretningen. — Vor Meddeler omtaler med største Anerkendelse den Dygtighed og Ivrighed, hvormed Firmaet har taget sig af Havari- og andre Retssager, i hvilke danske vare implicerede, ikke alene i London, men ogsaa i de nærliggende Havne, Yarmouth og Ramsgate. Det ansete engelske Fagblad »The Timber Trades

Journal« omtaler Jubilæet i særdeles anerkendende Ord og bringer Firmaet en varm Lykønskning i Anledning af dets Virksomhed gennem de forløbne 50 Aar.

Spørgsmaal og Svar.

1. Er tredje Afsnit af Reglementet for Mandskabets Forplejning og Opholdsrum ombord, Sølovens § 45, endnu gældende? Og have vi saaledes stadig to Forplejnings-Love for danske Skibe?

2. Kan Skipperen lovlig holde Mandskabet oppe paa Frivagten, saaledes at de, som have Morgenvagten, efter at have spist Frokost fra Kl. 7¹/₂ til 8 igen komme paa Dækket til Kl. 9¹/₂ eller 10, og ligesaa Formiddagsvagten efter Middag til Kl. 2¹/₂ eller 3?

En Skibsbesætning.

ad 1 Vi forstaa ikke ganske, hvad der menes med »to Forplejningslove.« Forholdet er det, at Sølovens § 45 giver den almindelige Regel, at Mandskabet skal have god og tilstrækkelig Kost, idet den samtidig bemyndiger Kongen til gennem Reglement (altsaa uden Rigsdagens Medvirkning) at give en mere detailmæssig Bestemmelse af, hvad der skal forstaaes ved »god og tilstrækkelig Kost.« Denne Bestemmelse er saa givet under 10. December 1892 ved »Reglement i Henhold til Sølovens § 45 for Skibsmandskabets Forplejning og Opholdsrum om Bord,« hvilket stadig er gældende.

ad 2. Lovgivningen indeholder ingen detailmæssige Forskrifter om Arbejdstidens Længde ombord. Helst bør Skipperen naturligvis under normale Forhold holde sig til almindelig Skik og Brug; men selv om han skulde forlange noget mere, berettiger dette ikke Mandskabet til at nægte Lydighed eller forlade Tjenesten i Utide. Kun hvis Skipperen skulde overbebyrde Mandskabet paa en saa urimelig Maade, at det kan stilles i Klasse med »Mishandling«, maa Mandskabet kunne forlange Afsked med Hyre efter Analogien af Sølovens § 86. Ligeledes kan fremhæves, at dersom Mandskabet formindskes under Rejsen (uden at dette skyldes Rømning, som de tilbageblivende kunde have hindret), og Skibsarbejdet udføres af de tilbageblivende, skal ifølge § 95 den ved Formindskelsen besparede Hyre fordeles mellem disse i Forhold til enhver forøgede Arbejde.

Preston.

Leto's Sag.

Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære skriver:

Der er nylig ved *Preston County Court* afsagt en Dom, som er af betydelig Interesse. Skibet *Leto* ankom med et Dybgaende af ca. 18 Fod engelsk til *Falmouth* med en Ladning Korn fra Laplata og blev beordret til *Preston*. I Følge Certepartiet skulde *Leto* losse i en sikker Havn *always afloat or so near thereto as she could safely get*. Da *Preston* ikke kan anses som en sikker Havn for et Skib med *Leto's* Dybgaende, kunde det ikke tilraades Kaptajnen at acceptere denne Ordre, med mindre Købmanden gav Garanti for Følgerne, hvilket han nægtede. *Leto* gik derfor til *Fleetwood*, som er den nærmest sikre Havn, og lossede sin Ladning der. Der blev derpaa anlagt Sag mod Skibet for Omkostningerne ved at bringe Ladningen fra *Fleetwood* til *Preston*. Sagen blev paadømt ved *Preston County Court*, og Dommen gik Skibet imod, idet det blev antaget, at Skibet burde have lægtret ved

Boghole og derpaa gaaet til *Preston*. Dette Resultat, der blandt skandinaviske Redere og Assurandører vil vække stor Forbavselse, begrundedes ved, at *Boghole* maa anses som en sikker Plads, hvor Skibene trygt kan ligge og lægtre, og at dette Sted endvidere maa anses som hørende til *Preston*, skønt det ligger 25 engelske Mil derfra.

Dommen er urimelig, og der er givet Ordre til Appel; vi skal derfor ikke foreløbig gøre videre Kommentar til den, men vi har blot ment at burde henlede Skibsrederens Opmærksomhed paa den paa Grund af dens store Interesse.

Et Ordrespørgsmaal.

Den i nærværende Blads Nr. 26 for 28. Juni d. A. omtalte Konflikt om Forstaaelsen af Udtrykket »to Havne« i et Certeparti, omtales nu i »Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære« saaledes:

Et norsk Dampskib var befragtet for en Rejse med omtrent 800 Tons Rug og Resten Byg fra det *Asovske* Hav til en eller to sikre Havne i Danmark eller Slesvig Holsten, *orders, unless on signing Bills of Lading, are to be given at Gibraltar within twelve running hours of arrival, or laydays — Sundays only excepted — to count.* I *Gibraltar* blev Skibet beordret til *Aalborg*, og efter at en Del af Ladningen var losset her, blev der givet Ordre til, at det skulde afgaa med Restladningen til

Esbjerg og udlevere den dér. Dette nægtede Kaptajnen, med mindre han fik et Tillæg i Fragten for Forsejlingen til *Esbjerg*, hvorpaa Modparten til sidst gik ind. Under Vanskelighederne havde Kaptajnen en god Støtte i den norske Konsul paa Stedet, Hr. *P. Rechnitzer*.

Det Spørgsmaal, der i nærværende Tilfælde opstod, fortjener Interesse, fordi det er af ikke ringe praktisk Betydning. Vel er det saa, at Certepartiets Bestemmelse om Ordrenes Afgivelse *in casu* var saadanne, at der ikke burde være nogen Tvivl om, at Kaptajnens Fortolkning var den rigtige og rimelige. Ordre skulde gives i *Gibraltar* og ikke i *Aalborg*, og desuden lyder Certepartiet ikke paa to Lossehavne men paa *en eller to*; naar Befragterne derfor uden Reservation i *Gibraltar* gav Ordre for kun *en* Havn, maatte de derved antages paa bindende Maade at have valgt *en* Lossehavn og ikke *to*, som Certepartiet gav dem Ret til. Sagen viser imidlertid, at Rederne, naar ikke Certepartierne er ganske klare, løber den Risiko, at deres Skibe bliver tvungne til at gaa til de forskellige Lossesteder i en Orden, der medfører betydeligt Tidsspilde og deraf flydende Omkostninger. Man bør derfor aldrig undlade, for at afskære enhver Dispute, at betinge sig, at de flere Pladser skal anløbes i Orden efter deres geografiske Beliggenhed (*in rotation*). Indeholder Certepartiet ikke en saadan Betingelse, kan det i alt Fald blive et Spørgsmaal, om Befragteren har nogen Forpligtelse i denne Retning. Nogen fast Kutyme kan næppe siges at have uddannet sig, og abstrakte Betragtninger over, hvad der er rimeligt og billigt, viser sig i det praktiske Liv ikke altid at slaa til; derfor er det bedst paa Forhaand at afskære enhver Tvivl ved en tydelig Bestemmelse i Kontrakten.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra II. August til 17. August 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-flynder Pd.	Tunger ¹ og Skrupper ² Pd.	Makrel ¹ og Hornfisk ² Pd.	Torsk Pd.	Gedde m. m. ¹ og Kuller ² Pd.	Sild. Pd.	Aal ¹ og Aale- kvabber ² Pd.	Lax Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt Pd.
24 danske Fiskerfartøjer	40,104											
16 danske Kvaser	60,948				2,340							
5 svenske Fiskerfartøjer pr. Baad og Vogn fra nær- liggende Fiskerlejer	3,276		5,816 ²		2,480		5,604	3,406 ¹ 490 ²	48	Rejer 137		
pr. Jernbane og Damp- skib	5,126	5,700	30 ¹ 96 ²	5,622 ¹ 1,326 ²	468	2,890 ¹ 2,400 ²	15,467	20,350	12,450	8,884	191	
Ialt	109,454	5,700	5,936	6,948	5,288	5,290	21,071	24,246	12,493	9,021	191	205,643

Betalt	levende	Makrel levende	fra	Aal	Rejer
Gennemsnitspris af	3—5 Kr.,	store, 1K.50Ø.	Sundet	30-50 Ø.	65 Øre
Opkøbere	Kassef.	7—9 Kr. pr. Lpd.	3Kr.50Ø. pr. Ol.	pr. Pd.	til
	1Kr.50Ø.	Hornfisk,			1Kr.25Ø.
	til 2 Kr.	store,			pr. Pd.
	pr. Lpd.	5 Kr.,			
		smaa			
		1Kr.10Ø.			
		pr. Snes.			

I Ugens Løb er der ikke indtraadt væsentlig Forandring paa Markedet. Ringe Tilførsel i Forening med treven Om-sætning gav kun høje Priser for udelukkende prima Varer.

Vestkysthavnesagen.

Vi have modtaget følgende:

I »Dansk Søfartstidende« for Fredagen den 2den ds. har Redaktionen oplyst, at Hensigten med Mødet i Thisted for Rigsdagens Sammentræden er at forberede Adresser til Regeringen med Anmodning om at tage alle foreliggende Planer og Overslag angaaende Havneanlæg her i Landet

under samlet Overvejelse og fremkomme med Forslag om Bevilling til Udvikling af vore Vandveje.

Et saadant Møde vil have sin store Betydning for Landet, naar der ses hen til, at Danmark ikke har Tilflugtshavn paa hele Jyllands Vestkyst saa vel som paa Bornholms Østkyst, hvor Skibe kunne søge ind, naar de trænge til en Havn.

Paa Jyllands Vestkyst bør der absolut anlægges 1 stor og rummelig Havn med en saadan Vanddybde, at den kan

tilfredsstille alle Nutidens Fordringer baade som Fiskerihavn, Tilflugtshavn og Trafikhavn. De 2 andre Havne bør lægges paa hver sin Side af den større Havn, nemlig den ene ved Skagen og den anden ved Hvide Sande.

Havnen paa Bornholms Østkyst bør anlægges i Nærheden af Nord- eller Sydpynten for at komme til at ligge ved Sejlrueten enten Nord eller Syd om Øen. Disse 4 Havne maa kunne anlægges for c. 23 Millioner Kroner. At dette er et betydeligt Beløb for Landet at udrede, kan ikke nægtes, men naar der ses hen til, hvor stor Trangen er til Havne paa disse Steder og hvilken Nytte de ville bringe Landet, saa er Ofret ikke for stort.

Til Dato er der bevilget af Statskassens Midler til Jærnbaner her i Landet ca. 208 Millioner Kr., og der vil vel næppe nogen paastaa andet end, at det store Beløb har gjort sin Gavn. Men hvor vil ikke disse Havneanlæg bringe Fiskeriet til at blomstre og vi faa vor Part af Nordsøfiskeriet, som nu de fremmede Nationer tage fra os lige for Næsen af os. Den brave vestjydske Fisker skal nok vide at hævde sit Ry og skaffe sig baade Fartøjer, Baade og Redskaber, naar Landet kun skaffer ham Steder, hvor han kan komme ind med sin Fangst og bevare sit Fartøj. Havet kræver jo sine Ofre hvert Aar blandt Fiskerbefolkningen der oppe, fordi der ingen Havn er, og det maa derfor være en ligefrem Pligt for Landet at skaffe disse Mennesker Havn. Hvilken Rigdom vil ikke tilflyde Landet alene fra Fiskeriet, naar de nævnte Havne blive anlagte. Alene Ulykken paa Jyllands Vestkyst mellem den 21de og 22de November 1893, hvor 49 Fiskere fandt deres Død i Bølgerne maatte mane os til Alvor for Havnesagen der oppe. Det er derfor at haabe, at Mødet i Thisted vil bære sin Frugt og med de faldne Udtalelser maa naa baade Regering og Rigsdag paa en saadan Maade, at der ikke kan kommes udenom det og Adressen ikke blive lagt i Papirkurven.

Baade Sømand og Landbrugere have deres berettigede Krav paa Havne paa de nævnte Steder, saa for disse Stænders Vedkommende tør Landet heller ikke vende det døve Øre til.

Mod derfor oppe i Thisted alle, som interessere sig for vort Lands Søfart og Fiskeri og for Landbrugets Udvikling. Lad os ikke holde os hjemme af Mageligheds-Hensyn, men møde op saa talrigt som muligt. G.

Den 16de August 1895.

Journalføringen m. m.

Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære skriver:

Vi har tidligere gentagne Gange fremhævet, hvor vigtigt det er at være omhyggelig med Journalføringen. Det er jo i Almindelighed Styrmandene, der har hermed at gøre, og vi henstiller til Skibsførerne nøje at paase, at det bliver ordentligt gjort. Naar Lastnings- og Losningsoperationer ikke bliver udførte af Købmanden med tilbørlig Hurtighed, saa at der er Grund til at tro, at Liggedagene vil blive overskredne, er det af stor Vigtighed omhyggeligt at notere alle saadanne Omstændigheder, som vil komme i Betragtning, naar der for Retten bliver Spørgsmaal om, hvorvidt Skibet er kommet paa Overliggedage, og om Købmanden har Skylden herfor eller ikke. Det er altfor ofte, at man i Journalerne ikke finder saadanne Oplysninger, som man først og fremmest er henvist til at søge der. Et Skib skal f. Eks. losses paa 3 Dage; der er imidlertid medgaaet 5, og vi ønsker at vide, hvad Grunden hertil har været. Vi ser da efter i Journaluddraget og finder, at Losningen helt har været stoppet i 2 Dage, men ud derover faar vi intet at vide. Der staar blot ganske kort uden nogen som helst Kommentar eller Forklaring: Ingen Losning. At dette er ufyldstgørende, er klart. I

Cirkulære Nr. 34 og 44 gjorde vi Rede herfor, og vi skal her blot yderligere gøre opmærksom paa den store Betydning, Journaloptegnelserne har som Støtte for Hukommelsen. Proces bliver maaske anlagt flere Maanedere efter, og Kaptajnen med en Del af Mandskabet skal møde op i Retten som Vidner; men man kan da ikke vente, at de skal kunne have en nogenlunde klar Erindring om, hvad der passerede for saa lang Tid tilbage, naar de ingen som helst Hjælp har i Optegnelser i Journalen. Der er en anden Ting, som vi paa samme Tid ønsker at henlede Rederes og Skibsføreres Opmærksomhed paa. Der gælder i England den processuelle Regel, at hver af Parterne er forpligtet til at fremlægge alle Papirer og al Korrespondance angaaende den foreliggende Sag. Det er af nærliggende Grunde af Vigtighed, især for Kaptajnerne, at have dette for Øje, naar de skriver til deres Redere, og denne Regel viser, at det er nødvendigt, at man sender os alt, hvad der foreligger skriftligt angaaende Sagen. Først naar vi har alt det Materiale for os, der fra vor Side vil blive produceret for Retten, er vi sat i Stand til at bedømme, om en Sag bør følges eller ikke.

Alicante.

Hr. Gunnar Knudsen meddeler Nordisk Skibsrederforening:

Kaptajn Nielsen, førende mit Dampskib »Brand«, tilskriver mig fra Alicante følgende: »Jeg skal tillade mig at oplyse Dem helt om Forholdene her i Alicante. Her er kun Kajplads for 2 Skibe at losse paa, og der losses baade Kul og Trælast; kommer man her, naar disse 2 Pladser er optaget, maa man vente paa Tørn. Mægleren fortæller mig, at det har lændt, at Dampskibe har ligget indtil 29 Dage og ventet paa Tørn uden nogen Erstatning. En engelsk Reder forsøgte at gaa Lovens Vej for at faa Erstatning, men tabte. De ser heraf, at det er et meget farligt Sted at komme til, da man, om man er uheldig, kan faa et meget langt Ophold. Jeg var jo denne Gang heldig, at her ingen Skibe var, saa jeg fik Plads med det samme. Havnen er for Resten ogsaa meget daarlig; der skal ikke meget Vind til, før den sætter saa meget Sø ind i Havnen, at det er umuligt at losse. Losningsudgifterne er store, nemlig Pesetas 3.25 pr. Std.«

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. $\frac{17}{95}$, afsagt d. 5. Juni 1895, angik Krav paa en Rest af Hyre (100 Kr.), som en Styrmand paastod at have til Gode hos en Skibsfører, med hvis Skib han i 1892 havde været forhyret. Skibsføreren paastod, at Beløbet var betalt af hans nu afdøde Hustru, men da han ikke kunde føre noget som helst Bevis herfor, dømtes han til at betale det forlangte Beløb tillige med Sagens Omkostninger.

Ved Dom i S. S. $\frac{20}{95}$, afsagt d. 5. Juni 1895, blev en norsk Skipper, hvis Skib ved Sagens Anlæg henlaa i Gasværkshavnen, dømt til, under Tvang af Eksekution i Skibet, til et herværende Skibsmæglerfirma at betale et Beløb af c. 1365 Kr. (tilligemed Renter og Sagsomkostninger), hvormed Firmaet havde fortrakt Skibet, dels paa dets sidste Rejse fra Liverpool hertil, dels under dets Ophold her. Skipperen gav ikke Møde under Sagen, skønt behørig stævnet, og Spørgsmaalet var herefter nærmest kun dette, om Sagen med Rette var anlagt her, skøndt Skib og Skipper vare fremmede, og ingen Arrest var foretagen. Da Skipperen imidlertid havde sat sit Navn under Firmaets

Regning, der var dateret »Kjøbenhavn, d. 16. Maj 1895,« antog Retten at han derved stiltiende havde anerkendt sin Forpligtelse til at betale Beløbet her inden sin Afrejse, og at Sagen saaledes med Rette var anlagt ved Sø- og Handelsretten. Han dømtes derfor som foran nævnt.

Ved Dom i S. S. $\frac{2}{3}$, afsagt d. 26. Juni 1895, idømtes en fra »Norge« i New York i Juli 1891 rømt, ikke forhen straffet, Fyrbøder, der ikke skyldte Hyre til Skibet, 14 Dages simpelt Fængsel og Sagens Omkostninger.

Ved Dom i S. S. $\frac{2}{3}$, afsagt d. 3. Juli 1895, afvistes en Sag om Tilbagebetaling af et under bristende Forudsætninger til et Aktie-Færgeselskab indbetalt Aktietegnings-Beløb som ikke værende nogen Søsag. Sagsøgeren tilpligtedes at erstatte det sagsøgte Selskab dets Udgift, Ulejlighed ved at lade møde (saakaldt »Kost og Tæring«) med 20 Kr.

Dom i S. S. $\frac{9}{4}$, afsagt d. 3. Juli 1895, angik Erstatning for Sammenstød. Mandag d. 17. Septbr. 1894 skete der mellem Kl. 6 og 7 Eftm. i Nærheden af Falsterbo Fyrskib et Sammenstød mellem de to Skruedampskibe, det engelske »Wellbury« paa Rejse fra England til Kronstadt med Kul, og det danske »Alice« paa Rejse fra Riga til Gent med Trælast. »Wellbury«s Stævn tornede mod »Alice«s Styrbordsside omtrent midtskibs. Skaden paa og for »Wellbury« opgjordes til c. 53,600 Kr., Skaden paa og for »Alice« til c. 40,500 Kr.

Skibene sagsøgte hinanden til Betaling af Skaden.

I sin ovennævnte Dom udtaler Retten som det for Sagen afgørende følgende:

»Derimod findes det ikke at have været ganske stemmende med Søvejsreglerne, at »Wellbury«, samtidig med at det Kl. 6³⁷ beordrede »Stop« af Hensyn til det fra et andet Skib hørte Dampfløjestød, drejede en Streg til Styrbord i Stedet for at beholde sin Kurs, hvad der ikke blev berettiget, fordi man hørte det nævnte Stød om Bagbord, fra hvilken Side det derhos, som anført, er bestridt at det kom og hvilken Drejning det ikke er udelukket kan have bidraget til at fremkalde Sammenstødet.

Omvendt maa det lægges »Alice« til Last, at dette Skib, efter at det Kl. 6²⁰ paany var kommet ind i en, som det maa antages, meget tæt Taage, gik frem med halv Kraft σ : med en Fart af $4\frac{1}{2}$ Knob, hvilket ikke under de foreliggende Omstændigheder, og særlig efter at man havde hørt »Wellbury«s ene Dampfløjestød, paa hvilket Tidspunkt man endog rettest midlertidig burde have stoppet Maskinen, kunde kaldes »moderat Fart« og altsaa var i Strid med § 13 i Anordn. af 18. Febr. 1887, og hvorved Skibet blev ude af Stand til, om nødvendigt (se § 18 i nævnte Anordn.) hurtig nok at stoppe og bakke.

Og da nu »Alice«, der, som omtalt, i Sammenstødsøjeblikket endnu havde Fart fremover, derved maa siges delvis i alt Fald at have bidraget til at fremkalde Sammenstødet og det i endnu højere Grad i alt Fald end »Wellbury« ved dets omtalte Drejning, findes »Alice« overensstemmende med § 220, 2det Stykke i Søloven at burde betale en Del af den af »Wellbury« lidte Skade, hvilken Del Retten under Hensyn til samtlige Omstændigheder finder at burde fastsætte til 12,000 Kr.»

Herefter dømtes »Alice«s Rederi til Betaling af nævnte 12,000 Kr. med Renter fra Stævningens Dato samt 500 Kr. i Sagsomkostninger.

Ved Dom i S. S. $\frac{2}{5}$, afsagt d. 10. Juli 1895, blev en Skibsfører, der var sat under Tiltale af det Offentlige for at have overtraadt Lov om Sønæring m. m. af 25. Marts 1892 § 4, 1ste Afsnit, ved at have sejlet med sit Skib paa 301 Reg. Tons Brutto paa fremmede Verdensdele med ikkun én Styrmand samt en Baadsmand, der vel havde taget Styrmandseksamen, men som endnu ikke havde erhvervet Bevis som Styrmand, foruden Besætning af Matroser m. m., frifunden under Hensyn til, at det,

efter hvad der forelaa, maatte antages at det, den Gang det paagældende Skib blev udklareret herfra, aldeles ikke havde været Tanken, at det skulde afgaa til nogen fremmed Verdensdel, hvilken Fart under Hensyn til Skibets Klasse heller ikke havde nogen Sandsynlighed for sig.

E. T.

Minimumsfragter etc.

Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære skriver:

Den paa Generalforsamlingen refererede Skrivelse fra Redere i *Frederikstad* gengives nedenfor, idet vi dertil skal knytte følgende Bemærkninger:

I Cirkulære Nr. 35 for Februar 1893 udtalte vi os angaaende Forsøg paa at opstille tvingende Minimums-rater for Fragterne, idet vi citerede Svarene fra de engelske Skibsrederforeninger, med hvilke vi i den Anledning havde indledet Korrespondance. Vi finder angaaende denne Sag at kunne nøjes med at henvise til, hvad vi den Gang skrev.

Med Hensyn til at søge tilvejebragt ensartede Former for Certepartier og Konnossementer, da er det et Spørgsmaal, som vistnok for Tiden har Krav paa adskillig Opmærksomhed. Vi har ogsaa korresponderet en Del derom med engelske Skibsrederforeninger, som imidlertid indtil for ganske nylig har stillet sig meget kølige over for Tanken. Som vi kortelig berørte i Cirkulære Nr. 47, har de engelske Foreninger nu faaet Øjnene op for, at det er nødvendigt at tage alvorlige Skridt, og der er derfor nu dannet en Association, hvis Medlemmer forpligter sig til under en høj Bøde ikke at akceptere saadanne Klausuler, som en Eksekutiv Komité finder uantagelige.

Til

Nordisk Skibsrederforening,
Christiania.

Hr. Bestyrer *Fredericksen.*

Idet vi herved vil sige Dem vor erkendtlige Tak for Deres Artikel i Cirkulære Nr. 47 angaaende Skibsfarten, skal vi herved faa Lov at sige noget om vores Mening derom.

Ved Gennemlæsningen deraf blev vi næsten forhavset over, at der endelig fandtes nogen, som vilde hæve sin Røst imod Ødelæggelsen af en saa omfattende og betydelig Sag for Norge, som Skibsfarten.

I næsten alle andre Forretninger og Brancher har der været og er et energisk Arbejde for Forbedring for deres Interesser ved Sammenslutning til Enighed. Vi skal nævne nogle deraf:

Sveriges Trælasthandler Korporation, som har bestaaet i en Række af Aar og til stort Held saavel for det Land som for andre Lande, Cellulose-Fabrikanterne baade i Norge og Sverige, Teglværksejerne, Granitafskiberne, Isafskiberne og Høvellasteksportforeningen (som allerede vistnok har virket til stor Gavn for Landet, saa ny den end er). Ja, selv Arbejderne har forstaaet at slutte sig sammen for at varetage deres Interesser i de forskellige Haandteringer. For at nævne lidt om de sidst nævnte, saa har Stuerlagene, som laster i Særdeleshed Sejlskibene, faaet sine Priser op 20 til 25 % i de sidste 4 å 5 Aar, uagtet Fragterne aldrig har været saa lave og ruinerende som de nu er.

At der ogsaa kunde og burde gøres noget for Skibsfartens Ophjælp kan ikke være tvivlsomt.

Men for at det kan lykkes, skal der et energisk, omfattende og udholdende Arbejde til. Først maa Opinionen oparbejdes og Sløvheden vækkes gennem Pressen, lige som Pressen selv maa træde støttende til, da det gælder en saa stor og omfattende Sag. Sømandsforeninger, Rederiforeninger bør opfordres til Medarbejde; ja de sidst nævnte burde jo være de første til at optage Arbejdet, men dertil er lidet Haab.

Skibsfarten er kommen saa at sige paa andre Hænder nu end den var før; da var det særlig mere kapitalstærke Mænd, som disponerte over den (Sejlfarten). De enten lod Skibene ligge eller solgte dem heller, end Aar efter Aar at sejle med Tab.

Nu er Skibene kommen paa mindre Parter og Aktieselskaber, hvori som oftest den korresponderende Reder og Fører har en ganske liden Part; om nu Forretningen gaar nok saa daarligt, saa tjener disse alligevel paa Forretningen, og gaar gjerne saa længe til Kapitalen er forbrugt. Med Hensyn til Skibsmæglerne, som de nævnte om, ja man kan gjerne sige de dukker op som Paddehatte, jo flere der bliver af dem, jo flere ere de til at ødelægge og faa ned Fragterne. Den som kan slutte de billigste Fragter, er sikrest paa at faa næste Fragter først opgivne, saa de langt fra støtter den, som betaler dem, men i Stedet Afskiberne.

Saa De har fuld Grund til at sige, at Befragtningskommissionen burde deles af Rederen og Afskiberen, men det er vel mere at ønske end haabe.

Efter vor Opfattelse burde der arbejdes hen til Enighed blandt Rederierne, til Minimums Vaarfragter. Fra Øst-Norge til London f. Eks. 18 à 19/, Vestkysten af England 23 à 24/, Holland 12 à 13 fl. og forholdsvis andre Steder.

Som ved heldig Sejlads mulig kunde give om et end nok saa lidet Overskud.

Ligesaa tror man, at der burde arbejdes for Minimumsfragter fra Østersøen og Canada, da Fragterne derfra optages hovedsagelig af norske Fartøjer, især sidst nævnte.

Der klages saa meget over Dampskibene, at det er dem, som har ødelagt Fragterne, og for en Del er det vist saa, men det er vist ikke stort bedre med deres Fortjeneste end Sejlskibenes, saa det skulde jo være lige meget, om ikke mere i Dampskibenes Interesse, at de ogsaa gik med i Arbejde angaaende deres Opfatning om Arbejde til ensartede Certepartier; vi er saa aldeles enige med Dem deri, at det er af megen stor Vigtighed, da de bliver stadig værre og værre Tid efter anden, saa at baade den som afslutter en Fragt og Skibets Fører kunde trænge til at være uddannede Jurister og kende alle Landes Love, for hvad den ene Klausul bestemmer kommer den anden og slaar ihjel.

Værst forekommer os Pitchpinecertepartierne, da Skibsføreren der saa at sige bliver sat ud af Betragtning og har intet at sige, om hvorledes eller naar hans Skib bliver lastet; det væsentligste han kan gøre, er at lade sit eget Mandskab passe paa Kættinger etc., som Flaaderne er surret med, for at Stuerne ikke skal lade dem gaa til Vands, og saa maa betale det dobbelte af, hvad de koster som nye.

Vi har ogsaa hørt udtale fra Assurandørerne for Fragt og Last, at det vilde være billigere Præmier, om Skibsførerne fik engagere Mandskab til Lastningen selv, som før har været brugeligt, da den nuværende Lastning foraarsager mange Skibes Undergang, som foraarsager stort Tab paa Menneskeliv og Ejendom samt næsten de dobbelte Udgifter for Skibene paa Pitchpinepladserne imod hvad de før var, eller behøvede at være; som er til saa meget større Tab for Skibene, da de Penge, der bruges, er saa dyre, ligesaa Assurance paa samme, Mæglerkurtagen med flere Poster beregnes jo altid af Bruttofragten.

Certepartierne herfra er i forrige Aar forandrede en hel Del, men ikke i Skibenes Favør, f. Eks. $\frac{2}{3}$ Fragt for Stuege, hvilket ifølge Certepartierne Afskiberen har Ret til at skibe indtil 5 % af Ladningen, som ikke har været før, Skibet bunden til Afskiberens Stuer, ligesaa til Mæglerne, som oftest baade paa Laste- og Lossestedet.

Omtrent det eneste, den ny Søfartslov gjorde i Skibenes Favør (medens næsten alle andre Forandringer er til Skibs og Førers Skade) var Nedsættelsen af den uforholdsmæssige lange Lastetid, som var fastsat i den gamle Søfartslov. Dette har Høvellasteksportforeningen noksaa glat garderet sig mod, da de nu har indført, at Skibet skal være paa Lasteplassen og meldt sig klar 24 Timer inden Lastningstiden begynder og 24 Timer til Klarering, efter at Skibet er lastet, dertil flere

Dage mere end hvad Søfartsloven bestemmer, som Laste- og Lossedage regnes ikke, som f. Eks. Hindring af Is, Ildebrand, Uvejr, Strejk, Lockout, Stedets Arbejderses Fridage etc.

Dampskibene kan ekspederes som før eller saa hurtigt de kan modtage Lasten. Man hører som oftest, at det ikke nytter at tænke paa nogen Forbedring af Sejlskibsfarten, eller kan komme til nogen Enighed, saa længe Skibstonnagen er saa stor, og at Tiderne er saa daarlige i alle Brancher osv.

Dertil kan svares, at det var bedre at gøre færre Rejser og tjene lidt paa dem, end at gøre mange og sejle med Tab. Men man tror dog, at næsten den hele Flaade er i Virksomhed, uagtet de daarlige Tider. Hvad Enigheden angaar, saa skal der nok et stort Arbejde til, om det i nogen Grad skal lykkes, men uden Arbejde kan jo ingenting naas.

Om der har været arbejdet i lignende Retning før, for en 20 à 30 Aar siden, uden synderlig Resultat, kan ikke jævnføres med Pressens Magt i Nutiden etc.

Kunde der komme Enighed om Minimumsfragter, saa burde Skibsmæglerne forpligte sig til, ikke at afvige derfra, da den eller de, som sluttede lavere Fragter, ikke senere burde benyttes af Skibsrederen.

Med Hensyn til Norges Trælasthandlere, saa burde særlig de være med for Minimumsfragter, da det vilde være behageligere for dem, men jo højere Fragtmarkedet staar, des større Fordel er det for Norges Træhandel, da den har den korteste Vej til Evropamarkedet.

Undertegnede vil herved opfordre Hr. Bestyrer F. Fredericksen til at sætte sig i Spidsen for omskrevne Arbejde og Sag. Vi haabe at baade Bestyrelsen og Generalforsamlingens Medlemmer vil være enige deri.

Frederiksstad i Marts 1895.

(Underskriverne.)

Fra Sø og Land.

Ny Dampskibsroute. Det forenede Dampskibs Selskab agter i de nærmeste Dage at starte en ny Dampskibsroute imellem Hamburg og Riga med Afgang fra Hamburg hver Fredag og fra Riga hver Tirsdag. Paa Rejsen fra Hamburg til Riga anløbes Kjøbenhavn, medens Farten mellem Riga og Hamburg bliver direkte igennem Nord-Østersø-Kanalen.

Dampskibsselskabet »Langeland« vil snart begynde sin Virksomhed med Sejlads langs Kysten, da Aktiekapitalen er tegnet.

Skonnert »Caroline« af Karrebæksminde maa desværre anses som forlist med Besætning, da der ikke er hørt fra den siden i Efteraaret.

Grundstødt dansk Skonnert. Fra Cromarty (Skotland) meddeles den 8. ds.: Den danske Skonnert »Anna« af Karrebæksminde kom paa Grund ved den østlige Havnemole, da Skibet var ifærd med at forlade Havnen. Saavidt man kan skønne, er »Anna« ubeskadiget, og det antages, at den vil komme flot ved det indtrædende Højvande.

Professor Bentzon, der i de forløbne Semestre har gennemgaaet den danske Søret i Universitetsforelæsninger, har ladet

disse udkomme i en litografisk Udgave, hvoraf nogle Eksemplarer endnu kan faas hos Universitetets 2den Pedel. Forelæserne ere selvfølgelig særlig beregnede paa Studerende, men ville ogsaa kunne læses med Udbytte af andre, der mindre søge efter praktiske Detailler end efter en Uddyben og Forklaring af Sørettens ledende Grundsætninger og disses historiske Udvikling.

Dødsfald. Ove Andreas Falck, der var forhyret som Løtmatros med Barkskibet »Adolph Harboe«, Kaptajn Petersen, af Svendborg, er afgaaet ved Døden i Santos.

Den danske Skonnert »Bien«. Fra Geestemünde meddeles den 13. ds. Vraget af den danske tremastede Skonnert »Bien« af Nykjøbing af Sj. er nu tættet saa meget, at den i Lørdags kunde slæbes fra den gamle Havn over paa Bremerhavns Siden, hvor den blev sat fast paa Strandbredden og fortøjet, for der at losse sin indehavende Last. Træet, der i saa lang Tid har været overskyldt af snavset Vand, ser meget smudsigt og uanseligt ud.

Den største Damper. Fra Liverpool meddeles den 10de ds.: White Star Liniens nye Damper »Georgie«, der er bygget hos Harland & Wolff i Belfast, hvorfra den igaar er ankommen hertil, er for Øjeblikket Verdens største Fragtdamper. Den har to Skruer og dens Brutto-Tonnage er 10,000 Tons. Dens Dimensioner ere: Længde 560 Fod, Bredde 60 Fod og Dybde 40 Fod. Skibet er særlig indrettet til Befordring af Kreaturer.

Ny Dampskibsroute for Udførsel af Kreaturer. Farten imellem Kjøbenhavn—Kiel, som nu i et Par Aars Tid har været standset, siden Dampskibet »Aurora« blev udtaget deraf, vil nu atter blive genoptaget af Det forenede Dampskibs Selskab fra Fredagen den 23de ds., med Dampskibet »Thy«, som paa sin ugentlige Fart mellem Kjøbenhavn—Hamburg via Kanalen vil anløbe Kiel paa Henturen, medtagende Passagerer, Gods, Kreaturer og Svin.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 20. Aug.:

Den for ca. 14 Dage siden paa Vestkysten ved Harboøre strandede Skonnert »Tyne« af Port-Madoc, der var paa Rejse fra Hjemstedet til Kjøbenhavn med Skifer, er i disse Dage, efter at Lasten er blevet opløst, blevet taget af Grunden af Bjærgningsdampskibene »Frederikshavn« og »Hertha«, og sidst nævnte Fartøj har indbugseret Skonnerten til Thyborøn-Kanalen, hvor den bliver eftersat og foreløbig tætnet, hvorefter den vil blive bugseret til Frederikshavn, for eventuelt at blive repareret. Lösningen af Fartøjet foregik usædvanlig let, idet Entreprenør Kirk, der havde paataget sig Udlosningen, lod lægge Skinnevej henad den Høfde, opad hvilken Skonnerten var strandet.

En stor engelsk kongelig Telegraf-Kabeldamper »Monarch« indkom i Nat i Havnen. Ombord befinder sig en engelsk Telegrafkommission, der vil gjøre sig bekendt med det danske Efterretningssystem for Redningsvæsenet samt mere Fyr- og Vagerforhold. Kommissionen afsejlede i Dag til Skagen, ledsaget af det danske Fyrinspektionsfartøj »C. F. Grove«, Marinekaptajn Paulsen er af Marineministeriet uttacheret de fremmede, ligesom Chefen for det jydsk Redningsvæsen, Konsul Andersen, Lemvig, og den henværende engelske Konsul fulgte med »Monarch«. Foruden den om-

talte Kommission er der en Del andre fornemme Englændere ombord, bl. a. den indiske Vicekonges Søn og den bekendte Forsker af Polaregnene Admiral Mac Clinton.

Rettelser. I Hr. C. A. Brobergs Artikel, »Den ny Sejlkonstruktion«, i vort sidste Nummer, er desværre indløbet nogle Korrekturefejle, som herved rettes. S. 323, Sp. 2, L. 3 f. n. staar »Udrustning«, læs »Udnyttning«; S. 324, Sp. 1, L. 26 f. o. staar »Reshitten«, læs »Respittent«; L. 49 f. o. staar »Skræk«, læs »Stræk«; L. 54 f. o. staar »Sløj«, læs »Slør«; L. 57 f. o. staar »fortrinlig Sejlen«, læs »fortrinlige Sejlere«; S. 324, Sp. 2, L. 7 f. o. staar »bestemmes«, læs »bestemmer«; L. 20 f. o. staar »deres Sløjtid«, læs »dens Slørtid«.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen. Thidemann, ankom til Kbhvn. 20. August, bestemt til Malaga. — Antwerpen, Caroc, ankom til Petersborg 12. Aug., bestemt til Riga, Kbhvn., Antwerpen. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgaaet fra Kbhvn. 21. Aug., bestemt til Frederiksstad, Alicanti. — Castor, Holm, afgaaet fra Kbhvn. 21. August, bestemt til Petersborg. — Chr. Broberg, Gotsche, afgik fra Dortmund 19. Aug., bestemt til Kbhvn., Gesle. — Dagmar, Kofoed, afgik fra Neapel 21. Aug., bestemt til Corfu, Messina — Georgios I. Kihl, afgik fra Pera 15. Aug., bestemt til Smyrna, Algier etc. — Kiew, Rabe, afgik fra Havre 20. Aug., bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, afgik fra Petersborg 21. Aug., bestemt til Kbhvn., Bordeaux — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 20. Aug., bestemt til Kbhvn., Petersborg. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Antwerpen 18. Aug., bestemt til Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Petersborg 14. Aug., bestemt til Borgå-Wasa. — Nicolai II, Jepsen, ankom til Tunis 20. Aug., bestemt til Piræus, Smyrna etc. — O. B. Suhr, Jensen, ankom til Antwerpen 21. Aug., bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Omsk, Rasmussen, ankom til Batoum 18. Aug., bestemt til Novorossisk, Odessa. — Tejo, Fenger, afgik fra Dortmund 18. Aug., bestemt Oporto, Lissabon. — Tomsk, Petersen, ankom til Antwerpen 8. Aug., bestemt til Sortehavet. — Vesuv, Gade, afgik fra Denia 21. Aug., bestemt til Malaga, Cadiz. — Viking, Jørgensen, afgik fra Dortmund 19. Aug., bestemt til Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, vil ult. Aug. afgaa fra Glasgow til Kbhvn., Petersborg.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Kjøbenhavn 19. Aug., bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Trondhjem 19. Aug., bestemt til vestnorske Byer, Kjøbenhavn, Stettin — Ceres, Svensson, ankom til London 18. August, bestemt til Libau. — Charkow, Norden, ankom til Kbhvn. 20. Aug., bestemt til Libau. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Kbhvn. 21. Aug., bestemt til Vestnorge. — Fanø, Andersen, ankom til Hamburg 12. Aug., bestemt til Kbhvn., Riga. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 19. Aug., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Danzig 21. Aug., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Kasan, Thomsen, afgik fra London 20. Aug., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Trangisvaag 13. Aug., bestemt til Island. — Libau, Clauson Kaas, afgik fra Kbhvn. 20. Aug., bestemt til Riga. — Louise, Brabrand, ankom til Königsberg 19. Aug., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 20. Aug., bestemt til Stettin. — Morsø, Lind, ankom til Königsberg 20. Aug., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 18. Aug., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 19. Aug., bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 18. Aug., bestemt til St Petersborg. — Odin, Lissner, afgik fra Hamburg 20. Aug., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 19. Aug., bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, afgik fra Antwerpen 18. Aug., bestemt til Kbhvn., Riga. — Romny, Harder, ankom til Hull 20. Aug., bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, ankom til Øfjord 9. Aug., bestemt til Siglufjord etc. — Tula, Paaske, afgik fra Kbhvn. 21. Aug., bestemt til Hamburg. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Antwerpen 20. Aug., bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Hamburg 20. Aug., bestemt til Danzig. — Olga, Fischer, ankom til Hamburg 19. Aug., bestemt til London.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 22. Aug., bestemt til Newcastle. — Esbjerg, C Bentzen, afgik fra Leith 20. Aug., bestemt til Aalborg. — Esb. Snare, Sørensen, afgik fra Newcastle 20. Aug., bestemt til Odense. — Georg, Therkildsen, afgik fra Newcastle 21. Aug., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Sejer Hansen, afgik fra Odense 21. Aug., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Nakskov 21. Aug., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Newcastle 20. Aug., bestemt til Nykjøbing F. — Storebelt, Güllich, afgik fra Aalborg 20. Aug., bestemt til Kbhvn. for Bedding. — Union, Bloch, afgik fra Odense 22. Aug., bestemt til Newcastle via Frederikshavn.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Kronstadt 21. Aug. — Christiansborg, Schmidt, ankom til Kronstadt 15. Aug. — Fredensborg, Andersen, ankom til Kronstadt 17. Aug. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Burntisland 19. Aug. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kronstadt 15. Aug. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Calais 19. August.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Sunderland 14. Aug., ankom til Kbhvn. 17. — Fyen, Andersen, afgik fra Ghent 18. Aug. til Boness. — Hafnia, Neergaard, ankom til Christinesad 18. Aug. — Jylland, Starck, ankom til Kronstadt 17. Aug. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 15. Aug., ankom til Riga 17. — Sjælland, Hansen, ankom til St. Petersborg 20. Aug.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra Christianssand 9. August, ankom til New-York 20. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 17. August til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kbhvn. 20. Aug. til New-York.

Det store nordiske Telegrafelskab. Store Nordiske, Suenson, er paa Kabelarbejder paa Kina-Kysten. — H. C. Ørsted, Ørsted, ligger fremdeles i Tuborg Havn.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Boness 16. Aug., ankom til Aarhus 19. — Ørrik, Eichsen, afgik fra Göteborg 15. August, ankom til Newcastle 18. Aug.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Antwerpen 15. Aug., afgik 20. til Esbjerg — Nerma, Degn, afgik fra Odense 14. Aug., ankom til Hernøsand 18. — Nordsoen, Meinertz, ankom til Methil 14. Aug., afgik 20. til Frederikshavn.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 8. Aug. til Cronstadt, ankommet til Cronstadt 15. August. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 16. Aug. til Libau. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Libau 10. Aug. til Ghent, ankom til Gjent 18. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Riga 9. Aug. til Dunquerque, ankom til Dunquerque 15. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Riga 11. Aug. til Ghent, ankom 17. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Rouen 17. Aug. til Swansea, ankom 19. — Olaf, C. Holst, afgik fra Newcastle 16. Aug. til Cronstadt. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra St. Petersborg 8. Aug. til Rotterdam. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Stettin 17. Aug. til Riga, ankom 19. — Dan. C. M. Kraemer, afgik fra Newcastle 16. Aug. til Cronstadt — Magnus, W. Aaris, afgik fra Riga 8. Aug. til Dunquerque, ankom 14.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Newcastle 16. Aug. til Cronstadt. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Cardiff 9. Aug. til Alger, ankom til Alger 18. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Cronstadt 12. Aug. til Amsterdam, ankom 18. — Pawel Andrejef, L. Johnsen afgik fra Blyth 9. Aug. til Cronstadt, ankom 16. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Grangemouth 10. Aug. til Cronstadt ankom 18. Aug.

Heimdal. Anine, A. W. Knudsen, afgik fra Riga 18. Aug. til Rouen.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Anna, Clausen, afgik Nieuwi Waterweg 17. Aug. til Cardiff. — Anna & Emmy, Svarrer, ankom til Pernambuco 18. Juli fra Pelotas. — Copley, Struckmann, er prajet 25. Juli paa 14° N. B. 26° V. L. fra Swansea til San Francisco — Dorane, Rødgaard, ankom til Falmouth 17. Aug., fra River Plate, beordret til Anverpen. — Hans, Jensen, afgik fra Nieuwe Waterweg 16. Aug. til Tjilatjap (Java), passerede Dungeness 17. Aug. — Lenita, Clausen, afgik fra Delagoa Bay 18. Juli til Mioka, Bismark's Øerne. — Maren, Pedersen, var ved Gibraltar 7. August fra Port de Boue til Santos. — Nanna, Warrer, ankom til Hamburg 13. Aug. fra Buenos-Ayres. — Nordby, Kolster, ankom til Santos 19. Aug. fra Port de Boue. — Prins Valdemar, Winther, ankom til Rio de Janeiro 17. August fra Antwerpen. — Professor, Christiansen, er prajet 21. Juli paa 21° S. 29° V. fra River Plate til Falmouth. — Wilhelmine, Oldefar, afgik fra Liwerpool 16. August til Boreas (Guatemala).

Fanø. Senderho. Anna, Mortensen, afgik fra Rotterdam 18. August til Gefle. — Cathrine, Brinch, ankom til Kbhvn. 15. Aug. fra St. Croix. — Venner, Aarre, ankom til Pernambuco 19. Aug. fra Colonou.

Chr. Simoni, Aalborg. Carl, Andersen, afgik fra Newcastle 10. August til Themsen. — Caroline Smith, Ægidiusen, afgik fra Viborg (Finland) 15. August til Aalborg. — Flora, Larsen, afgik fra Kotka 9. Aug. til Luleå.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 22. Aug.:

St. Petersborg noterer for Dampere:

London 1/1½ d., Rotterdam eller Amsterdam 1/3 d., Weser 1/3 d., Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1/3 d. à 1/3¾ d., Rouen 1/6 à 1/6¾ d., London Østk. 5/6000, Quw Horn 1/4½ d. à 1/6 d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis.

Leith, Montrose eller Dundee 16/—, Dunkirk eller Ghent 21 francs, alt pr. Ton Hør.

Grangemouth eller Leith 20/6 d., London eller Hull 22/—, Rotterdam eller Amsterdam 13½ Hfl., alt pr. Standard Deals, Batters.

Til Østersøen: Stettin 9 M., Stockholm 10 M., Østkyst Norge 14 M., Sydsverrig 11/12 M., dansk Havn nordligst Aarhus 12/13 M. pr. 2000 Kilos Rug eller Hvede; til Danmark 14/15 M. pr. 2000 Kilos Olickager.

Libau noterer for Dampere:

London eller Hull 10½ d. à 11¼ d., Leith 10½ d., Rotterdam 11¼ d., Antwerpen 11¼ d. à 1/—, Dunkirque 1/— (19 frcs. pr. Ton Hør), Ghent 1/— (19 frcs. pr. Ton Hør), Rouen 1.3 d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Til Østersøen: Danmark nordligst Aarhus 11 M., nordligst Aalborg 12 M. pr. 2000 Kilos Rug.

Danzig noterer for Dampere:

Dunkirk 6½ M. pr. 1000 Kilos Hvedebasis, Danmark 40 Pf. pr. 50 Kilos Klid, Syd-Sverrig 40 Pf. pr. 50 Kilos Klid, Nord-Finland 5½ d. à 6 M. pr. 1000 Kilos Mel, Syd-Finland 5 M. pr. 1000 Kilos Mel, Dunkirk 15 d. à 15½ frcs. pr. 2000 Kilos Melasse.

Kulfragterne fra Englands Østkyst til Danmark noteres 4/6 à 4/9 for større Baade, 5/— à 5/6 d. for mindre Baade.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 17. Aug.:

Der er intet af speciel Interesse at rapportere om Fragtmarkedet i forløbne Uge, Noteringerne ere gennemgaaende uforandrede, og om der end her og der undertiden spores lidt mere Aktivitet i Befragtingerne, er det dog ikke tilstrækkeligt til at hæve Raterne synderligt, da rigelige Skibstilbud som oftest ere ved Haanden; især er dette naturligvis gældende i Dampskibsfarten, da Dampene saa hurtigt kunne dirigeres til de opadgaaende Markeder.

Herfra er der i denne Uge sluttet Sejler for Kul til Buenos Ayres à 10/6, hvilket ikke er rart, da Skibet tilmed antageligt bliver langt for tidlig for næste Sæsons Kornudskibning; og for Quebracho Træ er der som oftest overflødig Tonnage, hvilket holder Fragterne nede. For Øjeblikket er det vanskeligt at erholde Kornladninger fra Floden, og Jærnskibe sluttet derfor flittigt for Træ til 17/— à 18/—. Fra Java ere store Sejlere anbringelige med Sukker til U. K. eller Staterne à 28/9 til 30/— for November/December Lastning. Fra New Zealand sluttet til 30/— til U. K. — Vestkysten Syd-Amerika à 26/3. — San Francisco 32/6 for prompt Lastning.

Der er i Aar livlig Efterspørgsel efter Træfragterne fra Østersøen og Norge til Syd-Afrika. Skibe paa 1800/1500 Reg. Tone slutte fra Gefle og Sundswall Distriktet til Algoa Bay à 50/— pr. Std. — Fra Pensacola og Naboahavne kan faas 120/— pr. Std. til Algoa og Delagoabay, 132/6 til East London.

D'Hrr. **Chr. Gylstorff & Co.**, Antwerpen, meddele os under 29. August:

Markedet vedbliver endnu at være i samme Tilstand, nogen væsentlig Forandring kan ikke signaliseres.

En Del Sejlskibe ere dog blevne befragtede i Løbet af sidste Uge til følgende Rater:

500 tons dw. Antwerpen/Rio 15/— ffa, 1000 tons dw. Antwerpen/Rio 14/— ffa., 650 tons dw. Antwerpen/Tray Bentos 14/— ffa. med Ladning leveret fob., 320 tons dw. Antwerpen, Pernambuco 12/6 ffa., 500 tons dw. Antwerpen/Charleston S. C. out 6/— for Cement hjem 3/9 og 4/— naval stores.

Ligledes laster den danske Bark »Erna« hersteds til Port Natal (direkte).

Kul og Briketter. Prisen for prima belgiske Kul er 13/— til 13/6; samme Pris for prima Briketter.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske. Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Kjøge-Bugt. Sundet. Fra den 17de til 21de Sept. 1895 afholdes Skarpskydning ud over *Kjøge-Bugt* fra et NØ. for *Lagerkroen*, S. for *Vallensbæk*, beliggende Terræn Naar der skydes, er der hejst Flag i Skydepladsens fire Hjørner, og Iet er da forbundet med Fare, ud for det nævnte Sted, at komme Kysten nærmere end c. 2 Kml. eller inden for 4 Fv. Grænsen.

Store-Bælt. Den 1ste Sept. 1895 slukkes den grønne Lanterne paa *Knudshoved Mole*.

Samtidig tændes paa Molens Yderende et fast Fyr, som riser grønt Lys fra c. N. 30° V. gennem N. til N. 88° Ø. og rødt Lys fra N. 88° Ø., gennem Ø. og S. til S. 10° V. Flammens Højde: 15 Fod. Synvidden: 5 Kml. Linseapparat af 8te Orden. Fyret vises fra et graat, 10 Fod højt, cylindrisk Fyrhus. Fyret brænder Aaret rundt

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Ystad. En Damper er i 10 Fv. Vand sunken 4 Kml. SSØ. fra *Ystad* yderste Fyr Stængerne ere over Vandet. Om Natten vises en hvid Lanterne fra Fortoppen, der vender mod SØ.

Öland. I det N.-lige Indløb til *Borgholm* er funden en 11 Fods Grund, *Bergqvists Grund*. Ved dens NV.-Side er i 25 Fod Vand udsat en rød Stage med Kost. 56° 53' 18" N. Br. 16° 38' 21" Ø. Lgd. Ved Grundens SØ.-Side er udsat en Stage. Mellem denne og Vageren ved *Rörkallen* findes Farvand med 28 Fod mindste Dybde.

Finland. Finske Bugt. Ved *Hästö Busö* Lods-Station ere følgende Grunde afmærkede:

19 Fods Grunden *Alexander*. 3 Kml. S. 52° V. fra *Segelkärr* Baake. 1/2 Kbl. VSV. for Grunden staar i 7 Fv. Vand en Stage. Rødt foroven, hvid fornedet, med en nedadbunden Kost. 59° 43' 58" N. Br. 23° 18' 52" Ø. Lgd.

24 Fods Grunden *Peter*. 3 Kml. S. 47° V. fra *Segelkärr* Baake. 1/4 Kbl. S. for Grunden staar i 7 Fv. Vand en rød Stage med Kost. 59° 43' 46" N. Br. 23° 19' 17" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 1ste Aug. 55° 55' N. Br. 7° 35" Ø. Lgd. Et Vrag med Masterne 10 Fod over Vandet.

Tyskland. Elben. Fra 3die til 7de Sept. 1895 foretages Skydeøvelser ved *Cuxhaven*. Pladsen begrænses af Linier mellem Tønde M og Tønde Nr. 9 samt mellem *Allenbruch Kirke* og Tønde Nr. 17.

Naar der skydes, ligge Dampere med rødt Flag paa Toppen ved Tønde M og Nr. 17, og Pladsen er da spærret or al Sejlads. Signaler og Anvisninger skulle ubetinget følges.

Et Flag hejst paa *Cuxhaven* Fyrtaarn betyder, at der den Dag ikke skydes.

Da *Meden Sand* er tiltagen SV. hen, ere følgende Tønder lyttede saaledes:

Sort Spidstønde Nr. 19 c. 200 Alen S. 17° Ø. hen i 22 Fod, og sort Spidstønde Nr. 20 c. 200 Alen S. 11° V. hen i 9 Fod Vand.

Holland. Zeegat van Terschelling. I *Monniken-Sloot* er ed en Grund Ø. for *Vlieland* Ø.-lige Havnehoved i 8 Fod Vand udlagt en Spidstønde Nr. 3. 53° 17' 43" N. Br. 5° 5' 7" Ø. Lgd.

Fyrskibet »Haaks«. I Løbet af August 1895 inddrages Fyrskibet »Haaks« midlertidig for Eftersyn.

Scheveningen. Scheveningen Fyr er midlertidigt uregelmæssigt.

Rotterdamsche Waterweg. I *Rotterdamsche Waterweg* er tumpønde Nr. 16 b flyttet i 19 Fod Vand. 51° 54' 48" N. r. 4° 14' 43" Ø. Lgd.

Brielsche Gat. Maas. I *Brielsche Gat* er i 7 Fod Vand dlagt et Spidstønde Nr. 4 a. 51° 55' 53" N. Br. 4° 8' 24" Ø. Lgd.

V.-lige Hellegat. I *V.-lige Hellegat* har Spidstønde Nr. 9 en Ballon som Topbetegnelse.

Volkerak. I *Noordergat* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

En Spidstønde Nr. 0 er udlagt i 14 Fod Vand. 51° 39' 30" N. Br. 4° 11' 49" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 1 er flyttet i 16 Fod Vand. 51° 39' 22" N. Br. 4° 12' 20" Ø. Lgd.

England. Themsen. Vraget af Bugserbaaden »*Woodcock*«, som laa sunket i 3 Kbl. S. 57° Ø. fra Fyrskibet »*Girdlers*«, er uskadeliggjort.

Medway. I *Medway* foretages Uddybningsarbejder. Den rød og hvid tærnedede Tønde i *Gillingham Reach* er derfor inddragen.

En sort Tønde er udlagt 4 Kbl. S. 89° Ø. fra Indløbet til den N.-lige Dok ved *Chatam*. Man skal gaa N. om denne Tønde.

Den røde Spidstønde i *Pinup Reach* og den røde Spidstønde ved *Upper Musse Bank* inddrages om kort Tid.

Yarmouth. Fra Fyrtaarnet paa *Gorleston, Yarmouth S.-Mole*, skal Taagesignal gives med en Klokke, der, naar det floder, hver 1/2^m. giver Et-Slag, naar det ebber, hver 1/2^m. To-Slag. 52° 34' 25" N. Br. 1° 44' 0" Ø. Lgd.

Fyrskibet »Outer Gabbard«. Omtrent den 1ste Februar 1896 forandres Taagesignalet paa Fyrskibet »*Outer Gabbards*«. Et *Reeds* Taagehorn skal da hver 3/4 Minut give Fire-Stød; hvert Støds Varighed 3 s., Panse 4 s.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland, og Irland.

Irlands Ø.-Kyst. Kingstown. Omtrent den 2den September 1895 slukkes Fyret paa *Kingstown* Ø.-lige Havnehoved. Senere tændes paa samme Sted et hvidt Blinkfyr.

Midlertidig tændes et rødt og hvidt vekslende Fyr. Det vises fra et Taarn tæt NNØ. for Fyrtaarnet. 53° 18' 10" N. Br. 6° 7' 35" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Den røde Tønde ved *Barbe Grise*, Ø. for *Verdon*, er ombyttet med en rødmalet Lystønde, som viser grønt, fast Lys 45° 32' 43" N. Br. 1° 2' 27" V. Lgd.

Den sortmalede Lystønde, som viste rødt, fast Lys, ved *Saint Christoly*, er inddragen. 45° 23' 7" N. Br. 0° 47' 57" V. Lgd.

Portugal. Piniche. Taagesignalet paa *Kap Carvoeiro* er igen i Orden. Taagetrompeten giver hver 36 s. Et-Stød af 6 s. Varighed.

Forenede Stater i Nordamerika. New Jersey. South Shoal røde Fløjtetønde Nr. 4 er flyttet 1/4 Kml. S. 56° V. hen i 8 Fv. Vand, tæt til Ø.-Kant af *Brandywine Shoal* Fyrs hvide Sektor, fra *Cape May Fyr* i S. 21° V. og fra *Cape Henlopen Fyr* i N. 50° Ø.

Charleston Harbor. South Carolina. Vragtønden Ø. for *Cummings Shoal* er ombyttet med en sort Tøndevager Nr. 7 3/4. Den ligger i 12 Fod Vand paa Kanten af Grunden, fra *Fort Sumter Fyr* i S. 57° Ø. og fra *Sullivan's Island* bageste Ledefyr i S. 1° Ø.

Savannah River. Georgia. Den 15de Aug. 1895 ombyttes Tøndevageren 1/2 Kbl. S. for Midten af *First Cut*, ved Indløbet fra *Tybee Roads* i *Savannah River*, med en sort Klokke-tønde, mærket »N«.

Klokketønden ved Ø.-Enden af Spidsen, som løber ud fra *Tybee Knoll*, ombyttes med en rød Spidstønde Nr. 2. *Tybee Knoll Spit* Tønde.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rusland. Bug. Fyrskibet »*Adjigiol*« er midlertidig ombyttet med en Ponton, hvorfra vises et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 17 Fod. Taagesignal gives med Klokke.

Azovske Hav. Paa *Berdiansk Red* er Vraget af Damperen »*Imperatriza Alexandra*« slæbt inden for Bølgebrøderen i 8 Fod Vand, 3/4 Kml. S. 1° Ø. fra *Berdiansk Cathedral*.

Sorte Hav. Ved *Batum* er Petroleumshavnen fuldført. De to røde Vagere, som laa tæt ved Molen, ere inddragne.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Brasilien. Abrolhos S. En 20 Fods Koral-Grund er funden 7 1/2 Kml. S. 12° Ø. fra *Abrolhos Fyr*. 18° 4' 50" S. Br. 38° 40' 0" V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Tyrkiet. — Skibe fra *Adalia Bugt* mellem *Cap Kelidonia* og *Cap Anamour*, begge inklusive, underkastes 5 Dages Karantæne i *Clazomenes, Beirut* eller *Tripolis*.

Største Lager
af
Skindtrøjer
en gros en detail
Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.
P. Poulsen.

Heymann-Bloch & Komp.s
verdenberømte
Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel
til Konservering af
Helbredet,
bør føres i ethvert
Skibsapothek.
Faas i de fleste
Materialforretninger.

Orgel-Harmoniums
og alle

Musik-Instrumenter
føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Stenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

S. Jacobsens
Sønner,
48, Gothersgade 48.
Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler
ferske, saltede og røgede Varer.

Ægte Carbolineum.
Bedste og billigste Impræg-
neringsmiddel. Anvendes til
alt Træværk. Kan paastryges
af Enhver. Faas billigst hos

Th. Kayser & Co.,
ældste Carbolineumsforretning,
Rosengården 8, Kbhvn. K.
forhen Møntergade 24.

A. Nærup & Co.,
Skibsmæglere.
Skandinavisk Forretning.
Swansea.
Telegrafadresse: NÆRUP.

Til Proviantering
anbefales
godt holdbart Smør
til en gros Priser.
H. P. Erichsen,
12, Admiralgade 12.

Alt Skibsarbejde
i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.
Waldemar Dünweber,
Adelgade 14.

Fred. Drost,
Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).
Maskinreparatur af enhver Art.
Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Petersborghallen,
54 Østerbrogade 54.
Diner a la carte. Varme Frokostretter.
J. Christophersen.

Dahlstrøm & Lohmann,
Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Founders and Ship Repairers.
Vildersplads, Copenhagen, C.

Manometre, Vacummetre og Tællemaskiner
Fabrik og Lager. Reparationsværksted.
P. Otzen & Thorstenson,
Ryesgade Nr. 105. Kjøbenhavn Ø.

Paa **SØKORT-ARKIVET** faas:
Officiel Fortegnelse over danske Krigs- og Handels-Skibe,
der ere tildelte Kjendings-Signaler etc. Udgivet paa For-
anstaltning af Indenrigsministeriet og Marineministeriet
ved **A. Schneider.** Juli 1895. Pris: Kr. 1,20.

Lørdag den 24. August 1895, Kl. II Formiddag, bliver
ved offentlig Avktion, der afholdes paa Orlogsværftet,
bortsolgt 3540 Pd. Tovværk, 4150 Pd. Spild af Tov-
værk, 900 Pd. Klude, 4700 Pd. malet Sejldug, 1000 Pd.
Papiraffald, 17300 Pd. Staalaffald, 95000 Pd. gl. Jern,
9000 Pd. Metal Kedelrør, 35 Sejldugskejer, Fartøjssejl,
Ølkander, Trykmaalere, 2 Spil, 1 Decimalvægt, 2 Sky-
ligther, 8 Kommoder, Skabe, Servanter, Stole, Trapper,
71 Stk. Heltønder, 30 Halvtønder, 300 Fustager, 1 Land-
gangsbro, 1 Fartøj m. m.

Sagerne paa vises i Magasinet for kasseret Gods
Onsdag den 21de August og følgende Dage fra Kl.
10—2, hvor Kataloger til den Tid kunne erholdes.
Orlogsværftets Centralkontor, den 16. Aug. 1895.

Petersen & Rand
Niels Juelsgade 7.
→ Telefon 3523. ←
Import af finsk Smør
fineste holdbar Kvalitet,
billigste en gros Pris.

Petersen & Nielsens
**Galvaniserings-
Anstalt,**
Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L
anbefaler sig med
Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baad
og Skibsbrug.
Telefon T 37.

N. Chr. Rønnes
Skibssnedkeri.
Telefonnummer C 1766.
St. Annægade 3.
Kjøbenhavn C.

Anti-magnetiske
Ankerangs-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
**Marinekikkerter og
Barometere.**
Alle Reparationer udføres.
PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.

**Metalspejlapparater,
Havnefyrr & Lanterner.**
Fabrik:
Læderstræde Nr. 9.
Kjøbenhavn.
G. W. FRYDENLUND & SØ
**St. Kongensgades
Brødfabrik
& Melforretning 6**
anbefaler
1ma veltørrede Skonnerogge
Telefon 197.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.
Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11—3 og Holsteinsgade 4, Ø.,
hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.
Bladet cmdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitielinie à 45 mm	Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Ø
De øvrige Sider	20	do. 25
Moderation for	5 Gange	10 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %
		25 Gange
		50 %
		40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 35.

Kjøbenhavn, Fredag den 30. August 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Vestkyst-Havnen. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fiskerierne. — Fiskeri-Statistik. — Fra Rio de Janeiro. — Fra Sø og Land. — Fra Københavns Frihavn. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.
Grundlagt 1857. Telefon 106.
General-Agentur
for
S. S. Staffords autoriserede
Skrive- og Kopiblæk.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.
Udsalg:
Østergade 10, Kjøbenhavn.



Isolering af Dampreer
og Kjedler udføres.

SEJL- OG FLAGMAGER.
Grundlagt 1797.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.
Største Lager
af
Fedevarer.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle
Skibs-Inventarier,
Maskinolier,
Carbolineum etc.
John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.
Etableret 1857.
En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Pædar Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

M. Christiansen.

M. Christiansen,

Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering
henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer

John Hintze.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbrød.

Flensborgs Skibsbygning Selskab

udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjæder
særlig hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Lobet af 50 Minutter.

Den anerkjendte Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,
Telefon 120. Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

Telegramadresse: Wm. R. Schou. Rigs-telefon:
Willschou. Nr. 3876.

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

modtager Ordres som Agent for Firmaerne
Messrs. *Bolling & Lowe, 2 Laurence Pountney Hill,*
London. E. C.

La Société Cockerill, Seraing i Belgien.
Messrs. *Bullivant & Co., Millwall og 72, Mark Lane,*
London. E. & E. C.

Messrs. *E. T. Brown & Co., 22, Great St. Helen's,*
London. E. C.,

samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybnings-
materiel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer
etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer
af alle Slags til og fra Københavns Havn.

GORDON WHISKY

fra
Pattison, Elder & Co., Leith.

Generalagent for Danmark:
AXEL NYGAARD.

Telefon 3896.

J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.
Grundet 1845. Telefon 243.

Skibsdagbøger,
5 Kr. 50 Øre pr. Stk.
Videreforsendere Rabat.

Skibsdagbøger

(Normalpapir)
1/1 Aars & 1/2 Aars
med trykt Brugsanvisning
til Forbrug & Forhandling
billigst hos

S. Friedlænder

Ved Stranden 14
Kjøbenhavn.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,
Strandgade 32.
Kjøbenhavn. C.
Telefon Nr. 1728.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringsselskab
HAFNIA
Frederiksbjerggade 42. Kontortid 9-5.
Telefon 3326.

Emil Felumbs Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Frihavns
Spedition &
Kommissions-Forretning.
Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørges.
Kontor i Frihavns Kontorb.
Telefon 2250.

Den kgl. Hof-Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales til Proviantering saavel i Fustager og Krukker som hermetisk tillukkede Daaser.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk, Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt

Udarbejde samt Alt færdigt

Bødkerarbejde for Export

Alt Arbejde udføres af solide og øvede Folk.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

Fritz Meyers Etablissement

14, Gothersgade 14.

Belysnings-Apparater og Lanterner

til Skibsbrug

til Lys, Olie, Petroleum og elektrisk Belysning.

Metal- og Lakervarer til Skibsbrug.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe anbefales.

Rugbrød

A Frederiksberg A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørages.



Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre Cacao

kan særlig anbefales til Skibsbrug.

Kuntze & Co. portable Vandfiltre

give med en Ydeevne af 40, 80 og 200 Potter i Timen fuldstændig rent, krystalklart Drikkevand.

Anbefalede af Læger, Analyser af Prof. V. Stein og flere.

Uundværlige i Skibe.

Generalagenturet Badstuestræde 18, Kjøbenhavn K.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere,

114, BUTE ROAD. CARDIFF.

Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

Andersons Præserveringsfarve for Metaller

forhindrer ubetinget Rustdannelse, anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:

Evers & Co.,

12. Nybrogade.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Å. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.

Patent

Universal Slippeapparatet

anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

Danchells Fabriker.

Linoleum.
Voxdug.



Anker-Mark

Eneudsalg i Danmark for

Delmenhorster Linoleumfabrik.

Fabrikudsalg: Fabrik og Lager: Pilestræde 13, Matthæusgade 5. Telefon 545. Telefon 2680. Kjøbenhavn.

„Montferrand“

Prøv og dem denne særdeles kraftige og velsmagende Rødvin, faas à 65 Øre pr 1,1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel, Kjøbmagergade 65 Tel. 4138.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers, Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

Hattemagasinet

„London“

Moderne elegante Herrehatte i stort Udvalg

Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser. Østergade 31.

H. Svarrer & Co.,

Nyhavn 9.

Skibsproviantør og Urtekræmmer.

F.W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om sætning meget billige Priser. Santlige Nyheder for Søsonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock 25 Kr.

Vestkyst-Havnen.

I næste Maaned vil der, som vi allerede have omtalt her i Bladet, i Thisted blive afholdt et Møde, hvis Hensigt i første Række er paany at rejse Kravet om tidssvarende Havneanlæg paa Jyllands Vestkyst. Ganske vist have vi Grund til at antage, at det Udvalg, der har foranstaltet Mødet, gerne ser, at man paa dette forhandler om Havnesagen her i Landet i Almindelighed, og vi ville, hvad vi nedenfor skulle begrunde, anse det for heldigt, at man enedes om at arbejde for en samlet Plan for det danske Havnevæsens Udvikling. Men ogsaa i en saadan Plan vil Vestkyst-Havnen komme til at indtage en saa dominerende Stilling, at Spørgsmaalet om dens Anlæg vil træde frem i første Række. Vi skulle da, inden Mødet i Thisted afholdes, i nogle Artikler drøfte dette betydningsfulde Spørgsmaal og særlig Skibsfartens Stilling til det.

Det er for enhver, der har fulgt Vestkyst-Havnespørgsmaalets Udvikling, øjensynligt, at den væsentligste Grund til at det ikke i Øjeblikket er nærmere sin Løsning, end det er, er denne, at man ikke har arbejdet efter en bestemt Plan. Man har ingen Ret til at tvivle om, at baade Regeringen og Rigsdagen nærer varm Interesse for denne Sag; derom vidne de forskellige Forsøg, der i de senere Aar ere gjorte paa at skabe Havneanlæg, eller i hvert Fald Tilflugtssteder, ved Hirshals og Thyborøn. Men intet af disse Anlæg betegner i Virkeligheden, selv om vi tænke os dem fuldendte, en Løsning af Vestkyst-Havnespørgsmaalet, og dette træder ogsaa klart for Dagen gennem Rigsdagens Forhandlinger om disse Anlæg; det er kun efter megen Overvejelse og med megen Betænkelighed, at Rigsdagen hidtil har ydet de fornødne Midler til dem, idet det stedse er gjort gældende, at man savnede et paa-lideligt Skøn over de Bevillinger, der før eller senere vilde kræves til Anlæg af en virkelig Havn paa Vestkysten. Disse Betæneligheder have da ogsaa været fuldt ud begrundede. Regeringen har jo nemlig skaffet til Veje et betydeligt Materiale til Bedømmelse af de Fordringer, der maa stilles til en Havn paa Jyllands Vestkyst, og naar dette Spørgsmaal nu atter træder i Forgrunden, saa maa man nødvendigvis, baade i og udenfor Rigsdagen, optage det til Behandling paa Grundlag af det Materiale, som Regeringen har tilvejebragt. Vi skulle derfor kort omtale de Resultater, som den af Regeringen nedsatte Kommission, der afgav Betænkning i 1887, kom til med Hensyn til de Krav, der i Almindelighed maa stilles til en Havn paa Vestkysten.

Efter at Kommissionen har meddelt forskellige Momenter, der kunne have Betydning for Anlæg af Havne paa Jyllands Vestkyst, gaar den over til at undersøge, hvor vidt der er Trang til Anlæg af en større Havn paa denne Kyst, og den skelner da mellem en Nød- og Tilflugtshavn paa den ene Side og en Trafikhavn paa den anden. Hvad den første angaar, stiller Kommissionen sig tvivlende overfor den Betydning, den vil have for Skibsfarten, og den tror ikke, at Anlægget af en saadan kan siges at være en tvingende Nødvendighed. Derimod fremhæver Kommissionen stærkt Betydningen af en Trafikhavn paa Vestkysten, idet den udtaler, at Forholdene i de senere Aar have udviklet sig

saaledes, at den naturligste og bedste Vej for vore Eksportartikler maa siges at være over Jyllands Vestkyst. Om en saadan Havns Betydning udtaler Kommissionen følgende:

Tidligere udgjorde Kornvarer og lignende naturlige Agerlyrkningsprodukter vore væsentligste Udførselsgenstande, og det var ikke alene fra de større Handelspladser, at de eksporteredes, men ogsaa de mindre Provinshavne toge livlig Del i denne Trafik, der for største Delen besørgedes af Sejlskibe af ikke over Middelstørrelse. Efterhaanden har dette forandret sig. Danmark nærmer sig mere til snarere at importere end eksportere Korn. Landbruget, der stedse bliver mere og mere intensivt, lægger nu Hovedvægten paa Frembringelsen af Fedevarer og da navnlig Æg, Smør og Kreaturer, for hvilke Produkter England er vort naturlige, næsten eneste Marked.

Disse Produkter fordrer imidlertid hurtig og sikkert at blive førte til deres Bestemmelsessted for ikke at tabe i Kvalitet og derved i Værdi. De med en hurtig og sikker Transport forbundne Goder: at Kreaturerne lide mindre ved den kortere Rejse, komme i bedre Stand til Markedet og derved vinde ikke lidet i Værdi, — kunne vanskelig vurderes for højt, og til denne Trafik benyttes derfor udelukkende Dampskibe — store Dampskibe —, til hvis Hurtighed der stedse stilles større og større Fordringer. Da Hurtigheden spiller saa stor en Rolle, bør Bestræbelserne tillige gaa ud paa at gøre Sørejsen, der jo altid vil være den besværligste og mest usikre Del af Vejen, saa kort som mulig. Dette vil navnlig kunne ske ved at undgaa den lange og besværlige Vej rundt om Skagen, der nu benyttes for Udførselen fra Øerne og største Delen af Jylland, og i hvilket Forhold der næppe kan ventes at ville indtræde nogen væsentlig Forandring, saa længe Danmark ikke har en bekvem, let tilgængelig større Havn med stor Dybde paa Jyllands Vestkyst.

Vi føle os overbeviste om, at det er et stort Tab for Landet, at Markedet i England ikke naas i den kortest mulige Tid. Nu, da de enkelte Landsdele ved Dampfærgeanlæg ere satte i indbyrdes Forbindelse, og en bekvem og hurtig Transport uden Omladning derved er sikret, er man kommen et godt Skridt fremad; et betydningsfuldt Led i Udviklingen vilde være ved Anlægget af en saadan Vesterhavshavn at forbedre Betingelserne for en hurtig og med Undtagelse af den strængeste Vintertid sikker Eksport til England fra samtlige Landets enkelte Dele.

Især for Jyllands Vedkommende vil en saadan Havn være af stor Betydning, i det navnlig i denne Landsdel Produktionen mere og mere vender sig imod Oprætning af Kreaturer i samme Forhold som Kornproduktionen ved Konkurrence fra Amerika er stærkt i Nedgang; men jo mere Jylland i Fremtiden vil være henvist til Kreaturudførsel til England, af desto større og for denne Virksomhed vidtgribende Betydning bliver det, at Produktet leveres paa Salgsstedet saa hurtig og bekvemt som vel muligt. En lettere og kortere Rute mod en vanskeligere og længere er sikker paa at udøve en mægtig Indflydelse paa Udviklingen af denne Jyllands vigtigste Indtægtskilde og en vel beliggende og bekvem Udskibningshavn paa Vestkysten vilde utvivlsomt mere end noget andet Middel bidrage til en frodig Udvikling heraf.

Af den meddelte statistiske Oversigt over den udenrigske Skibsfart fra Jyllands vigtigste Eksporthavn fremgik, at det maatte antages, at en eventuel Vesterhavshavn, der aabnedes for Trafiken t. Eks. i Aaret 1895, vilde kunne gøre Regning paa en Eksport af 60—90,000 Reg. Tons til at begynde med. Uagtet en saadan Trafik i og for sig maa kaldes ret betydelig, vil den dog ikke kunne

dække de med Anlæg og Drift af en stor Vesterhavshavn forbundne Udgifter; men en saadan Fordring bør imidlertid heller ikke opstilles. Et Anlæg af den Natur vil aldrig kunne forrente sig direkte, saa meget mindre, som alle Afgifter ved det bør sættes til et Minimum for at lede Trafiken dertil, — men dets Udførelse maa søge sin Berettigelse i de indirekte Fordele, som det i Tidens Løb vil medføre ved at lette Afsætningen af vore vigtigste Udførselsgenstande. Anlæg af denne Art udføres da heller ikke for blot at tilfredsstille et øjeblikkeligt Krav, men meget mere for at kunne imødekomme de Fordringer, Fremtiden vil stille.

Det er tidligere omtalt, at det ved Etableringen af en Vesterhavshavn ventelig maatte komme til at gaa noget ud over andre bestaaende Havne, navnlig Østkystens, ved at den i Begyndelsen vilde berøve dem noget af deres Trafik, og det kan heller ikke nægtes, at noget saadant vilde finde Sted, men maa det erkendes — hvad der forekommer os utvivlsomt — at den naturligste og bedste Vej til Afsætningsstedet fører over Jyllands Vestkyst, da vil det i Længden ogsaa være det fordelagtigste at benytte denne, og da kan Hensynet til andre Havne ikke lægge det afgørende Lod i Vægtsskaalen, saa vist som det heles Vel ikke bør tilsidesættes af Hensyn til den enkelte. Tilmed tør det ogsaa ventes, at den almindelige Udvikling, der — omend med enkelte nedadgaende Perioder — dog stadig finder Sted, efterhaanden vilde bringe Trafiken tilbage til den gamle Højde for de andre Havnes Vedkommende.

Endnu ét fortjener at tages i Betragtning, nemlig, at en Havn paa Jyllands Vestkyst vil være beliggende ved et saa godt som fuldstændig isfrit Farvand. Dette vil være af væsentlig Betydning, ikke alene for den almindelige Trafik, der da ikke vilde være de Stansninger underkastet, som nu finde Sted, naar Isen spærrer Kattegat og vore andre Farvande, — men ogsaa for de Skibe, der kommende Vest fra finde Kattegat lukket af Is, og som da ere henviste til at ty ind til de norske

Udhavne, hvor de dog ere saa godt som helt afspærrede fra Omverdenen, hvorimod de ved at kunne søge en Havn paa Vestkysten vilde være heldigere stillede i saa Henseende, lige som der da ogsaa derved stod dem den Mulighed aaben, at forsende Ladningen til Bestemmelsesstedet ad Jærnbanelen, om saadant maatte være ønskeligt og ikke af andre Grunde er forhindret.

Støttende sig til det foran staaende kan Kommissionen derfor udtale som sin Overbevisning, at Anlægget af en stor og dyb Havn paa Jyllands Vestkyst vilde være et Gode, først og fremmest for Jylland, men dernæst ogsaa for det øvrige Land, ved at forbedre Betingelserne for en hurtig og sikker Forbindelse ad Søvejen med Udlandet og da navnlig vort Hovedmarked England, lige som det ogsaa vilde kunne være til Støtte for den almindelige Skibsfart i de paagældende Farvande og derhos tillige blive af Betydning for Udviklingen af det danske Fiskeri i Nordsøen.

Som man heraf vil se, er Regeringens Kommission ikke i nogensomhelst Tvivl om, at det, der tiltrænges paa Jyllands Vestkyst, er en stor og dyb Havn, der kan lette og udvikle vor Eksport til England. Vi erindre om, at Kommissionens Opgave var at undersøge Trangen til en Havn, der baade tjente som Nød- og Tilflugthavn og som Trafikhavn; selv om man mulig vil mene, at Kommissionen noget har undervurderet Nyten af en Havn af først nævnte Art, saa har det dog sin store Betydning, at den har peget paa Eksporten til England og paa at udvikle Samkvemmet ad Søvejen med dette Land som det væsentligste Krav til en Vestkyst-Havn. Efter vor Mening vil det være heldigst, om man nu paany optager Sagen paa Grundlag af det Standpunkt, denne Kommission i saa Henseende indtog i 1887. Hertil skulle vi komme tilbage i en følgende Artikel.

Sø- og Handelsretsdomme.

To d. 7. August 1895 afsagte Sorets-Domme ville blive optagne i et følgende Nr.

Dom i S. S. $4\frac{7}{4}$, afsagt d. 14. Aug. 1895, ang. Sammenstødet mellem **Castor** og **Lissabon**.

Som det vil ses af det følgende, gaar nærværende Dom ud paa, at begge Skibe have Skyld, men at det paa det foreliggende Grundlag er umuligt at sige, hvilket der har størst Skyld, hvorfor den samlede Skade fordeles lige mellem begge.

(I Modsætning hertil gaar det dissentierende Votum ud paa, at Castor havde størst Skyld, og derfor selv burde bære hele den store Skade, den led, uden Bidrag fra Lissabon).

Paa Grund af den Interesse, der knytter sig til denne Dom, refereres den her med større Udførlighed:

D. 16. Juni f. A. Kl. 3¹⁴ Eftm. skete der i Farvandet mellem Trekroner og Stubbegrunden ved Kjøbenhavn et Sammenstød mellem de to Skruedampskibe »Castor« og »Lissabon«, idet sidst nævnte, der kom fra Kjøbenhavns Havn og skulde afgaa til Hamburg, med sin Stævn ramte Castor, der skulde ind i Havnen, paa dette Skibs Bagbordsside foran for Maskinrummet lige for Kommandobroen.

Lissabon, der var bygget i 1883, tilhørte Aktieselskabet for Dampskibsfarten mellem Hamburg og Sydamerika; det var c. 277 Fod langt og c. 33 Fod bredt og var opmaalt til c. 1321 $\frac{1}{2}$ eng. Netto Reg. Tons. Det havde ved den nævnte Lejlighed kun c. 50 Tons Ladning og 460 Tons Kul ombord og stak derfor kun 12' 4" for og 14' 4" agter. Ved Sammenstødet fik det en mindre Beskadigelse,

særlig to Huller paa Styrbords Boug, et i Vandlinien og et nogle Fod højere, foruden et mindre Tryk paa Bagbordssiden, hvilket foranledigede Skibet til at vende tilbage til Indreden her, hvor det ankrede samme Eftermiddag Kl. c. 4 $\frac{1}{4}$.

Castor, der tilhørte det forenede Dampskibsselskab, var paa Rejse fra Riga til Tunis via Kjøbenhavn med en Ladning Stykgods; det var c. 229 Fod langt, c. 31 $\frac{1}{2}$ Fod bredt og havde en Drægtighed af c. 874 Netto Reg. Tons. Ved Ankomsten hertil d. 16. Juni f. A. stak det 17' 4" for og 18' 4" agter engelsk Maal; dets samlede indicerede Hestekraft var 480. Ved Sammenstødet fik Castor et Hul fra Kommandobroens Forkant til 2 Fod agter for samme i en Længde af 7 Fod, og som saavel paa Overdækket som paa Hoveddækket gik i en Vinkel af 45 Grader fra foran skraat ind agter efter i en Udstrækning af 7' 6", saaledes at Toppen af Vinklen var 4' 5" fra Skibssiden; i Dybden strakte Bruddet sig fra Kommandobroen gennem Overdækket og Hoveddækket 11' 7" ned under dette og altsaa en Del under Vandlinien. Da Vandet som Følge deraf straks strømmede stærkt ind, og Castor begyndte at synke, blev Skibet, idet Maskinen efter Sammenstødet sættes paa fuld Kraft frem, bragt ind paa Stubbegrunden, hvor det kom til at staa paa Grund med 18' Vand for, 19' midtskibs og 23' agter i en Afstand fra Trekosten paa Stubben af mellem c. 240 og c. 300 Fod (opmaalt med en Logline til c. 288 Fod), saaledes at Skibet havde den nævnte Trekost i NØ. $\frac{1}{2}$ Ø. lidt agten for tværs. Det lykkedes senere ved Hjælp af Svitzers Bjergningsentreprise at faa Skibet bragt ind til Værftet paa Refshaleøen, hvor det blev repareret.

Skaden paa og for Castor opgjørdes til ialt 217 059 Kr. 87 Øre, Skaden paa og for Lissabon til ialt c. 54 000 Kr., hvilket sidste Beløb dog ifølge nærmere Paavising

i Dommen i hvert Fald maatte nedsættes til 36 728 Kr. 79 Øre.

Castor lod gøre Arrest i Lissabon, men denne Arrest blev dog igen hævet ved en Overenskomst, ved hvilken det vedtoges, at Sagen skulde paadømmes ved Sø- og Handelsretten og Lissabon i alt Fald kun hæfte for 130 000 Kr., hvilket var den Værdi, Skibet højest kunde antages at repræsentere.

Der var den paagældende Dag ingen Strøm, Vejret var klart, Vinden paa det paagældende Tidspunkt N. N. V., men kun med en Styrke af 2; det maa antages at have været c. 7" under dagligt Vande. Intet af Skibene havde særligt Udkig. Lissabon havde Lods ombord, Castor ikke.

Dommen gengiver derpaa med megen Udførlighed Enkelthederne i de under Sagen afgivne vidtløftige Forklaringer og udtaler sig derefter saaledes:

Hvad angaar de til Dels betydelige Uoverensstemmelser, der i flere Retninger er tilstede mellem de saaledes afgivne Forklaringer og særlig med Hensyn til de to Skibes, navnlig Castors, Kurser og Fartlinier inden Sammenstødet og med Hensyn til selve Kollisionsstedet, skal Retten bemærke, dels at der selvfølgelig ikke kan tillægges de enkelte Tids- og Maalsangivelser, for saa vidt de blot støtte sig paa et Skøn, videre Betydning, dels, at der iøvrigt efter det Foreliggende i og for sig ikke er Grund til at tillægge de af nogle af de paagældende Personer fremsatte Paastande og Formeninge større Betydning og Troværdighed end dem, der i modsat Retning ere fremkomne fra anden Side, hvad navnlig ogsaa gælder om de Forklaringer, der ere afgivne af de to Skibsbesætninger, medens Vægten af de ikke ombord værende Personers Udsagn i alt Fald svækkes ved, at deres Iagttagelser delvis ere anstillede i større Afstande fra de to Skibe og delvis fra Punkter, hvis egen Beliggenhed ikke er nærmere bestemt eller som have været bevægelige.

Forøvrigt maa fremhæves, dels at det overfor de bestemte Udsagn i modsat Retning fra Castors Side, aldeles ikke kan anses for godtgjort, at dette Skib fra Middelpullen er sejlet omtrent lige mod Vest Sønden om Svanegrunden, hvad ogsaa den Omstændighed gør mindre sandsynligt, at Castor stak henvend 17' 10" dansk Maal agter, og at der paa Svanegrunden delvis kun er 19' ved sædvanligt dagligt Vande, medens det den Dag var 7" under dagligt Vande, dels at det heller ikke kan anses for godtgjort, at Sammenstødet, som fra de forskellige Sider anbragt, skete enten helt ovre ved Trekroners Enkøst eller helt ovre ved Stubbegrundens Trekøst, der ligger N. V. for den nævnte Enkøst, idet tværtimod en Del, naar henses til samtlige fremkomne Omstændigheder, taler for, at Sammenstødet i Virkeligheden snarest er sket omtrent midt imellem de nævnte to Punkter, hvis indbyrdes Afstand i lige Linie i øvrigt i alt kun er c. 900 Fod, altsaa ikke en Gang dobbelt saa stor som de to Skibes Længde tilsammen.

Da det, efter hvad der foreligger, er givet, at de to Skibes Kurser, den Gang de fik hinanden i Sigte, krydsede hinanden paa en saadan Maade, at Sammenstød kunde befrygtes, og at Lissabon da havde Castor paa dets Styrbords Side, og da altsaa § 16 i Adg. af 18. Febr. 1887 om internationale Søvejsregler maatte komme til Anvendelse, var det i og for sig L.s Pligt at gaa af Vejen for C., jfr. ogsaa § 21 i nævnte Adg., hvorefter et Dampskib i snævre Løb, naar det er ufarligt og uden Fare lader sig gøre, skal holde sig til den Side af Sejllobet, der ligger paa Skibets Styrbords Side. Men denne Forskrift kan L. ikke i nærværende Tilfælde siges at have tilsidesat, saa at hele Skylden for Sammenstødet som Følge deraf skulde kunne lægges paa samme. Vel var det nemlig i Strid med de nævnte Bestemmelser, naar L. først tilsigtede at dreje af til Bagbord og i den Anledning gav de af det selv omfklarede Dampfløjestød, men det maa tillige anses for givet, at dette aldeles ikke fik nogen direkte Betydning, da C.

efter det Foreliggende kun hørte disse to Stød som ét, og da L. derhos faktisk ikke udførte den af det ved de to Dampfløjestød signaliserede Bevægelse, men tværtimod maa antages straks efter at have drejet i alt Fald lidt af til Styrbord. Imidlertid gik der dog ved de to Dampfløjestød og ved at vente paa deres Besvarelse nogen Tid til Spilde for L. (efter Kapiajns eget Skøn omtrent $\frac{3}{4}$ Min.) og det var derhos i Strid med den nævnte Adg.s § 19, at L. gav disse to Stød uden at udføre den derved signaliserede Bevægelse. Imidlertid var det ligeledes i Strid med den samme Paragraf, naar C. derpaa gav 1 Dampfløjestød uden, efter dets egen Forklaring, at dreje til Styrbord, idet C., hvis det ikke kunde foretage en saadan Drejning af Hensyn til Stubbegrunden, heller ikke burde have givet det nævnte Signal. Endvidere finder Retten, at C. under Hensyn til større Dampere, der mulig samtidig maatte være under Udsejling gennem det snævre Kroneløb, hvilket frembød mindre Plads til at manøvrere end Farvandet udenfor, burde have gjort et endnu større Sving fra Middelpullen Norden om Svanegrunden, end det efter sin egen Fremstilling vil have gjort, for at komme over i den nordvestlige Side af det nævnte Løb, inden Skibet naaede til den smalleste Del af dette, forsaavidt C. ikke, efter at have faaet L. i Sigte, vilde foretrække — hvad der vel ikke var dets Pligt, men i og for sig kunde have været heldigt — midlertidigt at stoppe for at lade bemeldte Skib passere. Omvendt findes det imidlertid ikke at kunne antages, at L., der havde Lods ombord, og som da kun stak 14' 4" har holdt saa langt til højre i Farvandet, som det efter Omstændighederne kunde og burde, om det end ikke kunde gøres det til Pligt at gaa inden om Tokosten eller Enkosten ved Trekroner, selv om Skibet uden Risiko kunde have gjort dette, da der var c. 300 Fod fra Enkosten til »gamle Trekroner«s 10 Fods Grund.

Men det maa derhos bestemt fremhæves, at det, da der her var Spørgsmaal om Sejlads gennem et snævert Løb, i hvilket derhos Trekroner hindrede den frie Udsigt noget, ingenlunde kan billiges, at noget af de omlandlede to, forholdsvis store Skibe overhovedet gik fremad med fuld Kraft i flere Minutter før det Tidspunkt, da Sammenstødet foregik, uanset at der ikke findes noget reglementarisk Forbud derimod, da de derved bleve ude af Stand til, jfr. § 18 i Adg. af 18 Febr. 1887, tilstrækkelig hurtig at mindske og stoppe Farten, hvad der efter det Foreliggende jo i alt Fald endnu ikke var lykkedes ganske for Lissabon inden Sammenstødsøjeblikket. (Derimod findes der ikke at kunne lægges nogen særlig Vægt paa den Omstændighed, at C., forsaavidt det maatte have faaet L. lidt tidligere i Sigte end omvendt — hvad dog aldeles ikke kan anses for afgjort — ikke ogsaa straks, og altsaa før L., begyndte at mindske Farten, eftersom dette omvendt i saa Fald synes at maatte opvejes ved, at man ikke fra L. lige saa tidlig fik Øje paa C., hvad der ikke ses at have været noget til Hinder for). — Medens derhos begge Skibe maa siges at være begyndt at bakke lidt for sent, for saa vidt det overhovedet var rigtigt af dem at bakke, findes der derimod ikke at kunne lægges videre Vægt enten paa den Omstændighed, at L. samtidig med at bakke, lod sit Bagbordsanker falde, hvad der, samtidig med at bidrage til at tage Farten af Skibet, bevirkede, at det drejede en Del til Bagbord, eller paa den Omstændighed at C., efter at L. var begyndt at bakke, mulig ikke selv burde have bakket, men vedblevet at gaa frem, da der for saa vidt er Spørgsmaal om Skridt, foretagne i det sidste Øjeblik for Kollisionen, for mulig at afværge denne, hvor der ikke længer var fornøden Tid til Overvejelse, jfr. Sølov. § 220, 3. Stykke.

Under Hensyn til de saaledes fremhævede forskellige Momenter, finder Retten, at begge Skibe maa siges at have haft mere eller mindre Skyld i det skete Sammenstød, saa at Sølovens § 220, 2. Stk., maa komme til Anvendelse, men da Retten derhos finder, at der ikke foreligger aldeles fyldestgørende Oplysninger og Grunde til at slaa fast, at

det ene af de to Skibe havde størst Skyld i Sammenstødet, og i saa Fald, hvilket af dem, mener Retten tillige, at ikke hvert af Skibene bør bære sin Skade, af hvilke Castors var den langt overvejende, men at det samlede Beløb af begge Skibes Tab, nemlig som ovenfor beregnet 217,059 Kr. 87 Øre + 36,728 Kr. 79 Øre = 253,788 Kr. 66 Øre bør falde paa dem bægge, saaledes at hvert af dem bærer Halvdelen: 126,894 Kr. 33 Øre, hvoraf Følgen bliver, at L. vil have at betale 90,165 Kr. 54 Øre til C. med Rentler deraf 5 % aarlig fra Forligsklagens Dato, den 25. Juni 1894. Sagens Omkostninger findes at burde ophæves.

To af Dommerne afgav imidlertid følgende afvigende Votum:

Undertegnede ere ikke fuldt ud enige med Rettens øvrige Medlemmer, hverken med Hensyn til Motiver eller Resultat. Hvad der for os synes at maatte være af afgørende Betydning, er Spørgsmaalet om, hvorvidt der fra bægge Sider, da der opstod Fare for Sammenstød, er gjort alt, hvad der kunde og burde gøres for at afværge et saadant.

Hvad nu Lissabon angaar, saa kom dette Skib sejlene ud fra Indrededen under Kommando af en ældre og erfaren Lods med en Fart af antagelig 8½ Mil. Endskønt der intet Forbud findes mod at gaa fuld Fart paa det Sted, hvor L. var, finde vi det dog uforsigtigt af et Skib af L.'s Størrelse at gaa med saa stor Fart i et saa snævert og befærdet Farvand. Da man fra L. først fik Øje paa C. havde dette Skib efter L.'s Journal c. 6 Streger mod Styrbord, hvilket ogsaa stemmer med, hvad der fra forskellige Vidner er fremkommet under Sagen. Fra L. blev der givet to Stød i Dampsløjten for at tilkendegive, at L. vilde give Styrbords Ror og gaa foran C. Efter Skibenes daværende Stilling til hinanden, saaledes som vi opfatte den, var en saadan Manøvre fuldt ud udførlig og forsvarlig. Da C. imidlertid vedblev at krydse Farvandet foran L.'s Boug med fuld Fart og ligeledes vedblev at dreje Bagbord over, altsaa ind mod L., uagtet det ved at give et Stød i Dampsløjten havde antydnet, at det vilde dreje Styrbord, kunde L. ikke udføre den paagældende Manøvre og der var da intet andet at gøre end at stoppe Skibet paa saa kort Distance som muligt. For at bevirke dette, blev der bakked med fuld Kraft, og man lod det disponible Bagbordsanker falde; andet kunde der efter vor Mening ikke gøres.

Det er vel under Proceduren blevet anført, at L. kunde have givet Bagbords Ror og være gaaet inden om Kostene, men ihvorvel denne Manøvre vel nok kunde udføres med godt Vejr og gode Strømforskelde, og naar der ikke var andre Skibe i Farvandet, vilde vi under de foreliggende Omstændigheder, da C. kom op i en Bue Sydøst fra udenfor Kronetønden og saaledes spærrede Passagen, anse det for farligt og uforsvarligt, om et Skib af L.'s Størrelse vilde forsøge derpaa. Naar det ligeledes under Proceduren blev anført, at ifølge Søvejsreglernes § 16 skulde L., som havde C. om Styrbord, gaa af Vejen for dette Skib, saa har L. efter vor Mening gjort, hvad der med Rimelighed kunde forlanges for at komme af Vejen for C.; men for at kunne gaa af Vejen for et andet Skib, er det en nødvendig Betingelse, at der er Plads til at komme af Vejen, og det havde L. under de foreliggende Omstændigheder ikke.

Hvad dernæst Castor angaar, da ville vi først bemærke, at dette Skib efter vor Mening ikke er kommet Nord om Svanegrunden, men rimeligvis over den. Vi støtte denne vor Mening paa de af Vidnerne A. og B. afslagne Forklaringer.

A., der var Fører af en Jagt, der den paagældende Dag laa til Ankers udfør Frihavnen lidt Øst for Knækket paa Bølgebryderen, udtaler, at han, da han først fik C. at se, saa omtrent to Streger af dens Bagbords Boug, men at han senere saa noget mere af dens Bagbords Boug, uden at der skete nogen Forandring, indtil Sammenstødet skete. B., der var Matros ombord i nævnte Jagt, men

som, da Sammenstødet skete, befandt sig ombord i en Skonnert, der laa til Ankers en lille Smule sydligere end Hovedet paa den ny Langelinie (Frihavnsmlen), mellem denne Mole og Sejllobet, dog noget nærmere dette, udtaler at han hørte L., som vistnok da endnu var lidt sydligere end N.V.-Spidsen af Trekroner, pludselig give et Dampsløjtestød, og saa han derpaa først C. komme frem fri af Trekroner, og at han hele Tiden saa C.'s Bagbordsside. Men have disse to Personer hele Tiden kunnet se C.'s Bagbordsside, og har sidstnævnte først set C., komme fri af Trekroner, da L. var lidt sydligere end N.V.-Spidsen af Trekroner, kan C. ikke være kommet ned langs Stubbe-grunden eller overhovedet være kommet Nord om Svanegrunden.

Nu var det jo vel saa, at disse to Personers Udtalelser iøvrigt ikke vare meget paalidelige eller vejledende, men medens det er saa naturligt, at der ved enhver Kollision ogsaa vil findes væsentlige Uoverensstemmelser angaaende Tids og Steds-Betegnelser, Afstande o. s. v., anse vi det for aldeles utænkeligt, at Folk, der have været flere Aar til-Søs, ikke skulde kunne vide, om de se Bagbords- eller Styrbordssiden af et Skib.

Angaaende Stedet, hvor Sammenstødet skete, mene vi lige som Rettens øvrige Medlemmer, at det var omtrent midt i Farvandet.

Hvad Tidspunktet angaar, da man ombord i C. først fik L. at se, da udtalte C.'s Kaptajn, at han følte sig overbevist om, at han havde bemærket L. et Par Minutter før han hørte det første Dampsløjtestød, og at han mente, at L. da endnu var Syd for den hvide Bøje. Naar Kaptajnen benyttede sig af et saa bestemt Udtryk som, at han følte sig overbevist derom, finde vi ingen Grund til at betvivle hans Ord, men han har i saa Fald handlet mod Søvejsreglernes § 18, thi han maatte vide, at der vilde være Fare for Sammenstød, naar to saa store Skibe mødtes i det snævre Farvand mellem Trekroner og Stubben, og det saa meget mere, som C. maatte krydse L.'s Boug for at komme paa den rette Side af Farvandet.

Havde C.'s Kaptajn, da han først fik L. at se, mindsket Fart eller midlertidig stoppet, vilde L. have haft Tid til at komme ud af Snævringen og der vilde intet Sammenstød have fundet Sted. Men C.'s Kaptajn vedblev med fuld Fart, 8 a 9 Mil, flere Minutter efter at han havde set L. og forsøgte at krydse dennes Boug.

Dette vilde ogsaa, da L. bakkede fuld Kraft og lod Ankeret falde, rimeligvis være lykkedes ham, hvis han var vedblevet at gaa med fuld Fart frem, men i sidste Øjeblik blev han betænkelig ved Situationen og bakkede fuld Kraft. Dog finde vi det undskyldeligt, at han blev betænkelig og bakkede, da de Manøvrer, som gøres umiddelbart før et Sammenstød, hvor der ingen Tid er til Overvejelse og hvor saa meget beror paa Tilfælde, bør bedømmes meget mildt og med alt muligt Hensyn til de vanskelige Forhold jfr. Solv. § 220, 3 St. Vi finde endvi dere, at der ved Bedømmelsen af denne Sag bør tages Hensyn til, at C., da dens Kaptajn først saa L., var ude i Sundet og havde Plads til at dreje og manøvrere, hvilket L. derimod ikke havde.

Vi komme derfor til det Resultat, at L. vel har begaaet en Fejl ved at gaa med saa stor Fart i et saa snævert og befærdet Farvand, men at C.'s Kaptajn har begaaet en langt større Fejl ved ikke at mindske Fart eller stoppe, da han først saa L., hvorved han fremtvang et Møde i den snævrere Del af Farvandet, som let kunde fremkalde en Kollision. Da C.'s Skade nu imidlertid er langt større end L.'s, anse vi det for ret, at hvert Skib bærer sin Skade, og at Sagens Omkostninger hæves.

E. T.

Fiskerierne.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent de 27. Aug.:

Som sædvanlig paa denne Aarstid have Hovedparten af

de her hjemme hørende Kuttere i den sidste halve Maanedes tid været beskæftigede med Vestkystfiskeriet, for hvilket Fiskeri Vejrliget i det omtalte Tidsrum har været nogenlunde gunstigt; særlig i sidste Uge have vi havt gunstigt Fiskevejr, uden at Udbyttet dog derfor blev saa godt, som man havde ventet; mindre heldige Strømforhold skal være den væsentligste Aarsag hertil. Ganske enkelte Kuttere have langt til Søs paa det saakaldte »jyske Rev« haft et Udbytte af ca. 70 Snes Rødspætter hver, Fisk af smuk Kvalitet, vejende 30 til 35 \mathcal{F} Snesen og som betales med 26 Øre pr. \mathcal{F} , hvilket altsaa giver 6 à 7 Kr. pr. Snes. Dels udfør Bulbjerg, dels nordvest af Løkken og dels nordlig af Skagen have de andre Kuttere fisket; Rødspættene fra disse Pladser have været af ret variabel Størrelse, idet de have vejet fra 10 op til 22 \mathcal{N} Snesen og have opnaaet en Betaling af fra 1—4 Kr. pr. Snes. Ikke faa Kuttere have gjort 2—3 Ture i de sidste Par Uger; Udbyttet har gennemsnitligt været ca 150 Snes pr. Kutter; naar Lasten udelukkende har været smaa Fisk, har Snesantallet jo for det meste været betydeligt højere oppe; en havde endog over 400 Snes. I Kattegat er der fisket paa flere forskellige Steder; medens som sædvanlig en Del har været paa Herthas Flak og i Læsø Rende, have ikke faa Kuttere drevet Fiskeri, dels under Svenskekysten, dels i Farvandet omkring Trindelens Fyrskib og paa Kobbergrunden øst for Læsø; enkelte mindre Laster, men af god Kvalitet, ere indkomne særlig fra først nævnte Fangstplads; Vægten har været omkring 25 \mathcal{F} Snesen, hvorfor er betalt 5 Kr.; Resten af Kutterne have haft fra 100 op til 250 Snes hver Tur, mindre Fisk vejende fra 10 til 13 \mathcal{N} Snesen og betalte med 1 à 2 Kr. Fra disse Fangstpladser ere mindre Partier af Pighvar indkomne, betalte med 45—50 Øre pr. \mathcal{F} for stor Kvalitet, for mindre under 3 \mathcal{F} pr. Stk. det halve; ligeledes af Slethvar og Issing betalte med henholdsvis 15 og 10 Øre pr. \mathcal{F} . Paa Trillegrunden nord for Læsø have nogle Kuttere haft godt Fiskeri af smaa Rødspætter, enkelte endog særdeles rigeligt; en Kutter havde saaledes over 550 Snes, men Fisken er heller ikke større, end det akkurat er nødvendigt, for ikke at være Undermaalsfisk, og vejer kun 9 \mathcal{F} Snesen, Prisen er 60—70 Ør. Enkelte Kasser Hummer ere tilførte fra Norge, Tilførslen fra Vestkysten har ligeledes været knap, Prisen synes at have Tilbøjelighed til at falde; der betales dog endnu 1 Kr. 35 Øre pr. \mathcal{N} en gros af Eksportørerne.

Islandsfiskeriet. Den under Island fiskende Kutter »Nordvest« begyndte Rødspættefiskeriet paa Ønundar-Fjorden den 4. Juli og har siden uafbrudt fisket paa denne Fjord med tilfredsstillende Udbytte, som indtil 8. August kunde ansættes til et samlet Beløb af 3500 Kr. Største Delen af Fangsten er i fersk Tilstand, nedpakket i Is, ført til Hull med den Selskabet »Dan« tilhørende Fiskedamper »Cimbria« og en engelsk Fiskedamper og solgt paa det derværende Fiskemarked til ret gode Priser. Kun et mindre Parti Rødspætter er hidtil nedsaltet i Tønder; saa længe den hurtige Forbindelse med England vedvarer, søger man naturligvis at faa afsat saa meget som muligt af den ferske Fisk; senere paa Saisonen kan der altid blive Lejlighed til at fiske til Nedsaltning.

I det sidste Brev til den bestyrende Reder for »Nordvest«, Fiskeeksportør Kr. Mikkelsen her i Byen, fra Føreren af Kutteren, meddeler denne, at man agter at forlægge Fiskeriet til Dyrefjord, hvor der ogsaa ventes et godt Rødspættefiskeri i den tilbageværende Fisketid. I en Korrespondance fra Island, der er fremkommen i de sidste Numre af »Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad«, staar bl. a.: »iøvrigt ville nogle af Fjordene, saaledes Ønundar og Dyrefjord, nu blive lukkede for dette Fiskeri (Snurrevaadsfiskeriet) ved Vedtægter, der forbyde Brugen af Snurrevaad, og andre Fjorde ville sandsynligvis senere følge efter;« og lidt længere nede fortælles, at Islænderne have det i deres Magt at lukke for Fjordene for andre end de ved Fjorden boende ved Hjælp af de ejendommeligste, ja undertiden rent absurde Bestemmelser. Nu da det, efter saa godt som forgæves Arbejde i flere Aar, endelig lader til, at Kutterfiskeriet efter Rødspætter under Island vil lykkes, vilde det rigtignok ikke alene være absurd, men ogsaa trist, dersom saadanne Bestemmelser virkelig skulde gaa igennem, særlig da Islænderne selv hidtil kun i ringe Grad have forsøgt og neppe vel fremtidig vil forsøge at faa Tag i de Rig domme, som der nu, ved danske Fiskeres Ihærdighed, viser sig at være saa godt som udenfor deres Dør; det kan ikke være Tvivl underkastet at, saafremt »Nordvest« vedblivende fisker heldigt, til næste Aar ikke faa Kuttere herfra gerne vil genoptage dette Fiskeri; man skulde synes, at den Tilladelse, danske Fiskere have til at fiske paa islandsk Søterritorium, kun var et ringe Ækvivalent for de ikke ringe Summer, Moderlandet har ofret paa det fjerne Biland. — *mn.*

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

i Ugen fra 18. August til 24. August 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rødspætter. Pd.	Helleflynder ¹ og Pighvar ² Pd.	Skrudder Pd.	Makrel ¹ og Hornfisk ² Pd.	Torsk Pd.	Gedde n. m. ¹ og Kuller ² Pd.	Sild. Pd.	Aal ¹ og Aalkvabber ² Pd.	Lax Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt. Pd.
37 danske Fiskerfartøjer	68,292				3,600							
14 danske Kvaser	38,610				21,420							
3 svenske Fiskerfartøjer	1,530											
pr. Baad og Vogn fra nærliggende Fiskerlejer			5,112	315 ²	2,576		1,728	5,611 ¹ 474 ²		Rejer 78		
pr. Jernbane og Dampskib	16,421	10,200 ¹ 100 ²	144	5,524 ¹ 1,714 ²	1,152	4,185 ¹ 1,050 ²	30,860	24,434 ¹	7,066	11,886	3,569	
Ialt =	124,853	10,300	5,256	7,553	28,748	5,235	32,583	30,519	7,066	11,964	3,569	267,651
Betalt Gennemsnitspris af Opkøbere	levende 1Kr.75Ø. til 4Kr.50Ø. Kassef. 1 Kr. til 1Kr.25Ø. pr. Lpd.			Makrel, levende 2Kr.50Ø. 1Kr.25Ø. til 8 Kr., pr. Lpd. Hornfisk, 2—8 Kr. pr. Snes.		fra Sundet 3—4 Kr. pr. Ol.	Aal 25-50 Ø. pr. Pd.		Rejer 70 Øre til 1Kr.25Ø. pr. Pd.			

I Ugens Løb har Tilførslerne været noget rigeligere end forrige Uge, men Priserne holdt sig omtrent uforandrede. Mange Fisk ere døde i Havnen paa Grund af at Vandet var for varmt.

Fra Rio de Janeiro.

Vi have modtaget følgende:

Jeg ankom hertil med mit Skib, ca. 800 Reg.-Tons, d. 25. Maj d. A. fra Pensacola med Træløst. Modtageren havde sit Lager i St. Luzia Bay, hvortil vi i Følge Charter maatte bringe Ladningen pr. Lægter, som kostede Rs. 3,300 pr. Dusin Planker 14' x 3" x 9", og da der med sydlig Vind staaer høj Dønning i nævnte Bugt paa denne Aarstid foregik Losningen under vanskelige Forhold; dertil var Modtageren slet ikke imødekommende, men lod Plankerne ligge paa Broen, saa der ingen Plads var til at lande dem, og klagede man til ham derover, fik vi det Svar »Jeg har intet med Ilandbringen at gøre.«

Vi blev endelig udlosset d. 17. Juli, og da jeg saa vilde have Fragten, fremkom en Disput paa Rs. 2,056,00 idet Modtageren kun beregnede Fragt af hele Fod og ingen Tommer, endskønt i Certepartiet er fastsat Fragt »Doll. 14²⁵/₁₀₀ U. S. Dollars gold pr. thousand superficial feet, inch measure, intaken, mill survey,« og i Konnossementet staaer »Freight & other conditions as pr. charter« samt »measurement unknown to the master.«

Jeg har nu overladt Sagen til den danske Konsul Hr. Palm, hvem jeg skylder megen Tak og Anerkendelse for hans velvillige Assistance under mit Ophold her, og der vil nu blive sammenkaldt en Børskomité, hvis Dom i denne Sag skal være bindende.

En Skibsfører.

Rio Janeiro, d. 23de Juli 1895.

Fra Sø og Land.

Havneafgifterne i Monte Christi. Til »Hansa«s Redaktion skriver en tysk Skibsfører følgende:

I Deres Blad Nr. 11 var der gennem Hr. Navigationslærer Døring indsendt en Klage fra en Kaptajn over de store Havneafgifter i Monte Christi.

Ved et Dekret fra Præsidenten for Republiken St. Domingo er *Havneafgifterne reducerede til det halve*, det vil sige, kun for Monte Christi, men dette Dekret kender ingen undtagen Købmandsstanden i Monte Christi, og man kan vel antage, at det nok vil blive holdt hemmeligt saa længe, som det vel er muligt. Jeg tillader mig derfor at henlede Redernes og Skibsførernes Opmærksomhed paa dette Dekret og opfordrer andre i Skibsfartskredse læste Blade til at optage disse faa Linier.

I Anledning af D'Hrr. Johs. Grønsund & Co.'s 50-aarige Forretningsjubileum d. 20. ds., modtog Firmaet talrige Lykønskings-Telegrammer og Breve. De danske Skibe, der laa paa Themsen, fiagede paa Jubilæumsdagen.

Af Samling af Anmeldelser til Rederiregistreret, udgivne af Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet i Kjøbenhavn, er udkommet Nr. 2 for 1895, indeholdende de i April-Juni Maaned bekendtgjorte Anmeldelser. (I Kommission hos Jacob Lund).

Fra Indenrigsministeriet er under 1. August udgaet følgende Cirkulære til samtlige Mønstringsbestyrere:

Under Henviisning til de i Lov Nr. 40 om Søneringen m. m. af 25de Marts 1892 §§ 8 og 22, jfr. § 19, med Hensyn til Betjeningen af Maskinen i danske Dampskibe givne Regler, hvis Overholdelse det i Følge Indenrigsministeriets Cirkulære Nr. 303 af 1ste December 1893 paahviler D'Hrr. Mønstringsbestyrere at paase, skulde man herved tjenstligst meddele

D'Hrr. Bemyndigelse til at lægge det i den officielle danske Skibsliste for det paagældende Dampskib angivne Antal indicerede Hestekraft til Grund ved Bedømmelsen af, hvor vidt Søneringslovens Fordringer med Hensyn til Klasse og Antal af Maskinister ere fyldestgjorte, hvorimod det af Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet udfærdigede Bevis for Maskinens Ansættelse til Hestekraft maa fordres fremlagt i de enkelte Tilfælde, hvor denne ikke findes angivet i den officielle Skibsliste.

Forulykket dansk Sømand. Fyrbøder Peter Emil Viggo Møller paa Dampskibet »Anine«, Kaptajn Knudsen, af Kjøbenhavn, er paa Rejsen til Rouen i forrige Maaned forsvunden og antages at være omkommen. Den Forsvundne var 44 Aar gammel og efterlader sig Enke i Sundbyvester paa Amager.

Den hurtigste Damp. Fra Bordeaux meddeles den 20. ds. Den ny franske Torpedokrydser »Forban«, der nu er færdig og har haft Prøvetur, er for Øjeblikket Verdens hurtigste Damp, idet den paa Prøveturen gjorde en Fart af lidt over 30 Knob i Timen. Skibet er bygget til en Maksimumshurtighed af 29 Knob.

Fra Kjøbenhavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Kjøbenhavns Frihavn.
Indgaaede Skibe.

Den 16. August. Dampskib »Tatti«, Kapt. Hansen, fra Hamburg med 16 Stk. Træ, 4 Fst. Svovl, 18 Kolli Børstesurrogater, 95 Sk. Kaffe, 2064 Sk. Bomuldsfrøkager, 1 Ks. Tobak.

Den 20. August. Dampskib »Cobden«, Kapt. Clark, fra Middlesborough med 465 Tons Staalsskinner, 245 Tons Jernplader, 250 Tons Jern.

Sejlskib »Stærkøtter«, Kapt. O. Borgersen, fra Skien med 266 Ruller (124,280 \mathcal{F}) Papir.

Den 24. August. Dampskib »Caldy«, Kapt. Lilley, fra Odessa med 37,350 pood Rug, 11,000 pood Klid, 55,020 pood Byg, 30,710 pood Rapskager.

Den 25. August. Dampskib »Venetia«, Kapt. L. von Bassewitz, fra New York med 2330 Kolli Fedt, 215 Fst. Oleo Oil, 25 Fst. Kød, 300 Sk. Mel, 125 Fst. Sirup, 35 Ks. Cigaretter, 3 Ks. Læder, 4 Ks. Vindmotorer, 17 Ks. Droger, 7 Kolli Maskindele, 2 Ks. Medicin, 7 Ks. Landbrugsmaskiner, 147 Kolli Isenkram, 606 Fst. Smør, 1 Ks. Papir, 22 Fst. Farvetrækstrakt, 21 Stk. Birketræ, 10 Kolli Cykledele, 30 Ks. Havremel, 31,986 bushels Majs.

Den paa Burmeister & Wains Værft til Godstrafiken mellem Frihavnen og Malmø byggede Dampfærge »Kjøbenhavn« løb i Tirsdags ind i det ny Færgeleje for at blive underkastet en Prøve med 18 belæssede Jærnbanevogne, hvilken Prøve faldt ud til fuldkommen Tilfredshed.

Dampskibet »Volmer«, Kapt. Jørgensen, som paa Vejen fra St. Petersborg til Rotterdam paa Grund af en lille Beskadigelse ved Maskinen havde opløst en Del af sin Ladning i Silopakhuset, har efter endt Reparation atter optaget det opløste Korn og fortsat Rejsen til Bestemmelsesstedet.

Ugens Havarier.

Fra Kronstadt meddeles os: Dansk Bark »Jacob«, Kapt. Rønne, af Rønne, kommende fra Kronstadt med en

Ladning Bord, strandede d. 6te August under en forrygende Storm af S. V. og Tykke, paa Nordøstsidan af Gotland, men Havet var saa oprørt, at Skibet igen ved Bølgerne Magt blev slaaet frit og drev nordover fuldt af Vand og flydende paa Lasten. Nødsignaler heistes, men Mandskabets Skæbne syntes at være beseglet, da der, efter dets egen Mening, i det forfærdeligt oprørte Hav ikke fandtes nogensomhelst Mulighed for at faa nogen Kommunikation med noget Skib, man maatte træffe. Om Formiddagen d. 7de blev Vraget med Nødsignalerne bemærket af et italiensk Dampskib, som ogsaa styrede ned mod det, men som, hvad der var at forudse, maatte signalisere: »Kan ikke skaffe nogen Forbindelse«. Det hjælpeløse Vrag drev videre, uden Ror og med kappet Rig, arbejdede frygteligt, Bølgerne brød uafsladeligt over det, og de stakkels udmattede og naturligvis gennemvaaede Sømænds Stilling var den mest fortvivlede, da de ved Middagstiden igen fik Øje paa et Dampskib, som ogsaa holdt hen mod dem, men af hvilket de under de forhaandenværende Omstændigheder heller ikke kunde vente sig nogen Hjælp; det var derfor nok kun et meget melankolsk Smil, som gik over Kapt. Rønne's Læber, da han saa Dampskibets Signal: »Vi forsøge at sætte Baad ud«. Men Haabet var tændt hos de stakkels Skibbrudne og, Gud ske Lov, det svigtede ikke. Dampskibet (som det senere viste sig »Union« s/s af Tønsberg, Kapt. Egenæss) manøvrerede sig op til Luvart af Vraget, hvor det indtog en Stilling som et flydende »breakwater« og muliggjorde Livbaadens Udsætning. Efter ca. 3 Timers frygtelige Anstrængelser var det lykkedes det kække Baadsmændskab, ved Understøttelse af Kapt. Egenæss' tidssvarende Manøvrer, i 3 Omgange at redde de 10 Menneskeliv; at der ikke kunde være Tale om at bjerge noget af deres Tøj, siger sig selv.

Kapt. Rønne og hans Mandskab, som i bedste Velgaaende landsattes her, ville staa i en evig Taknemlighedsgæld til »Union«s Besætning, i Særdeleshed til Kapt. H. H. Egenæss af Christiania og det brave, uforfærdede Baadsmændskab: 1ste Styrmand Einar Egenæss af Christiania, Tømmermand Olaf Olsen Sole af Sandefjord, Matros Julius Jacobsen Fevang af Sandefjord og Matros Niels Marius Hansen af Nyborg, Danmark.

Fra Aalborg skriver vor Korrespondent den 26. August: Den 24. ds. indkom hertil Skonnert »Exelent«, Kapt. Theisen, af Tigeholm efter at have grundstødt paa Lysegrunden Torsdag d. 22. Vejret var let diset, dog sigtbart, og man saa Lysegrundens Fyr, som man gissede sig 6 Kml. af; kort efter stod man paa Grundens Østside. Kl. var da 10 $\frac{1}{2}$ Aften, Vinden frisk sydlig og Skuden huggede stærkt. Ved at varpe næsten hele den høje Dækslast og siden udføre Varp kom man flot Kl. 7 Fredag Morgen. Skibet har faaet en Del Lækage.

Briggen »Grimstad«, Skipper F. Landgraft, af Laurvig, paa Rejse fra Kolding til Hjemstedet i Ballast, strandede Natten mellem Lørdag og Søndag paa Læsø Søndre-Røn paa Grund af stærk Strømsætning. Bjergningsdampskibet »Hertha« blev straks tilkaldt og fik, efter at en Del Ballast var kastet overbord, Briggen af Grunden i Mandags Aftes og indkom i Tirsdags Morges i Havnen med Fartøjet paa Slæb; det bliver her undersøgt af Dykkere, men er vistnok ubeskadiget, da det er tæt.

»Juliane«, Galease, kom paa Grund i Kalmarsund. Med Assistance af Dykkerdamperen »Argo« blev Skibet atter bragt flot og indbugseret til Kalmar. Skibet afsejlede derfra d. 24. ds. og har tilsyneladende ingen Skade taget.

»Odin«, Skonnert af Rønne, Beier, kolliderede d. 25. ds. ved Falsterbo med den engelske Damper »Sharlow«. Desværre druknede Kaptajn Beier og Styrmanden blev en Del forslaaet.

»Havfruen«, Brig af Svendborg, er d. 26. ds. grundstødt paa Rødsand. Svitser Dampskib »Helsingør« assisterer.

»Dagmar«, Dpsk. af Kjøbenhavn, er kommet paa Grund paa Korfu ved Lefkimos Fyrtaarn. Skibet, der har en Del store Marmorblokke i Forlasten, staaer paa en Sandbanke. Skibet lossede i Lægtene og er bragt flot.

»Ashford«, Dpsk. af Sunderland, Thompson, der d. 23. ds. grundstødt paa Saltholmen, er kommet flot og har fortsat Rejsen til Rotterdam.

Miranday, Skonnert, Svensson, er paa Rejsen fra Blankaholm til Nakskov med Brædder indbragt til Wisby fuld af Vand.

Regnaut, Dampskib af Liverpool, Jannes, har paa Rejsen fra Eupatoria til Riga med Salt været paa Grund paa Rødsand. Med Assistance af Dampskibet Helsingør blev Skibet bragt flot og ankom den 28. ds. her paa Reden, hvorfra det fortsatte Rejsen, da det ingen Skade havde taget.

Rønne, Dampskib af Rønne, Hintze, indkom den 28. ds. hertil paa Rejsen fra Windau til Sunderland med Fyrresveller. Skibets Vandtank lækker, hvorfor en Del af Ladningen maa losses for at faa Skaden repareret.

Fra Skagen telegraferer vor Korrespondent d. 29. Aug.

Af Officererne fra en tysk Torpedobaad, som have været i Land her idag, meddeles at en i Følge med den værende Torpedobaad igaar er kænret og sunket i Nordsøen. Af Mandskabets 16 Mand reddedes kun 3.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen, Thide-mann, afgik fra Dartmouth 27. August, bestemt til Malaga. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgaaet fra Frederiksstad 24. Aug., bestemt til Alicante. — Castor, Holm, ankom til Petersborg 24. August, bestemt Råfsö, Kbhvn. — Chr. Broberg, Gotsche, afgik fra Kbhvn. 27. August, bestemt til Gesle. — Dagmar, Kofoed, afgik fra Marsala 23. Aug., bestemt til Corfu. — Douro, Braband, ankom til Petersborg 26. Aug., bestemt til Kbhvn., Bordeaux. — Georgios I, Kihl, ankom til Smyrna 22. Aug., bestemt til Algier, Lissabon. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Borgå 27. Aug., bestemt til Wasa, Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 20. Aug., bestemt til Kbhvn., Petersborg — L. P. Holmblad, Koch, pass. Gibraltar 26. Aug., bestemt til Tunis, Piræus. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 29. Aug., bestemt til Petersborg. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn. 26. Aug., bestemt til Bordeaux. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Piræus 27. Aug., bestemt til Calamati, Smyrna. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Novorrosik 27. Aug., bestemt til Odessa. — O. B. Suhr, Jensen, ankom til Antwerpen 22. Aug., bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Tejo, Fenger, afgik fra Oporto 28. Aug., bestemt til Lissabon, Denia. — Tomsk, Petersen, afgik fra Antwerpen 29. Aug., bestemt til Algier, Tunis, Piræus. — Vesuv, Gade, ankom til Cadiz 27. Aug., bestemt til Hull, Kbhvn. — Viking, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 28. Aug., bestemt til Åbo. — Xenia, Ingerslev, afgaar c 5. Septbr. fra Glasgow til Kbhvn., Petersborg.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Antwerpen 26. Aug., bestemt til Kjøbenhavn, Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik Kjøbenh. 27. Aug., bestemt til Stettin. — Charkow, Norden, ankom til Libau 24. Aug., bestemt til Hull. — Christians-sund, Bay Schmidt, afgaaet fra Trondhjem 26. Aug., bestemt til vestnorske Byer, Kbhvn., Stettin. — Frederik, Harboe, ankom til Kbhvn., 28. Aug., bestemt til Königsberg. — Jolantha, Hansen, ankom til Hamburg 25. Aug., bestemt til Königsberg. — Kasan, Thomsen, ankom til Königsberg 25. Aug., bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, ankom til Reykjavik 17. Aug., bestemt til Færøerne, Granton, Kbhvn. — Libau, Clauson Kaas, afgik fra Riga 27. Aug., bestemt til Hamburg. — Lion, Kromann, afgik fra Kbhvn. 27. Aug., bestemt til Danzig. — Louise, Brabrand, passerede Hanstholm 27. Aug., bestemt til Hull. — Morsø, Lind, ankom til Kbhvn. 26. Aug., bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, passerede Hanstholm 27. Aug., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Riga 28. Aug., bestemt til Kbhvn., Anvers. — Nordjylland, Hansen, ankom til St. Petersborg 22. Aug., bestemt til Kbhvn., Anvers. — Odin, Lissner, afgik fra Kbhvn. 26. Aug., bestemt til Königsberg. — Perm, Chri-

stensen, ankom til Kbhvn. 26. Aug., bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Riga 26. Aug., bestemt til Kbhvn., Anvers. — Romny, Harder, ankom til Kbhvn. 27. Aug., bestemt til Libau. — Thyra, Garde, ankom til Øfjord 9. Aug., bestemt til Siglufjord etc. — Tula, Paaske, afgik fra Kbhvn. 28. Aug., bestemt til Vestnorge. — Valdemar, Sørensen, ankom til Libau 26. Aug., bestemt til Kbhvn., Anvers. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Danzig 28. Aug., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Ceres, Svensson, ankom til London 18. Aug., bestemt til Libau. — Olga, Fischer, ankom til London 25. Aug., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Vesta, Corfizon, ankom til Hamburg 23. Aug., bestemt til Kbhvn., Riga.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 28. Aug., bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Odense 28. Aug., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Odense 29. Aug., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Th. Thomsen, afgik Kbhvn. 29. Aug., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Sejer Hansen, afgik fra Leith 28. Aug., bestemt til Odense. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 28. Aug., bestemt til Nakskov. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Nykjøbing F. 28. Aug., bestemt til Newcastle via Svendborg, Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Newcastle 28. Aug., bestemt til Odense.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Transgund 27. Aug. — Christiansborg, Schmidt, afgik fra Kronstadt 21. Aug. til Amsterdam. — Fredensborg, Andersen, ankom til Transgund 25. Aug. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Aarhus 25. Aug. — Rosenborg, Schultz, ankom til Pernaviken 24. Aug. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Calais 19. August.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Kbhvn. 22. Aug., ankom til Riga 24. — Dania, Troensegaard, ankom til Alexandria 24. Aug. — Fyen, Andersen, ankom til Boness 22. Aug. afgik 24., ankom til Kbhvn. 27. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Christinestad 25. Aug. til Brake. — Jylland, Starck, afgik fra St. Petersborg 28. August til Dunckerque. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 22. Aug. til Amsterdam. — Sjælland, Hansen, afgik fra St. Petersborg 27. August til Bremerhaven.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra Christianssand 9. August, ankom til New-York 20. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 17. August til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 23. Aug. til New-York.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Esbjerg 22. Aug., afgik 24., ankom til Antwerpen 26. — Nerma, Degn, afgik fra Hernosand 22. Aug. til Treport. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Frederikshavn 23. Aug., afgik 24., ankom til Methil 27.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Petersborg 26. Aug. til Amsterdam. — Frode, Christensen, afgik fra Braila 18. August til Nantes. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 16. Aug., ankommet til Libau 21. — Svend, Hveysel, afgik fra Blyth 28. Aug. til Libau. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Dunckerque 23. Aug. til Petersborg. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Boness 27. Aug. til Kronstat. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Swansea 22. Aug., ankom til Swinemünde 28. — Olaf, C. Holst, afgik fra Newcastle 14. August, ankom til Kronstadt 22. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Petersborg 8. Aug. til Rotterdam. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga 25. Aug. til Dunckerque. — Dan. C. M. Kraemer, afgik fra Kronstadt 27. Aug. til Riga. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Dunckerque 23. Aug. til Kronstadt.

Heimdal. Anine, A. W. Knudsen, afgik fra Riga 18. Aug., ankom til Rouen 26. Aug.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Newcastle 16. Aug., ankom til Kronstadt 23. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Algier 24. Aug., ankom til Pomarao 27. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Amsterdam 23. Aug., ankom til Blyth 28. Aug. — Pawel Andrejoff, L. Johnsen afgik fra Blyth 9. Aug., ankom til Kronstadt 16. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Grangemouth 10. Aug. til Kronstadt, ankom 18. Aug.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Atma, Ankersen, ankom til Falmouth 19. Aug. fra Rio Grande. afgik 20. til Hamburg. — Anna, Clausen, ankom til Cardiff 26. Aug. fra Schiedam. — Dorane, Rødgård, ankom til Antwerpen 23. Aug. fra River Plate via Falmouth. — Fanø, Mortensen, ankom til Rio de Janeiro 29. Juli fra Mossaro. — Gladstone, Sørensen, ankom til Iquique 26. August fra Santos. — Hans, Jensen, var ved Trawle Point 22. Aug. fra Rotterdam til Java. — Helene, Sørensen, ankom til Rio Grande 21. Aug. fra Hamburg. — Laura, Toft, afgik fra Liverpool 21. Aug. til Guayaquil. — Mary José, Ankersen, ankom til Callao 14. Juli fra Antafagasta. — Solid, Jørgensen, afgik fra Hamburg 21. Aug. til Santos. — Tercera, Holm, ankom til Talcahuano 21. Aug. fra New-York.

Fanø. Sønderho. Anna, Mortensen, afgik fra Rotterdam til Gefle, passerede Helsingør 25. August. — Cathrine, Brinch, afgik fra Kbhvn. 26. Aug. til Hamburg. — Eliza, Jessen, ankom til Rosario 18. Aug. fra Bahia. — Fortuna, Jensen, ankom til Pernambuco 26. Aug. fra Pelotas. — Henny, Ibsen, er afgaaet fra Pensacola til Reunion, prajet 28. Juli paa 17° N. 33° V. — Killeena, Hansen, afgik fra Buenos-Ayres 2. Aug. til Kanalen f. O. — Martha, Nissen, ankom til Rio Grande 21. Aug. fra New-York. — Venner, Aarre, afgik fra Pernambuco 22. Aug. til Ilha Sal. — Zara, Pedersen, ankom til Falmouth 25. Aug. fra Rio de Janeiro.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Funch Edge & Co., New York, meddele den 16. August:

Et vedholdende og presserende Begær efter Dampere af begrændset Størrelse for Lastning af fulde Kornladninger i December, Januar og Februar, har foraarsaget en yderligere Fremgang i Raterne, og disse Forretninger tiltrække sig derfor nu i betydelig Grad Redernes Opmærksomhed. Baade paa 11 og 12,000 qrs. tilbydes villigt til 3.6 d. til Cork for Ordre for Lastning i ovennævnte Tidrum, medens større Baade maa tage lidt lavere Rater. Betydelige Forretninger ere afsluttede fra de nordlige saa vel som fra Golvhavnene for senere Afskibning, men i Øjeblikket synes der at være indtraadt en Stilstand i dette Marked og de sidst betalte Rater kan ikke opnaas nu. Udsigterne til en stor og fordelagtig Forretning fra Staterne blive imidlertid Dag for Dag mere lovende, og en sikker Fremgang kan noteres i vort Fragtmarkeds forskellige Retninger.

De atlantiske Bomuldshavne indtage endnu en afventende Holdning, og der høres ikke noget om nye eller betydelige Afslutninger fra Golfen.

For Dampere for Trælast til La Plata Floden er Begæret presserende, hvilket ligeledes gælder for Petroleum i Kasser til Ostindien og Japan, men den vedvarende stigende Tendens i sidstnævnte Fragter, har dog ikke øvet nogen Tiltrækning paa Rederne. For Petroleum i Tønder søges atter Dampertonnage til Frankrig, og der er begrændset Begær for Kul til Cuba; de nu i Time Charter til Vestindien gaaende Baade, synes imidlertid at være tilstrækkelig til at dække det øjeblikkelige Begær i denne Retning.

Tilbudet af fragtsøgende Sejlskibe er ikke tiltaget, men paa den anden Side er der heller ikke videre stærk Begær, og som Følge deraf holder dette Marked sig vedblivende stille, omend med en fastere Tendens. Vi bemærke en Tilbagegang i Begæret efter Trælast-Sejlskibe til La Plata og Raterne ere i Øjeblikket noget svagere.

Der er god Elterspørgsel efter Skibsrøm for Trælast til Rio, men paa Grund af den sig nærmende usunde Aarstid i disse Egne ere Skibene utilbøjelige til at gaa i denne Fart selv til stigende Rater.

Nogle faa Skibe ere sluttede for Petroleum i Kasser til Vestindien med en lille Fremgang, og Udsigterne i denne Retning synes at love yderligere Bedring, og Raterne for Petroleum i Tønder ere ligeledes faste som Følge af Mangel paa passende Skibsrøm.

Følgende Rater ere betalte:

New Orleans til United Kingdom eller Continentet Korr 13/6 à 13 9 d., Rouen 14/—, Sundet 14/— à 15/—, New York Philadelphia, Baltimore eller Newport News til Cork f. O 3/6 d.

Galveston til U. K. 40/— Bomuld, Savannah til Liverpool 31/3 d., Bremen eller Hamburg 33/—, Philadelphia til U. K. eller Continentet Petroleum 2 3 d., Cork direkte 2/6, Liver pool, London eller Belfast 2/9 d., Norge 2/1½ d., Kjøbenhavn 2/—, Philadelphia til Java 15½, 16½ og 17½ c., Japan 16 ½ 18 c., Shanghai 21 c.

Pensacola til Amsterdam eller Rotterdam skaaret Tømme: £ 4 17 6 d., U. K. £ 4 17 6 d., Middelhavet £ 4 15/—, New York til Buenos Ayres f. O. Trælast Doll. 6 75, hvis Rosario Doll. 7.75, Montreal til Montevideo f. O. Doll. 8.50, Buenos Ayres Doll. 9 à 9.50.

Montreal til Antwerpen, Stykgods 9/—, Java til U. K. Continentet eller forenede Stater, Sukker 30/—, New York til East London Stykgods 17/6 d.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os unde 26. Aug.:

Fragtmarkedet i forrige Uge viste lidt mere Aktivitet fo Dampskibenes Vedkommende; Sejlskibsfragterne vedblive de imod stille.

Der er blandt andet sluttet som følger:

Sejlskibe:

Cardiff til Paranagua 750 Tons Patent Fuel à 14/6. — Kul til Bahia eller Pernambuco 11/6. — Cape Town 11/6, Buenos-Ayres 10/6, Santos 16/—.

Vestkysten Syd Amerika, Salpeter 26/3 ÷ 1/3 for prompt Lastning. Guano 30/— ÷ 1/3, September/Oktobre. San Francisco er nu nede i 30/, maaske 31/3 for Ordre for prompt Lastning; for næste Aars Afskibning afsluttes intet.

Fra Syd Australien er et stort Jærnskip sluttet til Cape à 21/—; handige Jærnskibe ere anbringelige til 22/6.

Calcutta til U. K.-Cont. 26/— prompt; Option New-York Doll. 4³/₄. Chittagong til U. K.-Cont. 27/6, Option New-York à Doll. 5,00.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favn og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.). Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Løbet i *Nyminde-Gab* er igen aabnet. Ledebaakerne ere rejste.

Kattegat. Samtlige Vagere, der i *Kattegat* mellem *Læsø* og *Anholt* vare udlagte til Brug ved Opmaalingen, ere inddragne.

En lille 16 Fods Stengrund, *Bagerovnen*, ligger i 5¹/₂ Fv. Vand, c. 3,300 Alen N. 19° V. fra *Salgaards-Høj*. 56° 6' N. Br. 12° 7' Ø Lgd.

Sundet. Den 1ste September 1895 udlægges Fyrjagten i *Kalleboer*. Den inddrages den 1ste November.

Store-Bælt. Den 1ste Sept. 1895 udlægges Fyrskibet uden for *Korsør*. Det er fremtidig en Galease, der viser samme Fyr og har samme Topbetegnelse, samt giver samme Signaler, som tidligere Fyrjagten.

Møen. *Klintholm* Havns S.-Mole er forlænget 100 Alen, saa at Indløbet vender mod V.

Det Ø.-lige Ledefyr er anbragt paa en Pæl paa Ø.-Molen. Det er en rød Lanterne, der lyser fra SV. gennem V. til N. Flammens Højde: 30 Fod.

Det V.-lige Ledefyr er anbragt paa en Pæl paa V.-Molens Hoved. Det er en rød Lanterne, der lyser Farvandet rundt. Flammens Højde: 14 Fod.

Holdte overet lede Fyrene i Ø. t. N. 1/2 N. til Havnen. Brændetid: 1ste Sept. til 1ste Jan.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Sundet. *Viken* Havnefyr er slukket. Midlertidig brænder en hvid Lanterne paa Yderenden af den nye Bølgebryder, 150 Alen S. 1/2 V. fra den gamle Mole. Flammens Højde: 19 Fod.

Stockholms Skjærgaard. Farvandet fra *Stora Höggarn* over *Askrikefjärden* til Gasværket ved *Lilla Värtan* og *Stock-sund* er afmærket. Mellem *Södergarn* og *Storholmen* deler Farvandet sig i en N.-lig og en S.-lig Arm.

Ved *Höggarns Vestra Bank*, N. for Farvandet, en rød Stage med Kost. 59° 23' 29" N. Br. 18° 16' 31" Ø. Lgd.

Ved *Södergarn*, S. for Farvandet, en Stage. 59° 23' 0" N. Br. 18° 13' 14" Ø. Lgd.

Ved *Adalens Sten*, N. for Farvandets N.-lige Arm, en rød Stage med Kost. 59° 23' 10" N. Br. 18° 13' 14" Ø. Lgd.

Ved *Sandoiken*, N. for Farvandets N.-lige Arm, en rød Stage med Kost. 59° 23' 23" N. Br. 17° 12' 18" Ø. Lgd.

S for *Bosö Knall*, N. for Farvandets S.-lige Arm, en rød Stage med Kost. 59° 23' 7" N. Br. 18° 12' 2" Ø. Lgd.

N. for *Bosö Knall*, S. for Farvandets N.-lige Arm, en Stage. 59° 23' 15" N. Br. 18° 11' 56" Ø. Lgd.

Ved SØ.-Enden af *Trekantens Knall*, N. for Farvandets S.-lige Arm, en rød Stage med Kost. 59° 23' 18" N. Br. 18° 11' 3" Ø. Lgd.

Ved SV.-Siden af *Trekantens Knall*, N. for Farvandets S.-lige Arm, en rød Stage med Kost. 59° 23' 20" N. Br. 18° 10' 49" Ø. Lgd.

N. for *Trekantens Knall*, S. for Farvandets N.-lige Arm, en Stage. 59° 23' 28" N. Br. 18° 11' 8" Ø. Lgd.

Ved *Vester Haga Knall*, S. for Farvandets N.-lige Arm, en Stage. 59° 23' 31" N. Br. 18° 10' 50" Ø. Lgd.

S. for *Grönsta Knall*, N. for Farvandets S.-lige Arm, en rød Stage med Kost. 59° 23' 21" N. Br. 18° 9' 45" Ø. Lgd.

N. for *Grönsta Knall*, S. for Farvandets N.-lige Arm, en Stage. 59° 23' 29" N. Br. 18° 9' 40" Ø. Lgd.

Ved *Storholmens SØ.-Pynt*, N. for Farvandets N.-lige Arm, en rød Stage med Kost. 59° 23' 39" N. Br. 18° 9' 0" Ø. Lgd.

Ved *Kyttinge*, Farvandets S.-Side, en Stage. 59° 23' 40" N. Br. 18° 7' 9" Ø. Lgd.

SØ. for *Tranholmen*, en rød Stage med Kost. 59° 22' 24" N. Br. 18° 6' 25" Ø. Lgd.

S. for *Tranholmen*, Farvandets N.-Side, en rød Stage med Kost. 59° 22' 16" N. Br. 18° 6' 5" Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Den engelske Dampet *Wilton* er sunken i *Tjuholmssundet*. Farvandet er midlertidig spærret for store Skibe. Der arbejdes paa at borttage Vraget.

Vestra Quarken. *Bredskär* Fyr ere forandrede saaledes: Det N.-lige Fyr viser hvidt Hurtigblink. Flammens Højde: 48 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Det vises fra et rødt Fyrhus, hvis S.-Side er hvid.

Det S.-lige Fyr viser hvidt, fast Lys fra N. 40° Ø. gennem Ø. og S. til det skjules af *Åbordsölandet*. Flammens Højde: 24 Fod. Synsvidden: 8¹/₂ Kml. Linse og Spejlaparat af 5te Orden. Fyret vises fra et hvidt Fyrhus, der staar paa et hvidt, 14 Fod højt Betonfundament, 360 Alen S. 1° Ø. fra det N.-lige Fyr.

Tydskland. Greifswalder Bodden. Paa Spidsen af *Freesendorfer Haken* skal tændes et Fyr, som vises fra en Pæl. 54° 11' 50" N. Br. 13° 42' 40" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 15de Aug. 56° 51' N. Br. 8° 0' Ø. Lgd., 9 Kml. N. 79° V. fra *Lodbjerg* Fyr. Master af et Vrag 8 Fod over Vandet.

Norge. Bodø. *Bodø* Fyr er forandret og forstærket. Det lyser:

1. Fra S. 27° V., over *Hernæsskogen*, til S. 78° V., hvor det skjules af *Hjertoen*. Lyset er rødt, fast over *Hernæsskogen* og indtil fri V. om *Rosø*, hvidt, fast i Løbet mellem *Rosø* og *Kvannø*, hvidt, hurtigblinkende over *Kvannø* og de N. for samme liggende Holme indtil fri N. om *Svartøen*, hvidt, fast i Løbet mellem *Svartøen* og *Svartbaren*, og rødt, fast derfra mod N. til *Hjertoen*.
2. Fra N. 6° Ø, fri Ø. om *Lille Hjertø* og V. om *Løpsholm-grunden* til N. 23° Ø. med hvidt, fast Lys.
3. Over *Bodø* Havn med hvidt, fast Lys. Synsvidden: 10 Kml. 67° 17' 15" N. Br. 14° 24' 0" Ø. Lgd.

Tydskland. Eider. I *Eider* har det N.-lige Farvand mellem *Grosse Fiegen Plate* og *Kleine Fiegen Plate* lukket sig. Afmærkningen er inddragen; kun ved *Ehstensieler Plate* ligger en rød Tønde.

I Farvandet er det Grundeste ved de sorte Tønder Nr. 10 og 12, hvor der er c. 6 Fod mindre Vand, end der fra *Eider Galliot* signaleres for Barren.

Elben. Nedenfor *Grauerort* er rød Spirtønde G. flyttet. Den ligger nu i 19 Fod Vand. 53° 41' N. Br. 9° 30' Ø. Lgd.

Vraget, som ligger sunket paa *Juelssand* mellem Vager K og den røde og sorte Tønde med Kors. optages. Stedet, der betegnes med *Hamborgs Flag* om Dagen og med 3 røde Lanterne om Natten, skal passeres langsomt. Farvandet N. for *Juelssand* er spærret.

Ved *Lühe* er 20 Fod under Fyret med Formærkelser tændt et rødt, fast Fyr, som lyser fra N. 10° V. til N. 39° V. 53° 35' N. Br. 9° 38' Ø. Lgd.

Holland. Zuiderzee. Det røde og hvide Fyr paa *Schokland* N.-Pynt er forandret til et Fyr, som viser hvidt Lys fra S. 35° V. gennem V. til N. 6° V., rødt Lys fra N. 6° V. til N. 1° Ø., hvidt Lys fra N. 1° Ø. gennem Ø. til S. 40° Ø., Mørke fra S. 40° Ø. gennem S. til S. 35° V. Fyret er forstærket. 52° 39' 25" N. Br. 5° 46' 48" Ø. Lgd.

Zeegat van Texel. *Falga* Fyrhus er malet graat. 52° 55' 36" N. Br. 4° 42' 53" Ø. Lgd.

I *Schulpengat* ere Sømineøvelserne endte og Afmærkningen for Pladsen inddragen.

Hoek van Holland. I *Zeegat Hoek van Holland* er Dybden ved almindelig Lavvande 26 Fod, hvilket er Udgangspunktet for Tidevands-Signalerne.

Zeegat van Goeree. I *Noordergat* aftager SØ.-Enden af *Ribben*, hvorved gamle Vrag komme frem. Der bør derfor ved Ankring vises Forsigtighed.

Zeegat van Brouwershaven. I *Mosselkreek* og *Eendracht* ere de 8 røde Tønder Nr. 1 til Nr. 6 ombyttede med Spidstønder. Disse og de 6 røde Tønder om Styrbord have Nr. 1 til 14.

De 6 sorte Tønder Nr. 0 til Nr. 4 ere ombyttede med

Stumptønder. Disse og de 4 sorte Tønder om Bagbord have Nr. 1 til 10.

En Spidstønde Nr. 3 a ligger i 6 Fod Vand. 51° 36' 59" N. Br. 4° 6' 24" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland, og Irland.

Frankrig. Bréhat NØ. Paa Klippen *La Horaire*, 3 Kml. N. 68° Ø. fra *Paon Fyr*, er opført et Taarn, 6 Fod højt over Højvande. 48° 53' 24" N. Br. 2° 55' 15" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Fromartine. Ved Indløbet til *Fromartine* ere følgende Forandringer foretagne:

Det forreste Ledefyr er flyttet og er nu i N. 75° V. overet med Bagfyret. 46° 53' 31" N. Br. 2° 8' 25" V. Lgd.

Tønderne ere flyttede efter Farvandet, og Ledebaakerne paa Øen *Noirnoutier*, ere nu overet i S. 87° V.

Foreneede Stater i Nordamerika. Casco Bay. Maine. En rød Fløjtetønde, mærket »S J« med hvidt, er udlagt i 16 Fv. Vand, 2½ Kml. S. 25° V. fra *Sequin Fyr*

Maine. Fox Island Thoroughfare. Omtrent den 1ste Sept. 1895 males *Goose Rock Legde Fyrtaarn* rødt

Monomoy Shoals. Massachusetts. Skonnerten »*Addie G. Bryant*« er sunken i 6½ Fv. Vand, 1 Kml. S. 55° V. for Fyrskibet »*Pollock Rip*«.

Long Island Sound. New York. Baaken paa *Oyster Pond Reef* finde ikke.

Winyah Bay. South Carolina. Omtrent den 8de Aug. 1895 ere følgende Fyr tændte i *Georgetown Harbor*:

Mosquito Creek Baake Nr. 1. Et hvidt, fast Fyr. Baaken

staar i 7 Fod Vand paa SV.-Siden af Løbet, ud for Indløbet til *Mosquito Creek*.

Marsh Island Baake Nr. 3. Et hvidt, fast Fyr. Baaken staar i 8 Fod Vand paa V.-Siden af Løbet, ud for *Marsh Island*.

Frazier Point Baake N. 5. Et hvidt, fast Fyr. Baaken staar i 8 Fod Vand paa V.-Siden af Løbet ud for *Frazier Point*

Hare Island Baake Nr. 7. Et hvidt, fast Fyr. Baaken staar i 7 Fod Vand paa V.-Siden af Løbet ud for *Hare Island*.

Waccamaw Shoal Baake Nr. 2. Et rødt, fast Fyr. Baaken staar i 7 Fod Vand paa Spidsen af Grunden, som fra *Maccamaw Point* skyder sig ud mod S. mellem *Pedee* og *Maccamaw River*.

Mother Bunch Island Baake Nr. 9. Et hvidt, fast Fyr. Baaken staar i Vandet paa V.-Siden af Løbet i *Waccamaw River*.

Flammens Højde: 13 Fod. Synsvidden: 3 Kml. for de hvide. 2 Kml. for det røde Fyr. Baakerne bestaa af 3 Pæle med Topbetegnelse, mærkede med Nummeret. Baakerne med ulige Nr. ere sorte, den med lige Nr. rød.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Marokko. Tanger Bugt. Tønden ved *Bourée* findes ikke.

Karantænebestemmelser m. m.

Tyrkiet. — Skibe med Passagerer fra *Marnorhavet* mellem *Bos Burnon* og *Kara Bogha* underkastes 2 Dages Karantæne i *Tonza*, uden Passagerer streng Lægeundersøgelse.

Ægypten. — Skibe med Passagerer fra Havne mellem *Alexandrette* og *Suedieh* underkastes 5 Dages Karantæne, uden Passagerer 1 Dags Observation og streng Lægeundersøgelse.

Th. Meier,
Vognmandsforretning.
Al Slags Kørsel
besørges.

Kontor: Frihavnsselskabets
Kontorbygning.
Telefon 2068.

J. A. Thiesson,
Smør-, Æg- & Osteforretning,
Leverander i Skibsproviant.
Oprettet 1831.
Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen
(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

Største Lager
af
Skindtrøjer
en gros en detail
Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.
P. Poulsen.

S. Jacobsens
Sønner,
48, Gothersgade 48.
Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler
ferske, saltede og røgede Varer.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,
Adelgade 14

Fred. Drost,
Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur
af enhver Art.
Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Petersborghallen,
54 Østerbrogade 54.
Diner a la carte. Varme Frokostretter.
J. Christophersen.

Dahlstrøm & Lohmann,
Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Founders and Ship Repairers.
Vildersplads, Copenhagen, C.

A. Nærup & Co.,
Skibsmæglere.
Skandinavisk Forretning.
Swansea.
Telegrafadresse: »NÆRUP«.

Til Proviantering
anbefales
godt holdbart Smør
til en gros Priser.
H. P. Erichsen,
12, Admiralgade 12.

Ægte Carbolineum.

Bedste og billigste Imprægneringsmiddel. Anvendes til alt Træværk. Kan paastryges af Enhver. Faas billigst hos

Th. Kayser & Co,
ældste Carbolineumsforretning,
Rosengården 8, Kbhvn. K.
forhen Møntergade 24.

Orgel-Harmoniums og alle Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til billigste Priser. Ved Udførsel godtgøres Tolden. Forlang vore illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

Metalspejlapparater, Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:
Læderstræde Nr. 9.
Kjøbenhavn.
G. W. FRYDENLUND & SØN.

„Danek Sefartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvarant, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.
Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11—3 og Holsteinsgade 9, Ø.,
hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet cndeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petittlinie à 45 mm	Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre	
De øvrige Sider	—	20 — do. 25 —	
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
½ Side eller derover	20 0/100	30 0/100	50 0/100
Mindre end ½ Side	10 0/100	20 0/100	40 0/100

Enkelte Numre af „Danek Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

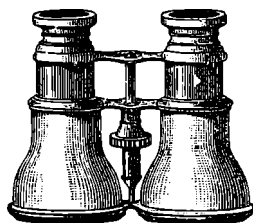
Nr. 36.

Kjøbenhavn, Fredag den 6. September 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Vestkyst-Havnen. — To Forplejningslove. — Barkskipet »Halmaker«s Forlis. — Frederikshavns Havn. — Et Par Ord om Maaleformler for Lystfartøjer, af H. C. Vogt. — Vestkyst-Havnemødet i Thisted. — Fiskeri-Statistik. — Det ny Sejlsystem, af H. C. Vogt. — Søulykker i 1893 — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

C. M. Fønnesbech.
Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.
Udsalg;
Østergade 10, Kjøbenhavn.



H. E. Holst's
Efterfølger,
Hans Lisberg,
Uhr- og 840
Instrumentmager.



SEIL- OG FLAGMAGER.
Grundlagt 1797.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.
Største Lager
af
Fedevarer.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier,
Maskinolier,
Carbolineum etc.
John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

SEIFERT & NØRGAARD,
Ny Østergade 1.
Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.
Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sponong & Co.,
Stockholm.
Anbefaler alle Slags Uniformeffekter.

M. Christiansen.

M. Christiansen,
Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.
Transit og Kreditoplagvarer

John Hintze

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbrød.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

støbt Staal, saasom:

Skibsstævne,
Skibsskruer,
Roerrammer,

Stempler,
Krumtappe,
Ambolte,

Tandhjul,
Ankere,
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke
og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal
af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jessens Efterflgr.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transport-
pramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater,
Bugserdampere og Fiskerfartøjer med Petroleumsmotorer
indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902.

Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandeur til den kgl. danske og svenske Marine
anbefaler sig med alle

Conserves til Skibsbrug

af Kjød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l.

Prislister udleveres paa Forlangende.

Kontor og Lager **Store Kongensgade 106.**

Bogtrykkeri,
nyeste Typer & Maskiner.
Papirhandel,
største Udvalg i Kontormateriel.
Tegneartikler,
prima Bestik anbefales.
Bogbinderi,
Protokoller af enhver Art.
S. Friedlænder
Ved Stranden 14
Kjøbenhavn.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,
Strandgade 32.
Kjøbenhavn. C.
Telefon Nr. 1728.

Linoleum

og
Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Toldbodgade 16.

Emil Felumbs
Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Frihavns
Spedition &
Kommissions-Forretning.
Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørges.
Kontor i Frihavns Kontorb.
Telefon 2250.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.
Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)
Direct. P. Hofman-Bang. Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af
Patenter
i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser
til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Lange & Møllers

Bødkerværksted
i
Kjøbenhavns Frihavn
anbefaler sig med Alt
Udarbejde samt Alt færdigt
Bødkerarbejde for Export
Alt Arbejde udføres af solide
og ovede Folk.

L. V. Olsens

Møbelmagasin.
Største Udvalg. Billigste Priser.
14 Adelgade 14.
Telefon 3796.

Fritz Meyers Etablissement

14, Gothersgade 14.
Belysnings-Apparater
og Lanterner
til Skibsbrug
til Lys, Olie, Petroleum og
elektrisk Belysning.

Metal- og Lakervarer
til Skibsbrug.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.
Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Rugbrød

A **Frederiksberg** A
er udmærket og holdbart.
Guldmedaille i Amsterdam.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.



Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre **Cacao**
kan særlig anbefales til Skibsbrug.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere,
114, BUTE ROAD. CARDIFF.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,
»Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Svea«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre
Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-
plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større
Havne-Providindsbyer.

M. B. Hansen,

mekanisk Etablissement,

Nørrevold 78.

Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tællere.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,

Adelgade 14.



ENEFORHANDLER:

V. LØWENER,

Kvæsthusgade 6,

KJØBENHAVN. K.

„Montferrand“

Prøv og dem denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvin,
faas à 65 Øre pr 1/4 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.

Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Presenninger

af H. E. Hansens gode velbe-
kendte vandtætte Dug haves
stedse paa Lager.

Holbergsgade 15.

Hattemagasinet

„London“

Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg

Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L
anbefaler sig med

Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baad
og Skibsbrug.

Telefon T 37.

F. W. Bergstrøm

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for
Elegant Skræderi.

Grundet paa min store On-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sø-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.



Vestkyst-Havnen.

II.

Regerings-Kommissionen lagde altsaa, som man vil have set, Hovedvægten paa Trafikhavnen. Dette bør man holde sig for Øje nu, da Vestkyst-Havnen paany optages til Behandling, thi herpaa maa man basere Forventningen om, at Landets Hovednæringsvej, Landbruget, vil yde sin betydningsfulde Støtte til Sagens Gennemførelse. Den Interesse, der for Landbruget knytter sig til den hurtigst mulige Transport af dets Produkter fra Produktionsstedet til England, og som Kommissionen tydeligt paaviste, er Aar for Aar bleven større, og enhver Foranstaltning, der letter Landmanden Afsætningen af hans Produkter paa det engelske Marked, maa kunne paaregne den største Interesse fra Landbrugets Side. Esbjergs Udvikling er det mest haandgribelige Bevis paa, at den naturlige Vej for vor Eksport til England fremdeles gaar over Jyllands Vestkyst, og for en meget stor Del af Jylland vilde en nordlig Vestkyst-Havn betyde en væsentlig Gevinst, naar Talen er om denne Eksport. Vi fremhæve saa stærkt denne Havns Betydning for Eksporten til England, fordi vi tro, at Haabet om at se den virkeliggjort for en ikke ringe Del vil bero paa den Støtte, man fra Landbrugets Side vil yde denne Sag. Med Rette tages der i vort agerdyrkende Land meget Hensyn til Landbrugets Ønsker, og naar der her er Tale om et Anlæg, der vil koste adskillige Millioner, saa ville Udsigterne til dets Gennemførelse være adskilligt gunstigere, naar Landets vigtigste Næringsvej erkender dets Betydning for sin Udvikling. Vi se i den Omstændighed, at Indbydelsen til Mødet i Thisted ogsaa er udgaaet til en omfattende Repræsentation for Landbruget, et Bevis for, at man erkender Rigtigheden af Kommissionens Udtalelser om Havns Værd for denne Næringsvej, at man altsaa for saa vidt nu optager Arbejdet paa det Grundlag, som Kommissionen angav i 1887.

Skibsfartens Interesser af en Vestkyst-Havn ere af dobbelt Natur, idet de paa den ene Side ere knyttede til Nød- og Tilflugthavnen, paa den anden til Trafikhavnen. Som vi kortelig have berørt, tillægger Kommissionen ikke en Nød- og Tilflugthavn den Betydning, at den tør anbefale Anlægget af en saadan kun med dette Formaal for Øje; den anser den ikke for en »tvingende Nødvendighed«. Dette Standpunkt er øjensynligt indtaget under Hensyn til de store Omkostninger, der ere forbundne med Vestkyst-Havns Anlæg; Kommissionen har ikke ment, at disse vare tilstrækkeligt begrundede i den Betydning, der maa tillægges en Nød- og Tilflugthavn. Nu er det ganske vist, at for en stor Del af Skibsfarten rundt Skagen er Nyttens af en Vestkyst-Havn ikke saa stor, som den var i gamle Dage. Vi sigte hermed til Dampskibsfarten, der i vor Tid ved de mange tekniske Hjælpemidler, den raader over, er langt mere uafhængig af Vejforholdene end tidligere og stedse sjældnere tvinges til at benytte Nød- og Tilflugthavne. For den store Del af vor Sejlskibsflaade, der gaar i Nordse-Farten, vil Vestkyst-Havnen derimod vedblivende have sin store Betydning; som Forholdene nu ere, søge et betydeligt Antal Sejlskibe, særlig i Efteraars- og Vintermaanederne, op til norske Havne; for disse vilde en Vestkyst-Havn, der var let at besejle, og hvor der

fandtes Dok og fornødne Reparations-Værksteder, være et uomtvisteligt Gode. Men naar Talen er om Havns Betydning som Nød- og Tilflugthavn, saa maa man ikke glemme to Momenter, som Kommissionen i 1887 ganske naturligt ikke havde saa stærkt for Øje, som vi bør have dem nu i 1895. Det er at 1) de sidste Aars Bestræbelser, særlig ved Anlæg af en Frihavn ved Kjøbenhavn, gaa ud paa at trække en væsentlig forøget Skibsfart til de danske Farvande, og at der 2) nu findes en direkte Vandvej mellem Nordse og Østersøen. De nærmest kommende Aar ville blive Vidne til en levende Kamp mellem den gamle Vandvej rundt om Skagen og den ny gennem Nord-Østersø-Kanalen. Vi tro nu ganske vist intet Øjeblik paa, at Kanalen nogensinde vil kunne ruinere Skibsfarten i vore Farvande ved at trække den bort fra den tilvante Vej; men det vilde være uforstandigt at se bort fra den Mulighed, at den kan skade vor Skibsfart betydeligt ved at drage en større eller mindre Del af den til sig, og at den navnlig kan hæmme den Udvikling af Skibsfarten i vore Farvande, som vi alt have sat anselige Kapitaler ind paa. For at opnaa dette, udfoldes der, som dette Blad gentagende har paavist, en hæftig, til Dels meget tendentios Agitation fra tysk Side, der særlig søger at paavise, at Vejen rundt Skagen er saa fuld af Farer, at intet fornuftigt Rederi bør sende sine Skibe ad denne. Overfor denne Agitation — hvis Betydning man, hvor lidet kræsen den end er i Valget af sine Midler, gør Ret i ikke at undervurdere — vil en Havn paa Jyllands Vestkyst have sin store moralske Betydning, ja vi sige næppe for meget, naar vi udtale den Formening, at den vil tage Braadden af den. Nød- og Tilflugthavns Betydning for vor Skibsfart lader sig derfor, med de sidste Aars og med de kommende Aars Udvikling for Øje, ingenlunde udmaale ved den direkte Brug, som Skibsfarten tænkes at ville gøre af en saadan Havn. For det store Verdens-Publikum vil Vestkyst-Havnen stedse staa som en Sikkring af Søvejen rundt Skagen, og om den direkte, og sikkert ikke uanselige, Anvendelse Havnen vil finde som Nød- og Tilflugthavn ikke kunde begrunde dens Anlæg, saa tro vi, at det her fremdragne Moment er af en saadan Betydning, at denne Side af Havneplanen vil fremtræde med mere Vægt, end man i 1887 syntes at tillægge den.

Skibsfartens Interesse i en Trafikhavn paa Vestkysten er ret indlysende, saa vist som den har Gavn af enhver Foranstaltning, der kan udvide og forbedre Fragtmarkedet. Vi forudsætte jo, at Havnen foranlediger en væsentlig forøget Trafik ad Søvejen mellem Jylland og England, og denne Trafik vil sikkert i høj Grad komme vor egen Skibsfart til Gode. At udtale noget Skøn over de positive Fordele, Havnen vilde bringe Skibsfarten, lader sig ikke gøre, men at man tør forvente, at de ville blive anselige, synes os rimeligt. En væsentlig Del af Havns Betydning for Skibsfarten vil dog bero paa den Omstændighed, at det vil blive en saa godt som isfri Havn. Herpaa maa der uden Tvivl lægges særdeles Vægt, naar man drøfter Havns Værd for Skibsfarten. I strænge

Vintre vil den utvivlsomt søges af talrige Skibe, der komme vest fra og ikke kunne fortsætte gennem Kattegattet til deres Bestemmelsessted; de ville da enten her afvente gunstigere Vejrforhold, eller de ville losse og sende deres Ladninger videre pr. Bane. En tilsvarende Betydning vil Havnen faa for en stor Del af den Eksport, der under almindelige Forhold gaar vest paa ad andre Veje, men som nu vil søge over den isfri Vestkyst-Havn, og mange af de Kapitaler, som ellers i strænge Vintre gaa til Spilde, vil en Vestkyst-Havn kunne bevare.

Naar man da efter dette spørger om den Stilling, Skibsfarten som Næringsvej indtager i Vestkyst-Havnesagen, da tro vi at udtale det rette, naar vi sige, at Skibsfarten alene ikke vilde opstille Fordringen om dette Havneanlæg,

„To Forplejningslove“.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Der fandtes i Deres ærede Blad Nr. 34 et Spørgsmaal om »to Forplejningslove«, som man i Svaret ej ret synes at have faaet fat paa. Jeg tror næsten at forstaa det og maatte da maaske prøve at sige lidt om det.

Mon der ikke i Spørgsmaalet skulde være peget paa den ejendommelige Bestemmelse i Fordn. 10. December 1892, III: »Nærværende Reglement er gældende fra den 1. Januar 1893, dog saaledes, at de i Reglementets Afsnit I indeholdte Bestemmelser træde i Kraft for paa-gældende Skib fra det Tidspunkt, da Skibet første Gang efter den 1. Januar 1893 er i dansk Havn; indtil da forholdes efter de nu gældende Regler«? Men nu have vi jo adskillige Skibe, som aldrig komme i dansk Havn, følgelig heller ikke have været der siden nævnte Dato og saaledes formentlig heller ikke have noget med Forordning af 10. December 1892 at gøre. Saaledes have vi da med fuld Føje »to Forplejningslove«, og saavidt jeg gennem Forespørgsler har kunnet erfare, er der mer end én, der laver sig en Lov, der har lidt tilfælles med den gamle og lidt med den ny, og Følgen er ikke svær at blive klar paa. Man uddeler Margarinen og stryger Øllet og lader det gaa paa de gamle Kodrationer — ja, hvad jeg selv har faaet forevist af en Officer, holder stundom noget uspiseligt, aargammelt Kakao om Bord, om nogen skulde stille de nye Krav særlig højrosted.

Den ny Forplejningslov følges langt fra af alle de Skibe, der have været hjemme siden Januar 1893, og det er mig af en Officer meddelt, at den ej heller er gængs i de Skibe, der sejle ude omkring.

Det var maaske ikke helt af Vejen at faa det Spørgsmaal klaret, om Lovgivningsmagten har villet at Regl. 10. December 1892 skulde fortolkes paa ovennævnte Maade, og naar man henser til, hvor stor Betydning Kosten har for Sømandene, og hvor meget den ligger de fleste af disse paa Hjærte, da var der vist fuld Anledning for den nydannede Sejlskibsrederi-Forening til at søge det herhen hørende oplyst og Fejl og Mangler rettede til bægge Sider. Jeg skal her ved opfordre den dertil.

Et ganske parallelt Spørgsmaal kan for øvrigt vistnok rejses ud fra Søneringsloven § 4, sidste Stykke.

Aalborg Navigationsskole, 26. August 1895.

Ærbødigst

Vilh. Rasch.

Vi ere den ærede Indsender meget taknemlige for hans Indlæg og tvivle ikke om, at han har forstaaet Forespørgerne ret; mulig kunde Spørgsmaalet dog være udtrykt lidt tydeligere.

der ikke er en absolut Nødvendighed for den og som baandlægger Kapitaler, som Skibsfarten uden Tvivl ad andre Veje kunde drage mere Nytte af, om man vilde anvende dem til dens Udvikling. Men helt anderledes stiller Spørgsmaalet sig, naar andre Erhvervsgrene, og deriblandt Landets vigtigste, ogsaa fremføre Kravet om en Vestkyst-Havn som værende af stor Betydning for deres Udvikling. Skibsfarten maa da yde Sagen sin bedste Støtte og maa arbejde med paa Gennemførelsen af et Foretagende, der forøger Sikkerheden for dens Arbejde og som skaber den Mulighed for ny Virksomhed.

For en anden Søneringsvej, Fiskeriet, vil Vestkyst-Havnen jo paa forskellig Maade have den største Betydning, hvad vi i en følgende Artikel nærmere skulle omtale.

Det rejste Spørgsmaal frembyder iøvrigt, juridisk set, ikke Spor af Tvivl. Ethvert dansk Skib, der har været i dansk Havn efter d. 1ste Jan. 1893, har kun at se hen til Forplejningsreglerne i Regl. af 1892, men skal ogsaa efterkomme disse fuldt ud. Derimod ere de Skibe, der ikke have været i dansk Havn siden 1ste Jan. 1893, ikke pligtige at efterkomme det ny Reglement, men skulle paa den anden Side fuldt ud efterkomme de ældre Regler (Regl. 30. Jan. 1867). Enhver Kombineren af disse Regler til Unddragelse af de Forplejningspligter, der herefter paa-hvile henholdsvis de Skibe, der have været hjemme siden 1. Jan. 1893, og de, der ikke endnu have været det, er fuldstændig uberettiget og paadrager Straf efter Sølovens § 289, 2. St. Den eneste Begrænsning, der kan gøres, er den, som Nødvendigheden efter Omstændighederne kan kræve, men herom hedder det da i Sølovens § 45, 2. Punkt: »Finder Skipperen det under Rejsen nødvendigt at mindske Kosten, har Mandskabet Krav paa billig Erstatning.«

Iøvrigt dele vi den ærede Indsenders Anskuelse om, at Bestemmelsen i Forordn. af 10. Decbr. 1892 III er upraktisk; man er aabenbart ved dens Affattelse gaet ud fra den ganske forkerte Forudsætning, at alle danske Skibe før eller senere efter 1. Jan. 1893 kom i dansk Havn, og at det Tidsrum, der kunde være Tale om, inden dette skete, kun var kort. Paa dette Punkt trænger Reglementet utvivlsomt til en Ændring, og vi tvivle ikke om, at Sejlskibsrederi-Foreningen vil have sin Opmærksomhed henvendt derpaa. At det ogsaa vilde være heldigt, om Kostreglementerne — hvad enten det nu er det gamle eller det ny — virkelig overholdtes i Skibene, er vist nok, men Foranstaltninger, der skulde sikre dette, lade sig vistnok vanskeligt gennemføre.

Red.

Barkskibet „Halnaker“s Forlis.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os den 28de August:

I Nr. 29 af nærværende Blad meddelte vi ganske kort — i Henhold til et fra Manilla modtaget Telegram —, at Jærnbarkskibet »Halnaker« var forlist. Efter at dets Fører, Kaptajn Th. Nielsen, er kommen hjem her til Øen, kunne vi meddele efterfølgende Enkeltheder med Hensyn til nævnte Skibs Undergang. »Halnaker« sejlede den 13de Juni d. A. fra Bonapic (Caroline-Øerne) til

Yap (samme Øer). Den 21de Juni fik »Halnaker« tykt, regn- og stormfuldt Vejrlig, der i de nærmeste Dage gik over til en Orkan, som varede i 36 Timer. Paa Grund af Regn og Taage kunde der i 5 Dage ikke foretages nogen Observation. Efter Bestikket skulde Skibet den 26de Juni om Eftermiddagen have udsejlet Distancen til Yap, hvorfor Kaptajnen styrede Øst til Syd over under Smaasejl for at afvente klarere Vejr. Lidt over Midnat den 27de Juni saas Brændingen ret forude, hvorfor Roret lagdes haardt op for at halse. Skibet faldt ogsaa 4 Streger; men under denne Kurs stødte det paa et Korallrev. To Minutter efter stod Skibet i meget stærk Braad. Høje Bølger væltede ned paa det, sønder slog alt paa Dækket og fyldte straks Kahytten og Agterlasten med Vand. Med stort Besvær lykkedes det at faa Storbaaden sat i Vandet og Mandskabet om Bord i samme. Hele Besætningen kom i Baaden med Undtagelse af Stewarten, Niels Rødgaard her af Byen, som Søerne reve bort fra Baaden. Denne blev af Brændingen kastet ind i smult Vande, hvor Besætningen — Kaptajnen, 2 Styrmand, 7 Matroser samt en Passager — forholdt sig rolig til det blev Dag. Saa snart det gryede ad Dag, roede en Mængde Kanoer, bemandede med Øernes mer end halv vilde Befolkning hen til Storbaaden og ud til det strandede Skib. Situationen var alt andet end lystelig, da de Vilde ved mange Tegn gave til Kende, at de havde den største Lyst til at æde de skibbrudne Folk. Kaptajn Nielsen reddede dog sig selv og sit Mandskab ved en Krigslist, idet han truede de Vilde med, at hvis de gjorde ham eller hans Lidelsesfæller nogen Skade, vilde en bekendt amerikansk Købmand fra Yap, som et Par Gange om Aaret kom over til de her omhandlede Øer for at tuskhandle med de indfødte, og som disse vare bange for, hævne den Overlast, der maatte blive tilføjet »Halnaker«s Besætning. De Vilde røvede dog alt: Folkenes Stortrøjer, for saa vidt de havde nogen, Logbogen, ja Kaptajnen maatte endog levere dem sin Ring. Fra og af Skibet røvede de alt, hvad de kunde faa fat i. I 3 Dage opholdt »Halnaker«s Besætning sig ved Strandingsstedet og levede udelukkende af Kokosnødder. En Sæk Brød, der var skjult i Baaden, turde man ikke røre af Frygt for, at de Vilde skulde tage den. Derefter roede Kaptajn Nielsen og hans Folk til Yap, hvortil de — efter at have roet i 41 Timer — ankom i en meget forkommen Tilstand. Med Damper gik Rejsen derefter til Manilla, hvor der blev aflagt Søforklaring.

Frederikshavns Havn.

Den britiske Konsul i Kjøbenhavn, Mr. James Boyle, har til det engelske Udenrigsministerium indsendt en Beretning, i hvilken han udførligt beskriver Frederikshavns Havn, dens Beliggenhed, Dybdeforhold, Belysning, Besejlingsforhold m. m. Konsulen slutter, ifølge »Sh. Gaz.«, sin Beretning med følgende Udtalelser:

Siden Havnen er bleven uddybet komme en stor Del Dampskibe, som før gik til Christianssand og Gøteborg, til Frederikshavn, for at fylde Kul, da denne Havn ligger bekvemmere for Skibe, der komme fra eller skulle til Østersøen eller gaa igennem Bælterne. I Svintrø er Havnen næsten al Tid aaben for Dampskibe, og sidste Vinter fandt et stort Antal saavel danske som fremmede Skibe, der ikke kunde naa deres Bestemmelsessted, Tilflugt der, og der vilde sikkert være kommet mange flere, der nu gik til norske Havne, hvis Havnen havde været tilstrækkeligt kendt. Havnen ligger ogsaa meget bekvemt som Tilflugtssted for Skibe, som ere grundstødte paa de nærliggende Kyster eller som have haft andre Uheld, og Svitzers Bjærgnings-Entreprise har altid et Dampskib rede til at yde Hjælp til de Skibe, der ønske det. Manglen af en Dok og Patent-Slip samt Skibbygnings- og

Reparations-Værksteder er dog meget følelig; indtil nu have Skibe, der ville reparere, maattet gaa til Gøteborg. Havnen er Regeringens Ejendom og uden Tvivl vilde man stille sig imødekommende overfor dem, der vilde anlægge et saadant Etablissement. Der er Overflødighed af Grund til at bygge paa. Havnen er i daglig Forbindelse med Christianssand ved Post-Dampskibene, ogsaa hver anden Dag med Gøteborg, og en Gang om Ugen med Newcastle, hvortil eksporteres Smør, Svin, Flæsk og Æg, og den har gode Jærnbaneforbindelser med Omverdenen.

Et Par Ord om Maaleformlen for Lystfartøjer.

Da de Erfaringer, som gøres paa Lystsejladens Omraade kunne blive til stor Nytte for Brugsfartøjer, saa vilde det være gavnligt om Maaleformlen var saaledes, at den ogsaa kan dømme disses Sejleevne retfærdigt. Det er nu ikke min Hensigt at angribe den Benzonske Maaleformel, der maaske er den bedste af de forhaandenværende Formler, men kun at paavise nogle Mangler, hvis der da ikke tilføjes et Par supplerende Led. Formlen ser saaledes ud:

$$\text{Yachttons} = \frac{L \cdot G \cdot (L + \sqrt{S})}{5500}, \text{ hvor } L \text{ er Længden,}$$

G Undervandsgivden + Middelbredden, S Sejlarealet; da Faktorerne G og $(L + \sqrt{S})$ ere meget større, end hvad der svarer til Fartøjets Kubikmaal, bliver Divisor 5500 stor, for at Sejl-Tonnagen kan faa det rette Forhold til den virkelige Tonnage. Der kan næsten føres direkte matematisk Bevis for, at Længden er for haardt beskattet i Forhold til de øvrige Dimensioner, og set fra dette Standpunkt havde det været korrektere at omskrive Formlen til: $L \cdot G \cdot \sqrt{S}$, hvor da L kunde have været takseret højere end de andre Faktorer ved Hjælp af en Coefficient, men nok derom; Fordelen ved at Hr. Benzon ved sin betydelige administrative Dygtighed og Veltalenhed har faaet Formlen indført i Tyskland og Sverrig bøder paa denne lille matematiske Ufuldkommenhed.

Manglen ved den Benzonske Formel er, at den begunstiger nogle ekstreme Typer, saaledes at andre Typer derved blive mindre retfærdig bedømte.

For nu at paavise, hvorledes den værste af disse Typer ser ud, skal jeg begynde med at minde om, at et Fartøj ved en Krængning drejer sig om instantane Akser (der altsaa som Navnet angiver varierer i Beliggenhed i Henhold til Krængningsvinklen); uden væsentlig Fejl kan man imidlertid supponere en bestemt langskibs Omdrejningsakse, beliggende i Vandlinien fra Stævntil Stævnt; lader man nu i den Benzonske Formel L, G og \sqrt{S} konstante, saa kunne vi begynde med at tænke paa en let lille Skal af en Baad af denne Gloriane eller Sauceskaaletype, med udhængende Ender for at snyde paa Længden, som Øjet nu er fortrolig med; lad denne Baad veje 600 \mathcal{H} og lad den paa en dyb Kølplade bære en langstrakt Bulb paa 1000 \mathcal{H} i 5 Fods Afstand fra Omdrejningsaksen, det statiske Moment af denne Bulb er da 5000 Fodpund, i Sandhed en kolossal Vægtstabilitet for et saa lille Fartøj, der altsaa med sin Ballast ikke vejer meget over 1600 \mathcal{H} ; rykker man nu til Vejrs med Ballasten, saa maa denne veje 5000 \mathcal{H} , naar den kommer op i en Fods Afstand fra Omdrejningsaksen, for at yde den samme Vægtstabilitet; Baaden, der skal bære de 5000 \mathcal{H} , vejer imidlertid 2600 \mathcal{H} , den samlede Vægt bliver altsaa 7600 \mathcal{H} , disse Fartøjer maale nu ens, men hvilke rimelige Betingelser have de for at sejle ens? Med en ringe Forøgelse af Girten repræsenterer sidstnævnte Fartøj en respektabel Kragjolle med indvendig Ballast, den har ganske vist større Formstabilitet og kan føre større Sejl, men derved kommer den jo ogsaa til at maale mere og

har med andre Ord aldeles ingen Chancer for at kunne sejle med det 5 Gange lettere Fartøj med samme Vægtstabilitet. (Ganske vist ligger den instantane Akse dybere for det lille Fartøj, men Kræfteparret, der virker mod dets Krængning, bliver desuagtet ikke mindre, tværtimod). For nu at bøde paa den meget store Uretfærdighed ved den respektable Kragjollens Maal maa følgende supplerende Led tilføjes, hvorved Formlen kommer til at se saaledes ud:

$$L \times G (L + \sqrt{S}) + \nu (U \times r)^{\frac{3}{4}} - \nu \times U$$

c

hvor da ν er Vægten af Ballasten pr. Kubikfod, U Volumen af Ballasten, saaledes at altsaa $\nu \times U$ bliver Ballastvægten, r Afstanden fra Ballastens Tyngdepunkt til den supponerede Omdrejningsakse; $U \times r$ repræsenterer derfor et statisk Volumen-Moment og er altsaa et Udtryk af 4de Grad, der for at bringes paa kubisk Form maa opløftes til Potensen $\frac{3}{4}$ (Kvadratrodens udtrages altsaa 2 Gange af Tallet $U \times r$, hvorefter det Udkomne opløftes til 3die Potents), $\nu (U \times r)^{\frac{3}{4}}$ repræsenterer nu et Vægttal. c er en Divisor for at give Tons. (For at Udtrykket kan blive et homogent, maa $L \times G (L + \sqrt{S})$ opfattes som et Vægttal: Havde man havt Deplacementets Kubikmaal for sig, saa skulde dette have været multipliceret med Vandets Vægt pr. Kubikfod for at give Deplacementets Vægt i \bar{H} , men $L \times G (L + \sqrt{S})$ er oftest større end det saaledes udkomne og kan opfattes som Deplacementets Vægttal multipliceret med en Coefficient).

Eksempel 1.

En Racer har en Længde $L = 20$ Fod i Vandlinien, en Gird G paa 17 Fod og et Sejlareal S paa 700 Fod samt Køl-Ballast af Jærn, der vejer 4000 \bar{H} og hvis Volumen U derfor bliver $\frac{4000}{9} = 9.1$ Kbf. (440 er Jærnets Vægt pr. Kbf.). Køl-Ballasten er i en Afstand af 3.5 Fod fra Omdrejningsaksen. Maalet bliver da:

$$\frac{20 \times 17 (20 + \sqrt{700}) + 440 (9.1 \times 3.5)^{\frac{3}{4}} - 4000}{c} = \frac{15810 + 5896 - 4000}{c} = \frac{17706}{c}; \text{ sættes } c = 5000$$

$$\text{faas Yachttons} = \frac{17706}{5000} = 3.54$$

Eksempel 2.

En Kragjolle (Brugsfartøj) har samme Længde $L = 20$ Fod i Vandlinien, Gird $G = 16$, Sejlareal $S = 500$, samt en Ballast paa 5000 \bar{H} i en Afstand af 1 Fod fra Omdrejningsaksen, dens Maal bliver da:

$$\text{Yachttons} = \frac{20 \times 16 \times (20 + \sqrt{500}) + 5000 (11.4 \times 1)^{\frac{3}{4}} - 5000}{5000} = \frac{13568 + 2728 - 5000}{5000} = 2.26$$

Er Brugsfartøjet ikke tilstrækkeligt begunstiget ved de tvende tilføjede Led, saa hidrører dette fra at Vægttallene i disse ere angivne i virkelig Størrelse, medens det første Led giver et Tal, der oftest er betydelig større end Deplacementets Vægttal; ved tilføjede Coefficienter kan man regulere dette

ganske efter Ønske. Differentsten $\nu (U \times r)^{\frac{3}{4}} - \nu \times U$ bliver uden tilføjede Coefficienter 0 saasnart $r = \sqrt{U}$, havde man altsaa i det første Eksempel valgt Ballaster paa 4000 \bar{H} i en

Afstand paa $\sqrt[3]{9.1} = 2.1$ Fod fra Omdrejningsaksen, saa vilde en saadan Placering ikke være blevet straffet, det er altsaa kun Ekstremiteterne, der straffes, medens fyldige Middelt, typer begunstiges. Man burde endvidere indføre den Klausul, at Fartøjer, byggede efter anerkendte Styrkeregler for Scantlings begunstiges fremfor de tynde næsten livsfarlige Æggeskaller, som nu klistres sammen og som snart vilde gaa i Stykker i svær Sø. Da i de tilføjede Led $\nu (U \times r)^{\frac{3}{4}}$ bliver mindre for Bly end for Jærn i Forhold til $\nu \times U$, saa ses det, at Bly-Ballast er heldigere end Jærnbllast, hvad man jo paa Forhaand ved, og hvad man efter Behag kan takser.

Hvad Skroget angaar er den Jærn- eller Blykøl, som lyst-

yachterne føre, det centrale i deres Ævne til at føres frem ved Sejl; falder eller stødes denne Blykøl af, saa vender Yachten Bunden i Vejret, (hvorefter der endog aldeles ikke kan blive Tale om Sejlads længere). I Henhold dertil er det klart, at samtlige Maaleformler, hvoraf den Benzonske rimeligvis er den bedste, slaa Slag i Luften ved ikke at tage Hensyn til denne Blykøls Stabilitetsmoment, navnlig dens outrerede Form i Bulbkeeleren. Ved endvidere, som i den Benzonske Formel, at takserer Længden saa stærkt for at straffe Bulbkeelerne, sniger der sig en anden Type frem, som navnlig benytter Breden, nemlig den outrerede Form af Kragjollen, en meget bred og let Skal af en Baad med stærkt udhængende Ender for at snyde paa Længden, og som ved at sejle paa den læ Bælg hæver den inden som Modvægt samt holdes fra Afdrift ved en Staalplade; denne Type bliver ogsaa takseret for mildt; da den sejler paa sin Formstabilitet og Lethed, faa de supplerende Led til den Benzonske Formel ingen Betydning, thi belaster man den kommer Kragjollen frem. Det er imidlertid ikke vanskeligt at bevise, at denne sidste Type ikke vil kunne tage Dysten op med den korrekt konstruerede Bulbkeeler. — Efter Forlydende havde man i England indbudt Medlemmer af det allerhøjeste Aristokrati til at være med til at konstruere en Maaleformel for Yachter; uvilkaarligt kommer man derved til at tænke paa den gamle Euklid, der sagde: »Paa Geometriens Gebet gives der ikke aparte Stier til fornemme Folk.« —

H. C. Vogt.

Vestkyst-Havnemødet i Thisted

er nu fastsat til Fredag den 20. September Kl. 2 $\frac{1}{2}$ i Haandværkerforeningens Lokale og vil forventelig samle ca. 300 Delegerede fra alle Egne af Landet.

Foruden Repræsentanter for Skibsfart og Fiskeri ville Landbo- og Handelsforeninger, Amts- By- og Sogneraad i Thisted Amt, samt Amts- og Byraad i Hjørring, Aalborg, Viborg og Ringkjøbing Amter lige som de 5 Amters Rigsdagsmænd, Vandbygningsvæsenet, Fiskerikonsulenten m. fl. forventelig give Møde.

Af Hensyn til Sagens almene Betydning har saavel Statsbanerne som Det Forenede Dampskibsselskab indrømmet Deltagerne Moderation i Taksten, saaledes at Tur og Retur betales som enkelt Billet. Ved at afrejse fra Kjøbenhavn med Aalborg-Dampskibet Torsdag Eftm. den 19. Septbr., naas Thisted Fredag Midtag, og den følgende Dags Formiddag returneres direkte over Aalborg til Kjøbenhavn, medens dog Billetterne ogsaa tillade Ophold i Thisted indtil den 25. September, da der atter er direkte Dampskibslighed. Statsbanerne have indrømmet Moderation saavel over Fyen som ad Kallundborg—Aarhus—Ruten.

Vi gentage Opfordringen til alle Søfarende, Fiskere eller andre, der have Interesse for Sagen, om at møde og udtale den Tilslutning til Opfordringen om Havnespørgsmaalets Fremme, som bedst gives Udtryk ved et saadant større Fællesmøde af Sagkyndige, der kunne oplyse hincanden om Betingelser og Muligheder for Udvikling af de vigtige Næringsveje, der ere interesserede i dette Spørgsmaal.

Det er Hensigten at vedtage en Fællesadresse til Regeringen om at tage alle foreliggende Havneplaner op til Overvejelse og efter sagkyndig Drøftelse at træffe en endelig Afgørelse om, hvilke Beløb der bør anvendes til Udvikling af Vandvejene, og hvorledes de bør anvendes

Man agter ikke i Adressen at tage Stilling til noget bestemt Projekt, men i al Almindelighed at fremhæve Bedringen og Nødvendigheden af et eller flere Tilflugsteder paa den 60 Mil lange Kyst mellem Skagen og Hornsrev. Det bliver da ogsaa nærmest Bevillingsmyndighedernes Sag at drøfte Beliggenhedsspørgsmaalet med de erlige Sagkyndige.

Anmodning om Adgangskort til Mødet, der tjener som Legitimation ved Begæring om Billet til modereret Pris, adresseres, hvis saadant ikke er tilsendt, til Hr. Proprietær Neergaard, Pedersrolighed pr. Thisted.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 25 August til 1. September 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilførsel af:	Rødspætter. Pd.	Helleflynder ¹ og Pighvar ² Pd.	Skrupper Pd.	Makrel ¹ og Hornfisk ² Pd.	Torsk Pd.	Gædder m. m. ¹ og Kuller ² Pd.	Sild. Pd.	Aal ¹ og Aalokvabber ² Pd.	Lax Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt. Pd.
1 danske Fiskerfartøjer	15,444				15,300							
3 danske Kvæser	54,000				16,380			5,000 ¹				
svenske Fiskerfartøjer												
r. Baad og Vogn fra nærliggende Fiskerlejer			2,840	1,616 ²	2,272		1,128	2,186 ¹ 290 ²		Rejer 10		
r. Jernbane og Dampskib	2,789	9,100 ¹ 140 ²	400	2,520 ¹ 640 ²	448	3,212 ¹ 1,150 ²	44,414	17,184 ¹	6,077	6,598	22	
Ialt =	72,233	9,240	3,240	4,776	34,400	4,362	45,542	24,660	6,077	6,603	22	211,160
Betalt	levende			Makrel, levende			fra Sundet	Aal, blanke,		Rejer		
Gennemsnitspris af	2Kr.25Ø.			3Kr.50Ø. 1 Kr. til			4 Kr.	57 Øre,		75 Øre		
Opkøbere	til 5 Kr.,			til 8 Kr., 1Kr.50Ø.			pr. Ol.	gule,		til		
	Kassef.			Hornfisk pr. Lpd.				30.50 Ø.		1Kr.50Ø.		
	2 Kr. til			6—9 Kr.,				pr. Pd.		pr. Pd.		
	2Kr.50Ø.			smaa								
	pr. Lpd.			1Kr 50Ø.								
				pr. Snes.								

I Ugens Løb har Tilførslen af levende Fisk og Sild været ringe, hvilket gav meget høje Priser for smaa sekundærer. Markedet trykket med ringe Omsætning og Købelyst.

Det ny Sejlsystem.*)

Vi have modtaget følgende:

I Anledning af Hr. Konsul Brobergs Indlæg i »Dansk Søfartstidende« af 16. August 1895, som jeg ikke straks varede paa, fordi jeg mente at Dommeren ved Kapsejdsen i Vejle muligvis vilde have svaret, saa skal jeg nu lade siges følgende: Med den Vindhastighed og Respit, som Konsulen har regnet med, har han vistnok Ret, og med den Vindhastighed og Respit, som jeg, efter Opgivelse fra Ridsdommeren, har regnet med, har jeg vistnok Ret. Ved gl. Dansk Yachtklubs Kapsejls sidste Søndag krydsede Ibatros derimod ringere, skønt Forholdene ellers vare instige, men for en Prøves Skyld vare Skinnerne, som ellers holdt Sejlet til Agterkant af Masten, borttagne, Sejlet holdtes paa almindelig Vis til Masten og kunde desaaarsag krybe noget i Læ af samme, hvorved den forreste, vigtigste Del af Sejlet tabte saa meget Effektivitet under bidevind Sejlsads, at Krydsevnen i bedelig Grad var forringet: Krængningstrykket var blevet større i Forhold til Fremdriftstrykket end ellers. Skinnens Masten kan vanskeligt erstattes af noget korrektere, man maa da finde sig i denne Bekostning, i Fald man ønsker Maksimums Nyttevirkning af sit Sejl. Om Spilerne i Sejlet kunne erstattes af andet til at skabe korrekt Sejlflade og stiv Kuling, ville yderligere Forsøg vise. Midlertidig kan det bemærkes, at for at sammenligne Fartøjerers Sejlpræsta-

tioner, naar Typerne ere ganske uensartede, kræves en korrektere Maaleregul for den Slags Forhold end nu for Tiden.
H. C. Vogt.

Søulykker i 1893.

I Lov af 12. April 1892 om Oprettelse af Soretter uden for Kjøbenhavn samt om Søforklaringer og Søforhør, paalægges det Indenrigsministeren aarlig at offentliggøre en statistisk Oversigt over de stedfundne Søulykker med Oplysning om, hvad der i hvert enkelt Tilfælde skønnes at være deres Aarsag. Den første af disse aarlige Oversigter er nu udkommen. Dens fulde Titel lyder: Statistisk Oversigt over de i Aaret 1893 for danske Skibe i danske og fremmede Farvande og for fremmede Skibe i danske Farvande indtrufne Søulykker, og den er udarbejdet ved Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet i Kjøbenhavn.

I denne Oversigt, der er bygget paa Udskrifter af de afholdte Søforhør, Søforklaringer og Undersøgelser, gives der skematisk ordnede Oplysninger om Søforhørets Optrædelsessted, Udskriftens Dato, Skibets Navn, Art, Hjemsted, Bygningssted- og aar, Materiale, Klassifikations-Selskab, Register-Tonnage i Brutto og Netto, Fører og Reder, Værdi og Assurance, Ladningens Art, Kvantitet og Assurance, Afgangsstedet- og dagen og Bestemmelsesstedet, om Besætning, Passagerer og Tab af Menneskeliv, om Søulykkens Sted, Tid, Art og de Vejrforhold, den foregik under, endelig om Søforklaringens eller Søforhørets Oplysninger om Søulykkens Aarsag m. m.

*) Forsinket af Mangel paa Plads.

Som Resultat af den foreliggende Statistik anføre vi dens Opgørelse af det Antal danske og fremmede Skibe, for hvilke Undersøgelse af indtrufne Søulykker har fundet Sted i 1893:

	Stranding.		Synken.		Kollision.		Grundstødning.		Falden over Bord.		Andre Søulykker.		I Alt.	
	Antal Skibe.	Tab af Menneskeliv.	Antal Skibe.	Tab af Menneskeliv.	Antal Skibe.	Tab af Menneskeliv.	Antal Skibe.	Tab af Menneskeliv.	Antal Skibe.	Tab af Menneskeliv.	Antal Skibe.	Tab af Menneskeliv.	Antal Skibe.	Tab af Menneskeliv.
Danske Dampskibe	»	»	2	»	5	»	1	»	»	»	1	»	9	»
— Sejlskibe	4	»	7	8	7	1	12	»	6	7	7	1	48	17
Danske Skibe: I Alt.	4	»	9	8	12	1	13	»	6	7	8	1	52	17
Fremmede Dampskibe	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	1	»	»	»
— Sejlskibe	2	»	»	»	1	»	6	»	»	»	1	»	8	»
Fremmede Skibe: I Alt.	2	»	»	»	1	»	7	»	»	»	2	»	10	»
Samlert Antal Skibe	6	»	10	8	13	1	20	»	0	7	10	1	65	17
Heraf:	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dampskibe	»	»	3	»	5	1	2	»	»	»	2	»	12	»
Sejlskibe	6	»	7	8	8	»	18	»	6	7	8	1	53	17

Man henleder dog Opmærksomheden paa, at denne Opgørelse ikke er udtømmende eller fuldstændig, dels paa Grund af de mangelfuldt indløbne Anmeldelser, dels fordi Oversigten angaar det første Aar, efter at Søretsloven er traadt i Kraft, og derfor nundgaaelig maa have visse Mangler.

Den foreliggende statistiske Oversigt, der synes udarbejdet med megen Omhu, har jo sin væsentligste Interesse ved at være et Led i de senere Aars omfattende Bestræbelser for at formindske Søulykkernes Antal, idet den paaviser deres Aarsager. Det har derfor sin store Betydning, at disse aarlige Oversigter fremtræde saa fuldstændige og paalidelige som muligt, og en væsentlig Betingelse herfor vil atter være, at Skibsførerne og Rederne saa nøje som muligt iagttage de Forskrifter, der gives i Sølovens § 40 om Afgivelse af Søforklaring. Dette vil lettes betydeligt ved de Skemaer, der ere udfærdigede til Anmeldelse om Forlis af Skibe, og som indsendes til Skibsregistrerings-Bureauet, for at Skibet kan blive udslettet af Skibsregistret. Disse Skemaer afgive, i udfyldt Stand, de fuldstændige Oplysninger, der maa ønskes.

Fra Sø og Land.

Konsulatet i Pernambuco indberetter under 13de f. M til Udenrigsministeriet: Der har i den senere Tid hersket en Epidemi af gul Feber i Pernambuco, særlig i Havnen.

Skagen, den 4de September 1895.

Paa Højen Forstrand ved Gl. Skagen er indrevet en De løse Papirer, væsentlig bestaaende af Inventarie- og Proviant lister. Det fremgaar af dem, at de have henhørt til S/s »Palm Branch« af Sunderland, ført af Kaptajn G. W. Denton af Størrelse 1115 Reg. Tons; Skibets Fører har i 1888 være Kaptajn Henry J. Ritson. De inddrevne Papirer ere fra 1889—1892.

Pensioneret Lods Bacher af Dragør er afgaaet ved Døden.

Til Fiskerifoged for Bramsnæsvig er fra 1. September Fisker Anders Larsen af Munkholm udnævnt.

Farligt Vrag. Kaptajn Chr. Kromann, Fører a Dampskibet »Lion«, der ankom hertil fra Danzig, med deler: Den 1. ds. Kl. 11 Formiddag passeredes et Vrag. To blankskrabede Stænger med hvidmalede Toppe vare synlige den højeste ragede omtrent 8 Fod op over Vandfladen. Fra Vraget, som laa i 8 Favne Vand, pejledes Reehofts Fyrtaarn i S. t. Ø. 2 $\frac{1}{2}$ Kml. Afstand.

Passeret Vrag. Fra Lissabon meddeles den 24de August: Den hertil fra Cardiff ankomne norske Bark »Deodata« har paa 42 $^{\circ}$ N. Br. og 11 $^{\circ}$ V. Lgd. passeret et Skib, hvis Bund vendte opad og hvis Køl var c. 140 Fod lang. Skibe var hvidmalet, men ikke forhudet med Metal. Vraget laa meget farligt for Skibe kommende fra Kanalen til Middelhavet.

Almindeligt dansk Vare- og Industrierlotteri d. 6. Trækning begynder Onsdag den 11. September. I Henhold til den ny Plan bortspilles i denne Trækning Gevinster til Værdi 255,974 Kroner, fordelt paa 18,500 Gevinster saaledes, at der falder 1 Hovedgevinst og 2 Præmier for hver Gevinst, der udtrækkes i Klasselotteriet med mindst 100 Kroners Værdi, endvidere 6,093 Indskudsgevinster der tilfalde de Nummere, der i Klasselotteriet hver faa en Gevinst paa 60 Kr., 685 Ekstragevinster, der falde paa de gevinstledige Nummere, som i samme Antal følge umiddelbart efter det Nummer, hvorpaa Klasselotteriets største Gevinst udkommer, og 1 Tillægspræmie, der tilfalder det i Klasselotteriet sidst udtrukne Nummer, uanset hvilken anden Gevinst der ellers maatte falde paa dette Nummer.

Det spillende Publikums Opmærksomhed henledes paa at Gevinsterne kun udleveres med Aflevering af Gevinstsedlerne og at Trækningslisten udleveres gratis hos de Kollektor, hvor Lodsedlen er købt.

Som sædvanlig kunne Gevinsterne ombyttes efter d. Vindendes Ønske med andre Genstande af dansk Tilvirkning og af lige Værdi.

Fortegnelsen over københavnske Leverandører kan gratis afhentes paa Lotteriets Hovedkontor.

Fra Seydisfjord, Island, skriver vor Korrespondent d. 21. August:

Fiskeriet har i den sidste Uge været usædvanlig rig desværre er Vejrliget i denne Sommer saa fugtigt, at Fiskeri ikke kunne faa deres Fangst tørret, enkelte Steder er der ligeledes Mangel paa Salt. Priserne paa Seydisfjord ere for Øjeblikket i Handelen 10, 12 og 14 Øre pr. \mathbb{K} af Salt efter Kvalitet og Størrelse.

Den sidste engelske Damptrawler (Grampus B. N. Nr. 1) fra Boston, der blev anholdt af den danske Krydser Heimd

len 22de Juli, vedtog her paa Seydisfjord i Mindelighed en Mulkt paa 1000 Kroner samt Konfiskation af Trawl og Fangst og 50 Kroner i Sagsomkostninger.

Dampskibet »Achilles«, bygget for Regning Dampschiff-fahrt Gesellschaft »Neptun« i Bremen, løb Mandag Eftermiddag Kl. 2 af Stablen fra Helsingørs Jærnskijs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanischer Lloyd's højeste Klasse, er 200' langt i Hoveddækket, 28' 6" bredt og 13' 9" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Expansions Maskine med Overflade Kondensation af 400 indicerede Hestes Kraft.

Maskinisteksaminerne i August 1895 Til 1. Del havde indstillet sig 25 Eksaminander, hvoraf 21 bestode; til 2den Del havde indstillet sig 7 Eksaminander, hvoraf 5 bestode; til Maskinpasserprøven indstillede sig 1 Eksaminand, som bestod

Ved de i Aarets 2den Termin afholdte Styrmands-eksaminer bestode i alt følgende Antal Elever:

1ste Afdeling 51, Tillægsprøven i Maskinlære 3, 2den Af- deling i Navigation 20, Geografi og Vejrlære 21, Engelsk 18, Søret og Handelsvidenskab 21, endvidere Sætteskipperprøven 1.

Dødsfald. Fyrmesteren paa Nakkehoved Fyr, H. C. P. Rydahl, der i en meget lang Aarrække har været i Fyr- væsenets Tjeneste, i sin sidste Stilling siden 1879, er afgaaet ved Døden, 81 Aar gammel.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede anden Eksamenstermin af 1895 indstilledes 7 af Skolens Elever til den almindelige Styrmandseksamen, og i anden Afdeling indstilledes 7 til Eksamen i Navigation, 7 i Engelsk, 7 i Geografi og Vejrlære, samt 7 i Søret og Handelsvidenskab. Alle de indstillede bestode med et meget godt Resultat. Elever op- tages fremdeles til enhver Tid; uformuende kunne vente en offentlig Understøttelse af 15—20 Kr. maanedlig og til anden Afdeling yderligere 60—100 Kr. Skolens Lærere ere som hidtil O. Mathiasen og A. Landt samt Forstanderen, Cand. mag. S. Svendsen, der paa Forlangende sender Program og giver nærmere Oplysninger.

Fanø Lærlingeskole for vordende Sømand har af »Foreningen til Søfartens Fremme« modtaget Tilsagn om en aarlig Understøttelse af 200 Kr., foreløbig i 5 Aar. Skolen har iøvrigt, ifølge Fanø Avis, været godt besøgt i Sommer, og der er anmeldt flere Elever fra forskellige Egne af Landet, særlig fra Bornholm.

Ugens Havarier.

Dagmar, Dpsk. af København, der i forrige Uge kom paa Grund ved Lefkimos Fyrtaarne, Korfu, er ved egen Hjælp atter kommet flot. Efter i Korfu at have indtaget den ud- løste Ladning, fortsattes Rejsen i Lørdags til Messina.

Ellen, Skonnert af København, Christensen, der strandede paa Flæskerevet ved Nakkehoved, er totalt Vrag og Ladningen, Kul, er skyllet bort.

Fernanville, Brig af Cherbourg, Lepton, indkom hertil den 2. ds. efter at have været paa Grund ved Barsebæk. Fernanville maa losse for at reparere sin Skade her, inden Rejsen fortsættes til Stettin, hvortil Skibet er bestemt med

en Ladning Harpix fra Bayonne. Dpsk. Øresund assisterede ved Flotbringningen.

Merthyr, Dpsk. af Cardiff, er efter Grundstødning ind- kommet til Helsingør, hvor Skibet er gaaet i Dok for at efterses.

Mars, Skonnert af Riga, Skujin, har, paa Rejsen fra Blyth til Riga med Kul været paa Grund ved Saltholmen. Med Assistance af Dpsk. Øresund kom Skibet flot og fortsatte Rejsen efter at være undersøgt af Dykker.

Cøln, Dpsk. af Stettin, har maattet søge ind i Helsingørs Havn for at omstuve Ladningen, der havde forskudt sig.

Formuca, Bark af Arendal, har paa Rejsen fra Sunds- wall til Bayonne med Trælast, maattet returnere fra Skagen til Helsingør med Tab af Forstangen.

Nicolai, Skonnert af Riga, Dunkel, har paa Rejsen fra Britonferry til St. Petersburg med en Ladning Mursten været paa Grund paa Saltholmen. Med Assistance af Dpsk. »Kastrup« kom Skibet flot og fortsatte Rejsen efter Dykkerundersøgelse.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.
Indgaaede Skibe.

Den 29. August. Dampskib »Jacoba«, Kaptajn Spiesen, fra Hamburg med 8 Baller Bassive, 10 Fade Løg, 8 Kasser Jærnvarer, 1 Balle Børster, 200 Sække Salt, 395 Sække Kaffe, 10 Baller Risrødder, 6 Baller Piasava, 3 Kolli Mahogni- og Nødde træ, 15 Kolli Messing, 5 Kolli Møbler, 34 Baller Korktræ, 157,000 Kilo Hvede.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, an- kom til Antwerpen 26. August, bestemt til Sortehavet. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Malaga 3. Sept., bestemt til Barcelona. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Kbhvn. 4. Sept., bestemt til Antwerpen, Sortehavet. — Baron Stjernblad, Michelsen, pass. Gibraltar 3. Sept., bestemt til Alicante. — Castor, Holm, ankom til Råfso 30. August, bestemt til Kbhvn., Barcelona. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Gefle 30. August, bestemt til Stockholm, Kbhvn., Barcelona. — Dagmar, Kofoed, ankom til Messina 2. Sept., bestemt til Denia. — Douro, Braband, ankom til Kbhvn. 4. Sept., bestemt til Bor- deaux. — Georgios I, Kihl, afgik fra Algier 3. Sept., bestemt til Lissabon, Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Wasa 2. Sept., bestemt til Kbhvn., Malaga. — Kiew, Rabe, ankom til Petersborg 1. Sept., bestemt til Kbhvn., Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 3. Sept., bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 22. Aug., bestemt til Kbhvn., Petersborg. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Piræus 3. Sept., bestemt til Pera, Samsom etc. Nicolai II, Jespersen, ankom til Smyrna 3. Sept., bestemt til Saloniki, Constantinopel. — O. B. Suhr, Jensen, ankom til Kbhvn. 3. Sept., bestemt til Petersborg. — Omsk, Rasmussen, ankom til Odessa 30. Aug., bestemt til Smyrna etc. — Tejo, Fenger, ankom til Denia 3. Sept., bestemt til Malaga, Cadiz. — Tomsk, Petersen, afgik fra Antwerpen 29. Aug., bestemt til Algier, Tunis. — Vesuv, Gade, afgik fra Cadiz 28. Aug., bestemt til Hull. — Viking, Jørgensen, ankom til Åbo 30. Aug., bestemt til Kbhvn., Huelva. — Xenia, Ingerslev, ankom til Renfrew 3. Septbr., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, pass. Hanstholm 3. Sept., bestemt til København, Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Københ. 4. Sept., bestemt til Vestnorge. Ceres, Svensson, ankom til Libau 1. Sept., bestemt til Kbhvn., London. — Charkow, Norden, pass. Skagen 2. Sept., bestemt til Hull. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Kbhvn. 3. Sept., bestemt til Stettin. — Fanø, Andersen, afgik fra Riga 3. Sept., bestemt til Hamburg. — Frederik, Harboe, ankom til Königsberg 2. Sept., bestemt til Hull. — Jolantha, Frisenette,

ankom til Königsberg 3. Sept., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 2. Sept., bestemt til London. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 1. Sept., bestemt til Granton, Færøerne og Island. — Libau, Clauson Kaas, ankom til Hamburg 1. Sept., bestemt til Kbhvn., Riga. — Lion, Kromann, afgik fra Kbhvn. 3. Sept., bestemt til Danzig. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 30. Aug., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom til Manchester 2. Sept., bestemt til Liverpool. — Morsø, Lind, afgik fra Hamburg 4. Sept., bestemt til Danzig. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 2. Sept., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 1. Sept., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til St. Petersburg 22. Aug., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Odin, Lissner, afgik fra Kbhvn. 4. Sept., bestemt til Hamburg. — Perm, Christensen, ankom til London 2. Sept., bestemt til Libau — Pregel, Egidiusen, afgik fra Riga 3. Sept., bestemt til Kbhvn., Anvers. — Romny, Harder, ankom til Libau 2. Sept., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Reykjavik 20. Aug., bestemt til Stykkisholm etc. — Tula, Paaske, afgik fra Trondhjem 2. Sept., bestemt til Christiansund. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 4. Sept., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 3. Sept., bestemt til Hamburg. — Olga, Fischer, ankom til Kbhvn. 4. Sept., bestemt til Königsberg. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Kbhvn. 3. Sept., bestemt til Riga.

Constantin, P. Petersen, afgik fra Kbhvn. 5. Sept., bestemt til Newcastle. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Leith 3. Sept., bestemt til Frederikshavn. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Newcastle 3. Sept., bestemt til Odense. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 4. Sept., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Odense 4. Sept., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Kronen, C. A. Svane, afgik fra Nakskov 4. Sept., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Newcastle 3. Sept., bestemt til Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Odense 5. Sept., bestemt til Newcastle via Frederikshavn.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Helsingfors 1. Sept. — Christiansborg, Schmidt, ankom til Amsterdam 30. Aug. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Helsingfors 31. Aug. til Calais. — Frederiksborg, Hartmann, ankom Helsingfors 3. Sept. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Lovisa 31. Aug. til Rouen. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Sunderland 30. Aug.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Riga 31. Aug. til Calais. — Fyen, Hansen, afgik fra Kbhvn. 3. Sept. til Hamburg. — Hafnia, Neergaard, ankom til Hamburg 1. Sept. — Russia, Rasmussen, ankom til Amsterdam 29. Aug., afgik 1. Sept., ankom til Blyth 2. Sept.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra New-York 31. Aug. til Kbhvn. — Island, Skjædt, afgik fra New-York 17. August, ankom til Kbhvn. 2. Sept. Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 3. Sept. til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 23. Aug. til New-York.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Newcastle 30. Aug., ankom til Aarhus 2. Sept. — Orrik, Erichsen, afgik fra Göteborg 29. Aug., anløb Arendal 31., ankom til Newcastle 3. Sept.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Antwerpen 29. Aug., ankom til Esbjerg 31., afgik 4. Sept. til Leith. — Nerma, Degn, ankom til Treport 31. Aug., afgik 4. Sept. til Methil. — Nord søen, Meinertz, afgik fra Methil 29. Aug., ankom til Esbjerg 31., afgik 3. Sept. til Middlesborough.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Petersborg 28. Aug., ankom til Amsterdam 2. Sept. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 1. Sept. til Ghent. — Svend, Hveysel, afgik fra Blyth 28. Aug., ankom til Libau 3. Sept. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Dunkerque 23. Aug., ankom til Petersborg 1. Sept. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Boness 27. Aug., ankom til Kronstadt 3. Sept. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Stettin 4. Sept. til Riga. — Olaf, C. Holst, afgik fra Kronstadt 1. Sept. til Rotterdam. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Petersborg 8. Aug., ankom til Rotterdam 31. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga 25. Aug., ankom til Dunkerque 1. Sept. — Dan, J. C. Jensen, afgik fra Kronstadt 27. Aug. til Riga. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Dunkerque 28. Aug. til Kronstadt.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Newcastle 16. Aug., ankom til Kronstadt 23. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Villa Real de Santa Antonio 2. Sept. til St. Petersburg. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Blyth 29. Aug. til Kronstadt. — Pawel Andrejoff, L. Johnsen afgik fra Kronstadt 30. Aug. til London. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Grangemouth 10. Aug., ankom til Kronstadt 18. Aug.

Heimdahl. Anine, A. W. Knudsen, afgik fra Sunderland 4. Sept. til Kbhvn.

Sejlskibe.

Den kongelige grønlandske Handel. Constance, Knudsen afgik fra Kbhvn. 28. Maj til Godthaab og Frederikshaab, ankom til Godthaab 5. Juli. — Hvalfisken, Johansen, afgik fra Kbhvn. 26. Maj til Holstensborg, Sukkertoppen og Godthaab set udfor Sukkertoppen 18. Juli. — Julius Skrike, Behn afgik fra Kbhvn. 13. Juli til Egedesminde og Godhavn, prajet 5. August paa 57° 58' n. Br. 30° 3' v. L. — Thorvaldsen Jensen, afgik fra Kbhvn. 28. April til Godhavn, Upernivik og Proven, set udfor Godhavn 4. og 11. Juni. — Tjalfe, Sartor afgik fra Kbhvn. 20. Juni til Christianshaab og Jakobshavn. prajet 2. Aug. paa 57° 36' n. Br. 44° 43' v. L.

Fanø, Nordby. Afma, Ankersen, ankom til Hamburg 26. Aug. fra Rio Grande. — Annete, Nielsen, afgik fra Hamburg 1. Sept. til Paranagua. — Anna, Clausen, afgik fra Cardiff 31. Aug. til St. Catharina. — Doris Brodersen Mathiasen, afgik fra New-York 23. Juli til Dunedin og Lyttelton. — Franz Schwalbe, Poulsen, ankom til Guayaquil 12. Juli fra Malaga. — H. Grohmann, Nielsen, ankom til Hamburg 29. Aug. fra Esmeralda. — Ines Røhl, Jessen, ankom Santos 14. August fra Mariager. — Laura, Toft, prajet 27. Aug. paa 50° N. 7° V. fra Liverpool til Guayaquil. — Medor Svarrer, ankom til Hamburg 26. August fra Østersøen. — Rosa, Brinck, ankom til Laguna d. T. 5. Aug. fra Santos via Barbados. — Serapis, Winther, passerede Lizard 26. Aug. ankom til Middlesborough 30. fra Rio de Janeiro. — Union, Svarrer, afgik fra Hyeres 30. August til Santos. — Venus, Pedersen, afgik fra Hull 27. Aug. til Para, pass. Dover 29.

Fanø, Sønderho. Agnes, Riber, ankom til Rio Grande 30. Aug. fra Hamburg. — Ane Jenssine, Øhle, afgik fra London 31. Aug. til Rio. — Anna, Mortensen, ankom til Gefle 31. Aug. fra Rotterdam. — Zara, Pedersen, ankom til Hamburg 2. Sept. fra Rio.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 5. Septbr.:

St. Petersburg noterer for Dampere:

London 1/1½ d., Rotterdam eller Amsterdam 1/2¼ d. Weser 1/3 d., Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1/3 d., Rouer 1/6 d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis.

Leith, Montrose eller Dundee 16/—, Dunkirk eller Ghent 21 francs, alt pr. Ton Hør.

Grangemouth eller Leith 20/6 d., London eller Hull 21/6 d. Rotterdam eller Amsterdam Hfl. 13½ alt pr. Standard Deal Batters Boards.

Stettin 9 M., Stockholm 10 M., Østkyst Norge 14 M. Sydsverrig 11/12 M., Danmark 13 M., alt pr. 2000 Kilos Rug eller Hvede. Danmark 15/16 M. pr. 2000 Kilos Oliekager.

Libau noterer for Dampere:

London, Hull 10½ d. til 11¼ d., Leith 10½ d., Rotterdam 11¼ d., Antwerpen 11¼ d. til 1/—, Dunkirk, Ghent 1/— (19 frcs pr. Ton Hør), alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Danmark eller Sydsverrig 45 Pfs. pr. 50 Kilos Klid, Stettin 10/11 M. pr. Ton Havre.

Stettin-Bordeaux Melasse 22 frcs. pr. 200 Kilos, Stettin London Sukker 5/3 d. pr. Ton, Stettin-Sundsvall Mel 4 M pr. Ton.

Königsberg-London, Hull 1/— til 1/1½ d., Newcastle Sunderland 1/3 d., Antwerpen eller Ghent 1/6 d., alt pr. 500 lbs. Hvedebasis, 14/15 sh. pr. Ton Hamp.

Dunkirk 1/7½ d. til 1/9 d., Rouen 1/9 d. til 1/10½ d. pr. 500 lbs. Hvede.

Christiania, Stavanger eller Bergen 16/17 Mark pr. 2500 Kilos Rugbasis.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os den 31. Aug.:

Fragtmarkedet vedbliver uforandret for saavel Dampson Sejltonnage, og kun de sædvanlige Fragtslutninger rapporteres.

Udfragterne for Sejlskibe ere i den senere Tid gaede laver fra de forskellige Kulhavne, thi der akcepteres nu 10/— til 11/— til Buenos Ayres, 11/— til 11/6 til Bahia eller Pernambuco. Der er rigelig Efterspørgsel efter Fragter til Rive Plate, selv til de lave Noteringer, formodentlig haabes de paa en lønnende Returfragt. For Øjeblikket kan passende Jærnskibe anbringes fra Parana Floden for næste Sæson Afskibning, 15. Januar Lastning d. 21/—, dog reflekterer Rederne endnu ikke paa denne Rate.

San Francisco er nu nede i 28/9, —; efterhaanden kommer der nu mere og mere ubefragtet Tonnage til Californien, og da Hvedemarkedet er stille, er Behovet for Skibsrum kun lidet.

For Dampskibe vil der snart findes Anvendelse for Bom

uld fra Galveston og New Orleans, men mange Baade vente paa disse Fragter, saa at store Rater næppe tør ventes; der er sluttet Baade herfra med Partlast til Galveston og Retur til Liverpool, Havre elier Bremen à 39/— pr. Register Ton for Rundreisen.

Dampere finde nu Anvendelse for Lumber til River Plate; og for en 1200/1500 Register Baad, Oktober Lastning, kunne vi faa Doll. 13,00 pr. Mille fra Pensacola til Buenos Ayres.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.). Kæbellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. Dampere »*Wilton*«, som var sunken i *Tjufholmssundet*, er optagen. Farvandet er igen klart.

Mellem *Luleå* og *Piteå* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Ved *Kolaxsarten* er Stagen ombyttet med en sort Pyramidetønde. 65° 29' 6" N. Br. 22° 6' 30" Ø. Lgd.

Ved 6 Fods Grunden V. for *Mörön* er Stagen ombyttet med en sort Pyramidetønde. 65° 20' 42" N. Br. 21° 51' 0" Ø. Lgd.

Rusland. Kronstad. Den røde Stage med Kost, 1¼ Kml. SØ. for *Tolbukin Fyr*, ved den S-lige *Tolbukin Banke*, er ombyttet med en rød Tønde.

Libau. *Libau Fyr* viser rødt Blink fra Kysten til S. 18° V. Fra S. 18° V. til S. 21° V. bliver Farven efterhaanden hvid.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Fyrlamper tændte. Den 25de Aug. 1895 tændes følgende Fyrlamper:

Kolvig Fyrlampe paa *Troldholm NØ. Pynt, Porsangerfjord*. Den viser Lys med Fornørkelser fra N. 10° Ø. gennem Ø. og S. til S. 46° V., fri Ø om Skærene ved *Kolvig*. Lyset er rødt fra N. 32° Ø. til N. 59° Ø., over *Øsekarholmen* og *Boerne V.* for den, iøvrigt hvidt. Flammens Højde: 29 Fod. Synsviddens: 6 Kml. Brændetid: 25de August—14de April. Fyrbygningens Højde: 10 Fod. 70° 19' 15" N. Br. 25° 13' 0" Ø. Lgd.

Kjelvig Fyrlampe paa *Holmen Kjelen, Magerøen*. Fyret viser vekslende rødt og hvidt Lys fra N. 67° Ø. til S. 15° Ø., over *Bugten*. Flammens Højde: 29 Fod. Synsviddens: 6 Kml. Brændetid: 25de August—14de April. Fyrbygningens Højde: 10 Fod. 71° 0' 25" N. Br. 26° 6' 0" Ø. Lgd.

Kistrand Fyrlampe er flyttet c. 400 Alen V hen. Den lyser fra N. 48° V., fri N. om *Boen* paa *Russemark Red*, gennem N., Ø. og S. til S. 5° V., og fra S. 86° V. gennem V. til N. 64° V., fri S. om *Grunden* paa *Reden*. Lyset er rødt fra N. 48° V. til N. 23° Ø., fri Ø. om *Nordre Langø*, iøvrigt hvidt. Flammens Højde: 41 Fod. Synsviddens: 6 Kml. Brændetid: 25de August—14de April. 70° 26' 10" N. Br. 25° 16' 0" Ø. Lgd.

Tydskland. Helgoland. SV.-Baaken paa *Sandinsel* er igen opført.

Elben. Paa *Lühe Fyrbaake* er tændt et hvidt, fast Fyr, 19 Fod under det gamle Fyr. Det lyser fra S. 9° Ø. til S. 38° Ø.

Den røde Stumtønde a i det N.-lige Farvand ved *Teufelsbrüch* er paa Grund af Uddybningsarbejder midlertidig inddragen.

Weser. Nedenfor *Hohe Weg*, omtrent ved Tønde L, ligger en Dampersunken uden for Tøndelinien. Ved Højvande ere kun Masterne over Vandet.

N. for *Robben Plate*, mellem Spirtønderne S og T, er Vragtønden ikke inddragen.

Ostfriesland. Dæmningen paa V.-Siden af *Indløbet* til *Norddeich* forlænges c. 800 Alen. Arbejdsstedet er afmærket med Stager med Topbetegnelse.

Holland. Egmond V. Vraget af Kutteren »*Rouena*«, som laa sunket V. for *Egmond*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Fyrskib „Haaks“. Fyrskibet »*Haaks*« er igen udlagt paa Station.

Ørken-Øer. Hoy Sound. Den 5te Sept. 1895 tændes paa *Skerry Ness* et hvidt Blinkfyr, der hver Minut viser Lys i 16 Sekunder, Mørke i 44 Sekunder. Flammens Højde: 19 Fod. Det vises fra Baaken. Der er ikke Vagt ved Fyret. 58° 56' 56" N. Br. 3° 17' 44" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland, og Irland.

Frankrig. Canche. Dæmningen paa *Floden Canche* højre Side er forlænget. Paa dens Yderende, c. 500 Alen fra den tidligere yderste Baake, er opført en sort Baake med Cylinder paa Toppen, 22 Fod høj over Højvande. 50° 32' 27" N. Br. 1° 35' 55" Ø. Lgd.

Irlands Ø.-Kyst. Belfast Lough. Den røde Tøndevager ved *Briggs Rocks* er flyttet 1 Kbl. N. 1° V. hen. Den ligger nu i 6½ Fv. Vand, fra *Groomsport Kirke* i N. 42° Ø. og fra *Donaghadee Fyr* i N. 42° V. 54° 41' 10" N. Br. 5° 35' 40" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Ouessant. En Dampersunken i *Basse Vian* mellem *Ouessant* og *Klipperne* paa *Plateau de la Jument*, saa at intet Skib foreløbig bør benytte dette Løb.

New Scotland SØ. Halifax. I Farvandet omkring *Halifax* foretages Opmaalinger. Skibsførere anmodes om at holde klar af Opmaalingsfartøjet og af de udlagte Mærker.

Forenede Stater i Nordamerika. New York. Hudson River. Fra den 22de Aug. 1895 gives ved *Rockland Lake Landing Fyr* Taagesignal med en Klokke, der hver ¼ Minut giver To-Slag.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rusland. Azovske Hav. Dampere »*Ellas*« er sunken 5 Kbl. N. 69° Ø. for Fyrskibet »*Petchani*«. Vraget er afmærket med en sort og hvid stribet Vager.

Marokko. Tanger Bugt. En sort Tønde med Diamant, mærket »*Telegraph Cable*«, er i 12 Fv. Vand udlagt ved *Telegraf-Kablet* i *Tanger Bugt*, 4,700 Alen S. 47° V. fra *Taar-net Blanquilla*.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Cotinguiba, Vasa Barris, Rio Real. En Tønde er udlagt uden for *Barren* i *Aracaju, Continguiba*, 5 Kml. S. 36° Ø. fra *Vagthuset Atalaia*.

En Tønde er udlagt uden for *Barren* i *Sao Christovao, Vasa Barris*, 7 Kml. S. 69° Ø. fra *Vagthuset Atalaia*.

En Tønde er udlagt udenfor *Barren Estancia, Rio Real*, 7 Kml. fra *Vagthuset Atalaia*.

Man bør afvente Lods ved en af Tønderne.

Karantænebestemmelser m. m.

Ægypten. — Skibe fra *Adona-Bugt* mellem *Kap Kaledonia* og *Suedih* underkastes streng Lægeundersøgelse og gives tidligst *Praktika* 5 Dage efter Afreisen.

Spanien. — *Aleppo* og *Alexandrette* og 85 Kml. Omkreds er erklæret for kolerasmittet.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.

Skandinavisk Forretning.

Swansea.

Telegrafadresse: »NÆRUP«.

Største Lager

af

Skindtrøjer

en gros

en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

S. Jacobsens

Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,

anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

HOTEL

GOTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Fred. Drost,
Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).
Maskinreparatur af enhver Art.
Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.
Diner a la carte. Varme Frokostretter.
J. Christophersen.

Dahlstrøm & Lohmann,
Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Founders and Ship Repairers.
Vildersplads, Copenhagen, C.

Jacob Holm & Sønner,

Kjøbenhavn.

Fabrikanter af alle Sorter
Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Petersen & Rand,

Niels Juelsgade 7.
⇒ Telefon 3523. ⇐
Import af finsk Smør,
fineste holdbar Kvalitet,
billigste en gros Pris.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter
føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

Heymann-Bloch & Komp.s
varedeberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel
til Konservering af
Helbredet,
bør føres i ethvert
Skibsapothek.

Faas i de fleste
Materialforretninger.



Anti-magnetiske
Ankergangs-Uhre
fra 20 Kr.

Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.
PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.

Hans Chr. Berg,

Stukkatur, Cementstøberi
og
Kridtstensværksted.
Gothersgade 91. K.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- og Industrielotteri.

17de Series

6te Trækning begynder Onsdag den 11. September.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.	Hovedgevinststrække.	2. Præmiegevinststræk
1 Gevinst paa 1500 Kr.	1 Gevinst paa 4000 Kr.	1 Gevinst paa 1500 Kr.
1 — " 1000 —	1 — " 3000 —	1 — " 1000 —
1 — " 500 —	1 — " 2000 —	1 — " 500 —
1 — " 400 —	1 — " 1000 —	1 — " 400 —
1 — " 300 —	1 — " 800 —	1 — " 300 —
1 — " 200 —	1 — " 600 —	1 — " 200 —
7 — " à 100 —	7 — " à 400 —	7 — " à 100 —
27 — " 50 —	27 — " 300 —	27 — " 50 —
124 — " 30 —	124 — " 100 —	124 — " 30 —
256 — " 20 —	256 — " 40 —	256 — " 20 —
298 — " 15 —	298 — " 30 —	298 — " 15 —
502 — " 10 —	502 — " 15 —	502 — " 10 —
2687 — " 8 —	2687 — " 8 —	2687 — " 8 —

Desuden: 685 Ekstragevinster à 10 Kr.
6093 Indskudsgevinster à 12 —
og 1 Tillægspræmie paa 1250 —

Ialt: 18500 Gevinster.

I denne Trækning ville mindst 685 Numre i Rækkefølge faa Gevins

Det i denne Trækning sidst udtrukne Nummer faar foruden de paa samme faldne Gevinst endvidere 1 Tillægspræmie paa 1250 Kr

Lodsedler til Trækningen fornyes à 3 Kr. og sælges à 5 Kr. 5) Ør overalt hos Kollektørerne og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19 hvor Planen og Fortegnelsen over københavnske Leverandører ka afhentes gratis.

Det gjensidige Forsikringselskab

DANMARK.

Brandforsikring:

Indbo i Kjøbstad 3 Øre 1/2-aar.
Land 4 » »
Varer i Kjøbstad 5 » »
Forsikringssum c. 500 Mill. Kr.
Formue c. 2 1/2 » »

Livsforsikring:

Billige Præmier.
Forsikringssum c. 14 Mill. Kr.
Formue c. 3 1/4 » »
Fordelt Overskud i 1894:
ca. 400,000 Kr.

Ægte Carbolineum.

Bedste og billigste Imprægneringsmiddel. Anvendes til alt Træværk. Kan paastryges af Enhver. Faas billigst hos

Th. Kayser & Co,
ældste Carbolineumsforretning,
Rosengaarden 8, Kbhvn. K.
forhen Møntergade 24.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

Metalspejlapparater,

Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

St. Kongensgades

Brødfabrik

& Melforretning 63

anbefaler

1ma velterrede Skonnerogger.

Telefon 197.

„Dansk Sefartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, (1).

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet udeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Brødgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petillinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre

De øvrige Sider — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20% 30% 50%

Mindre end 1/2 Side 10% 20% 40%

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 37.

Kjøbenhavn, Fredag den 13. September 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Vestkyst-Havnen. — Tilbagebetaling af erlagte Fortøjningsafgifter i Rouen. — Spørgsmaal og Svar. — Højesteretsdomme. — Fiskeri-Statistik. — Afmærkninger af Fiskeredskaber. — Fiskerierne. — Højeste Udmærkelse. — Fiskeri-Kongressen i Kjøbenhavn. — Dampskibet »Elbe«s Undergang. — Tariferne i Nord-Østersø-Kanalen. — Søulykker i Juli Maaned 1895. — Protektionismen og den franske Skibsfart. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.
Grundlagt 1857. Telefon 106.
*Mangfoldiggjørelse
af Tegninger i sort og Farver
paa alle kjendte
Reproduktions-Metoder.*


Emil Felumbs

Pianofabrik,
Vestergade 20, Kjøbenhavn.
ilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,
Strandgade 32.
Kjøbenhavn. C.
Telefon Nr. 1728.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.
største Lager
af
 **Fedevarer.**

Skibsdagbøger

(Normalpapir)
1/1 Aars & 1/2 Aars
med trykt Brugsanvisning
til Forbrug & Forhandling
billigst hos

S. Friedländer

Ved Stranden 14
Kjøbenhavn.

M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.
ine, kraftige Kvaliteter.
Udsalg;
Østergade 10, Kjøbenhavn.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbrod.

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigstelefon:
Willschou. Nr. 3876.

31, Havnegade, Kjøbenhavn K.

modtager Ordres som Agent for Firmaerne
Messrs. **Bolling & Lowe,** 2 *Lawrence Pountney Hill,*
London. E. C.

La Société Cockerill, Seraing i Belgien.

Messrs. **Bullivant & Co.,** *Millwall og 72, Mark Lane,*
London. E. & E. C.

Messrs. **E. T. Brown & Co.,** *22, Great St. Helen's,*
London. E. C.,

samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybningsmateriel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer af alle Slags til og fra Kjøbenhavns Havn.

Flensborgs Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjelder
særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.
Den anerkjendte

St. Kongensgades Brødfabrik & Melforretning 63

anbefaler
1ma veltørrede Skonnerogger.
Telefon 197.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.
Telefonnummer C 1766.
St. Annegade 3.
Kjøbenhavn C.

Ankere & Kjæder, Tougværk og alle Skibs-Inventarier, Maskinolier, Carbolineum etc.

John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Jens Emil Juhl,
Hovedagent for
Dansk Livsforsikringsselskab
HAFNIA
Frederiksbjerggade 42. Kontortid 9-5
Telefon 3326.

Dækskoste.

13 Rækker halvstive Piasava
6 Kr. pr. Dusin.
13 Rækker fine Piasava 7 Kr
pr. Dusin.
Tjærekoste, rene Børster, 7 Kr.
50 Øre.
Levanger 7 Kr.
Kosteskafter 1 Kr.

Hans Prehn,
Børstenbinder,
Fabrik for Dæks- og Gadekoste,
Vesterbrogade 46.
— Telefon 2625. —

Aut. Forhryingsagenter, Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Toldbodgade 16.



Isolering af Dampbrø
og Kjelder udføres.

SEIL- OG FLAGMAGER.
Grundlagt 1797.

C. F. Schlüter,

Skandinavien største
Skibshandel.
Etableret 1857.
En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Peder Skramgade,
Kjøbenhavn K.

**Frihavns
Spedition &
Kommissions-Forretning.**
Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørge.
Kontor i Frihavns Kontorb.
Telefon 2250.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.
Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Føetager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)
Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.
Indregistrering af Varemærker etc. etc.
Oversættelser
til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.
Specialitet: Tekniske Oversættelser
5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Lange & Møllers

Bødkerværksted
i
Kjøbenhavns Frihavn
anbefaler sig med Alt
Udarbejde samt Alt færdigt
Bødkerarbejde for Export
Alt Arbejde udføres af solide
og øvede Folk.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.
Største Udvalg. Billigste Priser.
14 Adelgade 14.
Telefon 3796.

Fritz Meyers Etablissement

14, Gothersgade 14.
Belysnings-Apparater
og Lanterner
til Skibsbrug
til Lys, Olie, Petroleum og
elektrisk Belysning.
Metal- og Lakervarer
til Skibsbrug.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.
Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Rugbrød

A **Frederiksberg** A
er udmærket og holdbart.
Guldmedaille i Amsterdam.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørages.



Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre Cacao

kan særlig anbefales til Skibsbrug.

Fanø praktiske Sømændsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere,
114, BUTE ROAD. CARDIFF.

Andersons Præserveringsfarve for Metaller

forhindrer ubetinget Rustdannelse,
anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway
Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:

Evers & Co.,
12. Nybrogade.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Founders and Ship Repairers.
Vildersplads, Copenhagen, C.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.
Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.
Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Patent

Universal Slippeapparatet

anbefales til Anbringelse i Skipsbaade. Bestillinger modtages af
Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.
Waldemar Dünweber,
Adelgade 14.

Danchells Fabriker Linoleum. Voxdug.



Anker-Marken

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster Linoleumfabrik.

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13. Matthæusgade 1
Telefon 545 Telefon 2680.
Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: Husted.

H. Svarrer & Co.

Nyhavn 9.
Skibsproviantør og
Urtekræmmer.

Til Proviantering

anbefales
godt holdbart Smør
til en gros Priser.
H. P. Erichsen,
12, Admiralgade 12.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48,
Viktualiehandel, grundlagt 18E
anbefaler
ferske, saltede og røgede Vare

F.W. Bergstrøm

23, Vestervoldgade 23.
Filial:

14, Fælledvej 14.
Etablissementer
for
Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Or
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for S
sonen ere hjenkomne.

NB. Ægte vandtæt Haweloc
25 Kr.

Vestkyst-Havnen.

III.

De Øjeblikke, i hvilke det bedst er lykkedes at vække det store Publikums Interesse for Vestkyst-Havnesagen, er naar store Ulykker have hjemsøgt den vest-jydske Fiskerbefolkning. Enhver mindes endnu den stærke Bevægelse, der fremkaldtes i Efteraaret 1893, da 49 Fiskere omkom paa Vestkysten, og den levende Sympati for Fiskerbefolkningen, som alle Samfundsklasser da lagde for Dagen. Dennes praktiske Følge var Indsamlingen af betydelige Midler, der ved ulykkelige Hændelser ville komme de vest-jydske Fiskeres Efterladte til Gode. Utvivlsomt fortjene de Mænd og Kvinder, der ledede og organiserede disse store Indsamlinger, den største Tak og Anerkendelse; men vi kunde dog tænke os, at den Interesse for Befolkningen derovre, der den Gang var vakt, kunde være udnyttet paa en Maade, der om ikke i Øjeblikket, saa i Længden var til endnu mere Gavn for den vest-jydske Fiskerbefolkning. Havde man den Gang søgt i Befolkningen over hele Landet at udbrede en Forstaaelse af de Betingelser, der maa bringes til Veje, for at Fiskerne paa Vestkysten kunne komme til at arbejde under mere sikre og lykkelige Forhold, saa havde man maaske nu lettere kunnet faa skabt disse Betingelser. I Virkeligheden er denne Forstaaelse saare lidet udbredt; man vilde ellers den Gang, da Trangen til at hjælpe den vest-jydske Fisker var saa stærkt til Stede, i hvert Fald have kastet sig over Drøftelsen af Foranstaltninger, der varigt kunde lette ham hans Erhverv; men dette skete ikke; kun det Arbejde, der gik ud paa at hjælpe ham i Øjeblikket, vandt Offentlighedens Interesse. Men den Betydning har dog maaske dette Arbejde haft, at det i vide Kredse har vakt og styrket Sympatien for denne Del af Befolkningen, og naar Offentlighedens Interesse for Vestkyst-Havnesagen nu paa kaldes, saa vinder denne Sag maaske bedst Indgang hos det store Publikum, naar dette forstaaer, at den i fremtrædende Grad har Betydning for Vestkystens Fiskerbefolkning.

Naar man da drøfter Betingelserne for at forbedre den vest-jydske Fiskers Kaar, saa maa blandt de første af disse nævnes: at forandre hans hele Arbejdsmetode, der er saa lidet stemmende med det moderne Fiskeris Krav, og som i sig indeholder de mange Farer, der gøre hans hele Tilværelse saa usikker. Fiskeriet paa den c. 60 Mil lange Kyst fra Skagen til Horns Rev foregaar fra aabne Baade, der saa at sige helt mangle Tilflugtssteder paa Kysten. Farerne ved dette Fiskeri, hvor Fiskeren under pludseligt opstaaende Uvejr maa søge ind til den aabne Kyst i sin usle Baad, ere indlysende. Hvis Naturforholdene paa Jyllands Vestkyst ikke vare saa vanskelige, som de ere, vilde en Række af Havne forlængst have budt Fiskeren mere Sikkerhed i sit Erhverv. Men ad denne Vej at hjælpe ham, er ikke tænkeligt, og Bestræbelserne maa da rettes paa at skaffe ham store, søgaaende Fartøjer, der bedre kunne modstaa Stormene og det barske Vejrlig. Men dette lader sig kun gøre, hvis man samtidig skaber et eller flere Tilflugtssteder paa Kysten. Det er en ufravigelig Betingelse for at afløse de Fartøjer, der nu bruges paa Vestkysten, med store Dæksfartøjer, at Vestkyst-Havne-

spørgsmaalet løses. Mulig vil da den Løsning, der for de fleste staar som den naturligste og bedste, være at skabe saa mange Tilflugtssteder som muligt, med andre Ord skabe en Række Fiskerihavne, men denne Udvej vil man aldrig kunne vælge, fordi Omkostningerne ved den ville være langt større end ved nogen anden — forudsat at den overhovedet er mulig. Det maa desværre erkendes, at Naturforholdene paa Jyllands Vestkyst ere saadanne, at de altid ville gøre Fiskeriet i Nordsøen mere farefuldt, end det er i noget andet af vore Farvande. Bestræbelserne maa gaa ud paa at formindske disse Farer, og ingen vil nægte, at en centralt beliggende Havn paa den Kyststrækning, der her er Tale om, i saa Henseende vil være et overordentligt Gode for Fiskerne. Den vil skabe Muligheden for at de kunne arbejde med store Dæksfartøjer og allerede herved øge Modstandskraften mod pludseligt opstaaende Farer, og den vil skabe et Tilflugtssted, der i mangfoldige Tilfælde vil hjælpe Fiskeren under Forhold, der ellers vilde bringe ham Tab af Liv og Ejendom.

Det er fremdraget saa mange Gange, at de Fiskerigdomme, der findes i Nordsøen, i sørgelig ringe Grad udnyttes af danske Fiskere. Men ogsaa naar man overvejer Mulighederne for en Ændring i dette unaturlige Forhold, maa man som Betingelse for denne i første Række nævne et Centralpunkt for Fiskeriet paa Jyllands Vestkyst, fra hvilket dette kan udvikles i stor Stil med søgaaende Baade, med andre Ord: en Vestkyst-Havn. Den nyere Tids Erfaringer paa Fiskeriets Omraade godtgøre, at det kun udvikles efter en stor Maalestok, naar det støtter sig til en god og vel beliggende Havn. Grimsbys Udvikling er et slaaende Eksempel herpaa, og fra vort eget Land kunne vi nævne Frederikshavn, der er blevet Knudepunktet for et betydeligt, rationelt drevet Fiskeri i det nordlige Kattegat; og hvem tvivler om, at en Havn ved Anholt vil blive det samme i det sydlige Kattegat, naar man en Gang anlægger den. En Vestkyst-Havn vil for Fiskeriet have den Betydning, at den tillader Fiskerne at anskaffe sig tidsvarende Fartøjer, at den væsentligt forøger Sikkerheden for dem under deres Arbejde, at den tillader dem at fiske en længere Tid af Aaret og at den danner det naturlige Centralpunkt for Nordsø-Fiskeriet og Handelen med dets Produkter.

Kun i store og almindelige Træk have vi paapeget en Vestkyst-Havns Betydning for Fiskeriet. Denne Fremstilling kunde ledsages af mange og oplysende Eksempler fra andre Havne; men vi henvise herom til de Artikler, i hvilke dette Blad tidligere og udførligt har behandlet denne Sag, særlig til vort Nr. for 1. December 1893.

Vestkyst-Havnespørgsmaalet har i flere Aar været Genstand for Overvejelse af Fiskeriets største Organisation, Dansk Fiskeriforening, og det behandledes sidste Gang offentligt af denne paa dens ordinære Generalforsamling i Foraaret 1894. Desværre lod den Gang det Udvalg, der havde behandlet Sagen, den falde, idet man erklærede ikke at turde foreslaa Regeringen at anvende 15—20 Mill. Kr. til en Fiskerihavn. Skønt Generalforsamlingens Fler-tal vedtog en Resolution, der desavouerede Udvalget, ved

at anmode Bestyrelsen om at opfordre Regeringen til at anlægge en Havn ved Ørhage eller Hvide Sande, vides det dog ikke, at en saadan Opfordring fra Bestyrelsen, om den er fremkommen, har haft praktiske Følger. Derimod har Regeringen fulgt Foreningens Opfordring om at søge Indsejlingen gennem Thyborøn Kanal gjort mere navigabel, og Regeringens Plan er, saa vidt os bekendt, at faa anlagt en Fiskerihavn indenfor Kanalen. Foreløbig stiller det sig dog som tvivlsomt, om det vil lykkes at gøre Løbet navigabelt; lykkes det, hvad vi oprigtigt haabe, saa vil der være Mulighed for her at faa en Fiskerihavn, der vil være til megen Nytte for Fiskeriet. Men det maa fastholdes, at den — ganske bortset fra, at den jo ikke i mindste Maade betegner en Løsning af det egentlige Vestkyst-Havnespørgsmaal — aldrig vil blive det Centralpunkt for Udviklingen, af et søgaaende Nordse-Fiskeri,

hvortil der er Trang. At dette Anlæg skulde have en saadan Betydning, mener sikkert ikke heller Regeringen og dens Sagkyndige, saa lidt som »Dansk Fiskeriforening«. Og naar denne sidste i sin Tid ikke mente at turde foreslaa Regeringen en kostbar Havn udelukkende for Fiskeriets Skyld, saa haabe vi, at det forestaaende Møde i Thisted vil overbevise den om, at andre Næringsveje dele Ønsket om at se Vestkyst-Havnespørgsmaalet løst, og at Foreningen da i Forstaaelse med disse vil arbejde for en Løsning.

Det, der da i Øjeblikket kræves, er en Samvirken mellem Landbrugets, Handelens, Fiskeriets og Skibsfartens Repræsentanter. For at tilvejebringe en saadan, afholdes Mødet i Thisted. I en afsluttende Artikel skulle vi angive det Grundlag, hvorpaa det synes os, at dettes Forhandling maa føres og dets Beslutninger tages.

Tilbagebetaling af erlagte Fortøjningsafgifter i Rouen.

Fra den danske Konsul i Havre have vi modtaget følgende:

Med denne Overskrift meddeler »Norges Sjøfartstidende« af 17de August, at den imellem Skibene og Byen Rouen fra længere Tid tilbage verserende Proces om Erlæggelsen af le droit d'attache i Rouen ved endelig Dom af Kassationsretten, 29de Juli d. A., er sluttet med Sejr for Skibene, og at disse kun have at indsende Kvitteringerne for den med Urette i Aarens Løb erlagte Afgift, for atter at faa Beløbet refunderet.

Denne Artikel har bevirket, at flere Skibsførere og Redere ere indkomne med Fordring paa Tilbagebetaling af nævnte Afgift.

I denne Anledning tillader jeg mig ved Deres ærede Blads Bistand at oplyse vedkommende Kaptajner og Redere om, at Processen imellem Skibene og Byen Rouen, i Modstrid med »Norges Sjøfartstidende«s Udtalelse, ingenlunde endnu er sluttet; Kassationsretten har i den citerede Dom af 29de Juli d. A. ikke dømt definitivt, men henvist Sagen til en ny Domstol: Civilretten i Havre; fra denne Ret vil Sagen sandsynligvis atter gaa tilbage til Kassationsretten, saa det har lange Udsigter med, at et endeligt Resultat kan foreligge.

Til Støtte for ovenanførte og behagelig Afbenyttelse vedlægger jeg Kopi af en Skrivelse fra Mairen i Rouen til Skibsmæglerens Syndikat dersteds.

Med særdeles Agtelse

Skram,
Konsul.

Den paagjældende Skrivelse fra Mairen i Rouen lyder i Oversættelse saaledes:

I Anledning af Deres ærede Skrivelse af Gaars Dato, hvori De ønsker nøjagtige Oplysninger om Skibsafgifter i Rouens Havn, skynder jeg mig at meddele følgende:

I Modsætning til en Anskuelse, der er fremsat af et af den lokale Presses Organer i en nylig offentliggjort Artikel, hvis Redaktion ikke har haft Teksten til Kassationsrettens Dom, til hvilken han hentydede, for Øje, kan jeg meddele Dem, at Spørgsmaalet ikke er definitivt afgjort.

Højesteret har intet afgjort og har intet kunnet afgøre om det Spørgsmaal, der var den forelagt. Den har erklæret Civil-Rettens Dom i Rouen af 27de Juli 1893 for ugyldig og har sendt Akterne til Civil-Retten i Havre.

Byen er da ikke definitivt overvunden, som man fra mindre vel underrettet Side altfor skyndsomt har meddelt.

Naar Domstolen i Havre har udtalt sig, og hvis dens Kendelse mod al Forventning ikke er gunstig for Byen,

vil det blive Municipal-Raadets Sag at undersøge, hvad der vil være at gøre. Indtil da maa Optræningen fortsættes paa samme Maade som den har fundet Sted siden Begyndelsen af Striden, og indtil der kommer nogen anden Bestemmelse vil Byen ikke kunne efterkomme nogen af de Anmodninger om Tilbagebetaling af Afgifter, der ere indbetalte.

Spørgsmaal og Svar.

Hr. Redaktør! Tillad mig at rette nedenstaaende Forespørgsel til Besvarelse i Deres ærede Blad.

I visse Havne i England kunne danske Skibe, ved Ansøgning igennem dansk Konsul til »Board of Trade«, opnaa at faa opgivne Fribords Certifikater, hvorefter de saa kunne laste i engelske Havne. Jeg har faaet det Indtryk, at alle danske Skibe i alle engelske Havne, naar de vare klassificerede i anerkendte Iste Klasses Selskaber, kunne nyde denne Begunstigelse, endog gratis. Er dette saaledes?

Kaptajn Pedersen, dansk Bark »Venus«, skriver:

»Ifølge Deres Ordre henvendte jeg mig til vor Konsul om at ansøge B. of T. om at faa »Venus«s Freeboard angivet, men er ikke kommet til noget Resultat; det mindste det vilde koste var £ 3.00. Derpaa henvendte jeg mig paa B. of T.'s Kontor; der blev mig svaret: »da Skibet er klasset i Veritas, have vi ikke noget dermed at gøre; naar Skibet er lastet har vi »Authority« at gaa ombord og se og undersøge, hvor vidt Skibet er forsvarligt lastet. Derefter gik jeg paa Veritas Kontor, forklarede hvad jeg ønskede og fik til Svar: »Skibet skal dokkes og ommaales i alle Dimensioner, det vil tage 7 Dage, og det vil koste £ 4.

Tiden tillod ikke dette og jeg fik ikke Fribord, maa altsaa laste efter Skøn og løbe an paa eventuel Stopning.

En Skibsreder.

Klassifikationsselskabet Bureau Veritas, saavel som Engelsk Lloyd, udstede Fribords Certifikater, der anerkendes som fuldgyltige af Board of Trade's Embedsmænd.

Hvad enten man henvender sig til B. of T. gennem den danske Konsul, eller til et af ovennævnte Selskaber, for at faa et Fribords Certifikat udstedt, bliver der baade for Nybygninger og andre Skibe afkrævet et Gelyr.

Bureau Veritas Takst er som følger:

Skibe under	300	Brutto Tons	Takst	1	Guinea
—	300 til 1000	—	—	2	—
—	1000 - 2000	—	—	3	—
—	2000 - 3000	—	—	4	—
—	over	—	—	5	—

Naar Barkskibet »Venus« er eller var klassificeret i Bureau Veritas, se vi imidlertid ikke, at der kan være nogen Grund til at forlange det dokket og ommaalt for at kunne udstede et Fribords Certifikat.

Højesteretsdomme.

Den i »Dansk Søfartstidende« Nr. 23 i 1894 refererede Sø- og Handelsretsdom, ved hvilken der tilkendtes »Kattegat« 6000 Kr. som Vederlag for at have hjulpet Dampere »J. P. Dillberg« ud af Isen, er senere af Domsfældte appelleret til Højesteret, der under 2. Maj d. A. har afsagt følgende Dom:

Den af Appellanten i forrige Instans fremsatte Paa-stand om Frifindelse er ikke gentagen for Højesteret, hvor han alene har paastaet det Modparten tilkendte Beløb nedsat.

Idet Højesteret i det væsentlige tiltræder den i Sø-

og Handelsrettens Dom givne faktiske Fremstilling, bemærkes, at der ved Fastsættelsen af det »Kattegat« tilkommende Vederlag for den Appellanten upaakaldt ydede Hjælp vil være at tage særligt Hensyn til, at Dampskibet »J. P. Dillberg«, der efter de Højesteret forelagte, til Dels efter Dommens Afsigelse tilvejebragte Oplysninger var et stærkt, til at overvinde Ishindringer vel skikket og undertiden endog til Isbrydning benyttet Skib, ikke, den Gang Hjælpen modtoges, befandt sig i nogen umiddelbar Fare. I Betragtning heraf findes Vederlaget for den ydede Hjælp — med hvilken ingen Risiko for »Kattegat« var forbunden — at kunne bestemmes til 3000 Kr. Processens Omkostninger ophævedes for begge Retter.

Den i »Dansk Søfartstidende« Nr. 35 i 1894 refererede Sø- og Handelsretsdom af 16. Maj 1894 er under 20. Maj d. A. stadfæstet af Højesteret, der lige som Fler-tallet af Dommerne i Sø- og Handelsretten antog, at en Klausul i et i Leith oprettet Certeparti om, at Overligge-dagspenge »was to be settled here« ikke med tilstrækkelig Sikkerhed kunde antages at betyde, at Skibet fraskrev sig Retten til at holde sig til Ladningen eller Ladnings-mottageren for samme.

E. T.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 1. September til 8. September 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-flynder ¹ og Pighvar ² Pd.	Skrupper Pd.	Makrel ¹ og Hornfisk ² Pd.	Torsk Pd.	Gedde m. m. ¹ og Kuller ² Pd.	Sild. Pd.	Aal ¹ og Aale- kvabber ² Pd.	Lax Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt. Pd.
28 danske Fiskerfartøjer	57,978				12,420							
17 danske Kvaser	21,960				56,430							
svenske Fiskerfartøjer												
pr. Baad og Vogn fra nær-liggende Fiskerlejer			2,520	4,560 ²	1,712		26,760	1,870 ¹ 441 ²				
pr. Jernbane og Damp-skib	28,202	3,100 ¹ 400 ²	80	814 ¹ 860 ²	1,055	4,254 ¹ 512 ²	134,051	11,208 ¹	3,950	4,940	297	
Ialt =	108,140	3,500	2,600	6,234	71,617	4,766	160,811	13,519	3,950	4,940	297	320,374

Betalt	levende	Hornfisk levende	fra	Aal,	Rejer
Gennemsnitspris af	2Kr.50Ø.	5—14Kr. 1Kr.70Ø.	Sundet	blanke,	1 Kr. til
Opkøbere	til	pr. Snes. til 2 Kr.	1Kr.35Ø. 57 Øre,	gule	1Kr.50Ø.
	4Kr.50Ø.,	pr. Lpd.	til 4 Kr.	pr. Ol.	pr. Pd.
	Kassef.		pr. Ol.	35-55 Ø.	
	1Kr 25Ø,			pr. Pd.	
	pr. Lpd.				

I Ugens Løb har der fundet rigeligere Tilførsel Sted baade af Fladfisk og Torsk, hovedsagelig sekunda Varer. Sildefiskeriet er endnu meget knapt, hvorfor Priserne ere uforholdsmæssig høje. Markedet uforandret.

Afmærkningen af Fiskeredskaber.

Fiskeri-Inspektionen indenfor Skagen har meddelt os, at Afmærkningen af Fiskeredskaberne i den nordlige Del af Sundet, hvorom Bekendtgørelse fandt Sted afvige Efteraar i »Dansk Søfartstidende« Nr. 54 nu atter er etableret, idet Aaleruser ere udsatte i September, Oktober og en Del af November Maaned. Skibsførere advares mod at ankre indenfor (vestenfor) de grønne Flagvagere i Linien Helsingør Havnefyrt overet med Kronborg Fyr eller i den røde Fyrvinkel fra Humlebæk. Den Skade, der kan tilføjes Fiskerne ved Opankring mellem de kostbare Aaleruser, er meget betydelig, og den nu vedtagne Afmærkning er saa oplysende, at Skibsførere let kunne vogte sig for Redskaberne, saa meget mere som Skibene finde ligesaa gode Stoppepladser udenfor disse. Vil man ankre for Proviantering udfor Sletten, bør det

ske indenfor (vestenfor) de røde Flagvagere eller søndenfor den røde Fyrvinkel fra Humlebæk. Der uddeles Cirkulærer om Afmærkningen ved Krydstoldvæsenet og af Fiskerne selv, naar Skibe opankre i faretruende Nærhed af Redskaberne.

Fiskerierne.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 10. Septbr.:

I forrige Uge havde Vejrliget saa godt som hele Tiden en meget stormende Karakter, der næsten fuldstændig umuliggjorde alt Fiskeri; Kutterne forsøgte saaledes slet ikke at fiske paa Vestkysten og de i Kattegat fiskende opnaede kun

ubetydelig Fangst, da det en enkelt Dag var mere roligt Vej. For sidste Uges Vedkommende har der ikke været særlig Grund til at klage over Vejret, men Udbyttet har dog ikke for de flestes Vedkommende været over det almindelige, i Særdeleshed har Fangstens Kvalitet ladet meget tilbage at ønske; en Vægt af 12 Pd. pr. Snes er det højeste nogen har naaet baade i Kattegat og Vesterhavet og det turde være for lidt. Fra Vestkysten var Udbyttet kun ringe og Rødspætten af endogsaa kun 10 Punds Vægt pr. Snes, betalt med 1 Kr. Snesen. Fra Skagens Rev indkom nogle Kuttere med til Dels fuld Last og ellers med fra 150—200 Snes Rødspætter af 11—12 Pd.s Vægt pr. Snes, betalt med ca. 1 Kr. 50 Øre Snesen, medens en større Del Kuttere fra Herthas Flak indbragte fra 50 til 200 Snes og enkelte derover, indtil 300 Snes, Rødspætter, vejende 10—11 Pd. og betalte med fra 80 Øre til 1 Kr. 10 Øre pr. Snes. Endelig er der fra Læsø, hvor Fiskeriet synes at være i kendelig Aftagende, indbragt pr. Kutter op til 200 Snes Rødspætter, betalt med fra 70 Øre til 1 Kr. 10 Øre pr. Pd. Hummertilførslen fra Vestkysten har kun været ringe; der betales ca. 1 Kr. 25 Øre pr. Pd.

Makrelfiskeriet under Norge er i Aar fuldstændig mislykket; Fiskeriet er drevet af danske, norske og svenske Fartøjer, men ingen af dem har havt nævneværdig Fangst. Som bekendt har herfra »Prins Valdemar« og den i Holbæk hjemme hørende Kutter »Maagen« deltaget, men i Løbet af den Maaned, hvori Fiskeriet har været drevet, har »Prins Valdemar« kun gjort et Udbytte af 14 Tdr. og »Maagen« 2 til 3 Tønder. »Prins Valdemar« er det af samtlige makrelfiskende Fartøjer, der ere indkomne til Egersund, der har gjort det bedste Fiskeri, saa hele Fiskeriet maa betragtes som forfejlet i Aar. Et enkelt svensk Fartøj har haft op til 10 Tønder. Prisen har været 80 Øre pr. Kilo for store flækkede Makrel og 50 Ø. for den mindre, helt saltede. »Prins Valdemar« har nu opgivet Makrelfiskeriet og kommer hjem for at gaa paa Østersfiskeri. Alle de svenske Fartøjer have ligeledes forladt Fiskepladsen og returneret til deres Hjemstavn. —*nn.*

Højeste Udmærkelse.

Med megen Glæde have vi erfaret, at kgl. Hof-Instrumentmager Cornelius Knudsens Etablissement har faaet tildelt Guldmedalje paa den i Sommer afholdte tysk-nordiske Udstilling i Lübeck og desuden for værdifulde nautiske Opfindelser den højeste Udmærkelse, nemlig Statssølvmedaljen.

Disse Opfindelser ere Kaptajn Rungs Batometer, Premierløjtnant Clausens Universal-Deflektor og Mekaniker Nørholms Multiplikatorkompas samt forskellige Forbedringer ved Pejlskiver og Azimutspejl m. m.

At Firmaet, der alt tidligere har erhvervet sig 14 Medaljer og Belønninger for sine fortrinligt udførte Instrumenter, og som da ogsaa er Leverandør baade til den danske og til flere udenlandske Mariner samt andre Statsinstitutioner, nok vilde faa Ære af sin Udstilling i Lübeck, derom kunde man ikke godt nære Tvivl; men at Etablissementet endvidere har formaaet at hjemføre den højeste Udmærkelse, tjener det i endnu større Grad til Hæder.

Thi det bør her nævnes, at Etablissementets Indehaver har meget stor Andel i, at de nævnte Opfindelser ere førte ud i Livet og allerede yde Søfarten nævneværdig Gavn, idet Hr. Cornelius Knudsen med aldrig svigende Interesse, med store Opofrelser, betydelig Risiko og en forbavsende Energi har arbejdet paa at skaffe de nye Instrumenter Indgang saavel her hjemme som i fremmede Lande, en højst vanskelig Opgave i disse for Skibene saa trange Tider.

Forhaabentlig vil imidlertid de sidst modtagne Udmærkelser bidrage til, at Etablissementet ikke alene høster

Ære af sine Anstrængelser for at tilvejebringe gode nautiske Instrumenter, men ogsaa faar dækket de store Omkostninger, der medgaa til at bringe den danske Industri paa dette Omraade frem i Udlandet samt hævde den en for Danmark ærefuld Stilling.

Batometret og Deflektoren ligesom ogsaa flere af de ved Pejllapparaterne foretagne Forbedringer ere tidligere beskrevne i »Dansk Søfartstidende« (1ste Aarg. Nr. 4, 17 og 20); det samme er ikke Tilfældet med Multiplikatorkompasset, hvilket Instrument derfor skal blive nærmere omtalt i et af Bladets følgende Numre.

Fiskeri-Kongressen i København,

til hvilken var udgaaet Indbydelse til Fiskere over hele Landet, afholdtes i Søndags under stærk Tilslutning, idet de ca. 200 Deltagere repræsenterede ca. 3,100 Fiskere. Kongressen var sammenkaldt for at drøfte de af Regeringen i sidste Rigsdagssamling forelagte Fiskeri Lovforslag.

Efter en lang Diskussion vedtoges enstemmigt følgende Resolution:

I Betragtning af

- 1) at der er forelagt Rigsdagen to Lovforslag angaaende Fiskeriet,
- 2) at den talrige Fiskeribefolknings Ve og Vel i høj Grad afhænger af, hvorledes Lovordningen paa dette Omraade foretages, og
- 3) at der hidtil savnes en ved Lov foreskreven Adgang for Mænd, der driver Fiskeri som Levevej, til at fremsætte deres Erfaringer og Meninger om, hvilket Indhold, der bør gives Fiskerilovgivningen,

beslutter Forsamlingen, at der saavel til Regeringen som til hvert af Rigsdagens Thing indgives Andragender om Vedtagelse af en Lov, der i Lighed med, hvad der har fundet Sted ved Lov Nr. 57 af 13de April 1894 om Nedsættelse af en Landbokommission paabyder Nedsættelse af en Fiskerikommission.

Dampskibet „Elbe“s Undergang.

Den 23. Marts behandledes ved Sorelten i Bremerhaven Sagen angaaende Dampskibet »Elbe«s Forlis, forarsaget ved Kollision med det engelske Dampskib »Crathie«. Sagen optoges atter til Behandling den 10. August, da Retten efter en længere Diskussion, der varede hele Dagen, Kl. 9 Aften udtalte følgende Dom:

Den 30. Januar om Morgenen Kl. mellem 5 og 6 fandt i Nordsøen omtrent 45 Kml. sydvestlig for Haaks Fyrskib et Sammenstød Sted mellem det fra Rotterdam til Aberdeen bestemte engelske Fragtdampskib »Crathie« og den fra Weser til New York bestemte Hurtigdamp »Elbe«, tilhørende Nordtyske Lloyd. Sammenstødet havde til Følge »Elbe«s Undergang med 332 Personer og en stærk Beskadigelse, hvad angaar »Crathie«. *Skyllden for dette Sammenstød rammer Styrmanden paa »Crathie«, Craig, som havde Vagt i Tiden før samme, men som havde forladt sin Post paa Broen og opholdt sig sammen med Udkigsmanden i Kabysen.* Man kan dog heller ikke undlade at gøre den vagthavende Officer paa »Elbe« den Bebrejdelse, at han ikke under den truende Fare ved en i rette Tid foretagen Styringsmanøvre eller ved Signal med Dampfløjten har forsøgt at komme af Vejen for »Crathie« eller at henlede dette Skibs Opmærksomhed paa sig.

De efter Sammenstødet af Kaptajn von Gøssel

indordnede og af Officerer og Mandskab paa »Elbe« udførte Redningsforholdsregler fortjener Anerkendelse. At »Elbe« i saa kort Tid sank og 332 Mennesker fandt in Død i Bølgerne, skyldes ikke Mangler ved Skibets Bygning, Beskaffenhed, Udrustning, Lastning eller Bemanding, men er ene og alene at føre tilbage til den betydelige beskadigelse, der ogsaa ramte Tværskot Nr. 6, saa at samtidig to Afdelinger blev fyldt med Vand.

Det maa betegnes som ønskeligt, at der paa de tore transatlantiske Passagerskibe afholdes regelmæssige Baadmanøvrer, og at Mandskabet paa en sikrere Maade end hidtil bliver gjort bekendt med Baadens Bestemelse. Mod Føreren af »Crathie« kan der ikke rettes nogen Dadel for, at han undlod at foretage Redningsforsøg ige over for det saa hurtig synkende »Elbe«, da »Crathie« elv havde faaet saa svære Beskadigelser, at Frygten for lette Skibs egen Undergang var berettiget i den første Tid efter Sammenstødet.

Arbejdet i det haarde Vejr, og det Forhold, som de af »Elbe«s Mandskaber, der befandt sig i den Baad, der ørte de reddede Passagerer og Lodsens, udviste, fortjener osende Anerkendelse.

De Skibbrudnes Optagelse ombord i den engelske Fiske-makke »Wildflower« fortjener ligeledes den største Ros.

Tariferne i Nord-Østersø-Kanalen.

Om Tarifen for »Kajser Wilhelm-Kanalen« har Bestyrelsen for Stettiner Kaufmannschaft ifølge »National Zeitung« sendt et Indlæg til Handelsministeren, af hvilket vi fremlæge følgende:

Forventningen om, at en betydelig Del af Skibsfarten paa Østersøen vilde tage Vejen gennem denne Kanal er indtil nu kun bleven opfyldt med Hensyn til Hamburgs Forbindelse ned Østersøen. Talrige ny Dampskibsruiter ere aabnede eller le ældre have faaet faste Afgang- og Ankomstdage, og disse Fordele ere heldigvis især komne de tyske Østersø-Havne Stettin, Danzig, Königsberg etc. til Gode. De forbedrede Ruiter sætte Østersø-Havnene i Stand til i større Omfang at kunne betjene sig af de regelmæssige Dampskibslinier mellem Hamburg og transatlantiske Havne saa vel som saadanne europæiske Havne, med hvilke Østersøen ikke er i regelmæssig Forbindelse, og man kan allerede paavise Følgerne af dette.

de fleste andre Retninger skal Kanalens Tiltrækningskraft først vise sig. Efter Listen for 28 Dage af Juli Maaned i »Nord Ostseezeitung« passerede i denne Tid 468 Skibe med iltammen c. 68,000 Reg. Tons Kanalen, deraf

333 under 100 Tons, tilsammen c. 14,500 Tons
135 over 100 — , — - 53,500 —

og:

113 Skibe paa 100— 500 Tons, tilsammen c. 34,400 Tons
17 — — 500—1000 — — - 10,000 —
5 — over 1000 — — - 9,000 —

Man tør nok antage, at alle Skibe under 100 Tons tidligere have benyttet Eider-Kanalen, saa at den Trafikforøgelse, man kan tilskrive den ny Søvej, kun kan anslaaes til de 135 Skibe over 100 Tons med 53,500 Tons. Af disse ere 89 med c. 37,150 Tons gaaet til og fra Elben, de øvrige 46 med 16,350 Tons have for største Delen fordelt sig paa Weserhavnene, Amsterdam og Rotterdam; der er altsaa tilfaldet Hamburg omtrent 70 Procent af disse Skibe, medens ogsaa det store Flertal af Skibene under 100 Tons er tilfaldet Trafikken paa Elben. Bremens Andel bliver omtrent 8 Procent og hele den øvrige Verdens 22 Procent. For de tyske Østersøhavne er Fordelen paa faa Undtagelser nær indskrænket sig til et lettere Samkvem med Hamburg. Hvis Rederierne, baade fremmede og tyske, ikke lade deres Skibe gaa igennem Kanalen, er dette absolut ingen anden Grund, end at Afgifterne ere for høje, og at Kanalen kun er bekvem for saadanne Skibe, som paa Rejsen fra eller til Hamburg ville spare 40 Timer, medens det selv med 30 Timers Besparelse til og fra Bremen

er vanskeligt at benytte Kanalen uden Pengetab, og i Forbindelse med Rotterdam, Antwerpen etc. med 20 Timers Besparelse kun er muligt for Skibe paa højst 400 Tons. Større Dampere fra og til disse Havne gaa, bortset fra faa tilfældige Undtagelser, som før rundt om Skagen. For at gøre Kanalen bekvem for den store internationale Trafik, den er bestemt for, er efter Sagkyndiges Mening Nedsættelsen af de nu værende Afgifter til det halve nødvendig. Det er ogsaa kun sandsynligt, at der vil komme en Stigning i Trafikken i Efteraaret og Foraaret, hvis Afgifterne blive betydelig nedsatte, og ikke, som der har været stillet i Udsigt, blive forhøjede med 25 Procent i Maanederne Oktober—Marts. Det maa endvidere betænkes, at paa den ene Side har Vejen rundt Skagen ved en i Sandhed mænsterverdigg Belysning, der i den nærmeste Tid vil blive endnu mere forbedret, mistet meget af sin Farlighed, medens paa den anden Side Besejlingen af Elben paa ingen Maade er uden Fare.

Søulykker i Juli Maaned 1895.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

Sejlskibe.

6 amerikanske, 1 østrigsk, 15 britiske, 1 chilensk, 1 dansk, 1 hollandsk, 2 franske, 4 tyske, 1 græsk, 7 norske, 5 svenske; ialt 44.

Dampskibe.

1 østrigsk, 8 britiske, 1 tysk, 1 italiensk, 1 norsk; ialt 12.

Aarsager til Forlisene.

Sejlskibe.

Stranding 19, Kollision 3, Ild 3, Forladte 3, Kondemnation 10, Savnede 6; ialt 44.

Dampskibe.

Stranding 8, Kollision 3, Ild 1; ialt 12.

Protektionismen og den franske Skibsfart.

I Følge de statistiske Opgaver over Skibsfarten paa Frankrig ankom der til og afgik der fra franske Havne i 1894, if. Norg. Sjøft., ialt 45,320 oversøiske franske og udenlandske Skibe mod 51,573 Skibe i 1891. Grunden til denne Aftagen maa nærmest skrives sig fra den saakaldte Meline Customs Tarif, hvis Ultraprotektion har hindret den franske Handel i Stedet for at opbølge den. Denne Tarif har ikke alene bevirket, at færre udenlandske Dampskibe besøger franske Havne, men ogsaa formindsket Antallet af Skibe under fransk Flag. De udenlandske Skibe, som besøgte franske Havne, er nemlig fra 1891—1894 gaaet ned fra 34,503 til 30,555, og Antallet af franske Skibe fra 17,060 til 14,765. Protektionisterne er Fjender af international Handel, og det er deres Teorier, bragte i Praksis, som her aabenbare sig. Kan det fastslaaes som en Sandhed, at Frankriges Forretningsliv har lidt under Protektionisternes Indflydelse, kan det specielt fremholdes, at den franske Handelstlaade har lidt mere under deres Manøvre end noget andet Land nogen Sinde har været udsat for. For 20 Aar siden var den franske Skibstonnage 950,000 Tons, i 1894 var den gaaet ned til 890,000 Tons. Man kunde nok komme med den Paastand, at i Frankrig Forandring fra Sejl til Damp har bevirket denne Nedgang, men den er ikke holdbar; thi man ved jo, at den samme Forandring gør sig gældende i andre Lande, hvor alligevel Tonnagen er steget. For mange Aar siden stod Frankrig som den anden i Rækken blandt søfarende Nationer, altsaa næst Storbritannien, medens det nu maa lade sig nøje med at være den »sjette«. Den samlede Tonnage af Frankrigs Handelsflaade er gaaet ned til omtrent, hvad den var i 1788; medens samtidigt Landets Produktion og Budget er øget med det femdobbelte. Frankrigs nuværende Tonnage 890,000 falder paa omtrent 15,628 Sejl- og Damp-

skibe. Af disse er 59 paa 2000 Tons og op over, 74 1500—2000 T., 39 1200—1500 T., 45 1000—1200 T., 66 800—1000 T., 46 700—800 T., 49 600—700 T., 47 500—600 T. Den franske Handelsflaade bestaar saaledes egentlig talt af 425 Skibe, Resten er smaa Kystfartøjer og Fiskerfartøjer. Den samlede Sejlskibstonnage udgør 398,567 Tons, fordelt paa 14,432 Skibe, med hvilke der farer ialt 69,900 Mand.

Men naar man herfra trækker de Fartøjer, der gaar i kort Kystfart eller driver Fiskerier, faar man igen 266 Sejl skibe paa tilsammen 29,118 Tons med en Besætning paa 1648 Mand i længere Kystfart og 291 Skibe paa 140,221 Tons med 4034 Mand Besætning i oversøisk Fart. Dampskibsflaaden udgjorde i Følge forrige Aars Opgave 1196 Dampskibe paa tilsammen 491,972 Tons med 21,586 Mand Besætning; men ved at trække fra de Skibe, der ligge i kort Kystfart eller drive Fiskeri, faar man igen 237 Dampskibe i længere Kystfart og 181 Dampskibe paa tilsammen 267,178 Tons i oversøisk Fart.

Naar man ved at den samlede Verdenstonnage udgør 20 Millioner Tons, forstaar man altsaa, at Frankrig ikke ejer saa svært meget af den.

Fra Sø og Land.

Jubilæum. Kaptajn J. Harder, Fører af Det forenede Dampskibsselskabs Skib »Nishnij Nowgorod«, fejrede igaar sit 25 Aars Jubilæum i Selskabets Tjeneste.

Skibsbyggeriet i Nordby paa Fanø: Fra denne By skrives til os den 5. September:

I Morgen tidlig bliver der Liv og Virksomhed paa Skibsbygmester S. Abrahamsens Værft her i Byen i Anledning af, at et nyt, smukt og solidt bygget Barkskib, der hedder »Mathilde«, bliver sat i Vandet. Skibet er bygget i Aarene 1894—95 for et Aktieselskabs Regning, har en Drægtighed af c. 380 Register Tons og skal føres af Kaptajn Oluf Th. Steffensen her af Byen; dets korresponderende Reder skal Hr. S. Abrahamsen være. »Mathilde« er bygget kobberfast til højeste Klasse med Stjerne i Bureau Veritas. Det er det ni og tyvende Skib, Hr. S. Abrahamsen har bygget. Af Hensyn til Øens Vel haabe vi, det maa lykkes den dygtige og ihærdige Skibsbygmester, trods de daarlige Tider, at holde Skibsbyggeriet i Gang herovre.

For Skibsejere og Assurandører vil, skriver »Sh. Gaz.«, sandsynligvis Udsigten til en lille gavnlige Konkurrence med Hensyn til Bjærgnings- og Bugseringsarbejde i Sortehavet og andre Farvande, for hvilke Konstantinopel danner Centrum, være velkommen. Hidtil har hele Bjærgningsarbejdet paa disse Steder været i Hænderne paa ét Firma, men der er nylig bleven dannet et nyt Selskab, som vil arbejde med en Flaade paa omtrent 20 Dampskibe, der ere særlig indrettede til Bugsering og Bjærgning. »The Tug, Pilotage and Salvage Company (Limited)«, som er Navnet paa dette ny Foretagende, har sit Hovedkvarter i Konstantinopel og er nu i Besiddelse af en Kapital paa 120,000 Lst., af hvilken ikke en Øre er udbudt til Tegning af Offentligheden. Bestyrelsen bestaar af Mænd i høje Stillinger og med utvivlsom Indflydelse i Handelsverdenen. Selskabet har allerede erhvervet sig en Flaade paa 6 Skibe og andre 7 ere under Bygning i Glasgow. I det mindste to af de Skibe, der nu blive byggede, skulle udstyres med de mest moderne og effektive Indretninger, man kender med Hensyn til Bjærgnings-Foretagender. Vi vide, at Repræsentanterne for Selskabet med Hensyn til Bjærgningsarbejder ville antage Lloyd's Formel og at det ny Foretagende af Assurandører og andre, der ere interesserede i Sagen, er blevet gunstigt modtaget.

Det ny Selskab vil ogsaa beskæftige sig med Lodsning; der er blevet oprettet Lodsstationer ved Dardanellerne, ved Konstantinopel og ved Indsejlingen til Bosphorus ved Kavak.

Alle de Lodser, der bruges ved disse Stationer, skulle være godt kendte med det engelske, italienske og deres eget Sprog og Lodserne ved Dardanellerne skulle have Certifikater, der give dem Ret til at tage Kommandoen over Skibe, der gaar igennem høj Sø. Selskabets britiske Agenter bo Gracechurch Street 5, E. C., og Chapel-Street 28, Liverpool.

Generalkonsulatet i Rio de Janeiro indberetter under 16d f. M. til Udenrigsministeriet, at det fra Generalinspektøren for Sundhedsvæsenet i de brasilianske Havne har erholdt Meddelelse om, at Gul Feber Epidemien i Santos er ophørt og at der kun med lange Mellemrum forekommer isolerede Tilfælde af Sygdommen.

Udenrigsministeriet meddeler os den 9. September ifølge Indberetning fra Gesandtskabet i St. Petersburg skaden ved det nordlige Ishav beliggende russiske Havn Kolden indtil videre betragtes som Frihavn.

Ny Dampskibsrute. I Lørdags startedes en ny daglig Dampskibsforbindelse (Søndag undtagen) imellem Svendborg og Thurø med den lille Damper »Dagmar«, som tidligere har tilhørt Dampskibsselskabet »Drogden«, men som nu ejes af Maskinmester Eckmann, der har ladet den reparere og bekvemt indrette, saa at den nu kan medtage omtrent 50 Passagerer, deraf 16 paa Kahytsplasser.

I Søndags Aftes ankom Det forenede Dampskibs Selskabs tredje nye store Damper »Xenia« her paa Reden fra Greenock. »Xenia« er et Skib, der kan indtage ca. 3400 Tons Last, død Vægt, og er et Søsterskib til de nye, for kort Tid siden hertil ankomne Dampskibe »Nicolai II« og »Alexandra«. Skibet, der er bygget af bedste Materiale og til Veritas's højeste Klasse, samt forsynet med bedste Slags Maskiner, er forøvrigt udstyret efter alle Nutidens Fordringer. Skibets Fører er Kaptajn J. Ingerslev, tidligere Fører af Dampskibet »L. P. Holmblad«. »Xenia« afgik atter herfra i Tirsdags til Cronstadt, hvorfor det efter Udlosning skal forsejle til St. Petersburg for at indtræde i Sortehavsfarten.

Ugens Havarier.

Marian, Dampskib af V.-Hartlepool, Gruhl, kom den 3. ds. ved Afsejlingen herfra, hvor det havde indtaget Kul paa Rejsen fra Riga til Dordrecht, paa Grund paa Stubben. Efter at en Del af Ladningen var lossat i Lægtene, blev Skibet d. 5te ds. bragt flot af Bjærgningsdamperen Kattedgat og fortsatte Rejsen uden Skade.

Antonio, Skonnertbrig af Genua, Marini, kom den 4de ds. paa Rejsen fra Hernøsand til Gibraltar paa Grund paa Middelgrunden. Skibet kom flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Kristine, Jagt af Marstal, Rasmussen, kom den 6. ds. paa Rejsen fra Danzig til Korsør med en Ladning Oliekager paa Grund mellem Bogø og Møen. Skibet er atter kommet flot og ind til Korsør.

Marie, Dampskib af Riga, kom den 8. ds. paa Grund ved Kastrup Fyrtaarn. Assistance fra Dragør, der fik Skibet flot og ind hertil, hvor det undersøges af Dykker. Skibet kom flot den 10. ds. med Assistance af »Kastrup« og indslæbtes hertil, hvor Skibet antagelig maa reparere sin Skade, inden Rejsen kan fortsættes.

Amalienborg, Dampskib af Kjøbenhavn, Olsen, kom den 6. ds. til at røre Grunden ved Sørnæs (Helsingfors). Skibet kom flot ved egen Hjælp uden at have taget Skade.

Fra Skagen skriver vor Korrespondent den 10. Septbr.: Søndag den 8de d. M. ved Middagstid meldtes det fra Signalstationen ved Skagens Fyr, at man der havde jagtaget

n ubekendt Skonnert, som laa øst til nord ud for Fyret, ca. 1/4 Mil til Søs, hvilket Fartøj da pludselig var kæntræt og ørsvundet.

Skibet, der laa drivende og førte Skonnertsejl, medens storejlet var fast og Forsejlene nedhalede, var formentlig under Krydsning vest efter og under Vending, da Ulykken skete.

Det havde en bred, hvid Liste, hvide Forsiringer paa Agterspejlet, blanskrabede Master og Posefløj paa Stortoppen. Vinden var V. N. V., rebet Merssejls Kuling med temmelig betydelig Sø.

Redningsbaaden fra Skagen gik straks ud til Ulykkestedet, men observerede trods nøjagtig Undersøgelse intetsomlet.

Ogsaa Svitzers Bjærgningsdampskib »Hertla« kom tilstede, men fandt heller ikke noget.

Skonnerten er saaledes rimeligvis sunket straks og hele Mandskabet er forulykket.

Fra Isa fjord meddele den 27. August: Galease »Vikingstad« af Mandal, som blev indbugseret hertil for nogen Tid siden, havde mistet baade Dækslasten og Baadene, samt faaet lugerne slaadet i Stykker, og endvidere var Stævnen fuldstændig knust, øjensynlig af Is. Dens Last, der bestod af Træ, vil nu blive solgt ved Auktion. Paa Dækket fandtes en Redningsbøje, mærket: »s/3 Europa — Grimsby«.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Antwerpen 26. August, bestemt til Tunis, Piræus, Constantinopel etc. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Barcelona 10. Sept., bestemt til Marseille, Tarragona, Denia, Malaga & Cadiz. — Antwerpen, Caroc, ankom til Antwerpen 7. Sept., bestemt til Alger, Tunis, Piræus etc. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Cette 9. Sept., bestemt til Genua, Livorno, Neapel, Sicilien. — Castor, Holm, afgik fra Kbhvn. 10. Sept., bestemt til Barcelona, Italien. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Stockholm 9. Sept., bestemt til Kbhvn., Barcelona. — Dagmar, Kofoed, ankom til Denia 9. Sept., bestemt til Malaga, Cadiz, Kbhvn. — Douro, Braband, afgik fra Kbhvn. 5. Sept., bestemt til Bordeaux. — Georgios I, Kihl, afgik fra Lissabon 11. Sept., bestemt til Antwerpen, Kbhvn. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra København 10. September, bestemt til Malaga, Spanien. — Kiew, Rabe, bestemt til Kjøbenhavn., Bordeaux — Kursk, Staal, afgik fra Bordeaux 10. September, bestemt til La Rochelle, Kbhvn., Petersborg. — Leopold II, Kruse, ankom til Kbhvn. 11. Sept., bestemt til Petersborg — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Batoum 10. Sept., bestemt til Novorossisk, Odessa. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Saloniki 9. Sept., bestemt til Constantinopel, Odessa. — O. B. Suhr, Jensen, ankom til Petersborg 9. Sept., bestemt til Kallio, Kbhvn., Barcelona. — Omsk, Rasmussen, pass. Constantinopel 7. Sept., bestemt Alger, Antwerpen. — Tejo, Fenger, afgik fra Malaga 10. Sept., bestemt til Cadiz, Kbhvn. — Toms, Petersen, ankom til Tunis 10. Sept., bestemt til Piræus, Smyrna, Saloniki, Constantinopel, Odessa. — Vesuv, Gade, afgik fra Kbhvn. 11. Sept., bestemt til Petersborg. — Viking, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 9. Sept., bestemt til Huelva, Madeira. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Kbhvn. 10. Septbr., bestemt til Petersborg.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Libau 10. Sept., bestemt til Riga. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Throndhjem 9. Sept., bestemt til Christianssund. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 8. Sept., bestemt til London. — Charkov, Norden, ankom til Kbhvn. 10. Sept., bestemt til Stettin. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Kbhvn. 11. Sept., bestemt til Vestnorge. — Fanø, Andersen, ankom til Hamburg 8. Sept., bestemt til Kjøbenh. — Frederik, Harboe, afgik fra Königsberg 11. Sept., bestemt til Hull. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 11. Sept., bestemt til Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom til London 8. Sept., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 1. Sept., bestemt til Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Kbhv. 8. Sept., bestemt til Færøerne. — Lion, Kromann, afgik fra Danzig 9. Sept., bestemt til Kbhvn. — Louise, Brabrand, af-

gik fra Hull 11. Sept., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, afgik fra Liverpool 9. Sept., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Lind, afgik fra Danzig 11. Sept., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 11. Sept., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 5. Sept., bestemt til Kbhvn., Riga — Nordjylland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 10. Sept., bestemt til Antwerpen. — Odin, Lissner, afgik fra Hamburg 11. Sept., bestemt til Danzig — Perm, Christensen, afgik fra Havre 10. Sept., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Pregel, Egidiusen, ankom til Antwerpen 9. Sept., bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Harder, pass. Hanstholm 9. Sept., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Reykjavik 20. Aug., bestemt til Stykkisholm. — Tula, Paaske, afgik fra Kbhvn. 10. Sept., bestemt til Stettin. — Valdemar, Sørensen, ankom til Antwerpen 8. Sept., bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Königsberg 10. Sept., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Anna, Moyel, afgik fra Kbhvn. 10. Sept., bestemt til Riga. — Olga, Fischer, ankom til Königsberg 8. Sept., bestemt til Kbhvn., London. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Riga 10. Sept., bestemt til Hamburg.

Constantin, P. Petersen, afgik fra Newcastle 11. Sept., bestemt til Kbhvn. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Odense 12. Sept., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 12. Sept., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Leith 10. Sept., bestemt til Odense. — Kronen, C. A. Svane, afgik fra Newcastle 10. Sept., bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, A. Andersen, afgik fra Odense 11. Sept., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Naskov 11. Sept., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Newcastle 9. Sept., bestemt til Nyborg.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, afgik fra Amsterdam 7. Sept., ankom til Blyth 9. — Frode, Christensen, afgik fra Braila 18. Aug., ankom til Nantes 6. Sept. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Ghent 9. Sept., ankom til Zaandam 10. — Svend, Hveysel, afgik fra Riga 11. Sept. til Grimsby. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Petersborg 8. Sept., ankom til Riga 11. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Kronstadt 6. Sept., ankom til Riga 8. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Stettin 4. Sept., ankom til Riga 7. — Olaf, C. Holst, afgik fra Kronstadt 1. Sept., ankom til Rotterdam 9. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Rotterdam 6. Sept., ankom til Cardiff 9. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga 25. Aug., ankom til Dunkerque 1. Sept. — Dan, J. C. Jensen, afgik fra Riga 5. Sept. til Ghent. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Petersborg 10. Sept. til Riga.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Petersborg 9. Sept. til Brake. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Villa Real de Santa Antonio 2. Sept. til St. Petersborg. — Johan Siem, F. Löffler, afgik fra Petersborg 9. Sept., ankom til Riga 11. — Pawel Andrejeff, L. Johnsen afgik fra Kronstadt 30. Aug., ankom til London 7. Sept. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Kronstadt 4. Sept. til Brake.

Heimdal, Anine, A. W. Knudsen, afgik fra Kbhvn. 10. Sept. til Riga.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra New-York 31. Aug. til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 23. Aug., ankom til New-York 6. Sept. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 6. Sept. til New-York.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, afgik fra Helsingfors 6. Sept. til Antwerpen. — Christiansborg, Schmidt, ankom til Blyth 7. Sept. for at laste til Hjemstedet — Fredensborg, Andersen, ankom til Calais 7. Sept. — Frederiksborg, Hartmann, afgik fra Helsingfors 3. Sept. til Rouen. — Rosenborg, Schultz, ankom til Rouen 9. Sept. — Uranienborg, van Deurs, har passeret Kbhvn. paa Rejse fra Kronstadt til Sunderland.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, ankom til Calais 6. Sept. — Fyen, Hansen, ankom til Hamburg 6. Sept., afgik 11. til Triest. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Hamburg 10. Sept. til Sunderland. — Jylland, Starck, ankom til Dunkerque 5. Sept., afgik 10. til Middlesborough. — Russia, Rasmussen, afgik fra Blyth 5. Sept., ankom til Kbhvn. 8. — Sjælland, Hansen, ankom til Brake 5. Sept., afgik 10. til Grangemouth.

Det store nordiske Telegrafskib. H. C. Ørsted, Ørsted, afgik til Nordøen 10. Sept. — Store Nordiske, Suenson, er paa Kabelreparation i østasiatiske Farvande.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Grangemouth 8. Sept., afgik 10. til Helsingør. — Nerma, Degn, ankom til Methil 5. Sept., afgik 6., ankom til Esbjerg 8., afgik 10. til Antwerpen. — Nordøen, Meinertz, ankom til Middlesborough 5. Sept., afgik 7., ankom til Esbjerg 9., afgik 11. til Newcastle.

Sejlskibe.

M. N. Fischer, Vejle. Wedle, Henningsen, afgik fra Port Alegre 26. Juni, ankom til New-York 6. Sept.

M. Christlansen, Rønne. Bornholm, Grønnegaard. ankom til Newcastle 9. Sept. fra Kronstadt — M. Christlansen, Bager, afgik fra Plymouth 3. Sept. til Hernøsand. — Frederik, Kofoed, ankom til Archangel 2. Sept. fra England. — Kirstine, Nielsen, afgik fra Liverpool 3. Sept. til Kolding. — Kristiane & Marie, Hansen, ankom til Gefle 2. Sept. fra Newcastle. — P. S. Rønne, Hintze, ankom til Peterhead 9. Sept. — Thor, Jensen, ankom til Archangel 3. Sept. fra England. — Thyra, Larsen, ankom til Boston 30. Aug. fra Archangel. — Tre Søstre, Pedersen, ankom til Riga 1. Sept. fra Rønne.

Chr. Simoni, Aalborg. Carl, Andersen, ankom til Luleå 27. August. — Caroline Smith, Ægdiussen, ankom til Aalborg 28. August. — Flora, Larsen, ankom til Rochester 5. Sept. — Kirstine, Ægdiussen, afgik fra Newcastle 31. August til Skuru.

Alexandra. Barkskip af Kjøbenhavn, Nielsen, ankom d. 6. Sept. til Santos fra Hamburg med 54 Dages Rejse. Alt vel ombord.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Funch Edye & Co., New York, meddele den 30. August:

I den forløbne Uge har Begæret efter Korn i Partier været mere livligt, dog kun for prompt og hurtig Afskibning, medens der næsten intet er bleven gjort for senere Terminer. Der er ligeledes en lille Bedring i Begæret efter fulde Ladninger, dog ere Ordrene ikke mange, og for senere Afskibning indskrænker disse sig hovedsagelig til mindre Baade til de danske Havne. I Bomulds-Markedet er der i Øjeblikket kun ringe Begær efter Skibsrum, hvorimod der fremdeles er presserende Begær for Petroleum i Kasser til det røde Havs Havne, Bombay og Japan, og ligeledes for Træløst til La Plata, men paa Grund af disse Markeders uheldige Tilstand ere Rederne ikke tilbøjelige til at acceptere de høje Rater, som nu tilbydes.

Der er bedre Efterspørgsel efter Sejlskibe for Petroleum i Kasser til Østen og en Del Refragtninger har fundet Sted, i nogle Tilfælde til lidt højere Rater. Det er sandsynligt, at Efterspørgselen vil holde sig i nogen Tid, men da Rederne acceptere de tilbudte Rater for deres i Ballast kommende Skibe, have vi kun ringe Haab om yderligere Fragtstigning.

Skibe for Petroleum i Tønder til Europa ere meget knappe, og bedre Rater vil kunne opnaas særlig for mindre Skibe, hvilke i Aar synes at undgaa vor Havn; derimod er der intet Begær efter større og senere disponible Skibe, af hvilke en Del forefindes her. Træløst-Forretningen til Sydamerika og Europa har været stille, og Raterne i disse Retninger ere svage.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 7. September:

Der har i den forløbne Uge været temmelig stærkt Begær for Tonnage fra Kulhavne til Østersøen, men det rigelige Tilbud af Dampere har forhindret nogen væsentlig Bedring i Fragterne. — For Middelhavet er Markedet vedblivende flovt med uforandrede Rater.

Returmarkedet fra Sortehavs-Distrikterne og Middelhavet er gennemgaaende fastere, skønt Begæret fra først nævnte i de sidste Par Dage atter har været mindre stærkt. Fra Azovske Hav er Efterspørgselen for Tonnage vedblivende ringe. Der er sluttet Tyne, Blyth eller Wear til: Cronstadt 2000, 2200, 2800 3/9. 1050 4/. — Reval 2000 4/. — Pillau 1650 4/3. 1300, 1600 4/4 1/2, 1300 4/6. — Neufahrwasser 1000, 1350 4/1 1/2. — Kiel 1800 4/. — Sønderborg 750 4/9. — Nakskov 1100 4/9. — Kjøbenhavn 1400 4/. — Landscrona 1000 4/10 1/2. — Stockholm 1600 3/10 1/2. — Gustafsborg 1350 4/1 1/2. — Savona 2750 4/6. — Genua 3700 4/3, 3000 4/4 1/2, 3100 5/ d. V. — Spezzia 2700 4/7 1/2. — Ancona 2000 6/. — Piræus 1900 4/9. — Constantinopel 3000 4/6. — Alexandria 3500 4/3.

Sortehavet noterer: Odessa til U. K. 9/6 n. c. — Nicolaieff 11/— à 11/3, Sulina 10/3 à 10/6 til »any direct«.

Donauen noterer 12/6 til 13/— U. K. for prompt, 14/3 à 14/6 for Oktober Lastning.

Azoff 11/8 for prompt til U. K., med 12/6 à 12,9 for Okt. Lastning.

Fra Middelhavet er sluttet: Smyrna til London, Hull eller Leith 2800 d. V. Lst. 1375 do. 2850 d. V. 9/3 pr. ton. Spanien til London 1500 d. V. Lst. 775, do. til U. K. 800 d. V. Lst. 460, 2 Rejser.

Sevilla til Boness eller Ayr 6/6. Ergasteria til Antwerpen 8/4 1/2. — Benisaf til Rotterdam 4000 t. 8/ full terms.

Fra Østersøen er sluttet: Cronstadt til Tayport 380 stds. 20/, til Grangemouth 400 stds. 20/.

Narva til Amsterdam 650 stds. fl. 16 1/2. Råfso til Barcelona 700 stds. 63 pesetas. Framnäs til Dunkirk 500 stds. frc. 32. Luleå—Rotterdam 3000 5/6. Hernøsand til Amsterdam 680 stds. 23 6. Sverrig til Alexandria frc. 49 halks. Antwerpen til Venedig 1600 6/6.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 7. Septbr.:

Fragtmarkedet for saavel Sejl- som Dampskibe vedbliver stille, og Hjemfragterne vise især for Sejlskibe en nedadgaende Tendens.

Der er i forløbne Uge blandt andet sluttet som følger: Sejlskibe.

Liverpool til Melbourne — Stykgods 11/. — Tyne til Pisagua »range« 13/6, »inwards«. Cardiff til Pisagua eller Iquique 11/—, »inwards«. — Cap-Town 11—; Swansea til San Francisco 12 6.

Fra River Plate sluttes der intet. Valparaiso Markedet er dødt. 51,000 Tons ligger ubefragtet der. — For Oktober Lastning er der sluttet à 25/—. Januar/Februar Afskibning à 25/6 ÷ d. 1/3. — Tysk Jernskib »Fritz Reuter«. 1475 Tons skal være sluttet fra Vestkysten til Kanalen à 25/—, gaar ud i Ballast fra U. K. San Francisco Markedet er flovt, nominal Notering 28'9 for Ordre — 345,000 Tons er undervejs dertil. — Fra Portland, O. er der sluttet et 1800 Tons Skib à 31/3 for Novemb./Decemb. Lastning — 90,000 Tons er undervejs dertil — til Tacoma 25,000 Tons.

New-Zealand til U. K. 30/—; Kont 32 6. Calcutta til New-York Doll. 4 1/4; Frisco Doll. 4 1/4. Newcastle N. S. W. til Vestkysten 15/— do. do. til San-Francisco 13/—.

Philadelphia til Japan Case Oil 24 Cents.

New-York » Bangkok — 16 »
do. » Shanghai — 21 »
do. » Rangoon — 13 1/2 »

Dampskibe.

Saltport til Trangesund Salt 4/10 1/2. Cardiff til Colomb 10/—; Bombay 13/— Bjørneborg til Manchester 33/6 pr. Std. Stav; Wyburg til do. 31—, pulpwood. Søderham til Avonmouth 27/6. — do. og Gefle til Manchester, Woodpulp, à 13/6, Resten Planker à 30/— New-Orleans til 2 Losssteder 36/— for Boumld, Odessa til U. K. Kont. 9/3 à 9/6; Azoff 11—; Nicolaieff 10/—; Sebastopol 9/6; Sulina 9,6 a 10/—; Donau 12/6 à 13/—, direkt til Stockholm 14/6.

Smyrna til London 9/3; Bilbao til Middlesbro 5/1 1/2; Newport 4/4 1/2; Glasgow 5/4 1/2.

Skibskøb. Jærnskip »Clan Ferguson«, 799 Tons, bygget Port Glasgow 1876, er solgt for £ 3250 — har netop faaet ny Rig og Sejl i Cape Town efter Afmastning der i Nærheden.

Jærnbark »Formosa«, 915 Reg. Tons, bygget Dumbarton 1875, nu her, solgt til Italien for £ 3250.

Træskib »Abbie S. Hart«, 1450 Tons, bygget Nova Scotia 1880, solgt for cirka £ 2000; »Charles E. Lefurgey«, 936 Tons, bygget P. E. Island 1884, til Norge for cirka £ 2400.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Syne vidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Jyllands V.-Kyst. Thyhøren Baake er flyttet 200 Aler S. hen.

Kattegat. Et Vrag er meldt at ligge sunket c. 5 Kml Ø. for Fyrskibet »Læsø Trindel« med Mastetoppen over Vandet.

Vraget har forgæves været eftersøgt.

Isefjord. Fra den 16de til 25de Sept. afholdes fra Kl. 11

Fm. til Kl. 2 Em. Skarpskydning ud over *Iseffjord* fra Terrænet omkring *Jægerspris*. Paa de Dage, Skydning finder Sted, hejse om Morgenen Flag paa *Krøblingebakken* og paa *Karolinshøj*. Naar der skydes, er det forbundet med Fare at komme Kysten ud for Øvelserrænet og N. for samme indtil *Alholm* nærmere end 2 Kml.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Karlskrona. Prikken ved *Inre Hjortgrundet* er midlertidig ombyttet med en rød Stage med Kost.

Rusland. Riga Bugt. Vraget af Skonnert »Jan«, som laa sunket paa *Pernau Red*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Tydkland. Rixhöft NN. I Følge Meddelelse fra »Det Forenede Dampskibs Selskab« ligger et Vrag sunket i 8 Fv. Vand, fra *Rixhöft* Fyrtaarne i N. t. V. $1\frac{1}{2}$ V., $2\frac{1}{2}$ Kml. To blankkrabede Stænger med hvidmalede Toppe vare c. 8 Fod over Vandet.

Pommern. Fra den 17de til den 20de Sept. 1895 kan *Gross Horst* Fyr brænde uregelmæssigt.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Bohuslän. Stangmærket paa *Svartskär*, mellem *Dynö* og *Hafstensund* Lodspladser, er igen rejst. Prikken ved Grunden er inddraget.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Kola Bugt. Ved Midten af *Anna Banke* Ø-Side er i 15 Fod Vand udlagt en sort og hvid stribet Spidstønde. Ved N.-Siden af *Abramova Bank* er i 15 Fod Vand udlagt en hvid Tønde.

Tydkland. Østfrisiske Øer. I *Accumer Ehe* har Farvandet flyttet sig c. 800 Alen V. hen. Ydertønderne ere flyttede derefter.

England. Ower Bank. Omtrent den 1ste Okt. 1895 flyttes sort Spidstønde, *South Ower*, 3 Kbl. N. 62° Ø. hen i 10 Fv. Vand og faar Kors som Topbetegnelse. $53^{\circ} 7' 10''$ N. Br. $2^{\circ} 6' 34''$ Ø. Lgd.

Yarmouth. Omtrent den 1ste Okt. 1895 flyttes følgende Tønder paa *Yarmouth Red*, saaledes:

Sort Spidstønde, *South Cross Sand*, $3\frac{1}{2}$ Kbl. S. 20° V. hen i 13 Fv. Vand.

Sort og hvid vandret stribet Kugletønde med Kegle med Spidsen nedad, *South Scroby*, $5\frac{1}{2}$ Kbl. N. 29° V. hen i $6\frac{1}{2}$ Fv. Vand.

Sort og hvid tærnet Stumptønde, *Scroby Hook*, 3 Kbl. N. 28° V. hen i 5 Fv. Vand.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland, og Irland.

England. Dover. Den 1ste Oktober 1895 oprettes paa Yderenden af *Dover Promenade Pier* et Taagesignal. Naar et Skib ses eller høres at komme i farlig Nærhed af Pieren, gives Signal med Gongong. $51^{\circ} 7' 20''$ N. Br. $1^{\circ} 19' 20''$ Ø. Lgd.

Englands V.-Kyst. En hvid og sort tærnet Lystønde, mærket »*Birkdale*«, med Kegle paa Toppen, og visende hvidt, fast Lys med Formærkelser, er udlagt i *South Channel*, fra *Southport* Fyr i S. 50° V., 3 Kml. og fra *Formby Kirke* i N. 18° V. $53^{\circ} 27' 30''$ N. Br. $3^{\circ} 5' 20''$ V. Lgd.

Irlands N.-Kyst. Loch Foyle og River Foyle. Tønden paa Ø.-Siden af Løbet, $1\frac{3}{4}$ Kml. S. 69° V. fra *Macgilligan Point*, er indraget. En rød Tøndevager er udlagt $1\frac{4}{5}$ Kml. S. 74° V. fra Taarnet paa *Macgilligan Point*.

En sort Stage med Diamant er udsat paa V.-Siden af *West-Channel*. 3 Kbl. S. 60° V. fra *Red Castle* Pælefyr.

Den røde Stage ved Ø.-Siden af *West-Channel*, ØSØ. for *Quigley Point*, er ombyttet med en rød Træbaake.

Den sorte Stage ved V.-Siden af Løbet, ØSØ. for *Aught Point*, er indraget. En sort Stage med Diamant er udsat $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 78° Ø. for den sorte Stages tidligere Plads.

Den sorte Stage ved V.-Siden af Løbet, SSØ. for *Crummin Point*, er ombyttet med en sort, firkantet Træbaake.

Den sorte Stenbaake ved V.-Siden af Løbet, ØSØ. for *Brook-Hall*, er ombyttet med en hvid Træbaake.

Den røde Stage ved Ø.-Siden af Løbet, ØNØ. for *Broom Hall*, er indraget.

Den røde Tønde ved Ø.-Siden af Løbet, NV. for *Rosse Point*, er indraget. En rød Stage med Ballon er udsat $\frac{1}{3}$ Kbl. N. 73° V. fra den røde Tøndes tidligere Plads.

Den sorte Stage tæt SV. for *Madams Bank* Pælefyr er indraget.

Træbaaken ved S.-Siden af *Madams Bank*, NNØ. for *Clooney Point*, er ombyttet med en Stage.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Turballe. Den 15de Sept. 1895 slukkes de to hvide, faste Ledefyr ved *Turballe*, og samtidig tændes følgende Fyr:

Paa *Garlahy* Molehoved et fast Fyr, der viser rødt Lys fra N. 35° V. gennem V. til S. 45° V., hvidt Lys fra S. 45° V. gennem S. til S. 35° Ø. Flammens Højde: 34 Fod. Synsvidden: 10 Kml. for det hvide, 6 Kml. for det røde Lys. Det vises fra et hvidt, rundt Taarn. $47^{\circ} 20' 47''$ N. Br. $2^{\circ} 30' 56''$ V. Lgd.

Fyret paa *Tourlandroux* Bølgebryder bliver permanent. Det viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: 22 Fod. Synsvidden: $3\frac{1}{2}$ Kml. Fyret vises fra et lille hvidt Fyrhus. $47^{\circ} 20' 46''$ N. Br. $2^{\circ} 30' 52''$ V. Lgd.

Newfoundland Ø.-Kyst. Trinity Bay. Et hvidt Fyr med Formærkelser hver 4 Sekunder, Lys 2s. Mørke 2s., er tændt paa *Motion Island* ud for *Random Head*. Flammens Højde: 122 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Det vises fra et rødt og hvid tærnet, 35 Fod højt Jerntaarn. Fyrpasserboligen er hvid med rødt Tag. $48^{\circ} 6' 4''$ N. Br. $53^{\circ} 33' 4''$ V. Lgd.

Forenede Stater i Nordamerika. Massachusetts. Boston Bay. En rød og hvid vandret stribet Spirtønde er udlagt ved 8 Fods Pladen omtrent midt i Løbet mellem *Great Pig Rocks* og *Middle Ground*. Den ligger i 8 Fod Vand, fra *Egg Rock* Fyr i N. 43° Ø. og fra Stagen paa *Dread Ledge* i N. 71° Ø.

Massachusetts. Broad Sound. En rød og sort vandret stribet Klokketønde er i 8 Fod Vand udlagt ved Indløbet til *Lynn Harbor*, fra *Bass Point* i N. 57° V. og fra *Long Island Head* Fyr i N. 2° Ø.

En rød Klokketønde er udlagt i 15 Fod Vand ud for *Winthrop Head*, fra *Boston* Fyr i N. 50° V. og fra *Deer Island* og *Long Island Head* Fyr overet i N. 9° Ø.

Boston Harbor. Massachusetts. En Baake, bestaaende af fire Pæle med en Tønde paa Toppen, er opført paa *Glade Flats*, fra *Deer Island* Fyr i N. 70° V. og fra Kuppelen paa *State House* i S. 88° Ø.

Monomoy Shoals. Massachusetts. Vraget af Skonnert »*Addie G. Bryant*« ligger i $5\frac{1}{2}$ Fv. Vand, $5\frac{1}{2}$ Kbl. S. 69° V. fra »*Pollock Rip*« Fyrskib. Saalænge Masterne staa, vises en hvid Lanterne fra Rejsningen.

Savannah River. South Carolina. Fyret, som vises fra den bageste Baake paa *Venus Point*, er nu et hvidt, fast Linsefyr, der lyser Farvandet rundt. Flammens Højde: 35 Fod.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rusland. Tendra Pynt S. En Brig ligger sunken i 10 Fv. Vand c. 16 Kml. S. 1° Ø. fra *Tendra Pynt* Fyr. Masterne ere over Vandet. Paa Stormasten er anbragt et rødt Flag.

Tendra. Sorte Hav. En sort, 64 Fod høj Træbaake med Ballon er opført paa Grunden *Tendra* mellem Fyrtaarnet og den anden Baake. $46^{\circ} 15' 42''$ N. Br. $31^{\circ} 34' 24''$ Ø. Lgd.

For Sommeren er paa N.-Enden af Grunden *Tendra* tændt et rødt, fast Fyr og 8 sorte Vagere med Stage og Kegle ere udlagte langs 28 Fods Grænsen i *Tendra Bugt*.

Berdiansk. Azovske Hav. Ved *Berdiansk* Havn opføres en ny Mole, som udgaar fra Kysten inden for Bølgebryderen. Paa Molens Yderende er tændt to hvide, faste Fyr, lodret for hinanden. Flammens Højde: 17 og 13 Fod. Efterhaanden som Molen forlænges, flyttes Fyrene udad. De staa nu $1,200$ Alen N. 45° Ø. fra det grønne Fyr paa V.-Enden af Bølgebryderen.

Theodosia. Det faste Fyr paa *Theodosia* Ø.-Mole viser svagt, hvidt LPs fra S. til V.

Tunis. Sfax. Indløbet til *Sfax* uddybes. Tilladelse til at løbe ind i Havnen maa forud indhentes hos Havnekaptajnen. Naar Løbet er frit, hejse en Stander over et Flag paa Havnekontorets Signalmast.

Karantænebestemmelser m. m.

Tyrkiet. — Skibe med Passagerer fra Kysten mellem Kap *Keledonia* og *Suedieh* underkastes 5 Dages Karantæne og Desinfektion i *Beirut*, *Clazomenes* eller *Tripolis*, uden Passagerer 1 Dags Observation og Lægeundersøgelse. Alle Skibe fra *Adalia* underkastes 5 Dages Karantæne ved en af de tre nævnte Karantæneanstalter.

Skibe med Passagerer fra *Marmerhavet* mellem Kap *Burin* og *Kara Bogha* underkastes 5 Dages Karantæne, uden Passagerer Lægeundersøgelse.

Grækenland. — Skibe fra *Adalia Bugt*, mellem Kap *Keledonia* og *Memourion*, underkastes 5 Dages Karantæne i en Havn, hvor der findes Karantænelæge, eller ved Lazaretterne i *St. Georg*, *Salamis* Red, og *Vielo*.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Bygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Dampmaskiner, Kjæller samt Maskinarbejde af enhver Art. — Tørdok, 340 engelske Fods Længde i Bunden, samt Patentslip for Skibe af indtil 750 Tons Egenvægt.

Th. Meier, Vognmandsforretning.

Al Slags Kørsel
besørges.

Kontor: Frihavnsselskabets
Kontorbygning.
Telefon 2068.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.

Skandinavisk Forretning.

Swansea.

Telegrafadresse: NÆRUP.

Hattemagasinet

'London'

Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg

Fortrnlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

Metalspejlapparater, Havnefyre & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

Ægte Carbolineum.

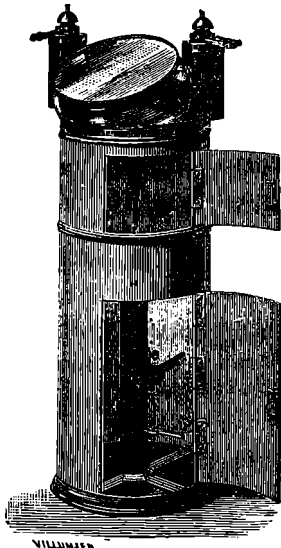
Bedste og billigste Impræg-
neringsmiddel. Anvendes til
alt Træværk. Kan paastryges
af Enhver. Faas billigst hos

Th. Kayser & Co.,

ældste Carbolineumsforretning,

Rosengaarden 8, Kbhvn. K.
forhen Møntergade 24.

Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

Patent Multiplikator, Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

½Sextanter og Oktanter.

Kaptein Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre
med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallelinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition.

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering
enhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

M. Christiansen.

John Hinze.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og
Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:

Raadhusstræde 4.

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.

Diner a la carte. Varme Frokostretter.

J. Christophersen.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.
J. Foverskov.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning,
Leverander i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang mere
illustrerede Kataloger.

Petersen & Stenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

Største Lager

af

Skindtrøjer

en gros

en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og dem denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvin,
faas à 65 Øre pr 1/1 Boul.

Peter Jagds Vinhandel.

Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvarter, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 19, St. 11-9 og Holsteinsgade 9, Ø.,

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petittlinie à 45 mm Brede 25 Øre, udenlandske 35 Øre

De øvrige Sider — — — — — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20% 30% 50%

Mindre end 1/2 Side 10% 20% 40%

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Bredgade, og flere Stæder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 38.

Kjøbenhavn, Fredag den 20. September 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Vestkyst-Havnen. — Deutsche Seewarte. — Om Stabilitet m. m. — Det ny og det gamle Sejlsystem. — Fiskeri-Statistik. — Fransk Højesteretsdom. — Trafiken i Nordøstersøkanalen. — Nye spanske Bestemmelser om Petroleumsførselen fra Amerika. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fra Københavns Frihavn. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg;
Østergade 10, Kjøbenhavn.

Telefon 1089.
Eneforhandlere &
Fabrikanten i Danmark
De foren. Malerm. Farvemølle
Beste Middel for Skibsbunde
designe-
rende
GEOLIT
mod Fuglighed, Rude, Svamp, Syredampe.
Grønnegade 33, Kjøbh. K.
Alle Artikler for
Malere.
Kun prima Varer.

SEIFERT & NØRGAARD,

Ny Østergade 1,

Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.

Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sponong & Co.,
Stockholm.

Anbefaler alle Slags Uniformeffekter.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.
Transit og Kreditplagsvarer.

M. Christiansen.

John Hinze.

Fanø praktiske Sømændsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbød.

Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Linoleum

og

Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Frihavns

Spedition &

Kommissions-Forretning.

Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørgees.
Kontor i Frihavns Kontorb.
Telefon 2250.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transport-
pramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater,
Bugserdampere og Fiskerfartøjer med Petroleumsmotorer
indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902. Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

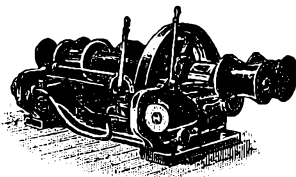
Telefon
1269

M. CLAUSEN,

KJØBENHAVN, K,
leverer

Telegr.-Adr.:
„Baltic“.

Damp-
Kraner,
Hejse-
og
Ankerspil,



Donkey-
Kjedler.
Donkey- og
Ballast-
Pumper

fra
Clarke Chapman & Co. lim., Gateshead.

Temperleys Vare-Transporters. Staal-Skibsbaade, presset
af kun 2 Plader. Ogdens selvregulerende Reduktions-
Ventil. Selvtættende Metalpakninger. Danby's Cement
til Skibscementering. Mollerups Smøreapparater.

Bogtrykkeri,

nyeste Typer & Maskiner.

Papirhandel,

største Udvalg i Kontormateriel.

Tegneartikler,

prima Bestik anbefales.

Bogbinderi,

Protokoller af enhver Art.

S. Friedländer

Ved Stranden 14
Kjøbenhavn.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.

Skandinavisk Forretning.

Swansea.

Telegrafadresse: NÆRUP.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,

Strandgade 32.

Kjøbenhavn. C.

Telefon Nr. 1728.

**Internationalt
Bureau**

(oprettet 1870)

Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Hans Chr. Berg,

Stukkatur, Cementstøberi

og
Kridtstensværksted.

Gothersgade 91. K.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.
Fint og fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaer.

Modeller
for Støbegods
saavel til Bygnings- som Ma-
skinbrug. (799)

Victor Rasmussen,
St. Kongensgade 59.

Lange & Møllers

Bødkerværksted
i
Kjøbenhavns Frihavn
anbefaler sig med Alt
Udarbejde samt Alt færdigt
Bødkerarbejde for Export
Alt Arbejde udføres af solide
og øvede Folk.

L. V. Olsens

Møbelmagasin.
Største Udvalg. Billigste Priser.
14 Adelgade 14.
Telefon 3796.

Fritz Meyers Etablissement

14, Gothersgade 14.
Belysnings-Apparater
og Lanterner
til Skibsbrug
til Lys, Olie, Petroleum og
elektrisk Belysning.
Metal- og Lakervarer
til Skibsbrug.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.
Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Hattemagasinet 'London'

Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg
Fortrnlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

Rugbrød

A (Frederiksberg) A
er udmærket og holdbart.
Guldmedaille i Amsterdam.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørgeres.



Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre Cacao
kan særlig anbefales til Skibsbrug.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere,
114, BUTE ROAD. CARDIFF.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.
Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:
»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,
»Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg
og Mellemstationer samt
»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Svea«
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Nørrebro Koste- og Levangerfabrik,

Nørrebrogade Nr. 30.
Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

M. B. Hansen, mekanisk Etablissement, Nørrevold 78

Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tællere.

Fred. Drost, Maskinværksted og Smedie, Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur af enhver Art.
Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

C. W. Obel's Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg. Lager og Udsalg i Kjøbenhavn: Frederiksberggade Nr. 1. Telefon 3669.

Ove Haugsted, Kjøbenhavn. Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering. Kontorer: Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn. Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen. Prompte og billig Spedition til alle Pladser.



ENEFORHANDLER:
V. LÖWENER,
Kvæsthusgade 6,
KJØBENHAVN. K.

„Montferrand“

Prøv og dem denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvín,
faas à 65 Øre pr 1/2 Boutl.
Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Ægte Carbolineum.

Bedste og billigste Impræg-
neringsmiddel. Anvendes til
alt Træværk. Kan paastryges
af Enhver. Faas billigst hos
Th. Kayser & Co,
ældste Carbolineumsforretning,
Rosengaarden 8, Kbhvn. K.
forhen Møntergade 24.

Anders Nielsen, Fredericiagade 27.

Største Lager
af
Fedevarer.

Presenninger

af H. E. Hansens gode velbe-
kjendte vandtætte Dug havest
stedse paa Lager.
Holbergsgade 15.

F. W. Bergstrøm, 23, Vestervoldgade 23.

Filial:
14, Fælledvej 14.
Etablissementer
for
Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.
NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.



Vestkyst-Havnen.

IV.

(Sidste Artikel).

Vi have i de foregaaende Artikler søgt at paavise, at Forudsætningen for Vestkyst-Havnespørgsmaalets Løsning maa være, at de forskellige Næringsveje, hvis Interesser det berører, i Enighed ville arbejde for dets Gennemførelse. Hverken Skibsfart, Fiskeri eller Handel, ja end ikke Landbruget, ville for sig alene fordre en stor Trafikhavn paa Vestkysten; men hvis disse Næringsveje samlede opstille Kravet om en saadan, hvis det særlig fra Landbrugets Side paavises, at en Trafikhavn vil være af større Betydning for dets Eksport til England, da faar Kravet Vægt.

Paa denne Betragtning hviler, saa vidt vi kunne skønne, ogsaa Indbydelsen til Mødet i Thisted. Man har til dette indbudt Delegerede for Landbo-, Handels-, Industri-, Haandværker-, Søfarts- og Fiskeri-Foreninger, og man ønsker af Mødet en Udtalelse om dets Stilling til Spørgsmaalet om en Vestkyst-Havn i Almindelighed, uden Hensyn til dennes Beliggenhed. Der kan vel imod dette Indbydernes Standpunkt rejses berettigede Indvendinger. Spørgsmaalet om Havnens Beliggenhed er nemlig for manges Vedkommende bestemmende for det Standpunkt, man overhovedet indtager til den; for Skibsfarten og Fiskeriet f. Eks. er det af stor Betydning for den Interesse, de have i en Vestkyst-Havn, hvor Havnen kommer til at ligge, og det samme gælder helt eller delvis for andre Næringsveje. For Regeringen og Lovgivningsmagten vilde en Udtalelse om Havnens Beliggenhed ogsaa være af betydeligt Værd ved Bedømmelsen af de Veje, ad hvilke Sagen skal fremmes. Ikke destomindre erkende vi, at Indbydterne vare tvungne til at udelukke Beliggenheds-Spørgsmaalet fra Mødets Forhandlinger, naar disse skulde ventes at føre til noget Resultat. Thi det er givet — og det er bekræftet af Fortidens Erfaringer — at Beliggenheds-Spørgsmaalet, i samme Øjeblik det rejses, vilde skille de Delegerede, ikke i to eller tre, men i saa mange forskellige Grupper, at det vilde være ganske utænkeligt at faa tilvejebragt en fælles Udtalelse om denne Side af Sagen. Og da Mødets Hensigt jo er at samle de Interesser, der ere knyttede til Vestkyst-Havnen, i en saadan fælles Udtalelse, se vi ikke, at Indbydterne kunde gøre andet end udelukke Beliggenheds-Spørgsmaalet.

Mødet i Thisted kan da kun have den Hensigt at rette en Opfordring til Regeringen om at tage Initiativet til en Løsning af Vestkyst-Havnespørgsmaalet, og en saadan Opfordring fra et stort Antal Repræsentanter for forskellige Samfundsklasser vil have en ikke ringe Vægt. Forhandlingerne maa derfor føres ganske uden Hensyn til lokale Interesser og, saa vidt muligt, til de enkelte Næringsvejes Særinteresser, og man maa have den Tillid til Regeringen og Lovgivningsmagten, at de ved Sagens Løsning tage ethvert berettiget Hensyn til de forskellige Krav, der fra de forskellige Sider stilles til en Vestkyst-Havn. Det bedste, og vi tør vist tilføje det eneste, gode Resultat, som Mødet i Thisted kan bringe, er at føre Sagen ud over det døde Punkt, paa hvilket den befinder sig. Fra alle Sider erkendes det, at Havneforholdene paa Jyllands Vestkyst trænge til at reformeres; men om Maalet, der skal

naas, og Midlerne, der skulle bruges, kan man ikke enes. Derfor maa Sagen nu fremmes ad den eneste mulige Vej: ved en Manifestation, der gør det klart for Regering og Lovgivningsmagt, at der i store Kredse næres et levende Ønske om nu omsider at se denne Sag løst.

Det Spørgsmaal frembyder sig herefter naturligt: hvilke Forhaabninger tør man da knytte til et saadant Resultat af Mødet? I Overensstemmelse med, hvad vi i disse Artikler have udviklet, maa vi anse en stor og dyb Havn paa Vestkysten som den eneste Løsning, der fuldt ud kan tænkes at tilfredsstille Landbrugets, Fiskeriets og Skibsfartens Krav, og vi kunne ikke tænke os, at man gennem andre Overvejelser konsekvent kan komme til noget andet Resultat. Men denne Løsning kræver, som man véd, overordentlige pekuniære Ofre; den fordrer, at store Kapitaler anvendes alene for at skabe et saadant Havneanlæg, og den fordrer mulig, at der senere anvendes store Summer i Vedligeholdelses-Udgifter, der væsentligt ville fordyre Driften af en saadan Havn. Det er da selvfølgelig berettiget at overveje, om disse Offre staa i et rimeligt Forhold til den Betydning, der maa tillægges et saadant Havneanlæg. Og paa dette Punkt vilde det ganske sikkert være ønskeligt, om Thisted-Mødet tog sit Parti. De mange Repræsentanter for vort Næringsliv, der her ere samlede, maa give et bestemt Svar paa det Spørgsmaal: Er Vestkyst-Havnen af den Betydning, at man vil opfordre Regeringen til at anvende de store Summer, der her ere Tale om, paa at bygge den? Besvares dette Spørgsmaal med ja, vil Regeringen kunne vente at finde den fornødne Støtte, naar den søger Sagen gennemført ud fra den Forudsætning, at Villien til at bringe disse Offre ere til Stede. Besvares det med nej, vil den vide, at selv om man ønsker en stor Vestkyst-Havn, tør man kun opfordre Regeringen til at træffe de Foranstaltninger paa Vestkysten, der kunne gennemføres med mindre Offre, og som kunne forbedre de nuværende Tilstande, men ikke omforme dem. Om hvilket af disse to Standpunkter, Mødet skal indtage, derom kunne vi, som Organ for en enkelt Næringsvejs Interesser, ikke udtale os. Men at man i hvert Fald vil opnaa, at Regeringen nu tager Sagen i sin Haand, synes os utvivlsomt, saa vist som den i Fortiden har lagt sin Interesse for en Ordning af Havneforholdene paa Jyllands Vestkyst for Dagen. Regeringen raader da ogsaa over et meget omfangsrigt Materiale til Bedømmelse af de mange Hensyn, der her ere at tage; den raader over den fornødne tekniske Fagkundskab, og den faar med Lethed kompetente Udtalelser om Sagen fra Organisationerne indenfor de Næringsveje, der ere interesserede i den.

Ogsaa Rigsdagen vil yde sin Medvirkning til en Løsning af dette Spørgsmaal. Dens Interesse for vore Næringsveje og særlig dens Sympati for Foranstaltninger til Ophjælpning af vore Fiskerier, er kendt nok. Og de sidste Dage have netop bragt et Vidnesbyrd om, at man i Rigsdagen erkender, at Vestkyst-Havnespørgsmaalet nu maa træde i Forgrunden, idet Folkethingets største politiske Parti, Venstre-Reformpartiet, i et nylig offentliggjort

Program for sin fremtidige Virksomhed har nævnt Foranstaltninger til Bedring af Forholdene paa Jyllands Vestkyst som en af den nærmeste Fremtids Opgaver. Selv om der i Rigsdagen vil være mange Meninger om, hvad der skal gøres og hvor store Midler, der kunne anvendes, vil der kun være én Mening om at Sagen nu maa søges gennemført og ikke skubbes ud i en ubestemt Fremtid.

Vi have i disse Artikler søgt at fremstille Vestkyst-Havnespørgsmaalet som det har udviklet sig, og som det i Dag foreligger for Mødet i Thisted. At give noget Bi-

drag til dets Gennemførelse i Praksis, har ikke været vor Hensigt; vi maatte da bl. a. have behandlet Beliggenheds-Spørgsmaalet, og da vi netop vilde holde os indenfor den Ramme, der er angivet af Indbyderne til Thisted-Mødet, var dette udelukket. Vor Udvikling slutte vi med Ønsket om, at Mødet maa føre til, at denne Sag nu søges gennemført af Regering og Lovgivningsmagt med Hensyntagen til de forskelligartede Interesser, der ere knyttede til den.

Vestkyst-Havnesagen maa nu føres frem til det Punkt, hvor det viser sig, om den kan løses paa Grundlag af de bestaaende Forhold eller ved helt at omforme disse.

Deutsche Seewarte.

Af den foreliggende Beretning for 1894 fremgaar det, i hvor høj Grad Seewarte i Hamburg er af gavnlig Betydning for de nautiske Videnskaber og for Søfarten i det hele taget.

Vi skulle til Belysning af en enkelt Side af denne storartede Institutions Virksomhed efter Beretningen anføre, at der i Løbet af det paagældende Aar blev undersøgt 230 meteorologiske Instrumenter (Barometre og Thermometre), 98 Kompasser og 160 Reflektionsinstrumenter (Cirkler, Sekstanter og Oktanter) foruden en stor Del andre nautiske Instrumenter og Apparater, saasom kunstige Horisonter, Lanterner o. s. v. Desuden foretoges en stor Mængde lignende Undersøgelser paa Seewartes Agenturer i forskellige af Tysklands større Søhandelsstæder.

Af Kronometre havde Seewarte kun haft 21 til Prøve, hvilket Antal synes mærkeligt ringe, naar der tages i Betragtning, at dette Instrument kun kan faa sin rette Betydning, saafremt dets Gang under forskellige Forhold er nøjagtig bekendt. Om Aarsagen hertil udtaler Beretningen:

»Endskønt dette Antal Kronometre viser en Forøgelse imod det foregaaende Aar, kunne vi dog ikke undlade ogsaa denne Gang at fremsætte vor Beklagelse over, at Benyttelsen af Institutet paa dette Omraade fra de herværende Rederiers og Skibsføreres Side er saa forholdsvis ringe. Forhaabentlig vil der dog snart indtræde en Forbedring i dette uheldige Forhold, idet Hovedagenturet i Frihavnen fremtidig faar et Fartøj til Raadighed for at kunne befordre Uhrene til og fra Skibene, da Transporten paa Grund af Institutets store Afstand fra de nye Havneanlæg nu er forbundet med temmelig megen Besværighed for Kaptajnerne.«

Idet vi meddele ovenstaaende Uddrag af Seewartes Beretning for 1894, skulle vi atter gentage vort tidligere udtalte Ønske (Dansk Søfartstidende 1ste Aargang Nr. 17) om, at den her hjemme saa længe paatænkte og stærkt savnede Undersøgelsesanstalt for nautiske Instrumenter i en nær Fremtid maa blive oprettet enten af Staten eller som Privatinstitution med Statsunderstøttelse, og at Beliggenheden da maa blive saa heldig valgt, at Anstalten kan faa den rette Betydning for Skibsfarten.

Om Stabilitet m. m.

Af Skifter Andersen.

Uagtet Staal-Tramps, indbefattet Maskine, have en mindre Vægt end Træskibe, kunne de dog ofte ikke lastes fulde, f. Eks. af Hvede til 212 Pd. pr. Tønde. De kunne det altsaa endnu mindre af Kul, som paa samme Rumfang er c. 30 pCt.

tungere end Hvede. Sagen er vistnok denne, at skønt det beregnede Deplacement naturligvis er ens for begge Slags, bliver Rummet i Staalskibet saa meget større som Byggematerialet er mindre, c. 75 pCt. Vægten af en større Tramp er nu næppe 30 pCt. af det til den ladte Vandlinie beregnede Deplacement, indbefattet Maskinen; men dens indvendige Rum maales forholdsvis stort i Reg. Tons. Træskibenes Egenvægt regnes til c. 44 pCt. af Deplacementet. For at tilvejebringe en fordelagtigere Dødvægttonnage i Forhold til Reg. Tons for Staaltramps, har man nu opfundet Turret-Typen med abrupt indhvalvede Sider oven Vand og med meget smalt Dæk, langt under den halve Bredde. Den er fremstillet i denne Tidendes Nr. 21, ogsaa ved Tegning. Denne Fremtoning har et passende kubisk Fribord à 20 pCt. af hele Skibet og Deplacement 80 pCt., indbefattet 8 pCt. Bundrum; men de bære c. 40 pCt. mere Ladning: c. 2.80 Tons Dødvægt pr. Netto Reg. Ton, hvorimod almindelige Skibe med rette Sider kun bære højst 2 à 2.25 Tons Dødvægt pr. Netto Ton, fordi Turretskibet er beregnet paa at kunne bære sig helt fuld, endog maaske af Kul. Naar nu dertil kommer, at Kul, som er den største Udførselsvare fra England, endnu kun fortoldes efter Brutto Reg. Tons med Fradrag for Skrueskibe af 25 pCt. og for Sejlskibe af 10 pCt. og ikke, som rigtigt var, efter udlossede Dødvægt Tons, saa vil man kunne indse, at der kan indsnige sig abnorme Typer, som kunne faa Overtaget i Konkurrencen. Dette sker dog til Dels paa Bekostning af Stabiliteten m. m. Thi et Skib med saa meget over Vandet indhvalvede Sider som Turretbaaden, taber hurtigt sin Maksimalstabilitet, om ogsaa Begyndelsesstabiliteten kan være tilfredsstillende. Det lider desuden af jævnlige Tryk af Søerne paa dets næsten vandrette indbøjede Sider. Det har dog gode Egenskaber, som kunne belære. Imod Ladningsforskydning er det sikrere, da Rummet lettere fødes efter Sammentrykning og det tilmed er fuldt; de tre Langskotter gøre god Tjeneste, og, hvad der er meget vigtigt, hele Ladningen koncentrerer derved bedre ind over Kølen. Dette sidste Faktum kommer ligeledes frem ved skarpe Skibsbunde, hvor altsaa Højden af Skibet efter dets Diametralplan bliver større end i Siderne. Men dette sikrer hele Systemet en roligere, bedre Gang, og maa kun paaskønnes. Med de flade, firkantede Tværformer er man nu tit kommen for langt bort fra denne gode Regel, at anbringe sin Ladning mest mulig ind over Kølen. Men selve Kølen bør man i det mindste bibeholde og endda give den Hjælp ved Bundkøle, da Staal-kølen alene jo er for lav. Bundkøle ere kun en ringe Erstatning for skarpe, dybt stikkende og vel lastede Skibe, men bøde dog ypperligt paa mange Forseelser imod Skibets ideelle Form m. m. Til betryggende Formaals Fremme maa det fremdeles betænkes, at det heldigste Princip for al fremtidig Skibsmaaling og Registrering vistnok er dette, at man gaar ud fra Skibets Deplacements Kubus. Altsaa det Rum, som det optager i Vandet til et normalt, fastslaaet Dybgaende, uanset hvoraf Ladningen bestaar og om Dybgaendet bliver mindre derved, og uanset hvad Indretninger der forefindes eller maatte foretages i den i, eller hvorledes Fribordet konstrueres, naar alt dette kun er passende og i Forhold til

Skibets Sødygtighed. Dampskibe og Sejlskibe bør da helst være stillet lige ved Beregning af en Reduktion, naar endelig Deplacementsmaalingen bliver international, til Held for Søfarten; thi denne fremmes i høj Grad, mere end almindelig tænkt, ved en korrekt og stabil Maale- og Registreringsmetode.

Det ny og det gamle Sejlsystem.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Da Hr. M. Nissen ikke har taget til Genmæle senere, (jeg maa tilføje, at jeg kun er i Besiddelse af Bladet til Nr. 35), udbeder jeg mig atter i Anledning af hans Kritik i Nr. 23 Plads til følgende:

Naar Hr. M. Nissen er optraadt som en saa ivrig Modstander af det ny Sejlsystem, eller, hvad hermed er ensbetydende, »Forsvarer af det gamle System«, hvorfor har Hr. N. da ikke for længe siden bevist det urigtige i Konstruktionen af det ny System og helst ad videnskabelig Vej bevist det gamle Systems større Fortrin. Har man i Sinde at offentliggøre en Kritik, maa den første Betingelse være, at man kan bevise, hvad man skriver; men hverken er Hr. N. i Stand til at bevise eller forsvare sin vist temmelig uoverlagte Kritik. Vi bør imidlertid ikke dømme Hr. N. for haardt herfor; thi iblandt Skibsførere eksisterer der jo undertiden de mest modsatte Meninger, selv om de simpleste Ting, Skibsfarten vedrørende, og man kan jo ikke vide i hvilken Grad af Ekstase, Hr. N. har befundet sig ved Tanken om med et eneste Slag at skulle banlyse det ny System. Jeg for mit Vedkommende vil derfor betragte Hr. N.'s Indlæg som en Samling af »højest uheldig valgte Sætninger,« der maaske nok vil forskaffe ham adskillige Bryderier at faa besmykkede; men »af Skade bliver man klog, men sjælden rig.«

Vi kunne godt være enige om, at kun en ganske enkelt af os ligger inde med saa megen Teori, at Vedkommende tør paatage sig ad videnskabelig Vej at bevise det fejlagtige i vore Rigningers Konstruktion; vi maa derfor kalde Videnskaben til Hjælp. Da Hr. Vogt i sin Tid rejste dette Spørgsmaal, paatog jeg mig Ansaret for at forsvare hans Paastande, ikke fordi jeg ad videnskabelig Vej kunde føre Beviser derfor, men fordi jeg kun altfor ofte i min Praksis havde set den uheldige Form, Sejlene under høje Kulingsgrader antog og den deraf følgende Synken i Værdi.

Vil man bedømme vore Rigningers Mangler i konstruktiv Henseende, bør man selvfølgelig ikke som Mønster benytte en elegant Yachtrig, hvor man har det mest fuldendte for Øje, der eksisterer af Sejlskibsrigninger. I en Yacht spiller Økonomi en aldeles underordnet Rolle, der kan man om nødvendigt anskaffe sig et nyt Sæt Sejl hvert Aar; men ikke saaledes i Fragtskibet; dér stiller man den Fordring til sine Sejl, at de skulle vare op til en halv Snes Aar, og hvor kan man da vente, at de stadig skulle beholde den maaske fra Begyndelsen af temmelig gode Form, naar der Aar efter Aar forbedres paa dem, hvad kun forværrer Formen mer og mer.

At den flade Form af et Sejl er den korrekte, er alle praktiske Somænd enige om. Gaar ikke enhver Sejlskibsførers Bestræbelser ud paa at tvinge sine Sejl ind i den tilnærmelsesvis flade Form — saa vidt praktiske og særligt økonomiske Hensyn tillade — for at opnaa den største Nyttvirkning af disse? Mr. Robert Rippling skriver herom i »Sails and sailmaking«: »There cannot be a question but that the sailing qualities of a vessel materially depend upon »flat sails«, and particularly on fore-and-aft-sails that will trim close to the wind«. Med Hensyn til Gaffelstillingen bemærker samme Forf. et Sted: »The quantity of peak in a fore-and-aft-sail is entirely

according to taste. When with a narrow head and much peak the sail has a handsome appearance; but a wide head and little peak is better adopted to quick sailing.«

Forestil Dem nu et Sejl paa 1200 Kvadr. Fods Størrelse, befæstet med sit Skøde til Enden af en Bom paa 40 Fods Længde, og tænk Dem dette Sejl i tør Tilstand i en frisk Kuling staaende i en Bue af 8 Fod ud fra Bommen, og jeg kan ikke give Dem en mere troværdig Illustration af, hvad vi i vor Tid maa nøjes med at betragte som et vel formet Sejl i et Fragtskib. Paa en Femtedel af denne Sejlflade nærmest Masten kan Vinden formedelst denne store Posning ikke virke, og den lille Sludfaldsvinkel, der netop paa dette Sted burde komme til Gode, gaar, dels af nævnte Grund og dels paa Grund af Sejlets fejlagtige Befæstelse til Masten og den deraf følgende Falden i Læ af denne, aldeles tabt. Drages dernæst en Linie fra Sejlets Nok til et Punkt i Sejlets Underkant 15 a 18 Fod fra Skødet, faas en Trekant, der ligger aldeles parallel med Skibets Plan, ja, hvis agterste Del endog bakker. Man faar af et saadant Sejl, naar Depression og Friktion fradrages, ikke stort mere end 35 a 40 Procent Nyttvirkning.

Naar Videnskab og Kendsgærning altsaa samstemmer saa smukt, som i foreliggende Tilfælde, — Videnskaben, der beviser den flade Form at være den korrekte, og Kendsgærningerne, der bevise det posede Sejls Eksistens —, har man ikke let ved at tænke sig Muligheden af en Opposition. Naar Hr. N. ikke desto mindre gør sig skyldig i en saadan, er det ikke mere end hans Pligt at fremlægge Beviser paa sin Kritiks Ægthed; de ville ikke alene blive til en Beroligelse for mig, der jo lige saa godt kan befinde mig paa Afveje, men for uforstaaende ville de blive et kærkomment Vink til ikke at stikke Midler i Hr. Vogts Projekt.

Ved Bygningen af et Fragtsejlskib bør man ikke udelukkende have Opmærksomheden henvendt paa Sejladsen, thi det er just ikke derpaa det kommer an. Det er naturligvis en overordentlig stor Dyd ved et Sejlskib, at det er en fortrinlig Sejler; men det er slet ikke nogen Betingelse for at skabe et Udbytte. Det er derimod af stor Betydning for en Fragtdamper, om den bygges til at gaa 1 Knobs Fart mere; men Sejlskibsfarten er og bliver et Lotterispil. At gøre Forsøg paa at faa et Sejlskib bragt op til 1 Knobs Fart mere med en given Vindhastighed, vil fordre altfor stor Forøgelse af Sejlarealet og dermed større Besætning, og maa betragtes som en daarlig Økonomi. Det gælder derfor om at konstruere en let Rig, hvormed der kan arbejdes op i Vinden under alle Forhold, og som kun fordrer et ringe Mandskab til sin Betjening: dette maa være Sejlskibsbygningens Løsen. Jeg har set adskillige Eksempler paa Sejlskibe, — desværre ikke danske —, der lastede lige saa meget, som mit Skib — 230 Tons Dødvægt —, men som ikke førte stort mere end det halve Sejlareal og havde som Følge heraf 2 Mand mindre Besætning, og det betyder for et Skib af den Størrelse en aarlig Besparelse af herved 1300 Kr., og det er virkelig en stor Procentdel af Aarets Nettoudbytte. Det er ikke Udgifterne paa den store Rig, der skal befrygtes, thi disse er ikke store, hvilket jeg nedenfor skal oplyse om; men det er Hyre og Kostpenge, der sluger vort Udbytte. — Jeg kommer imidlertid ind paa et Tema, der egentlig er Sagen uvedkommende. Jeg vil da fortsætte med, at i sin nuværende Form er det ny System anvendeligt i et Sejlskib, og selv om det virkelig kan faa Navnet af en upraktisk Rig, anvendt til det store Sejlskib, hvilket Hr. N. maaske særligt tænker sig, saa er der jo Tusinder og atter Tusinder af Smaaskibe, hvortil det kan anvendes; skulle disse da vedblivende lide under samme Aag, blot fordi den store Havsejler maaske ikke kan delagtiggøres i samme Gode.

Det ny System besidder Dyder, det gamle System aldrig vil blive i Besiddelse af; man kontrollerer overordentlig let sin Rigs Tilstand, og alt Arbejde foregaar paa Dækket; naar hertil endvidere føjes, at man tør regne

at faa mindst 30 Procent større Nytte af samme Sejlareal, eller — om man hellere vil —, samme Nytte af et forholdsvis mindre Areal, da bør der ikke skys nogen Udgift for gennem endnu grundigere Forsøg at konstatere dets virkelige Overlegenhed over det gamle System. Ved Gennemførelsen af det ny System tør man forudsætte, at en ny Æra vil tage sin Begyndelse for Sejlskibsflaaden, og ikke usandsynligt er det, at det kan bidrage til at bane Vejen for mere fuldendte og fordelagtigere Sejlskibsformer.

Tillad mig til Slutning et Par Ord om Sejl i Dampskibe. Jeg sigtede sidst til den uheldige Konstruktion, den moderne Fragtdamper gives, hvad Sødygtighed angik, og at denne absolut betinger en Støtte af Skibet, hvilket opnaas enten ved Brugen af Sejl eller Slingrekole. Sidst nævnte ere naturligvis meget værdifulde, da de altid ere i Funktion, hvorimod Brugen af Sejl er begrænset. Der er dog meget, der taler for Brugen af Sejl i Dampskibe, og da særligt deres Billighed. Jeg skal oplyse dette ved et Eksempel. Til et Sejlskib som ovennævnte — omtrent 140 Netto-Registertons —, horer et Sejlareal af ca. 5000 Kv.-Fod. Mediet af de daglige Udgifter paa en saadan Rig, har jeg gennem en fleraarig Statistik fundet beløber sig til godt 1½ Krone. Naar man nu alligevel anskaffer Rigning i Damperne, dels til Brug for Oprigning af Lossegreier og dels ogsaa af Skønhedshensyn, er det altsaa kun selve Udgifterne paa Sejlarealet, der komme i Betragtning, og disse ville paa en Damper med samme Sejlareal ikke

blive over 1 Krone daglig. Mon et saa lille Beløb ikke mange Gange kan indvindes, naar der tages tilbørligt Hensyn til Brugen af Sejlene, enten ved Kulbesparelse eller Fartforøgelse.

Den Tendens, der er for Afskaffelse af Rigningerne i Damperne, er vel nærmest begrundet dels i, at Mandskaberne kun ere smaa, og dels har en Del af det Personale, der er engageret i Damperne, maaske slet ikke været ombord i Sejlskibe, og i deres Hænder kan man selvfølgelig ikke vente sig noget Udbytte af en Rig, thi dertil skatte de Sejlens virkelige Nytte for lidt. Hvor ofte ser man ikke ude i Søen forbisejlende Dampere uden et eneste Sejl tilsat, selv under de gunstigste Forhold. Et saadant Misbrug af en Rig giver langtfra Rederierne Lyst til at anskaffe Rigninger, og jeg tvivler derfor meget paa, at det ny System ad denne Vej vil høste Laurbær, selv om det ved grundige Forsøg godtgøres, at Systemet virkelig vil have en større Kulbesparelse til Følge end det gamle System; men hvorfor ikke ogsaa lige saa godt forsøge det i nye Sejlskibe; det er jo dog nærmest disse, der trænge til en forbedret Rig; eller skulle de stakkels Sejlskibe da nu atter tilsidesættes.

Devonport, den 5te September 1895.

H. Nielsen.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

i Ugen fra 8. September til 15. September 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-flynder Pd.	Makrel ¹ og Hornfisk ² Pd.	Skrupper Pd.	Torsk Pd.	Gedde m. m. ¹ og Kuller ² Pd.	Sild. Pd.	Aal ¹ og Aalekvabber ² Pd.	Laks Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt Pd.
38 danske Fiskerfartøjer	100,206				20,700							
33 danske Kvaser	66,060				77,130			3,554 ¹				
svenske Fiskerfartøjer												
pr. Baad og Vogn fra nærliggende Fiskerlejer			4,700 ²	1,560	1,504		4,188	2,051 ¹ 242 ²				
pr. Jernbane og Dampskib	11,910	6,674	1,014 ¹		456	4,892 ¹ 1,525 ²	247,482	12,222 ¹	5,336	9,878	721	
Ialt =	178,176	6,674	5,714	1,560	99,790	6,417	251,670	18,069	5,336	9,878	721	524,005
Betalt	levende		Hornfisk		90 Ø. til		fra Aal,		Rejer			
Gennemsnitspris af	2 Kr.		5—14Kr.		1Kr. 60Ø.		Sundet blanke,		1Kr. 25Ø.			
Opkøbere	til		pr. Snæs.		pr. Lpd.		2—4 Kr., 57 Øre,		til			
	4 Kr.,						sv. 2 Kr. gule		1Kr. 50Ø.			
	Kassef.						brh. 80Ø. 35-55 Ø.		pr. Pd.			
	1 Kr.						pr. Ol. pr. Pd.					
	pr. Lpd.											

I Ugens Løb er ikke indtraadt væsentlig Forandring. — Markedet fremdeles rigeligt forsynet med secunda Varer med treven Omsætning; prima Varer stærkt begæret. — En Del af de her til Markedet ankomne Kasse-Rødspætter vare aldeles usælkelige.

Fransk Højesteretsdom.

Den franske »Code de commerce« § 216 indeholder den Regel, at Rederen hæfter for Kaptajnens Fejl, men kan fri sig ved at abandonnere Skib og Fragt.

For cirka 7 Aar siden stødte et engelsk Skib »Apollo« sammen med et fransk. Fransk Domstol erklærede Engländeren skyldig og pligtig at betale et større Erstatningsbeløb. Den engelske Reder appellerede Sagen lige til »Cour de Cassation«, idet han paaberaabte sig sin Ret til at abandonnere — hvilket i det paagældende Tilfælde vilde have været meget bekvemt for ham, da »Apollo« laa paa Havets Bund. Nævnte Ret dømte imidlertid, at

den engelske Reder ikke kunde paaberaabe sig den ovennævnte franske Regel, men maatte dømmes efter engelsk Ret (£ 8 pr. Ton som Maksimum). —

Nu har imidlertid fornylig et lignende Spørgsmaal igen været for »Cour de cassation«, idet det engelske Skib »Fanny« har paasejlet to andre Skibe i Seinen, og denne Gang dømte Retten, at den engelske Reder kunde paaberaabe sig ovennævnte Abandon-Regel.

Denne Dom er vel overraskende, men dog har Retten ikke dømt saa selvmodsiggende, som det ved første Øjekast kan se ud til. Der er nemlig den Forskel mellem de to Tilfælde, at det første Sammenstød fandt Sted i rum Sø, det sidste derimod paa fransk Sø-Territorium.

Den franske Højesterets Opfattelse maa derfor for-

mentlig være den, at ved Sammenstød i rum Sø er Flagets Ret afgørende for Skibs og Reders Ansvar, ved Sammenstød paa fransk Sø-Territorium derimod fransk Ret.

E. T.

Trafiken i Nord-Østersø-Kanalen

har siden dens Aabning langt fra svaret til Forventningerne, og i den tyske Presse giver man fornemlig de høje Tarifer Skylden for, at Skibsfarten ikke benytter Kanalen stærkere. Disse Klager over de høje Afgifter i Kanalen blive stærkere med hver Dag, vi nærme os den 1. Oktober, fra hvilket Tidspunkt og indtil 31. Marts Afgifterne efter Bestemmelsen skulle forhøjes med 25 pCt. Nu er Handelskamret i Kiel i disse Dage traadt i Skranken for, at denne Bestemmelse ikke maa træde i Kraft, idet det til det tyske Indenrigsministerium har indgivet et udførligt motiveret Andragende herom. Det henviser i dette til den ringe Trafik, der hidtil har været gennem Kanalen, og til at de engelske Rederier ikke ville benytte den; det gælder, siger Andragendet, om kraftigt at modarbejde den tilvante Skik at benytte Vejen omkring Skagen, og at faa Søfarts-Kredsene i alle Nationer til at bruge den ny Kanal; naar først et stort Antal af de med Kanalen endnu ukendte Kaptajner og Redere lære den at kende ved at Tarifen bliver nedsat, vil den tiltale dem meget. Meget heldigt vilde det ogsaa være, om Varerne kunde omlades i Kiel ved Kanalens østlige Munding. En lavere Tarif kommer ikke alene Rederierne til Gode, men i høj Grad, direkte og indirekte, hele Skibsfarten. Forretningslivets Udvikling, særlig mellem de tyske Østersø-Havne og oversøiske Pladser, vil sikkert beforders ved en udstrakt Benyttelse af Kanalen. Anragendet gør endelig gældende, at Maanederne Oktober—Marts ikke kan regnes for Vintermaaneder, og at f. Eks. Assurandørerne ikke ved Aarsforsikring for Dampskibe pleje at forhøje Præmierne for Vintermaanederne.

Til Slutning nægter Andragendet sig selvfølgelig ikke Fornøjelsen af at henvise til Farerne ved Søvejen rundt Skagen; det gaar dog videre, end man plejer i tyske Blade, naar det mener, at Regeringen af humane Hensyn skulde nedsætte Taksterne, for at sikre Menneskeliv overfor de mange Ulykker ved Sejladser om den jydsk Halvø.

Hvis den tyske Regering virkelig nedsætter Taksterne, bliver det næppe disse Hensyn, der foranlediger det, om end Farerne ved Ruten omkring Skagen vedblivende ville paradere som Agitationsnummer i den tyske Presse.

Nye spanske Bestemmelser om Petroleums-Indførslen fra Amerika.

Fra det danske Gesandtskab i Madrid har Udenrigsministeriet modtaget nedenstaaende Indberetning, der velvillig er stillet til vor Disposition.

Madrid, den 6te September 1895.

Til

Udenrigsministeriet.

Det er det kongl. Gesandtskab bekendt, at den spanske Generaltoldstyrelse i Dag har haft under Behandling et Anliggende af saadan Interesse for de Lande, hvis Handelsflaade arbejder med Spanien, at Gesandtskabet ikke kan undlade at indberette om de Forhold og Fakta i sin Almindelighed, hvoraf det specielle Anliggende er fremgaaet.

Nordiske saa vel som andre fremmede Fartøjer have

i en Række Aar med god Profit været engagerede i Petroleums-Indførslen til Spanien. Det i Nordamerika udvundne Raaprodukt er lige til de seneste Aar hovedsagelig bleven udført over de Forenede Staters saa vel som Mexicos Havne ved det stille Ocean. For Tiden forsendes imidlertid ogsaa betydelige Kvanta Petroleum via Philadelphia og New York. De spanske Toldmyndigheders Kontrol over Petroleumindførslen i Henseende til Overensstemmelse mellem det i Skibsdokumenterne anførte og det udløste Quantum, har til alle Tider medført Vanskeligheder, og i enkelte Tilfælde har Kontrolmidlernes Utilstrækkelighed foranlediget Toldsvig. Til Lettelse for Kontrolleringen har derfor Generaltoldstyrelsen i sin officielle Bulletin af 10. Juli sidstleden, hvoraf et Eksemplar indeluttes, ladet offentliggøre en kongl. Forordning af 6. Juni, hvori paabydes:

»1. at de spanske Konsuler i Philadelphia og New York skulle affordre Kaptajnerne for Skibe med Cisterner eller Lagre (tanks), som i nævnte Havne for første Gang indtage raa Petroleum uden Emballage med Havne paa Halvøen eller paa Balearerne som Bestemmelsessteder, en autoriseret Plan af Skibets Bygning, i hvilken Plan Fordeelingen og Bundstørrelsen af samtlige Tanker og af hver Tank især angives saa vel som det Quantum Petroleum, som modsvarer hver Decimalmeters Højde i hver Tank, saaledes at forstaa, at det af Førerne for de omhandlede Skibe til Visering fremlagte Manifest uden forudgaaende Forevisning af nævnte Plan, som de omhandlede Konsuler ville have at indsende til Generaltoldstyrelsen i Forening med Meddelelse om Skibets stedfundne Ekspedition, ikke maa autoriseres af samme Konsuler;

2. at Generaltolddirektionen ved Modtagelsen af disse Planer har at udfærdige et Certifikat, hvori det konstateres, at de paabudte Formaliteter ere fyldstgjorte, for at Førerne af det Slags Skibe, hvortil denne Forordning henviser, paa sine følgende Rejser skulle kunne akkreditere for Konsulerne Forevisningen af nævnte Planer;

3. at foranstaaende Forføjninger skulle bringes til de Import-Huses Kundskab, som beskæftige sig med Indførsel af raa Petroleum i Skibe med »tanks«, for at disse Importhuse paa sin Side skulle kunne gøre nævnte Skibes Kaptajner bekendte med Forføjningerne og saaledes forebygge den Skade, der vilde paaføres dem i Tilfælde af de omhandlede Planers Ikke-Forevisning.«

I det Tilfælde, der har motiveret nærværende Indberetning, viste det sig, at Kaptajnen ved Præsentationen af sit Manifest for Visering paa det spanske Konsulat i New York ikke var i Besiddelse af den i den kongl. Forordning foreskrevne Skibsplan. Den spanske Konsul nægtede derfor at klarere Skibet, og det har kostet den betræffende Legation i Madrid megen Anstrængelse at opnaa som eneste Undtagelse, at Generaltoldstyrelsen gav telegrafisk Ordre til den spanske Konsul i New York for Manifestets Visering, dog paa Betingelse af, at Kaptajnen fra sit Rederi lader sig den autoriserede Skibsplan sende til den spanske Havneplads, hvor Petroleumsladningen bliver at losse, saa betimelig, at han ved sin Ankomst kan forevise Planen.

Som ovenfor bemærket har Indførslen af Petroleum til Spanien i Tank-Skibe givet Anledning til Toldsvig, grundet paa Vanskelighederne ved Kontrollen, og i Generaltoldstyrelsen har man Indtrykket af, at Kaptajnerne højt ugerne have villet skaffe til Veje Skibsplaner for Tank-Indretningen. Tankerne ere indbyrdes saaledes kombinerede, at én Tank, om Hensyn til Skibets Ligevægt og Manøvrering under ugunstige Vejrforhold kræver det, med Lethed kan afgive en Del af sit Indhold til den nærmeste Tank. Disse Kombinationsforhold vanskeliggøre imidlertid den kontrollerende Synsforretning, og det er Undgaaelsen af saadanne til Misligheder under Toldbehandlingen eventuelt ledende Vanskeligheder, den kongl. Forordning tilsigter.

I Ministerens Fraværelse

E. J. Gamborg Andresen.

Fra Sø og Land.

Ved det store Havnemøde i Thisted, der aabnes i Dag Kl. 2 $\frac{1}{2}$, møder der over 300 Delegerede. Skibsfarten og Fiskeriet ere fyldigt repræsenterede, idet følgende Foreninger m. v. have anmeldt Deltagelse:

Frederikshavns Fiskehandlerforening, Kjøbenhavns Navigations-skole, Thisted Sømandsforening, Fiskeriforeningen for Thisted og Omegn, Harboøre Fiskeriforening, Klitmøller og Vangsaas Fiskeriforening, Den alm. danske Skibsførerforening af 1874, Frederikshavns Fiskeriforening, Nexø Skibsførerforening, Vorupør Fiskeriforening, Foreningen til Søfartens Fremme, Dansk Fiskeriforening, Skibsforsikrings-Foreningen for Frederikshavns Tolldistrikt, Marstal Skipperforening, Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, Frederikshavns Skipperforening, Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Dansk Søfartstidende, Søassuranceforeningen »Ærø«, Bornholms og Christiansøes Fiskeriforening, Hjerting Fiskeriforening, Fiskeriforeningen for Nykjøbing Mors og Omegn.

»Dansk Søfartstidende« bringer i sit næste Nummer udflørligt Referat af Mødet, ligesom vi selvfølgelig fremdeles nøje følge Udviklingen af Vestkyst-Havnespørgsmaalet.

Afdød Skibskaptajn. Kaptajn Møller, Fører af den danske Bark »Johanne« af Fanø, er under Rejsen fra Punta til Falmouth afgaaet ved Døden, hvorefter Styrmanden førte Skibet til Bestemmelsesstedet.

Kaptajnen paa Skonnerten »Marstal« af Marstal meddelte, at Letmatros Jens Peter Petersen af Svendborg paa Rejsen til Königsberg den 27. August er falden overbord i Nordsøen og druknet.

»Geolit« er en haard og stærkt bindende Malerfarve, som beskytter mod Fugtighed og Syre og som yder et modstandskraftigt Paastrøg paa Træ, Metaller etc. Det tillader en Farvefremstilling, der er anvendelig til Fremstilling af en vejrfast Farve; det beskytter Metaller, Jærn mod Iltning (Rust), følger ved vekslende Temperatur Metallernes Udvidelse og Sammentrækning og bevarer Træ mod Forraadnelse. »Geoliten«s Fortrin ligger deri, at den opfylder sin Hensigt paa en Maade, der svarer til alle rimelige Fordringer. Den færdig strøgne »Geolit« har nærmest Udseende som Emaillefarve, som den kan erstatte. Dette Farvestof staar sig fortrinligt mod Saltvand, det taaler Afvaskning med Sæbe og Soda, og endvidere en meget høj Varmegrad. Det kan tilsættes Jord og Metalfarver samt desinficerende Stoffer, og kan i tæt lukkede Beholdere opbevares i længere Tid.

»Geolit« vil uden Tvivl kunne finde en udstrakt Anvendelse paa Skibsbunde, idet Skaldyr og lignende ikke afsætte sig paa Skibet, hvor dette er behandlet med »Geolit«, tilsat med desinficerende Stoffer, ligesom alt udenbords Træ og Jærnværk med Fordel vil kunne beskyttes med denne Farve. Det er bl. a. anbefalet af Skibs-Inspektøren ved Thingvalla-Selskabet, Herr Kapt. Joh. N. Schnicker, efter at være anvendt til Maling af s/s »Island«s Vandballasttank og i Vandgangen af Amerika-Dampbaadene i de sidste 3 à 4 Aar, ligesom Arkitekter, Bygherrer, samt flere danske og svenske Blade og Tidsskrifter give Fabrikatet den bedste Anbefaling.

»Geolit« faas hos Aktieselskabet De forenede Malermestres Farvemølle, Grønnegade 33, som ere Indehavere af Patentet for »Danmark«.

De transatlantiske Dampskibslinier have nu dannet en Ring, der forventelig vil bringe en Afslutning paa den ødelæggende Konkurrence, der har hersket mellem dem. For Mellemdækspassagerers Rejse fra New York til Europa er Taksten forhøjet med 25 pCt. Thingvalla-Selskabet bliver ved Overenskomsten ene om Passager-Trafiken mellem Nord-Eu-

ropa og Nord-Amerika, idet »Skandia« trækker sine Skibe ud af denne Rute.

Et Aktieselskab i Sønderbo har, ifølge »Fanø Avis«, i Hamburg kjøbt 3-m. Skonnert »Merida« af Hamburg for 41,000 Rmk. Skibet, der laster 450 R T., død Vægt, er bygget af Jærn i England i 1881. Skibets Fører er Hans Petersen og korresponderende Reder Niels J. Outzen.

Indløbet til New York elektrisk belyst. I Indløbet til New Yorks Havn er nu samtlige Bøjer, som angiver Sejlladsen, om Natten elektrisk belyst; ligesaa er de ved Dokkerne og Broerne ophængte Redningskranse saaledes indrettet, at de ved Benyttelsen udsender elektrisk Lys. I Begyndelsen havde man en Del Vanskeligheder ved Strømmens Ledning, Isoleringen og Beskyttelse af Lamperne mod Vandets Indvirkninger, men disse skal nu være overvundne.

Bortfjernelsen af drivende Vrag. Det synes, som om Sagen angaaende Fjernelsen af drivende Vrag i Atlanterhavet nu er kommen et Skridt videre, idet den britiske Regering har til Hensigt at sende en Delegeret til Washington, som desangaaende skal forhandle med de amerikanske Autoriteter.

Fra Flensborg skrives til os den 13. September: Det Dampskib, der er under Bygning paa Flensborg Skibbygnings-Selskabs Værft til Tysk Dampskibs-Rederi i Hamburg, skulde have løbet af Stablen i Gaar Kl. 3, men Afløbningen kunde ikke finde Sted paa Grund af lav Vandstand. Derimod blev Skibet, i Overværelse af de fra Hamburg ankomne Repræsentanter for Rederiet, døbt og fik Navnet »Thekla«. I Morges var Vandstanden saa høj, at »Thekla«s Afløbning kunde finde Sted, og det store Skib løb smukt i Vandet. Dampskibets Hoveddimensioner ere: Længde 356', Bredde 41' 10", Dybgaende 29' 8".

Ugens Havarier.

Pan, Dampskib af Kjøbenhavn. Vraget af dette Skib er nu sprængt og saaledes uskadeliggjort for Skibsfarten; den mindste Vanddybde er 11 Meter.

Agnete, Dampskib af Kjøbenhavn, har den 14. ds. om Aftenen udfor Kastrup været i Kollision med Jagten »Vega« af Præstø, J. Nielsen. »Vega« mistede sin Klyverbom og indkom den 15. i Kastrup Havn. Kaptajn Nielsen forsvandt efter Kollisionen; formodentlig er han sprunget over Bord i Fortvivlelse. Han efterlader sig Kone og 12 Børn.

Elida, Dampskib af Thisted, Jørgensen, er indbragt til Esbjerg af Dampskibet »Gaa paa« af Mors. »Elida« blev truffet sydvest for Bovbjerg med Brud paa Maskinen, og var paa Rejsen fra Aalborg til Esbjerg med en Ladning Cement.

Edmund, Barks-kib af Dragør, er paa Rejsen fra Ayr til Memel med Kul indkommet meget læk og havareret til Tohermory, hvor Skibet gaar i Dok. Skibet, der har haft haardt Vejr paa Rejsen og blev slaaget ind mod Skerivore Fyrtaarn, har mistet to Mærsejle og har begivet sig meget.

Carl, Skonnert af Ærøeskjølbing, Lindegaard, er den 16. ds. indkommen til Mandal med knækket Mast. Skibet var paa Rejsen fra Marstal til Newfoundland i Ballast.

Gorm, Dampskib af Kjøbenhavn, har ved Afsejlingen fra Blyth været kort Tid paa Grund. Da Skibet var tæt fortættedes Rejsen til Kronstadt.

Wilhelm, Galease af Kiel, Ohlsen, grundstødte den 17. ds. paa Rejsen fra Lybeck til Warberg med Hvede paa Ravnegrunden ved Dragør; Skibet kom flot ved egen Hjælp og fortsætter Rejsen.

Gerda, Barkskib af Mariehamn, Lundquist, grundstødte den 15. ds. paa Saltholmen. Skibet, der var paa Rejsen fra Ørnskjældsvik til Lowestoft med Trælast, kom flot med Assistance af Svitzers og fortsatte Rejsen.

Berlin, Dampskib af Leith, Mc. Gihl, grundstødte den 14. ds. paa Saltholmen. Skibet, der var paa Rejsen fra Pillau til Hjemstedet med Korn og Stykgods, kom flot med Assistance af Svitzers og ved at losse en Del af Ladningen; Rejsen fortsattes efter at den lossede Ladning var genindtagen.

Sally, Skonnert af Carlshamn, Askelund, indkom den 14. ds. i Helsingør Havn med Tab af bægge Ankre. Skibet var paa Rejsen fra Ystad til Randers.

Idun, svensk Dampskib, har været paa Grund udfør Hals, paa Rejsen fra England med Kul til Aalborg, men kom flot uden Assistance.

Ludvig, Skonnert af Tønsberg, har for Indgaende til Holbæk kollideret med Kajen og blev meget læk. Pumpeerne maatte holdes gaende og Ladningen (Kul) straks losses for at forhindre Skibet fra at synke. Skibet var paa Slæb af Damperen »Ouro«.

Fra Esbjerg meddeles i Lørdags: Dampskibet »Elida« Kaptajn Jørgensen, af Thisted ankom i Forgaars Aftes hertil paa Slæb af den norske Damper »Gaa paa«, Kaptajn Timm, af Moss. »Gaa paa« traf i Onsdags Morges »Elida«, der var paa Rejse fra Aalborg hertil med en Ladning Cement, sydvest for Bovbjerg med Brud paa Maskinen og kastet hid og did i den høje Sø. Efter megen Anstrængelse lykkedes det »Gaa paa« at komme i Forbindelse med »Elida«, som saa blev taget paa Slæb, men to Gange sprang Trossen, den sidste Gang i Nærheden af Horns Rev, men det lykkedes »Gaa paa« atter at faa den paa Slæb inden den naaede Revet, og endelig i Forgaars Aftes ankom begge Skibe hertil.

Fra London meddeles den 13. ds.: Den danske Bark »Edmond«, der var paa Rejse fra Ayr til Memel, er i havareret og meget læk Tilstand indkommen til Tobermory, hvor den sandsynligvis bliver nødsaget til at gaa i Dok.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.
Indgaaede Skibe.

Den 7. September. Dampskib »Virginia«, Kapt. Scheel, fra New York med 1725 Kolli Fedt, 64 Fst. Talg, 135 Fst. Oleo Oil, 10 Kolli Landbrugsmaskiner, 25 Fade Kjød, 12 Baller Læder, 7 Fade Trækstrakt, 216 Fade Smør, 115 Kolli Isenkram, 50,500 Bushels Mais.

Den 8. September. Dampskib »George Dittmann«, Kapt. K. Witt, fra Hamburg med 4 Kasser Børster, 45 Bll. Piasava, 600 Sk. Mel, 60 Fade Oleo Oil, 441 Sække Kaffe, 2 Sk. Græs, 400 Sk. Perlesago, 30 Fade Asfalt, 15 Kolli Nøddetræ, 10 Kolli Mahognitræ.

Dampskib »Itaparicia«, Kapt. H. Møhlmann, fra Rio de Janeiro og Santos med 5250 Sække Kaffe.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Antwerpen 26. August, bestemt til Tunis, Piræus, Constantinopel. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Marseille 16. Sept., bestemt til Tarragona, Denia, Valencia, Malaga & Cadiz. — Antwerpen, Caroc, ankom til Antwerpen 7. Sept., bestemt til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra St. Raphael 16. Sept., bestemt til Genua, Livorno, Neapel, Sicilien. — Castor, Holm, afgik fra Dartmouth 15. Sept., bestemt til Barcelona, Italien. — Chr.

Broberg, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 17. Sept., bestemt til Barcelona, Spanien. — Dagmar, Koføed, afgik fra Malaga 17. Sept., bestemt til Cadiz, Lissabon, Kbhvn. — Dourø, Braband, ankom til Bordeaux 12. Sept., bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, afgik fra Lissabon 11. Sept., bestemt til Antwerpen, Kbhvn. — J. C. Jacobsen, Béch, afgik fra Dartmouth 15. Sept., bestemt til Malaga, Italien. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 17. Sept., bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, afgik fra Dartmouth 15. Sept., bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kbhvn. 14. Sept., bestemt til Petersborg. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Novorossisk 15. Sept., bestemt til Odessa. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Nicolaieff 16. Sept. — O. B. Suhr, Jensen, ankom til Petersborg 10. Sept., bestemt til Kallio, Råfö, Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Algier 15. Sept., bestemt til Antwerpen, Kbhvn. — Tejo, Fenger, afgik fra Cadiz 13. Sept., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Petersen, ankom til Piræus 16. Sept., bestemt til Smyrna, Saloniki, Constantinopel, Sortehavet. — Vesuv, Gade, ankom til Lunde 14. Sept., bestemt til Kbhvn., Palma, Italien. — Viking, Jørgensen, afgik fra Dartmouth 14. Sept., bestemt til Huelva, Madeira. — Xenia, Ingerslev, ankom til Petersborg 15. Sept., bestemt til Kbhvn., Antwerpen.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Riga 15. Sept., bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 17. Sept., bestemt til Stettin. Ceres, Svensson, ankom til London 15. Sept., bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Norden, ankom til Stettin 17. Sept., bestemt til Libau. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Thronhjem 16. Sept., bestemt til Christianssund. — Fanø, Andersen, ankom til Kjøbenh. 15. Sept., bestemt til Riga. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 16. Sept., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Frisenette, ankom til Hamburg 13. Sept., bestemt til Königsberg. — Kasan, Thomsen, afgik fra London 15. Sept., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, ankom til Granton 16. Sept., bestemt til Færøerne og Island. — Libau, Clauson-Kaas, pass. Skagen 14. Sept., bestemt til Færøerne. — Lion, Kromann, ankom til Danzig 16. Sept., bestemt til Kbhvn. — Louise, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 17. Sept., bestemt til Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 14. Sept., bestemt til Stettin. — Morsø, Lind, ankom til Kbhvn. 13. Sept., bestemt til Danzig. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 16. Sept., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 17. Sept., bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Antwerpen 15. Sept., bestemt til Havre. — Odin, Lissner, ankom til Danzig 14. Sept., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 16. Sept., bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Antwerpen 9. Sept., bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Harder, ankom til Hull 11. Sept., bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, ankom til Granton 15. Sept., bestemt til Kbhvn. — Tula, Paaske, ankom til Kbhvn. 15. Sept., bestemt til Vestnorge. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Antwerpen 16. Sept., bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Kbhvn. 16. Sept., bestemt til Hamburg. — Anna, Moyel, ankom til Riga 13. Sept., bestemt til Hamburg. — Olga, Fischer, ankom til Kbhvn. 15. Sept., bestemt til London. — Vesta, Corfitzon, ankom til Hamburg 14. Sept., bestemt til Kbhvn.

Constantin, P. Petersen, afgik fra Kbhvn. 19. Sept., bestemt til Newcastle. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Newcastle 17. Sept., bestemt til Odense. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 18. Sept., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Odense 18. Sept., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Kronen, C. A. Svane, afgik fra Nykjøbing F. 18. Sept., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 17. Sept., bestemt til Horsens. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 17. Sept., bestemt til Nakskov. — Union, Bloch, afgik fra Odense 19. Sept., bestemt til Newcastle via Frederikshavn.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 13. Sept. til Cronstadt. — Frode, Christensen, afgik fra Nantes 14. Sept., ankom til Swansea 16. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Zaandam 14. Sept., ankom til Methil 16. — Svend, Hveysel, afgik fra Riga 11. Sept. til Grimsby. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Riga 13. Sept. til Dunkerque. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Riga 14. Sept. til Rotterdam. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Riga 13. Sept. til Rouen. — Olaf, C. Holst, afgik Rotterdam 15. Sept., ankom til Cardiff 17. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Rotterdam 6. Sept. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Dunkerque 12. Sept. til Petersborg. — Dan. J. C. Jensen, afgik fra Ghent 17. Sept. til Burntisland. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Riga 17. Sept. til Ghent.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Petersborg 9. Sept., ankom til Brake 13. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Villa Real de Santa Antonio 2. Sept. til St. Petersborg. — Johan Siem,

F. Løffler, afgik fra Riga 16. Sept. til Rouen. — Pawel Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra London 14. Sept., ankom til Blyth 15. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Kronstadt 4. Sept., ankom til Brake 13.

Heimdal. Anine, A. W. Knudsen, afgik fra Riga 16. Sept. til Rouen.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Calais 15. Sept., ankom til Sunderland 17. — Dania, Troensegaard, afgik fra Alexandria 6. Sept., ankom til Odessa 12. — Hafnia, Neergaard, ankom til Sunderland 14. Sept. — Jylland. Starck, ankom til Middlesborough 11. Sept., afgik 17. til Petersborg. — Sjælland, Hansen, ankom til Grangemouth 13. Sept.

Thingvalla. Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 14. Sept. til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 17. Sept. til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 6. Sept. til New-York.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Alexandra, Nielsen, ankom til Santos 6. Sept. fra Hamburg. — Casma, Sonnicksen, afgik fra Hamburg 4. Sept. til Guayaquil. — Claus, Hansen, ankom til St. Catharina 4. Sept. fra Hamburg. — Emilie, Thomsen, afgik fra Ymuiden 2. Sept. til Macassar, passerede St. Catharina Point 7. Sept. — Havila, Mortensen, afgik fra Tocopilla 3. Sept. til Kanalen f. O. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, ankom til Tocopilla 4. Sept. fra Santos.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Funch Edye & Co., New York, meddele den 6. Septbr.:

De forskellige Retninger af vort Fragtmarked begynde at vise sig fordelagtigere for Dampskibsrederne, i Sædeleshed Partforretningerne i Korn; Raterne til alle de vigtigste Havne ere fastere og udvise i enkelte Tilfælde en smuk Fremgang. Begæret efter fulde Ladninger er ligeledes tiltaget, men indskrænker sig dog i Øjeblikket til hurtig Afskibning. Da Tilbudet af Dampertonnage ikke er overdrevent, ere Rederne i Stand til at fastholde deres Fordringer, og Raterne vise en almindelig stigende Tendens. I BomuldsMarkedet kan der næppe ventes nogen større Livlighed førend i November, og Befragternes Mening om Raterne er noget lavere end Rederne ere tilbøjelige til at acceptere. Begæret efter Damperne for Trælast fra Golfen til Rio saa vel som til La Plata er vedholdende, og den Interesse, som Rederne i den forløbne Uge har udvist herfor, tyder paa en Forandring til det bedre i disse Markeder. Hvad Langfarten angaar, indskrænker Begæret sig til en prompt Damper til det røde Hav og Bombay.

Sejlskibs-Forretningen har i den forløbne Uge været begrænset. Begæret har været ringe, og Raterne ere ikke undergaaede nogen nævneværdig Forandring. Der er intet at gøre i Trælastfarten til La Plata, idet der i Øjeblikket ingen Ordre foreligge, men vi forvente en snarlig Bedring i denne Retning. Tilbudet af Tonnage for Petroleum er knapt, men Begæret er begrænset og kun nogle faa Afslutninger have fundet Sted. Vi kunne meddele om yderligere Fremgang i Raterne for Petroleum i Kasser til Østen, hvilke nu tilsyneladende have naaet deres Højdepunkt. Tilbudet af Skibsrum i denne Retning er ikke stort, men paa den anden Side er Begæret heller ikke presserende. Fragterne for Skibsinventarier ere uden Forandring, medens der begynder at vise sig lidt mere Liv i Trælastforretninger fra Golfen. Der er betalt følgende Rater:

New-Orleans til Cork f. O. Korn 13/. Sundet 14/6 d. Galveston til Liverpool, Bremen eller Havre Bomuld 40/. Savannah til Liverpool eller Bremen 31/, Genua eller Barcelona 34/. Charleston til Liverpool eller Bremen 30/6 d. New-Orleans til Liverpool 35/6, Havre eller Bremen 36/6 d.

Philadelphia til Dunkirk Petroleum 2/3 d. à 2/4 1/2 d. Christianssand 2/4 1/2 d., Japan to Havne (for Damper) 24 c., for Sejler til Japan 18/19 c.

Pensacola til Liverpool Tømmer 100/. Genua £ 5.5/. St. John til Liverpool Planker 36/3 d. Philadelphia til Buenos Ayres Trælast Doll. 6.50, Rosario Doll. 7.50.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 13. September:

Fragtmarkedet er vedblivende flovt, saavel ud som hjemover. Der er sluttet Tyne, Blyth eller Wear til: Cronstadt 2100, 2500 3/9. Riga 1500 4/. Reval 900 4.6. Pillau 1600 4/1 1/2. Swinemünde 1900 4/, 2300 3/10 1/2. Stettin 4/4 1/2.

Korsør 1550 4/. Helsingør 1000 4/3. Kjøbenhavn 1200 4/. Landsrona 1600 3/10 1/2. Malmø 1600 4/3. Stockholm 1700 3/10 1/2. Helsingfors 1550 4/6 ÷ 2 0/10 Adr. Bayonne 1200 4/9. Cetta 1800 5/6. Savona 2200 4/10 1/2. Genua 2500 4/6. Torre Anunziata 2500 4/9. Messina 2000 5/11 1/2. Catania 4100 4/9, 2200 4/10 1/2. Venedig 3000 5/6. Pola 2300 6/6. Piræus 2750 4/9. Sulina 2000 5/6.

Fra Odessa, Sebastopol etc. bydes fremdeles 9/6 for prompt n. c. men Skibe, saavel der som i Nicolaieff har f. T. ofte at vente flere Dage paa at komme i »berth«. Azoff noterer 11/ n. c. for prompt, Donauen 12/3 à 12/6 for prompt 12 a. c. 13/3 for Sept.

Fra Middelhavet er sluttet:

Cyprus, 5 Pladser, til Leith, 3000 t., £ 1650, London eller Hull £ 120 ekstra.

Alexandria til Hull 9/6. 2800 t.

Sevilla til Goole, 1100 t. 8/6.

Bilbao til Ayr 5/, clean, til Middlesbro 5/3, til Stockton 5/4 1/2, til Tyne 4/10 1/2. Rotterdam, Amsterdam 5,9, Dunkirk 5,6. Benisaf til W. Hartlepool 8/1 full terms.

Huelva til Dunkirk 8/3.

Fra Østersøen er sluttet:

Munksund til London 420 stds. 40/3.

Skellefteå til Bordeaux 600 stds. frcs. 43.

Sundswall til Rotterdam 480 stds. 23/9, D. B. 1/6 h.

do. (2 Pladser) til Grimsby 400 stds. 25/, D. B. h.

Wiborg til Hull 800 stds. 24/ D. B. 24/6 h.

Cronst. til Rotterdam 850 stds. 22/ D. B.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under

14. Septbr.:

Fragtmarkedet viser sig i alle Retninger meget ngunstigt for saavel Damp- som Sejlskibe.

Den sædvanlige Efteraars-Aktivitet har ikke indfundet sig i Aar, og mange Redere begynde nu at indse, at kun Masseoplægning af Tonnage maaske kan hjælpe lidt paa de usle Fragtrater, for hvilke der nu sejles i forskellige Farter.

Sortehavspladserne ere overfyldte med lastefærdige Baade, og Følgen er lavere Noteringer. Fra Ostindien er det ogsaa daarligt, thi prompte Baade kunne næppe finde Employ til 12/— fra Bombay.

River Plate Markedet viser ej heller nogen Bedring. Der er netop sluttet en handig Damper fra de øvre Flodhavne à 16/— og à 12/— for Komplettering i La Plata, og flere Baade, som forgæves har tilbudt sig for Fragt hjemover, ere lagte op derude, indtil den forventede Bedring indtræffer, medens én Baad er gaaet hjem til London i Ballast fra Buenos Ayres. Som Følge af de daarlige Efterretninger for Returfragterne, finde Kjøbmændene det vanskeligere at finde Tonnage for Last ud til hidtil gængse Rater, og 12/— er saaledes betalt for Kul med en prompt Baad; for Sejlere er der dog igen netop optaget flere Skibe herfra til Buenos Ayres à 10/6, medens et andet er sluttet for Fleetwood à 9/6.

For Dampskibe betales der for Øjeblikket Doll. 13 1/2 fra Gulfhavnene til River Plate og Doll. 16.00 til Rio Janeiro pr. Mille Lumber.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Målene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.). Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Limfjorden. I Løbet af 1895 forandres *Egense* Ledefyr saaledes:

- Bagfyret, paa *Egense* Klosterpynt, er et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 20° Ø. gennem Ø. og S. til S. 20° V. Flammens Højde: 60 Fod. Synsvidden: 12 1/2 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra en 60 Fod høj, rød Fyrpæl, der som Topbetegnelse har en Trekant med Spidsen nedad. Den staar tæt S. for det hvide Fyrtaarn med røde Bælter, der nu benyttes til Bagfyret. Beliggenhed: 56° 58' 52" N. Br. 10° 18' 20" Ø. Lgd.
- N-lige Forfyr, paa *Korsholm* NØ.-Kant, er et grønt, fast Fyr, der lyser fra N. 50° V. gennem N. og Ø. til S. 30° Ø. Flammens Højde: 17 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et rødt, ottekantet, 20 Fod højt Taarn.
- S-lige Forfyr er et rødt, fast Fyr, der lyser fra N. 80° Ø. gennem Ø. til S. 30° Ø. Flammens Højde: 17 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et rødt, ottekantet, 20 Fod højt Taarn.

Begge disse Taarne staa paa samme Betonfundament, c. 15 Alen fra hinanden og 3,400 Alen fra Bagfyret.

Bagfyret holdt midt imellem de to Forfyr i S. 66 $\frac{1}{2}$ ° Ø. angiver Midten af den gravede Rende over *Hals Barre*. Naar Bagfyret holdes vandrede mellem Forfyrene, faas i den gravede Rende ikke under 16 Fod Vand. For Indgaaende er Renden passeret, naar *Hals Vinkelfyr* viser tydeligt grønt Lys, og man maa da begynde at dreje op mod dette.

Samtidig med Tændingen af de nye Fyr, slukkes de nuværende *Egense Ledefyr*, men Taarnet, hvorfra Bagfyret vises, bliver foreløbig staaende

Før Tændingen kunne de nye Fyr brænde til Forsøg.

Kattegat. En Pulle er funden 6 Kml. Ø. for *Syr-Odde, Læse NØ.* Pynt. Beliggenhed: 57° 18' N. Br. 11° 23' 1. Ø. Lgd. Mindste Dybde 10 $\frac{1}{2}$ Fv. Pullen ligger paa en Plade, som inden for 15 Fv. Grænsen er c. 1 Kml. lang i N. og S. og c. 0,4 Kml. bred.

Fyen N.-Kyst. I Løbet af 1895 tændes paa *Enebærødde* et fast Vinkelfyr, der viser grønt Lys fra c. N. 38° V. til c. N. 16° V., hvidt Lys fra c. N. 16° V. til c. N. 4° Ø, og rødt Lys fra c. N. 4° Ø. gennem Ø. og S. til c. S. 82° V. Flammens Højde: 40 Fod. Synsviddens: 11 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et 45 Fod højt, hvidt Taarn med graat Tag.

Beliggenhed: 55° 30' 58" N. Br. 10° 33' 44" Ø Lgd.

Samtidig med Fyrets Tænding slukkes det nuværende Fyr paa *Enebærødde*.

Før Tændingen kan fyret brænde til Forsøg.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Ystad SSØ. I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Malmö* er Vraget af Damperen, som laa sunket 4 Kml. SSØ. fra *Ystad* yderste Fyr, bortryddet, saa at mindste Dybde over Vraget er 6 Fv.

Småland. Ved *Södra Blücken* i Farvandet fra Søen til *Fieholm* er funden en 9 Fods Sten. Den er afmærket med en rød Stage med Kost. 57° 20' 12" N. Br. 16° 38' 6" Ø. Lgd.

Den 1ste Okt 1895 ombyttes Pyramidehøjen ved *Gråskærsbådan* med en rød Stage med Kost. 57° 54' 10" N. Br. 16° 49' 10" Ø. Lgd.

Södermanland Skjærgaard. I Farvandet mellem *Säfösund* og *Åxelösund*, ved *Stendörssuddsgrundet*, er Stagen ombyttet med en Vager med Stage og Ballon. 58° 44' 48" N. Br. 17° 24' 15" Ø. Lgd.

Stockholm Skjærgaard. En 19 Fods Grund er funden mellem *Hufvuds-kär Dalarø*, tæt N. for *Dahlgrensgrundet*. Den er afmærket med en Stage. 58° 59' 48" N. Br. 18° 33' 0" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Havnefyrene paa Molerne ved *Brunsbüttel* Sluse ere tændte.

Norderney og Borkum. Fra den 22de til 24de September 1895 foretages Forsøg med *Norderney* og *Borkum* Fyr. De kunde i den Tid brænde uregelmæssigt.

Holland. Texel Rhed. En Lystønde er til Forsøg udlagt i 28 Fod Vand c. 1 Kml. S. 70° Ø. fra *Nieuwediep* Havnefyret. Lystønden er Skibsfarten uvedkommende. 52° 58' 10" N. Br. 4° 15' 35" Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. I September 1895 skulle endel Tønder udlægges i *Zeegat van Goeree*. De ere Skibsfarten uvedkommende.

Schelde. I *Zuidergat* ere følgende Baaker igen opførte:

Træbaaken med afkortet Kegel paa den stejle N.-Kant af *Schor van Baalhoek* ved det V.-lige Indløb til *Speelmansgat*. 51° 22' 17" N. Br. 4° 5' 10" Ø. Lgd.

Træbaaken med Ballon paa den stejle N.-Kant af *Konij-nenschor*, ved det V.-lige Indløb til *Kleiner Dijk*. 51° 22' 21" N. Br. 4° 7' 2" Ø. Lgd.

Træbaaken med Cylinder, *Polder van Namen*, paa den stejle N.-K. af *Marlemonsche Plaal*. 51° 22' 34" N. Br. 4° 8' 56" Ø. Lgd.

England. Fyrskib „Lynn Well“. Den 1ste Okt. 1895 forandres Taagesignalet paa Fyrskibet *„Lynn Well“*. Et Taagehorn giver da hver 2 Minutter To-Stød, hvert Stød af 4s. Varighed. Naar et Skib nærmer sig, gives Signalerne hyppigere og staaer det mod Fare, gives de uden Ophør.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland, og Irland.

Frankrig. Saint Quay NV. Møllen *Malgré-Tout* paa en Høj c. 1. Kml. NV. for Byen *Saint-Quay* er nedreven.

England. Dover S. Masterne paa Damperen *„Cleveland“*, som ligger sunken 3 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 12° V. fra Fyrtaarnet paa *Admiralty Pier* i *Dover*, ere borttagne. Afmærkningen er inddragen.

England S.-Kyst. Overs Bank. Den sorte Spidstønde med Stage og Kors paa *Overs Bank* hedder *South Middle Ground* Tønde. Den ligger 2 $\frac{2}{3}$ Kml. S. 4° Ø. fra *Mixon* Baake. 50° 39' 40" N. Br. 0° 46' 2" V. Lgd.

Skotland V.-Kyst. Firth of Clyde. Paa Baaken ved Ø.-Kanten af Indløbet til *Gare Loch* er tændt et hvidt Fyr med Formærkelse hver 6 Sekunder, Lys 4s., Mørke 2s. 56° 0' N. Br. 4° 47' 30" V. Lgd.

Skotland N.-Kyst. Sule Skerry. Den 1ste Oktober 1895 tændes paa *Sule Skerry* et hvidt Blinkfyret, som hver $\frac{1}{2}$ Minut viser Tre-Blink. Flammens Højde: 103 Fod. Synsviddens: 17 Kml. Fyrtaarnets Højde: 118 Fod. 59° 4' 45" N. Br. 4° 24' 0" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Spanien N.-Kyst. Suances. En rød Tønde er udlagt i *Suances* Havn, 250 Alen S. 56° Ø. for Klippen, som ligger ved *Santa-Anna* Taarn. Den ligger ved Enden af en Møle, som er under Bygning. Man skal gaa Ø. om Tønden. 43° 26' 15" N. Br. 4° 0' 30" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Fyrskibet *„Northeast End“* er igen udlagt og Fløjtønden inddragen.

Maryland. Fyrskibet *„Penwick Island Shoal“* er igen udlagt og Fløjtønden og Klokketønden inddragne.

Chesapeake Bay. Virginia. Den rød og sort vandret stribede *Junction* Spidstønde, 3 $\frac{3}{8}$ Kml. N. 29° V. fra *Cape Henry* Fyr er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Spirtønde. Den ligger i 31 Fod Vand.

Chesapeake Bay. Maryland. En rød og sort Spirtønde er udlagt ved Ruinerne af *Solomons Lump* Fyrtaarn, 75 Alen NV. for det nye Fyrtaarn. Den ligger i 11 Fod Vand, fra *Jones Island* Fyr i N. 42° V. og fra *Holland Island Bar* Fyr i S. 72° Ø.

Martins Industr. South Carolina. Fyrskib Nr. 1 uden for *Martins Industry Shoal*, c. 15 Kml. N. 72° Ø. fra *Tybee* Fyr, er igen udlagt og Reservefyrs-kib Nr. 29 inddraget.

Savannah River. Georgia. Ved Mundingen af *Savannah River* er følgende Fyr tændte for at lede gennem den nye, gravede Rende over *St. Michaels Shoal*:

Jones Island Ledefyr:

Forfyret er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 15 Fod. Det vises fra en hvid Baake, som staaer i 2 Fod Vand, fra *Tybee* Fyr i N. 62° V. og fra *Cockspur* Baake i N. 38° V.

Bagfyret er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 41 Fod. Det vises fra en hvid Baake, som staaer i 2 Fod Vand, fra *Tybee* Fyr i N. 65° V. og fra *Cockspur* Baake i N. 50° V.

Holdte overet lede de gennem det yderste Løb i den gravede Rende.

Oyster Beds forreste Ledefyr er et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 15 Fod. Det vises fra en hvid Baake, som staaer i 5 Fod Vand, fra *Tybee* Fyr i N. 65° V., fra *Cockspur* Baake i N. 16° V., og c. 1.500 Alen S. 87 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra *Oyster Beds* Fyr.

Holdt overet med *Oyster Beds* røde, faste Fyr leder det gennem det inderste Løb i den gravede Rende.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Øen Daxa. Gravosa. Østerrig-Ungarn. Fyret paa N.-Enden af *Øen Daxa*, ved Indløbet til *Gravosa* er midlertidigt ombyttet med et Fyr, der kun har en Lysevne af 4 Kml.

Tunis. Kap Bon. Den 15de September 1895 er en Signal-Station oprettet paa *Kap Bon*.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Mexiko. Vera Cruz. Ved *Vera Cruz* er Fyret paa Moleporten et rødt, fast Fyr, der lyser fra Pynt *Gorda* til N. 41° Ø., fra N. 73° Ø. til N. 89° Ø. og fra S. 63° til Pynt *Hornos*.

I Linien dette Fyr overet med Fyret *Benito Juarez* er der kun 19 Fod Vand over Klippebund c. 1 Kbl. NNV. for Tønden paa *Lavandera*.

Synsviddens for Fyret *Benito Juarez* er 17 Kml., for *Medio* Fyr 15 Kml. og for *Sacrificio* Fyrs røde Lys 13 Kml.

Karantænebestemmelser m. m.

Norge. — *Lillaenien* er erklæret for kolerasmittet.

Portugal. — Alle Havne i *Østerrig-Ungarn* er erklærede for kolerasmittede.

Spanien. — *Tanger* er erklæret for koleramistænkt. Skibe derfra underkastes mindst 3 Dages Karantæne.

HOTEL GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.
J. Foverskov.

Petersen & Rand,

Niels Juelsgade 7.
→ Telefon 3523. ←

Import af finsk Smør,
fineste holdbar Kvalitet,
billigste en gros Pris.

Petersen & Nielsens Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, København L,
anbefaler sig med
Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.
Telefon T 37.

Heymann-Bloch & Komp.s verdensberømte Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel
til Konservering af
Hølbredet,
bør føres i ethvert
Skibsapothek.
Faas i de fleste
Materialforretninger.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48.
Viktualiehandel, grundlagt 1861,
anbefaler
ferske, saltede og røgede Varer.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail
Jagtvej 67. København L.
P. Poulsen.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og
Pakninger til Skibsbrug.

Firma i København:
Raadhustræde 4.

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.

Diner a la carte. Varme Frokostretter.

J. Christophersen.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Founders and Ship Repairers.
Vildersplads, Copenhagen, C.

Jacob Holm & Sønner, Kjøbenhavn.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.



Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa
Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.
Depot: Toldbodgade 14.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,
Adelgade 14.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

støbt Staal, saasom:

Skibstævne,
Skibsskruer,
Roerrammer,

Stempler,
Krumtappe,
Ambolte,

Tandhjul,
Ankere,
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke
og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal
af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterfigr.

Anti-magnetiske
Ankerangs-Uhre
fra 20 Kr.

Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

Marinekikkerter og Barometere.

Alle Reparationer udføres.
PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.

H. Svarrer & Co.,

Nyhavn 9.

Skibsproviantør og
Urtekræmmer.

Til Proviantering

anbefales
godt holdbart Smør
til en gros Priser.
H. P. Erichsen,
12, Admiralgade 12.

Th. Meier,

Vognmandsforretning.

Al Slags Kørsel
besørges.

Kontor: Frihavnsselskabets
Kontorbygning.
Telefon 2068.

Orgel-Harmoniums og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

St. Kongensgades Brødfabrik

& Melforretning 63

anbefaler

1ma veltørrede Skonnerogger.
Telefon 197.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.
Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11-8 og Holsteinsgade 9, Ø.,
hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	20 —	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	90 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 39.

Kjøbenhavn, Fredag den 27. September 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Kjøbenhavn og dens oversøiske Forbindelser. — Pilot chart. — Bør Drodden uddybes? — Vestkyst-Havnemødet i Thisted. — Thyborøn Kanalen og Vestkyst-Havnemødet i Thisted. — Fiskeri-Statistik. — Fiskerierne. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbrød.

Flensborgs Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjedler
sædeles hurtigt og billigt.

Et Skib tage i Dok i Løbet af 50 Minutter.

GORDON WHISKY

fra

Pattison, Elder & Co., Leith.

Generalagent for Danmark:

AXEL NYGAARD.

Telefon 3896.

Fanø praktiske Sømændsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigestelefon: Nr. 3876.
Willschou.

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

modtager Ordres som Agent for Firmaerne
Messrs. **Bolling & Lowe, 2 Laurence Pountney Hill,**
London. E. C.

La Société **Cockerill, Seraing i Belgien.**

Messrs. **Bullivant & Co., Millwall og 72, Mark Lane,**
London. E. & E. C.

Messrs. **E. T. Brown & Co., 22, Great St. Helen's,**
London. E. C.,

samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybningsmateriel, Pramme, Lade- og Løseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer af alle Slags til og fra Kjøbenhavns Havn.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

M. Christiansen.

M. Christiansen, Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer

John Hintze.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.
Udsalg;
Østergade 10, Kjøbenhavn.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.
Etableret 1857.
En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Peder Skramsgade.
Kjøbenhavn K.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,
Strandgade 32.
Kjøbenhavn. C.
Telefon Nr. 1728.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5
Telefon 3326.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Toldbodgade 16.

Emil Felumbs Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Linoleum

og
Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,
St. Kjøbmagergade 26.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier,
Maskinolier,
Carbolineum etc.

John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.

Største Lager
af
Fedevarer.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.
Kjøbenhavn C.

**Frihavns
Spedition &
Kommissions-Forretning.**
Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørges.
Kontor i Frihavns Kontorb.
Telefon 2250.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt
Udarbejde samt Alt færdigt
Bødkerarbejde for Export

Alt Arbejde udføres af solide
og øvede Folk.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

Fritz Meyers Etablissement

14, Gothersgade 14.

Belysnings-Apparater
og Lanterner

til Skibsbrug

til Lys, Olie, Petroleum og
elektrisk Belysning.

Metal- og Lakervarer
til Skibsbrug.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Rugbrød

A Frederiksberg A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.



Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre Cacao

kan særlig anbefales til Skibsbrug.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere,

114, BUTE ROAD. CARDIFF.

Andersons Præservingfarve

for Metaller

forhindrer ubetinget Rustdannelse,
anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway
Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:

Evers & Co.,

12. Nybrogade.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,

Iron & Brass Founders and Ship Repairers.

Vildersplads, Copenhagen, C.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,

Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Patent

Universal Slippeapparatet

anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af
Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og
Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:

Raadhusstræde 4.

Danchells Fabriker.

Linoleum.

Voxdug.



Anker-Marke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster Linoleumfabrik.

Fabrikksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13. Matthæusgade 5.
Telefon 545 Telefon 2680.
Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

Th. Meier,

Vognmandsforretning.

Al Slags Kørsel

besørges.

Kontor: Frihavnsselskabets

Kontorbygning.

Telefon 2068.

S. Jacobsens

Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler

ferske, saltede og rogede Varer.

F.W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Santlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

Kjøbenhavn og dens oversøiske Forbindelser.

De Bestræbelser for at knytte oversøiske Dampskibs-linier til Kjøbenhavns Frihavn, der i lang Tid have været udfoldede, have omsider ført til et praktisk Resultat, idet der efter Frihavns-Selskabets Initiativ er dannet et Aktieselskab med en Kapital af $2\frac{1}{4}$ Mill. Kr., der med 4 ny, store Fragtdampere vil drive regelmæssig Fragtfart mellem Frihavnen og New Orleans. Bestyrelsen kommer til at bestaa af Grossererne N. C. Carøe, Moses Melchior, Wm. H. Smith og S. Sthyr. Firmaet C. K. Hansen bliver korresponderende Reder. I den nærmeste Fremtid udgaar Indbydelse til Aktietegning, der finder Sted gennem Landmandsbanken og Handelsbanken.

Omtrent samtidig er, som meddelt i vort sidste Nummer, Thingvalla-Selskabet atter blevet det ledende med Hensyn til Trafiken mellem Skandinavien og New York. Dette har vakt en Del Uro i Sverrig, idet jo nemlig Skandia-Linien, der hidtil har besørget den direkte Trafik mellem Gøteborg og New-York, samtidig trækker sine Skibe ud af denne Linie. »Gøteborg Sjø- och Handels-Tidn.« skriver i denne Anledning:

»Skandia-Liniens Inddragning har sin umiskendelige Betydning for Varetrafikken med de Forenede Stater over Gøteborg. I Stedet for at tage Varerne direkte fra New-York, maa vi herefter som Regel tage dem ad indirekte Vej med Omladning i en fremmed Havn, og paa samme Maade gaar det med Eksport-Varerne. Blandt de Havne, i hvilke disse Varer saaledes maa omlades, inden de naa fra Amerika til os eller fra os til Amerika, bliver uden Tvivl ogsaa Kjøbenhavns Frihavn, hvis Stilling som Midtpunktet for Skandinaviens Handel denne Forandring

styrker betydeligt. De høje Skibsomkostninger i vore Havne hindre absolut, at Dampskibe, der gaa fra andre Verdensdele til Kjøbenhavn, her kunne losse en Del af deres Last og saa gaa videre. Det vil sikkert lønne sig at tage Varer hjem med saadanne Skibe; men de gaa da direkte til Kjøbenhavn og derfra maa vi tage Varerne hertil.«

En Indsender til Bladet gør derefter opmærksom paa de danske Købmænds nuværende gunstige Stilling i Mod-sætning til de svenskes, og fremhæver, at det er billigere at sende Varer et Stykke ind i Landet fra Kjøbenhavn end fra Malmø; han maner derefter i varme Ord de svenske Købmænd til at starte en svensk Linie til Amerika, der kan optage Konkurrencen med den danske.

Vi have gengivet det ansete svenske Blads Udtalelser, for at vise, at man i vort Naboland er klar over, at Kjøbenhavn er det naturlige Centralpunkt for Skandinaviens Import og Eksport i det Øjeblik, denne ikke kan besørges direkte fra svenske og norske Havne. Dette maa være os en Spore til i største Udstrækning at faa særlig Sverrig til at benytte vor Frihavn, hvad det uden Tvivl med For-del kan gøre. Og netop nu, da der herfra er startet en oversøisk Dampskibslinie, der forhaabentlig efterfølges af flere, gælder det om at skabe de bedst mulige Betingelser, for at skaffe de paagældende Dampere Returfragter.

At knytte svensk Import og Eksport til Kjøbenhavn er derfor en af Øjeblikkets betydeligste Opgaver. Der synes netop nu med Fordel at kunne rejses en kraftig Agitation herfor i vort Naboland.

Pilot chart.

Kortet over det nordlige Atlanterhav for September indeholder de sædvanlige Meddelelser om Vind- og Strøm-forhold, Sejlruter, Stormbaner, Isbjærge, Vrag og forladte Skibe m. m.

Endvidere er optaget nogle Beretninger om Taage-signalers Upaalidelighed, nemlig:

Den 26. Maj 1895 Kl. 1 Eftm. ankrede det amerikanske Flagskib »San Francisco« og Krydseren »Mar-blehead« under tæt Taage $2\frac{1}{4}$ Kml. i S + O $\frac{1}{2}$ O for Needles Point paa Øen Wight uden at have hørt den derværende Signalklokke. Søen var smul med en let Brise af SO.

Omtrent Kl. $5\frac{1}{2}$ Eftm., da Vinden var gaet mere østlig, hørte man derimod Taagesignalet med stor Tyde-lighed.

Den 4. August 1895 Kl. $11\frac{1}{2}$ Fm. passerede den engelske Damper »Catalonia« i Taage indenfor 800 Alens Afstand fra Fyrskibet ved Daunt Rock paa Irlands Syd-kyst. Fra Skibet iagttog man da Røgen fra Fyrskibets Taagesignalkanon, som blev affyret flere Gange, uden at kunne høre Knaldet, før Damperen var kommet i ca. $1\frac{1}{2}$ Kvartmils Afstand fra Fyrskibet, et Tilfælde, der forøvrigt ikke skal være sjældent paa dette Sted.

»Pilot chart« indeholder dernæst en Beskrivelse af et Bølgedæmpningsapparat, som er opfundet af en Matros i den amerikanske Marine, og som har den store Fordel, at Olien stedse haves klar til Spredning paa Vandets Overflade.

En Oliebeholder af Metal er indesluttet i en Træ-kasse, som er forsynet med en Aabning paa Siden, for

at man paa et Glasrør kan aflæse, hvor stor Mængde Olie, der findes i Beholderen. Paa dennes Underside er fastgjort et Guttaperkarør med Visning op gennem Træ-kassen og derfra til Søen. Ved Hjælp af en paa Røret anbragt Gummibold sættes Olien i Bevægelse, og dens Udløb kan reguleres ved en Hane. Den nedre Ende er taget gennem en Vejviserkous i en Linie fra Lønningen og holdes saaledes paa sin Plads i Overfladen af Vandet.

Og endelig findes paa Bagsiden af »Pilot chart« for September et udmærket praktisk Kort til Brug ved Stor-cirkelsejlad i det sydlige Atlanterhav. Stor-cirkelbuen trækkes nemlig som en ret Linie i Kortet, og derefter bestemmes Kurs og Distance ved meget simple Konstruk-tioner, hvortil kun benyttes Passer og Lineal.

Bør Drogden uddybes?

Vi have modtaget følgende:

I Anledning af den indsendte Artikel »Bør Drogden uddybes?« i Nr. 31 af »Dansk Søfartstidende«, tillader jeg mig at bemærke følgende:

Det vilde næsten være for meget forlangt i den nærmeste Fremtid at faa Drogden uddybet, hvor ønskeligt det end kunde være for ikke faa Korporationer, men vi Danske have jo aldrig Hastværk; dog naar vi komme, komme vi godt. At Drogdens Uddybning vilde være et uvurderligt Gode er sikkert en Kendsgerning for mange. Dog vil det næppe gaa saa let, som den ærede Indsender

tror, da Vind og især Strøm vilde lægge mange Hindringer i Vejen, især i en Sommer som den sidste. Hvad der med Billighed kunde forlanges, var at faa Drogden rensed for Sten, som dog kun vilde være et Forarbejde til Uddybningen. Regeringen betaler ganske vist 100 Kr. for hver Sten, der findes i Løbet med mindre end 22 Fod, men hvorfor ikke betale for enhver Sten, der rager over 24 Fod; der vil da kunne opnaas et Løb paa 24 Fod. Hvis Rigsdagen bevilgede en fast aarlig Sum til en systematisk Undersøgelse af Drogden, vilde nogle faa Aar være tilstrækkelige til helt at rense samme; et stort Gode vilde være opnaaet, der især vilde komme Lodserne til Gode, og ikke mindst Assurandører, Skibsredere og Skibsførere. Siden Drogdens Oplysning med Fyr, Nordre Røse, Middelgrundsfortet m. m., er der gjort alt for at lette Skibsfarten, men ogsaa alt for at ødelægge Lodserne, der ikke har faaet noget nævneværdigt Ækvivalent derfor; hvis Drogden derimod blev rensed, vilde meget være vundet for Lodsene, der da ikke behøvede at risikere sin Eksistens, naar han kommer ombord i et dybt gaaende Skib og en tilfældig Sten finder Vej gennem dets Bund.

At Drogdens Uddybning er et Tidsspørgsmaal er vist alle Søfarende, baade danske og fremmede, enige om, og hvis Kanalen mellem Sortehavet og Østersøen skulde blive til Virkelighed, da maa det jo være et Livsspørgsmaal for Kjøbenhavn at faa et tilstrækkeligt dybt Løb til sin Havn; som Drogden er for Øjeblikket er den mildest talt uforsvarlig.

Ærbødigst
En Lods.

Vestkyst-Havnemødet i Thisted

i Fredags havde vundet stærk Tilslutning, idet der var mødt ca. 240 Delegerede. Byen og Skibene i Havnen vare flagsmykkede. Mødet aabnedes Kl. 3 i Haandværkerforeningens Festsal; blandt de tilstedeværende bemærkedes en talrig Repræsentation for Nord- og Vestjyllands Amts- og Byraad, for Landbo- og Handelsforening og endelig for Skibsfart og Fiskeri. Til Stede vare fremdeles Vandbygningsdirektøren og talrige Rigsdagsmænd.

Til Deltagerne omdeltes en af Indbyderne foreslaaet Henvendelse til Regering og Rigsdag, saalydende:

Delegerede for Aamtsraad, Byraad, Sogneraad, Landboforeninger, Handelsforeninger, Fiskeriforeninger, Sejlskibsrederi m. fl.

Til

Regering og Rigsdag.

Ved de af Regeringen nedsatte Kommissioner og ved forskellige private Komiteer er der i de forløbne 30 Aar tilvejebragt en Række Planer, Overslag og Betænkninger angaaende Trafik-, Tilflugts- og Fiskerihavne paa Vestkysten af Jylland mellem Skagen og Blaavandshuk.

Der er herved formentlig tilvejebragt et fyldigt Materiale til Bedømmelse af saadanne Anlægs Mulighed og fremtidige Bestaaen, især da der i en Række Aar ved Regeringens Foranstaltning er foretaget Arbejder paa Vestkysten, der give bestemte Erfaringer i saa Henseende.

I Betragtning af de betydelige Interesser, der ere knyttede til Havneanlæg paa den nævnte Kyststrækning og i Erkendelse af, at de alt bestaaende Forbindelsesveje med Udlandet over Vestkysten ikke fyldestgøre de Krav, der med stedse stigende Styrke gøre sig gældende af Landbrug og Handel, og at man i Fiskeriets og Skibsfartens Interesser absolut maa forlange Kysthavn til Støtte og Udvikling af disse Næringsveje, tillade vi os at rette en ærbødig Opfordring til den høje Regering og Rigsdag om at bringe hele Vestkysthavnespørgsmaalet, herunder indbefattet Thyborønkanalens Besejlingsforhold, frem til Behandling i den kommende Rigsdagssamling.

De her repræsenterede Interesser berøre Udviklingen af Landets vigtigste Næringsveje, og navnlig vil Havfiskeriet ved passende Støttepunkter paa Vestkysten kunne blive af virkelig nationaløkonomisk Betydning.

Idet endnu bemærkes, at Vestkystens Farlighed og Beliggenhed ved den mest befærdede Vandvej ogsaa giver Spørgsmaalet international Betydning, der efter Aabningen af den holstenske Kanal bør tages særlig i Betragtning, tillader man sig at udtale Ønsket om, at der forelægges en samlet Plan for den fremtidige Udvikling af vore Vandveje.

Referat af de paa Delegeretmødet faldne Udtalelser vedlægges.

Proprietær Neergaard bød Velkommen og udtalte Haab om et godt Resultat af Mødet. Amtmand Grev Schulin overtog derefter Dirigentposten og udtalte, at Mødet var sammenkaldt for at konstatere, at der endnu i Jylland næredes en levende Interesse for Vestkyst-Havnesagen, ikke for at agitere for en Havn i Thisted Amt. Han udbragte et Leve for Konge og Fædreland.

Folkethingsmand, Kaptajn Trolle gennemgik i et udførligt Foredrag Vestkyst-Havnesagens Historie og omtalte de forskellige Planer, der til de forskellige Tider havde været fremme. Sagen var imidlertid endnu ikke blevet forsøgt gennemført; den Omstændighed, der nu havde bragt den paa Dagsordenen, var den store Ulykke paa Vestkysten i Efteraaret 1893, da 49 Fiskere druknede. Bevægelsen for at faa Havnesagen fremmet var herefter rejst her i Thisted Amt, idet man havde valgt Taleren ind i Folkethinget, ikke som Talsmand for denne ene Kreds' Interesser, men for Fiskerne i Almindelighed og for Havnesagens Fremme. Det, der nu krævedes, var at man opgav alle Særinteresser og rettede en Henvendelse til Regering og Rigsdag paa et almindeligt Grundlag. Derfor var dette Møde sammenkaldt; Repræsentanter for de forskellige Næringsveje vilde her angive deres Stilling til Sagen, og Taleren haabede, at man enstemmigt vilde slutte sig til den foreslaaede Resolution. Taleren udtalte sig derefter om Fiskernes Stilling til Sagen. Regeringen havde foretaget store Arbejder ved Thyborøn for her at skabe en Fiskerihavn; han vilde paa ingen Maade kritisere disse Arbejder, men de kunde aldrig føre til en Løsning af Vestkyst-Havnespørgsmaalet; Thyborøn-Kanalen var ikke navigabel, og det var og vilde altid være forbundet med stor Fare at anduveden, særlig med Paalands-Storm. Fiskeriet maatte forlange en Kysthavn som Støttepunkt for et søgaaende Nordsø-Fiskeri og for at kunne arbejde med tidssvarende Baade.

Proprietær Brix, Thisted Aamtsraad, anbefalede en Trafikhavn som værende af stor Betydning for Landbrugets Eksport.

Kommandør Fugl, Dansk Fiskeriforening, udtalte, at denne i sin Tid ikke havde turdet opfordre Regeringen til for Fiskeriet alene at bygge en Vestkyst-Havn, der, for at gøre Fyldest, vilde koste ca. 15 Mill. Kr. Den havde derfor anbefalet den billigere Havn ved Thyborøn. Men naar der er et almindeligt Ønske om at faa en Kysthavn, kan Fiskeriforeningen støtte dette og slutte sig til den foreslaaede Resolution.

Konsul N. C. Andersen, Thisted, udtalte, at en Havn paa Vestkysten vilde i høj Grad være i Handelens Interesse, og anbefalede Resolutionen. Han fremhævede Betydningen af en isfri Havn og gjorde gældende, at vore Søveje vare forsømte.

Fisker Munch Poulsen, Vorupør Fiskeriforening, skildrede de Forhold, under hvilke de vest-jyske Fiskere arbejdede. Landet kunde ikke forsvare længere at lade dem arbejde paa samme Maade som hidtil; man maatte af humane Hensyn nu skride til Handling og skaffe Fiskerne Tilflugtssteder. — Talerens varmt følte Foredrag gjorde stærkt Indtryk og vandt meget Bifald.

Borgniester Hansen, Nykjøbing M., erklærede paa flere Limfjordsbyers Kommunalbestyrelses Vegne, at de kun ønskede en Trafikhavn paa Vestkysten, naar denne var i sejlbare Forbindelse med Limfjorden. Forholdene ved Thyborøn kunde forbedres meget.

Ingeniør Zahrtmann skildrede »Øhavnen«; han troede, at kun denne Type kunde anvendes paa Vestkysten. Man

burde bygge en stor Model først og Taleren anbefalede som saadan en Havn ved Skagen.

Skibsfører Nicolaysen, Aarhus, udtalte sin Glæde over, at Sømandstanden ved Valget i Thisted havde faaet en sagkyndig Repræsentant. Han anbefalede en Havn paa Vestkysten som Nød- og Tilflugtshavn.

Konsul Rasmussen, Fredericia, Delegeret for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, udtalte, at en Nød- og Tilflugtshavn paa Vestkysten vilde være til Gavn for talrige Sejlskibe, der nu i haardt Vejr maa søge op under Norge. For Skibsførerne kunde en saadan Havn være et stort Gode. Foreningen støttede den foreslaaede Resolution.

Grosserer J. Petersen, Aalborg, udtalte sig imod en Trafikhavn; Spørgsmaalet om en saadan burde slet ikke være rejst. Man bør indskrænke sig til en nordlig beliggende Fiskerihavn.

Fiskehandler Isager, Frederikshavn, udtalte, at Frederikshavn vel ikke direkte var interesseret i en Vestkysthavn, man ønskede dog en saadan af Hensyn til Nordsø-Fiskeriets Udvikling. Taleren anbefalede en stor Fiskerihavn, der tillige kunde tjene som Trafik- og Nødhavn.

Kaptajn Holm, Alm. dansk Skibsførerforening: Jeg har kun Bemyndigelse til at stemme for en Fiskerihavn. En Trafikhavn er for kostbar og faar ikke det fornødne Opland. Sejlskibene ville kun i ringe Grad benytte en Nødhavn, der altid vil være vanskelig at besejle; Erfaringerne fra den hollandske Kyst viser dette.

Folkethingsmand N. Andersen, Vestervig: Der er ingen Grund til, som Kapt. Holm, at tage Afstand fra Trafikhavnen. En Fiskerihavn paa Vestkysten maa nemlig, for at den kan holde sig, være stor og ligge paa dybt Vand, og den udvikler sig da naturligt til ogsaa at tjene som Trafikhavn. Taleren skildrede det af fhv. Vandbygningsdirektør, Etatsraad Carlsen og en hollandsk Ingeniør udarbejdede Projekt, hvorefter en Havn ved Bragerne med sejlbar Forbindelse med Limfjorden vilde koste c. 5 Mill. Kr. Taleren anbefalede Resolutionen, der tog det rette Hensyn baade til Fiskeriets og Trafikens Interesser.

Fiskehandler Mikkelsen, Frederikshavn, talte for en Fiskeri- og Nødhavn og præciserede dens Betydning overfor Kieler-Kanalen.

Grosserer Moses Melchior, Foren. til Søfartens Fremme, ønskede i første Række en Fiskerihavn. Den i Firserne nedsatte Kommission var kommen til det Resultat, at en Trafikhavn var for kostbar. Taleren sluttede sig dog til Resolutionen, der henstillede at tage Hensyn til alle Interesser.

Kommandør Jacobsen, Foren. til Søfartens Fremme, var misfornøjet med Resolutionen, der var holdt i for stor Almindelighed og som enhver for saa vidt kunde underskrive. Den burde overvejes nøjere og omredigeres. Taleren foreslog Mødet ajourneret til næste Dag.

Kontrollør Stub, Nexø, støttede Resolutionen, der tog Hensyn baade til Fiskerne og de Søfarende.

Konsul Berthelsen, Hvide-Sande-Komiteen, beklagede den Stilling, Dansk Fiskeriforening i sin Tid havde indtaget i denne Sag, men glædede sig over, at Foreningen nu vilde støtte dens Fremme. Han ønskede Resolutionen ændret saaledes, at den opfordrede til Anlæg af flere Kysthavne.

Folkethingsmand Aaberg, Lemvig, ankede over Trolles Omtale af Thyborøn-Kanalen; dennes Besejlingsforhold bleve stadig bedre; Vandstanden var nu stedse 10 Fod.

Konsul Fabricius, Skagen, anbefalede en Havn udelukkende baseret paa Fiskeriet. En Trafikhavn med 20' Dybde bliver dyrere end en Fiskerihavn af samme Dybde.

Kaptajn Trolle paaviste ved Eksempler, at Vandstanden i Thyborøn-Kanalen i Sommer flere Gange havde været under 10'; men selv om man regnede med denne Dybde var Kanalen ikke tilfredsstillende for Fiskeriet, og den var altid farlig at besejle.

Efter at et Forslag om Forhandlingernes Afslutning var vedtaget, forkastedes med stor Majoritet Kmd. Jacobsens Forslag om at ajournere Forhandlingerne og Konsul

Berthelsens om i Resolutionen at skrive »Kysthavn« i Stedet for »Thyborøn«. Resolutionen vedtoges derefter med ca. 140 St.

Til et Udvalg, der skal arbejde for Sagens videre Fremme, valgtes derefter:

For Thisted Amtsraad Proprietærene Brix og Søndergaard, for Ringkjøbing Amtsraad Proprietærene Korsgaard og Breinholt, for Hvide-Sande-Komiteen Konsul Berthelsen og Clausen, for Lemvig Byraad Købmand Bechgaard, for Nykjøbing Borgmester Hansen, for Ringkjøbing Hotelejer Schjønning, for Løgstør Herredsfoged Rosenørn, for Thisted Borgmester Clausen, for Skive Købmand Kiilgast, for Frederikshavn Fiskehandler Isager, for Holstebro Sagfører Agerholm, for Skagen Konsul Fabricius, samt af det fratraadte midlertidige Udvalg Trolle, Andersen, Neergaard, Havsgaard, Lyken og Sørensen. De Delegerede for Aalborg og Hjørring By- og Amtsraad vare ikke bemyndigede til at tiltræde noget Udvalg, hvorfor de udelodes.

Til Formand for Udvalget valgtes Amtmand, Greve Schulin og det besluttedes at mødes om kort Tid i Struer.

Efter Mødet samledes de fleste Deltagere til en Fællesmiddag, ved hvilken Kapt. Trolle talte for Kongen, Amtmand Grev Schulin for Fædrelandet, Proprietær Neergaard for Rigsdagen, Herredsfoged Rosenørn for Kapt. Trolle som Fiskernes Repræsentant, Grev Schulin for Vandbygningsdirektøren, Grosserer Melchior for Jyderne, Konsul Berthelsen for Indbyderne, Landstingsmand Breinholt for Pressen, o. s. v. — Om Aftenen var Lystanlægget ved Thisted prægtigt illumineret og Byens Musikkorps spillede.

Thyborøn Kanalen og Vestkyst-Havnemødet i Thisted.

Vi have modtaget følgende:

Mod Slutningen af Mødet i Thisted rettede Kaptajn Trolle et meget stærkt Angreb paa Besejlingsforholdene ved Thyborøn Kanal og opfordrede sluttelig til, hvis der var Sømænd til Stede, som havde besejlet Kanalen, da at udtale sig om Besejlingsforholdene nævnte Sted.

Jeg forlangte da Ordet; men grundet paa, at der blev forlangt Afslutning, fik jeg ikke Lejlighed til at imødegaa Kapt. Trolles Udtalelser og tillader mig derfor nu at fremkomme dermed.

I omtrent 20 Aar har jeg ført forskellige Skibe her fra Byen i Fart paa England og med et Dybgaende af 9 Fod jævnlig besejlet Thyborøn Kanal og passeret Revlerne for indgaaende saavel under gode som under daarlige Forhold, og jeg formener derfor paa egne indhøstede Erfaringer at have et større Kendskab til Besejlingsforholdene ved Kanalen, end Kapt. Trolle er i Besiddelse af.

Kaptajnen udtalte, at der paa Revlerne var højst 8 à 9 Fod Vand, og naar det blæste en dobbeltrebet Mærsejls Kuling, grundbrækkede Søen, saa at der var tørt Sand mellem Braadene, og at det saaledes var livsfarligt at søge ind, da man i heldigste Tilfælde vilde faa Skibets Ribben knuste.

Denne Paastand paastaar jeg bestemt er urigtig; thi jeg har besejlet Kanalen saavel med en paalands dobbeltrebet Mærsejlskuling som med en Storm, men aldrig set de omtalte tørre Steder mellem Braadene, ja, endog uden at Skibet har taget Grund, hvilket beviser, at der med paalands Kuling er langt mere end 8 à 9 Fod Vand over Revlerne.

Den 10de Juli i Aar, da Kapt. Trolle sejlede op til Kanalen med »Hauch« og havde et større Selskab om Bord af Repræsentanter fra Rigsdagen, tror jeg, vi let kan blive enige om, at det blæste en dobbeltrebet Mærsejls-

kuling, for ikke at sige stormede, og dog holdt samme Eftermiddag en Fiskerkutter med 7 Fods Dybgaaende Kanalen ind, uden at Skibet rørte Grunden. Hvis Kapt. Trolles Udtalelser skal passe med Hensyn til, at der med 8 à 9 Fod Vand er tørt Sand imellem Braadene, skulde der den Dag mindst have været 15 Fod Vand paa Revlerne, eller ogsaa har der sikkert været adskillige Fod Vand mellem Søerne.

Edvidere udtalte Kapt. Trolle, at Dampskibet »Afgusta« af Thisted nu havde opgivet den Sport at sejle paa Thyborøn Kanal. Jeg skal da oplyse om, at i

1891 passeredes Kanalen af 382 Skibe for ind- og udgaaende,
 1892 af 332 Skibe,
 1893 af 575 —
 1894 af 763 — og endelig
 1895 af 574 — indtil 15de September.

Disse Skibe er der næppe nogen, der vil tro har drevet Sejladsen paa Thyborøn Kanal som Sport, da største Parten af de Skibsførere og Førere af vore Nordø-fiskerkuttere enten ejer deres Skibe selv eller har Part deri og kun har benyttet Kanalen til egen Fordel. — Dernæst skal jeg oplyse, at Skonnerten »Asta« her af Byen, Kapt. J. A. Willadsen, siden Sandpumperen fik arbejdet Farvand igennem Fjordgrunden, har med 8³/₄ Fods Dybgaaende passeret Thyborøn med Kullast fra England 3 Gange i 1892, hvoraf de 2 Gange med stormende Kuling og uden Lods om Bord, over Revlerne, 1893 6 Gange, hvoraf de 4 Gange uden Lods, af samme Grund som ovenfor nævnt; i 1894 7 Gange, og endelig i 1895 5 Gange. Ovennævnte Tal er efter Opgivende fra Lodseriet i Thyborøn Kanal samt efter et Uddrag af Skonnerten »Asta«s Skibsjournal, og de beviser, at siden vi fik Sandpumperen til Kanalen, er Farten blevet fordoblet, samt at

Besejlingsforholdene ikke ere saa farefulde, som Kapt. Trolle formener.

Af Forlis og Havarier indtræffer der meget faa, næppe flere end ved enhver anden Indsejling fra Søen, og af Menneskeliv ved jeg ikke nogen, der er gaaet tabt fra Skibe, der har besejlet Kanalen i de sidste 20 Aar.

Uanset hvor en Vestkysthavn kommer til at ligge, vil Thyborøn Kanal al Tid have en stor Betydning for alle de vestlige Limfjordsbyer, saavel for Fiskeriet som for Søfarten, og derfor er det ønskeligt, at Farvandet dér gøres saa navigabelt som muligt.

Som Sømand har jeg med Glæde hilst Kapt. Trolles Valg til Folkethingsmand, da jeg er forvisset om, at Kaptajnen er i Besiddelse af stor Dygtighed, saavel paa Fiskeriets som Søfartens Omraade og derfor er særlig kaldet til paa Thinge at tale Sømandens og Fiskerens Sag; jeg haaber derfor, det maa lykkes Kapt. Trolle at løse Havnespørgsmaalet paa Jyllands Vestkyst paa en tilfredsstillende Maade.

Nykjøbing M. den 23de September 1895.

A. P. Rasmussen,
 Havnefoged.

Uden i Øjeblikket at kunne udtale os om de af den ærede Indsender anførte Eksempler, skulle vi kun foreløbig fremhæve, at Anskuelserne om Thyborøn-Kanalens Sejlbarhed ere meget delte, ogsaa blandt dem, der til Stadhed benytte den. Som Bevis herfor anføre vi, at Hr. Kapt. Trolle efter Thisted-Mødets Afslutning fra et stort Antal Harboørefiskere, der fiske i Kuttere fra Lemvig, modtog en skriftlig Erklæring om de Farer, der ere forbundne med at besejle Kanalen, særlig i Tidsrummet November—April.

Red.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 15. September til 22. September 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-flynder Pd.	Makrel Pd.	Skrupper Pd.	Torsk Pd.	Gedde m. m. ¹ og Kuller ² Pd.	Sild. Pd.	Aal ¹ og Aale- kvabber ² Pd.	Laks Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt Pd.
31 danske Fiskerfartøjer	70,848				14,706							
20 danske Kvaser	18,630				68,940							
svenske Fiskerfartøjer												
pr. Baad og Vogn fra nær- liggende Fiskerlejer				1,064	768		14,208	2,955 ¹ 206 ²				
pr. Jærnbane og Damp- skib	1,650	8,760	1,300		128	3,653 ¹ 1,750 ²	114,416	11,494	15,330	18,376	3	
Ialt =	91,128	8,760	1,300	1,064	84,642	5,403	128,624	14,655	15,330	18,376	3	369,225
Betalt	levende				levende		f. Sundet	Aal,		Rejer		
Gennemsnitspris af	1Kr.35Ø.				80 Ø. til		2Kr 50Ø.	blanke,		1 Kr.		
Opkøbere	til				1Kr.65Ø.		til 4 Kr.	57-60Ø.,		pr. Pd.		
	4Kr.75Ø.				pr. Lpd.		sv. 2 Kr.	gule				
	pr. Lpd.						til 2,50Ø.	30-50 Ø.				
							pr. Ol.	pr. Pd.				

I Ugens Løb har Tilførslen været noget ringere, uden at dette har indvirket paa Priserne, som holdt sig uforandrede; stadig stærk Efterspørgsel efter prima Varer. Sildefiskeriet giver vedblivende kun ringe Udbytte, hvilket holder Priserne oppe.

Fiskerierne.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 24. Septbr.:

Vejrliget har i den sidste halve Maanedes Tid været af omskiftelig Karakter, snart har rolige Forhold, snart Storm

været fremherskende; dog turde der have været mest af sidst nævnte, Kutterfiskerne har i hvert Fald ikke troet at turde stole paa Vejrets Stabilitet og have af den Grund slet ikke været paa Vestkysten; det lader næsten til, at dette Fiskeri allerede maa betragtes som indstillet for i Aar; det er i hvert Fald betydeligt tidligere, end det har været i de sidste Aar. Mange af de Kuttere, som ellers fiske paa Vestkysten, have

fisket dygtig spredt i Kattegat, og mange have i Løbet af de sidste to Uger været paa flere forskellige Fangstpladser, saasom nordlig for Skagen, langs Svenskekysten, paa Herthas Flak og nord og nordost af Læsø; sjældent har nogen Kutter gjort mere end en Tur om Ugen. Udbyttet har for de flestes Vedkommende andraget mellem 100 og 200 Snese for hver Tur, nogle havde kun ca. 70 Snese, saa Resultatet kan være tarveligt nok, særlig da Fisken som oftest har været af temmelig ringe Kvalitet og desaaarsag betalt med smaa Priser, i hvert Fald for den største Del af Fangstens Vedkommende. Rødspætter fra disse Fangstpladser have vejte fra 10—16 Pd. Snesen og er betalte med fra 70 Øre til 3 Kr. 10 Øre pr. Snes; som man ser stiger Forøgelsen i Fiskens Vægt og dens Pris ikke proportionalt. Hvad der har været mest karakteristisk for Fiskeriet i de sidste fjorten Dage er det rigelige Fiskeri paa Dvalegrunden; for en 3 Ugers Tid siden opdagede Sæby-Fiskere, at der var rigeligt med Fisk paa denne Grund, (den ligger mellem Sæby og Læsø ikke langt fra Fyrskibet »Læsø-Rende«), og mange af vore Kuttere have da ogsaa fisket der, sidste Uge saaledes over 50 Kuttere. Fiskebestanden der maa være meget rigelig, en Fangst af ca. 400 Snese Rødspætter fisket i en Dags Tid var næsten Reglen og Fiskerne havde ofte ca. 70 Snese Fisk i hvert Vaadtræk, men netop de, som havde saa store Træk, havde størst Vanskelighed med at bringe Rødspættene levende frem, da denne ofte var trykket halv død af det stærke Pres i Vaaddets »Kalv«. Fisken herfra vejer ganske vist kun 9 à 10 Pd. Snesen, men er i Forhold til sin Størrelse af udmærket Kvalitet, saaledes er den meget fed og det er kun den meget store Tilførsel, der bevirker, at Priserne ere saa langt nede, saa at der kun betales fra 30—50 Øre pr. Snes, for død Fisk naturligvis endnu mindre; mange Kuttere have ikke kunnet opnaa Salg her eller vare utilfredse med de tilbudte Priser, hvorfor de ere sejlede enten til Kjøbenhavn og Aalborg eller Norge for at opnaa bedre Priser. Fra Fangstpladserne nordost for Læsø er der indkommet mindre Partier af Skærissing og Slethvar, betalt med 15 Øre pr. Pd., og Pighvar, betalt med 60—65 Øre pr. Pd. for stor Kvalitet, vejende over 3 Pd. pr. Stk. Den første større Tilførsel af svenske Garnsild har fundet Sted i forrige Uge, idet »Blenda« ankom med ca. 400 Kister Sild fra Gøteborg, hvoraf dog Hovedparten afgik direkte til Tyskland; en Del Dæksbaade ere ogsaa indkomne med mindre Partier fra Skærgaarden; Prisen er endnu høj, ca. 12 Kr. pr. Kiste, og bliver næppe meget billigere førend Vaadsilden fremkommer hen i Oktober. Tiden for den norske Hummers Fredning udløber nu snart, vistnok i Morgen, og da vil der sikkert snart komme Fart i Hummerforretningen, som nu i lang Tid har stagneret; der har været smaa Tilførsler fra Strandby og Vestkysten, og Kvaliteten fra sidst nævnte Sted har endda ladet meget tilbage at ønske; der betales dog paa Grund af den knappe Tilførsel 1 Kr. 50 Øre pr. Pd.

Kutterne »Prins Valdemar«, Skipper Thiel, og »Emilie Franziska«, Skpr. Bast, begge af Frederikshavn, ere for nogle Dage siden afgaaede til Nordsøen, hvor de under den hollandske Kyst skulle drive Østersfiskeri. — nn.

Fra Sø og Land.

Fra Skagen skriver vor Korrespondent den 23. Septbr.: I Fredags, den 20. d. M., inddrev paa Skagen Landsogns Forstrand 2 Lig, og paa Starholm Forstrand 1 Lig, der alle oplystes at henhøre til Besætningen paa den i forrige Maaned i Jammerbugten sunkne tyske Torpedobaad.

Efter at Ligene vare førte til Skagen foregik Begravelsen i Gaar fra det herværende Lighus.

En Kommando tyske Orlogsmatroses fra de i Frederikshavn liggende Torpedobaade mødte heroppe under Anførsel

af den Officer, der havde ført Befaling paa den sunkne Torpedobaad, for at vise deres Kammerater den sidste Ære.

De medførte 3 tyske Flag til Kisterne, samt signerede Krands, Huer og Vaaben, som lagdes paa Kisterne.

Jordfæstelsen foregik under megen Deltagelse fra Skagens Beboere, der baade sendte Krands og heiste Dannebrog paa halv Stang.

Sognepræsten talte over de afdøde, hvorefter Kisterne bares ud til Vognene af de tyske Matroses. Et talrigt Følge fulgte med til Kirkegaarden, hvor Ligene jordedes i en fælles Grav.

Efter Forlydende vil den tyske Regering foranledige en Mindesten rejst over de Afdøde paa Graven.

Rettelse. I sidste Nr. S. 373, L. 13 f. o., staar »Sludsfaldsvinkel«, læs Indfaldsvinkel.

Skibsreder Jørgen Larsen Mouritzen af Thurø er afgaaet ved Døden.

Ny Redningsbaad. Med Dampskibet »Limfjorden« afsendes sidste Uge en ny Redningsbaad til Aalborg, hvorfra den skal viderebefordres til Klitmøller Redningsstation. Baaden er bygget paa Orlogsværftet her og er af samme Type, som de i de senere Aar byggede Redningsfartøjer.

Skibssalg. Det danske Dampskib »Elisabeth«, tilhørende Kaptajn S. A. Philipsen her af Byen, solgtes i forrige Uge ved Auktion for 35,750 Kr. til Købmand A. Bostrøm i Gøteborg. Skibet, der var bygget i Gøteborg i 1884, var 145 Fod langt, 24 Fod bredt og 14½ Fod dybt, og dets Brutto Register Tonnage var 450 Tons.

Passeret Vrag. Fra Fletwood meddeles den 18. ds.: Dampskibet »Carisbrook«, der er ankommet hertil, har den 16. ds. passeret et stort Skibsskrog, der drev for Vind og Vove og kun ragede meget lidt over Vandfladen paa 56½⁰ n. Br. og 7⁰ v. L. Da Vraget ligger i en meget befærdet Rute, er det yderst farligt for Skibsfarten, særlig da det kun kan ses paa meget nært Hold.

Nord-Østersø-Kanalens Tarifer. Det i vort sidste Nummer omtalte Andragende fra Handelskamret i Kiel til den tyske Regering om ikke at lade den bestemte Forhøjelse af Tariferne i Kanalen for Vintermaanederne indtræde, er blevet afslaaet.

Om Fordelen ved at være Medlem af Nordisk Skibsrederforening skriver Hr. Axel J. Myhre i norsk »Morgenbladet«:

Skib »Hermon« ankom til Runçorn 16. November 1894 for at losse en Ladning Planker og Bord fra Bathurst, N. B. Skibet blev opholdt med Losningen af Mangel paa Lægtene, og blev først udlosset den 20. December. Derefter gjorde Kaptajnen Fordring gældende hos Lastemodtagerne for 9 Overliggedage.

Disse nægtede som vanligt at betale noget Beløb og paastod naturligvis tvertimod, at Skibet var Aarsag i den sene Ekspedition, da Kaptajnen ikke havde tilstrækkeligt Mandskab til at levere Lasten hurtigere. Sagen oversendtes derfor til Nordisk Skibsrederforening, der gennem sine Advokater i Liverpool forsøgte at ordne Sagen i Mindelighed.

Under disse Forhandlinger indbetalte min Modpart Lstrl. 39.2.3 for 3 Overliggedage, fremdeles med den Bemærkning, at den var uden Skyld i Skibets forlængede Ophold, men den vilde dog for at undgaa Proces erstatte dette Beløb.

Da jeg under disse Omstændigheder ikke vilde slippe min Ret, anlagdes straks Sag, der fik det Udfald, at min Modpart dømtes til at betale for 7 Overliggedage Lstrl. 91.5.3 og ilagdes Sagsomkostninger med Lstrl. 39.

Harde jeg ikke været Medlem af Foreningen og derved haft den værdifulde Støtte, der ligger i, at en saadan Korporation optræder for den Enkelte, vilde min Fordring vistnok været gaaet tabt sammen med alle de Beløb, som de norske Redere i lignende Tilfælde har maattet slaa en Streg over, fordi man i Reglen kvier sig som Enkeltmand for at løbe Risikoen ved Sagsanlæg i fremmed Land.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.
Indgaaede Skibe.

Den 19. September. Dampskibet »Tatti«, Kapt. Hansen, fra Hamburg med 200 Sække Vandglas, 25 Bll. Papir, 3 Kasser Kokus, 23 Fade Jærnvitriol, 20 Ks. Børster, 4 Ks. Indigo, 11 Kolli Rørstole, 72 Kolli Nøddetræ, 9 Kolli Mahognitræ, 4 Kolli Whitewood, 150 Bundt Brædder, 10 Kolli Hickory, 40 Ball. Sække, 52 Sække Kaffe, 1 Kasse Vin, 590 Sække Bouldsfrøkager.

Den 24. September. Dampskib »Georgio«, Kapt. Wørpel, fra New-York med 655 Kolli Fedt, 500 Sække Mel, 25 Fst. saltet Kød, 200 Fst. Sirup, 298 Ruller Træmasse, 994 Fst. Smør, 16 Fst. Farvetræekstrakt, 32 Kolli Jærnvarer, 17 Kasser Gummivarer, 8 Kolli Fittings, 50 Sække Allehaande, 8 Kasser Orgler, 68209 bushels Mais.

Sejlskib »Andreas«, Kapt. Th. Erichsen, fra St. Petersborg med 220,000 Kilog. Solsikkekager.

Skonnert »Hope«, Kapt. Ferrier, fra Libau med 110,000 Kilog. Hvedeklid.

Ugens Havarier.

Urania, Dampsk. af København, har i Grangemouth haft Ild i Kullene i Forlasten. Cirka 40 Tons maatte losses. Skibet er nu ankommet hertil og aflosser Resten af sin Ladning.

Ceres, Barkslib af København, Høyer, der afsejlede herfra den 6. Juli, bestemt til Julianehaab paa Grønland er ifølge et over Amerika indløbet Telegram total forlist ved Julianehaab den 10. August. Besætningen er reddet.

Christine, Tankdampskib af Aarhus, er, medens det laa til Ankers paa New-York Revier, blevet paasejlet af et fremmed Dampskib.

Brig »Fermaville« af Cherbourg, Kpt. Septons, er paa Rejse fra Bayenne til Stettin med en Ladning Harpix indkommen her under Havari.

»Skandia« Postdampskib, brækkede sin Skru aksel paa Rejsen fra Rønne til København i Mandags og er optaget paa Bedding for at faa en ny Aksel indsat.

Ellinor, Skonnert af København, Jepsen, er indkommen til Lerwick med forskudt Ladning. Skibet, der kom fra Faxebugten har fortsat Rejsen til Genua.

Tre Søstre, Skonnertbrig af Rønne, Hintze, der paa Rejsen til Helsingborg med Oliekager grundstødte ved Gisløfshammur i Nærheden af Cimbrishamn, blev bragt flot af Svitzers og er indbragt til Karlsbamm, hvor Skibet losses og reparerer.

Anna, dansk Skonnert, har paa Rejsen fra London til Leith med Cement været i Kollision med Barkslibet Lord Elgen af Liverpool. Anna er indslæbt til Lowestoft med Tab af Master og Læk.

Elisabeth, Barkslib af Arendal, Gundersen, grundstødte d. 21. ds. om Aftenen paa Saltholmen, kommande fra Hull med Kul bestemt til Ørnskjoldsvik. Med Assistance af Svitzer kom Skibet flot og fortsatte Rejsen efter at være undersøgt af Dykker.

Althea, Skonnert af Svendborg, Rasmussen, har paa Rejsen til Königsberg med Sild været paa Grund paa Anholt.

Skibet blev her paa Reden undersøgt af Dykker, og da det intet fejlede fortsattes Rejsen.

Kopernikus, Dpsk. af Königsberg, der indkom til Helsingør med Skade paa Skruen, har faaet Skaden udbedret af Dykkere og har fortsat Rejsen.

Alfild, Skonnert af Sarpsboog, Johnsen, er paa Rejsen fra Grimsby med Kul sprungen Læk i Nordsøen og er forladt af Mandskabet med 3½ Fod Vand i Rummet. Besætningen, der bestod af 5 Mand, blev optaget af den danske Skonnert Addey af Kjertemind, Olsen, der senere overgav dem til Toldkrydseren Nr. 14, der endelig landsatte dem i Frederikshavn.

Hans, Skonnert af Svendborg, Christensen, indkom til Lemvig fra Boness med en Ladning Kul. Skibet har paa hele Rejsen udstaaet haarde Storme, hvori det har mistet Fokkemast, Klyverbom og Bogspryd, saa at Skibet næsten drev hjælpeløs omkring. En norsk Postdamper opdagede Hans's vanskelige Stilling og slæbte den til Thyborønkanalen, hvorefter den blev slæbt ind til Lemvig af Dpsk. Prøven.

Vor Korrespondent i Skagen telegraferer d. 25. ds.: Dampskib Abril, Kapt. Ferico Iturriago, af Bilbao, strandedede Dags Formiddag øst for Højens Fyr. Fartøjet kommer fra Cardiff med Kul til Stockholm; det maaler 845 Tons og har 21 Mands Besætning. Akkord er sluttet med Svitzer og Skagens Bjærgningkorporation; Bjærgelønnen fastsættes ved Voldgift; Bjærgningsdamper »Frederikshavn« er til Stede. Udsættelse er sandsynlig.

Dampskib Abril kom flot i Gaar Kl. 8 Aften ved Hjælp fra Svitzer og Skagens Bjærgere og indgik til Frederikshavn, formodentlig uskad, hvorfor Rejsen fortsættes.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, passerede Gibraltar 23. August, bestemt til Tunis, Piræus, Constantinopel, Samsoun etc. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Denia 21. Sept., bestemt til Malaga, Cadiz, Kbhvn. — Antwerpen, Caroc, ankom til Antwerpen 7. Sept., bestemt til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Messina 24. Sept., bestemt til Bari, Kbhvn. — Castor, Holm, ankom til Barcelona 23. Sept., bestemt til Genua, Livorno, Neapel, Sicilien. — Chr. Broberg, Gøtsche, pas. Ouessant 22. Sept., bestemt til Barcelona, Marseille. — Dagmar, Kofoed, afgik fra Lissabon 23. Sept., bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Douro, Braband, afgik fra Dartmouth 24. Sept., bestemt til Kbhvn., Stettin, Petersborg. — Georgios I, Kihl, afgik fra Antwerpen 26. Sept., bestemt til Kbhvn., Petersborg. — J. C. Jacobsen, Béch, ankom til Malaga 23. Sept., bestemt til Barcelona, Tarragona, Denia etc. — Kiev, Rabe, afgik fra Dartmouth 22. Sept., bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn. 23. Sept., bestemt til Petersborg. — Leopold II, Kruse, ankom til Petersborg 18. Sept., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Nicolaieff 21. Sept., bestemt til Odessa, Smyrna, Piræus, Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Odessa 18. Sept., bestemt til Algier, Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Antwerpen 26. Septbr., bestemt til Havre, Kbhvn., Petersborg. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Petersborg 22. Sept., bestemt til Kallio, Kbhvn., Middelhavet. — Omsk, Rasmussen, pas. Gibraltar 17. Sept., bestemt til Antwerpen, Kbhvn., Petersborg. — Tejo, Fenger, ankom til Kbhvn. 24. Sept., bestemt til Stockholm, Riga. — Tomsk, Petersen, ankom til Constantinopel 25. Sept., bestemt til Odessa. — Vesuv, Gade, afgik fra Kbhvn. 24. Sept., bestemt til Palma, Italien. — Viking, Jørgensen, afgik fra Huelva 24. Septbr., bestemt til Madeira, Oporto, Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, ankom til Petersborg 15. Sept., bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Antwerpen 23. Sept., bestemt til Kbhvn., Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 25. Sept., bestemt til Vestnorge. — Ceres, Svensson, ankom til Hull 22. Sept., bestemt til Kbhvn., Libau. —

Charkow, Norden, afgik fra Libau 22. Sept., bestemt til Hull. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Kbhvn. 24. Sept., bestemt til Stettin. — Fanø, Andersen, afgik fra Riga 24. Sept. — Frederik, Harboe, pas. Hirtshals 24. Sept., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Frisenelte, ankom til Königsberg 19. Sept., bestemt til Kjøbenh., Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom til Königsberg 22. Sept., bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, afgik fra Granton 17. Sept., bestemt til Færøerne og Island. — Libau, Clauson-Kaas, pass. Skagen 14. Sept., bestemt til Færøerne. — Lion, Kromann, afgik fra Kbhvn. 25. Sept., bestemt til Danzig. — Louise, Brabrand, ankom til Königsberg 18. Sept., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 25. Sept., bestemt til Manchester. — Morsø, Lind, afgik fra Danzig 25. Sept., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Moskov, Petersen, afgik fra Antwerpen 24. Sept., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 20. Sept., bestemt til Antwerpen. — Odin, Lissner, ankom til Hamburg 24. Sept., bestemt til Danzig. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 24. Sept., bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, afgik fra Kbhvn. 23. Sept., bestemt til St. Petersborg. — Romny, Harder, afgik fra Kbhvn. 25. Sept., bestemt til Libau. — Thyra, Garde, ankom til Kbhvn. 19. Sept., bestemt til Færøerne og Island. — Tula, Paaske, afgik fra Trondhjem 24. Sept., bestemt til Christianssund etc. — Valdemar, Sørensen, ankom til Libau 23. Sept., bestemt til Kbhvn., Anvers. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Hamburg 24. Sept., bestemt til Königsberg. — Anna, Moyel, ankom til Hamburg 22. Sept., bestemt til Kbhvn., Riga. — Olga, Fischer, ankom til London 23. Sept., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Kbhvn. 24. Sept., bestemt til Riga.

Constantin, P. Petersen, afgik fra Newcastle 25. Sept., bestemt til Kbhvn. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Odense 26. Sept., bestemt til Newcastle via Frhvn. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 26. Sept., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Leith 24. Sept., bestemt til Horsens. — Kronen, C. A. Svane, afgik fra Newcastle 24. Sept., bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 25. Sept., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 25. Sept., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Newcastle 24. Sept., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 13. Sept., ank. til Cronstadt 20. — Frode, Christensen, afgik fra Swansea 19. Sept., bestemt til Stettin. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Methil 19. Sept., ankom til Libau 25. — Svend, Hveysel, afgik fra Grimsby 21. Sept., ankom til Burntisland 22. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Dunkerque 22. Sept., ankom til West Hartlepool 23. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Riga 14. Sept., ankom til Rotterdam 21. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Riga 13. Sept., ankom til Rouen 20. — Olaf, C. Holst, afgik fra Rotterdam 15. Sept., ankom til Cardiff 17. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Cardiff 17. bestemt til Rio de Janeiro. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Dunkerque 12. Sept., ankom til Petersborg 19. — Dan, J. C. Jensen, afgik fra Ghent 17. Sept., ankom til Burntisland 20. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Riga 17. Sept., ankom til Ghent 24.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Petersborg 9. Sept., ankom til Brake 15. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Villa Real de Santa Antonio 2. Sept., ank. til St. Petersborg 18. — Johan Siem, F. Løffer, afgik fra Riga 16. Sept., ank. til Rouen 24. — Pawel Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Blyth 18. ankom til Cronstadt 24. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Brake 23. ankom til Sunderland 25. Sept. — Anine, Knudsen afgik fra Riga 18. ankom til Rouen 26.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Antwerpen 14. Sept. — Fredensborg, Andersen, ankom til Aarhus 23. Sept. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Burntisland 23. Sept. — Rosenborg, Schultz, ankom til Dunkerque 21. Sept. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Jacobstad 22. Sept.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Sunderland 21. Sept., ankom til Kbhvn. 24. Sept. — Fyen, Hansen, ankom til Algier 22. Sept. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Sunderland 17. Sept., ankom til Kbhvn. 20., afgik 24. til Kotka. — Jylland, Starck, ankom til St. Petersborg 24. Sept. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 24. Sept. til Amsterdam. — Sjælland, Hansen, afgik fra Grangemouth 17. Sept., ankom til Kbhvn. 20.

Det store nordiske Telegrafskibsselskab. H. C. Ørsted, Ørsted, har ligget i Tuborg Havn siden 20. Sept. — Store Nordiske, Sunson, er paa Kabelarbejder i kinesiske Farvande.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 5. Sept., anløb Frederikshavn 6., ankom

til Newcastle 8., afgik fra Boness 12., ankom til Aarhus 15., afgik 19., anløb Frederikshavn 20., ankom til Newcastle 22. — Octa, Enemark, afgik fra Aarhus 17. Sept., ankom til Göteborg 18., afgik 19. ankom til Newcastle 24. — Orrik, Erichsen, afgik fra Newcastle 5. Sept., ankom til Göteborg 9., afgik 12., anløb Arendal 14., ankom til Newcastle 17., afgik 20., ankom til Aarhus 23.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, ankom til Antwerpen 12. Sept., afgik 15., ankom til Esbjerg 17., afgik 18. til Methil, ankom til Methil 21., afgik 22., ankom til Frederikshavn 24. — Neptun, Jessen, ankom til Helsingør 13. Sept., afgik 18. til Wiborg, ankom til Wiborg 21. Sept. — Nordsoen, Meinertz, ankom til Newcastle 15., afgik 16., ankom til Esbjerg 18., afgik fra Esbjerg 20. Sept., ankom til Methil 22., afgik 24. til Esbjerg.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Annete, Nielsen, passerede Dover 14. Sept. fra Hamburg til Paranagua. — Anna-Emmy, Svarrer, afgik fra Pernambuco 16. Aug. til Mossaro. — Anna Maria Schwalbe, Brinck, ankom til Bremen 14. Sept. fra Punta Arenas. — Casmo, Sonnicksen, indkom til Plymouth 11. Sept. med Styrmanden syg, afgik 13. til Guaymas. — Copley, Struckmann, prajet 4. Aug. paa 20° N. B. 28° V. L. fra Swansea til San Francisco. — Dora, Sonnicksen, ankom til Menado 21. Juli fra Hongkong, befragtet af afgaa fra Menado til Zangier Islands, at lade til Europa. — Embla, Jepsen, afgik fra Matupi 29. Juni til Punta Delgade. — Emilie, Thomsen, prajet 13. Sept. paa 49° N. B. 9° V. L. fra Amsterdam til Macassar. — Erna, Thomsen, passerede Deal 18. Sept. fra Antwerpen til Port Natal. — Esmeralda, Petersen, afgik fra Horta 14. Sept. til Falmouth. — Irvine, Ankersen, afgik fra Manta 26. Juli til Hamburg. — Johanne ankom til Falmouth 12. Sept. fra Punta Arenas, Kaptajn Møller død paa Rejsen, afgik fra Falmouth 15. Sept. til Manchester. — Maren, Pedersen, ankom til Santos 19. fra Bouc. — Professor, Christiansen, ankom til Falmouth 11. fra River Plate, afgik 14. til Hull. — Puck, Petersen, afgik fra Nantes 18. til Amsterdam. — Sophie, Svarrer, ankom til Rio de Janeiro 17. Aug. fra Mossaro. — Sørine, Andersen, afgik fra Corinto 18. til Tahiti. — Tercera, Holm, ankom til Valparaiso 12. fra Talcahuano. — Union, Svarrer, passerede Tarifa 8., fra Hyères til Santos.

Chr. Simoni, Aalborg. Caroline Smith, Ægidiusen, afgik fra Aalborg 17. til Viborg (Finland). — Kirstine, Ægidiusen, ankom til Skuru (Finland) 14.

M. Christiansen, Rønne. Amaranth, Kyhn, er afgaet fra Finland til Bremerhafen, passerede Rønne 14. — M. Christiansen, Bager, afgik fra Plymouth 3. til Helsingfors, passerede Rønne 14. — Jørgensen, Jørgensen, afgik fra Uleåborg 9. Aug., ankom til Newport Mon 11. Sept. — S. S. Rønne, Hintze, ankom til Libau 17. fra Peterhead. — Torden-skjold, Clausen, afgik fra Hull 12., ankom til Rønne 18.

M. J. Ipsen, Rønne. Camtoos, Pedersen, ankom til Rafsø 20. Sept.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn Lübeck, meddele den 26. Septbr.:

Reval noter for Dampere:
London 1/— à 1/1½ d., Hull 1/— à 1/1½ d., Rotterdam 1/1½ d. à 1/3 d. alt pr. 496 lbs. Hvedebasis.

Libau noter for Dampere:
London, Hull, Leith 10½ d. à 11¼ d., Rotterdam 10½ d. à 11¼ d., Dunkirk, Ghent 1/— (19 francs pr. Ton Hør) alt pr. 320 lbs Havrebasis. — Til Danmark 12/13 M. pr. 2000 Kilos Rug, 18 M. pr. 2000 Kilos Klid.

Königsberg noter for Dampere:
London, Hull 1/— à 1/1½ d., Østkysten 1/3 d., Rotterdam 1/3 à 1/4½ d., Antwerpen eller Ghent 1,6 d. (14/15 francs pr. Ton Hamp). Dunkirk 1,6 à 1/7½ d., Rouen 1/9 à 2/— pr. 500 lbs. Hvedebasis, Nantes 22/23 sh. pr. Ton Hamp. Christiania, Stavanger eller Rügen 16/17 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis; Danmark 12/13 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis, 42 à 45 Pf. pr. 50 Kilos Klid.

Danzig noter for Dampere:
Danmark 40 Pf. pr. Kilos Klid, Liverpool 6/— à 6/6 d. pr. Ton Sukker, Dunkirk 15 francs pr. 2000 Kilos Melasse, Stettin—Dunkirk 15 francs pr. 2000 Kilos Melasse, Helsingborg—Dunkirk 7 francs pr. Ton Melasse.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 21. September:

Fragtmarkedet er uforandret flovt. Der er ret god Efterspørgsel for Tonnage fra Kulhavne til Middelhavet, men Raterne fremvise ingen Bedring og med de usle Returfragter saavel derfra som fra Sortehavet maa Rejsen i de fleste Tilfælde resultere i et Tab. Der er bl. a. sluttet Tyne, Blyth eller Wear til:

Cronstadt 2100, 1750 3/9. Riga 1000 4/. Memel 1350 4/6, 900 4/9. Pillau 1650 4/. Swinemünde 2100 3 9, 1650 4/, 1350 4/3. Stettin 1000 4/6. Fredericia 730 4/9, 650 4/10¹/₂. Stockholm 1500 3/10¹/₂. Bayonne 1100 4/10¹/₂. Malaga 2300 6/3 Dagskurs. Carthagen 1500 7/. Marseille 2100 5/. Cannes 1800 6/9. Genua 2500 4/3, 2800 4/6. Livorno 3100 4/7¹/₂. Ca Vecchia 2200 5/. Galatz 3000 6/. Alexandria 3500, 3900 4/6.

Fra Sortehavet noteres:

Odessa, Sebastopol etc. 9/6 à 10/ n. c.. Sulina, Bourgas 9/6 til 10/ til »any direct«. Der er fremdeles Vanskelighed ved at erholde Kajplads i Odessa, Nicolaieff og Vavaroffka, navnlig sidst nævnte Plads, og Dampere have ofte at vente en hel Uge paa Berth.

Fra Azoff er saa godt som ingen Efterspørgsel, og 11/— n. c. er det højst opnaelige for mindre Dampere.

Fra Donauen er ligeledes kun ringe Begær, og 12/ til »any direct« kan med Nød og næppe opnaas.

Fra Middelhavet er sluttet:

Cyprus til Aberdeen og Leith 1047 netto, 19,6, Oktober. Huelva til Mostyn Quay 1200 9/1, til Swansea & Newport 7/10¹/₂ free disch., til Runcorn 1200 8/9 do.

Mazagan til U. K. 1/7¹/₄ d.

Ergasteria til Antwerpen 4000 8/, free disch.

Elba til Inboro 8/10¹/₂.

Fra Østersøen er sluttet:

Wiborg til Bordeaux 480 stds. frcs. 42 D. B. b.

Gefle til V. Hartlepool 600 stds. 22/6 D. B.

Søderhamn til London 680 stds. 24/ D. B.

Oxeløund til Rotterdam 1750 4/10¹/₂.

Archangel til London eller Østkyst 41/6 D. B. 42/ b.

Memel til Grangemouth 6/3 sleepers.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 21. Septbr.:

Der er ingen væsentlig Forandring i Fragtmarkedet siden vor forrige Uges Rapport.

Odessa og Sortehavsnoteringerne ere lidt fastere; Amerika Markedet er trevent, og kun liden Efterspørgsel spores. — Ostindie-Fragterne vedblive flove til tidligere opgivne lave Rater. — San Francisco & Portland Markedet er flovt. — I Pitch Pine er der gjort betydelig Forretning den sidste Uges Tid for Sejlere; fra Gulfhavnene have store Skibe opnaaet 92/6 til United Kingdom; fra Atlanterhavspladserne (Sapelo & Nærved), er der ligeledes igen optaget en Del Fartøjer; Markedet slutter dog med lavere Noteringer, idet der saaledes er accepteret 85/— for 1100 Reg. Skib.

Vi kunne blandt afsluttede Fragter nævne følgende:

Liverpool til Corinth, Ballast-Ladning, og tilbage til Kanelen f. O. 40/— pr. Ton Fustic for Rundrejsen, 750 Tons Skib; vi kunne placere nok et Skib for Returlast alene til 37/6 pr. Ton.

Glasgow til Rio Janeiro, Kul, à 13.— Newport til Iquique 11/—; Hamburg til San Francisco 11/—; London til Portland. — Cardiff til Mahé 14/—.

Pensacola til Delagoa Bay eller Algoa Bay, 835 Tons Skib, à 122/6 pr. Std.

Fremantle til United Kingdom 41/3 JarraWood.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favn og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.). Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Sundet. I Følge modtagen Indberetning kan Ombygningen og Uddybningen af *Kjøge* Havn ikke ventes gennemført før ved Slutningen af 1896, og Havnen vil først da være som vist paa Planen i »Den Danske Havne-Lods«, 1895, Side 54.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Rusland. Neva Bugt. Midt i Løbet mellem *Kronstad* og

Lisi Nos er udlagt en rødmalet Lystønde, som viser hvidt, fast Lys. Den ligger 2,3 Kml. N. 74° Ø. fra Landingsbroen ved *Oranienbaun* og 1/4 Kbl. fra det røde Sømærke. 59° 59' 34" N Br. 29° 52' 53" Ø. Lgd.

Neva Munding. Ved Rednings-Stationen *Lachtin* er tændt tre hvide, faste Fyr, nemlig:

Et paa Taarnet paa Stationsbygningen. Højden: 45 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Det lyser fra Ø. gennem S. til V. Det brænder fra den Dag, hvor Fyrskibet »*Jelagin*« inddrages, indtil Foraaret. 59° 59' 15" N. Br. 30° 10' 55" Ø. Lgd.

To hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 21 Fod. Synsvidden: 10 Kml. De brænde fra August til Skibsfartens Ophør.

Tyskland. Weichsel. I Indløbet til *Weichsel* ved *Neufähr* er der nu knap 10 Fods Dybde ved Middelvandstand.

Rixhöft NNV. Vraget af den 2¹/₂ Kml. N. t. V. 1/2 V. fra *Rixhöft* Fyr sunkne Skonnert er bortryddet, saa at mindste Dybde over Vraget er 7 Fv.

Swinemünde. Ved *Swinemünde* er Bark »*Ostsee*« sunken c. 1,2 Kml. N. for Østmolens Hoved. En grøn Vragtønde er udlagt ved Vraget og om Natten vises en hvid Lanterne. Vraget bliver snarest mulig borttaget.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Arendal—Grimstad—Homborsund. Den 20de Sept. 1895 tændes ved Farvandet *Arendal—Grimstad—Homborsund* følgende Fyrlamper:

Spærholmen viser Lys med Formærkelser. Lyset er hvidt, mod Ø' fra fri uden om *Hafsø* til fri inden om *Melleboen*, mod V. fra fri uden om *Midtgrundene* til fri inden om *Torskerumpen*, derfra rødt til fri uden om *Vrageboen*, derfra hvidt til fri inden om *Rypingskarene*. Man gaar midt i Farvandet mellem *Torsk* og *Midtgrundene*, ved at holde *Spærholmen* paa 1/4 Afstand mellem *Torungerne* fra *indre Torungen*. Flammens Højde: 28 Fod. Fyrbygningens Højde: 16 Fod. 58° 22' 55" N. Br. 8° 44' 55" Ø. Lgd.

Hessensund østre, paa *Kvalø* NV-Pynt, viser Lys med Formærkelser. Lyset er rødt mod Ø. fra fri uden om Boerne ved *Fevig* til fri uden om *Torsk*, derfra hvidt til fri N. om 9 Fods Boen ved *Valærne*, mod V. fra Land til Land i *Hessensund*. Flammens Højde: 12 Fod. Fyrbygningens Højde: 10 Fod. 58° 20' 25" N. Br. 8° 39' 35" Ø. Lgd.

Hessensund vestre paa *Hesnesø* V-Pynt, viser Lys med Formærkelser. Lyset er rødt mod Ø. fra Land til Land i *Hessensund*, grønt mod V. fra fri uden om *Aursflakket* til fri inden om *Graaholmen*. Flammens Højde: 38 Fod. Fyrbygningens Højde: 10 Fod. 58° 20' 5" N. Br. 8° 38' 50" Ø. Lgd.

Leiholmen viser Lys med Formærkelser. Lyset er rødt fra fri uden om *Svartskjær* ved *Smørsund* til fri S. om *Langholmgrund*, derfra hvidt til fri N. om *Kobbernaglen* og grønt mod V. mod *Risholmsund* og indefter, indtil *Malø* skjuler Lyset. Flammens Højde: 31 Fod. Bygningens Højde: 29 Fod. 58° 19' 5" N. Br. 8° 37' 0" Ø. Lgd.

Saleskjær viser Lys med Formærkelser. Lyset er grønt mod Ø. fra Land til Land i *Leiholmsund*, rødt mod V. mod *Risholmsund* fra *Fransosen* og indefter til fri S. om *Malø*. Flammens Højde: 10 Fod. Fyrbygningens Højde: 13 Fod. 58° 18' 50" N. Br. 8° 36' 30" Ø. Lgd.

Linien *Leiholm* og *Saleskjær* Fyr overet gaar mod Ø. vel fri uden om *Auseflakket* og mod V. netop fri uden om Grunden i *Risholmsund*. Man gaar fri uden om *Galten* ved at holde *Letholmen* grønne Lys lidt inden for *Saleskjær* røde Lys.

Toillingholmen Fyrlampe er forandret og viser nu Lys med Formærkelser. Lyset er hvidt indefter fra fri Ø. om *Store Grosholm* til fri V. om *Bøddelhovedboen* og *Ræveskjær*, grønt derfra til midt imellem *Saleskjær* og *Galten*, og rødt udefter mellem *Herø* og *Risholmen* med stærkest Lys i Farvandet mellem *Nibbehaus* og *Viklet*, grønt fra V.-Kant af *Flade Rivingen* til fri Ø. om *Furuholmboen*. 58° 19' 10" N. Br. 8° 35' 25" Ø. Lgd.

Vessøhoved viser rødt Lys med Formærkelser fra fri V. om *Fjordboen* mod V. ind paa *Herø*, med stærkest Lys i Farvandet mellem *Nibbehaus* og *Viklet*, mellem hvilke Boer man gaar fri ved at holde *Vessøhoved* og *Toillingholmen* Fyrlamper overet. Flammens Højde: 65 Fod. Fyrbygningens Højde: 19 Fod. 58° 19' 50" N. Br. 8° 36' 0" Ø. Lgd.

Bjørøen viser Lys med Formærkelser udefter fra fri S. om *Haalkalboen* gennem Ø. og S. til fri uden om *Præstholmen*. Lyset er rødt over *Haaboerne* og over *Stenene*, hvidt paa begge Sider og mellem disse røde Vinkler, samt hvidt indefter mod *Risholmsund*. Fyrbygningens Højde: 10 Fod. 58° 17' 25" N. Br. 8° 33' 40" Ø. Lgd.

Fyrhusene ere malede hvide. Fyrene brænde Aaret rundt.

Haagen Fyrlampe nedlægges samtidig. 58° 18' 20" N. Br. 8° 36' 20" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Tænding af Fyrlamper. Den 1ste Oktober 1895 tændes følgende Fyrlamper:

Lamholmen. Trænen, Helgeland, viser Lys med Formørkelser fra N. 34° Ø. gennem N., V. og S. til S. 47° Ø. Lyset er rødt fra S. 1° Ø. til S. 20° Ø., over *Surenøboen*, samt fra S. 24° V., fri Ø. om *Baalskærboen*, gennem V. og N. til N. 34° Ø., forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 46 Fod. Fyrbygningens Højde: 10 Fod. 66° 29' 10" N. Br. 12° 7' 0" Ø. Lgd.

Næsnekroken, Ranen, Helgeland, to Fyrlamper:

a. *Sauraholmen* viser hvidt Lys med Formørkelser fra S. 83° Ø. gennem S. til S. 55° V., og fra S. 81° V., fri N. om Grunden ved *Engan*, gennem V. til N. 35° V. Flammens Højde: 8 Fod. Fyrbygningens Højde: 10 Fod. 66° 13' 0" N. Br. 13° 0' 30" Ø. Lgd.

b. *Saura*, viser Lys med Formørkelser fra N. 65° Ø. gennem Ø. og S. til S. 75° V. Lyset er rødt fra S. 8° V. til S. 23° V., fri V. om *Sauraholmgrunden* og *Vigholmgrunden*. Flammens Højde: 40 Fod. Fyrbygningens Højde: 10 Fod. 66° 14' 0" N. Br. 13° 0' 30" Ø. Lgd.

Holdte overet lede de gennem *Næsnekroken*.

Handnesholmen viser Lys med Formørkelser fra N. 12° Ø. gennem N., V. og S. til S. 61° Ø., fri om *Sauraholmgrunden*. Lyset er rødt fra S. 3° Ø. til S. 57° Ø., fri N. om Skæret ved *Svaleng* og *Viholmgrunden*, forøvrigt hvidt. 66° 13' 45" N. Br. 12° 55' 30" Ø. Lgd.

Moldøren, østre, paa Indre Vaatvikneset viser Lys med Formørkelser fra S. 19° Ø. gennem Ø. og N. til N. 60° V., fri N. om *Husholmen, vestre Moldøren* Fyrlampe. Lyset er rødt fra N. 60° Ø. gennem Ø. til S. 82° Ø., fri S. om *Langgrunden* og fri N. om *Rødstaen*, forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 38 Fod. Fyrbygningens Højde: 13 Fod. 68° 12' 35" N. Br. 14° 51' 50" Ø. Lgd.

Fyrhusene ere ottekantede og malede hvide. Brændetid: 15de August—30te April.

Balstadstrømmen er forandret og viser nu Lys med Formørkelser fra N. 76° Ø., fri S. om *Klevoen*, gennem Ø. og S. til S. 82° V. Lyset er rødt fra S. 83° Ø., fri N. om *Holsfluen* og *Ramstadgrunden*, gennem S. til S. 69° V., fri N. om *Rippelen*, forøvrigt hvidt. 68° 35' 35" N. Br. 16° 20' 15" Ø. lgd.

Skaarvaag, paa Fladholmen, viser Lys med Formørkelser fra S. 2° V., fri udenom *Jensskalfuen*, gennem V. til N. 19° V., klos til *Skaarvaagberget*. Lyset er rødt fra S. 7° V., fri indenom *Fladholmsskallen*, til S. 52° V., fri N. om *Store Gotringskær*, forøvrigt hvidt. Desuden viser den hvidt Lys ind mod *Skaarvaag*. Flammens Højde: 44 Fod. Fyrbygningen 23 Fod høj, ottekantet, hvidmalet. Brændetid: 15de August—30te April. 60° 40' 45" N. Br. 14° 24' 40" Ø. Lgd.

Havn, Senjan, paa Hellandsneset, viser fast, rødt Lys fra N. 50° V., 1 Kbl. N. om *Stabben*, til N. 79° V., fri S. om *Torstensfald*, hvidt, fast Lys fra N. 79° V. til N. 88° V., fri N. om *Teisten* med de udenfor liggende Skær. *Tindeboen* med 7 Fv. ligger i den N.-lige Del af den hvide Sektor. Brændetid: 1ste Sept.—14de April. 69° 25' 0" N. Br. 17° 10' 0" Ø. Lgd.

Lysvidden for samtlige Fyrlamper er 6 Kml.

Tyskland. Weser. Mellem *Geeste Munding* og *Bremen* ere følgende Fyrbaaker og Fyrpæle til Forsøg malede saaledes:

Sandstedt Bagfyr, sort. — *Sandstedt Forfyr*, hvid. — *Oberhammelwarden Bagfyr*, sort med en hvid vandret Stribe. — *Oberhammelwarden Forfyr*, hvid. — *Elsfeth*, hvid. — *Hohenzollern Fiskeri*, hvid. — *Farge*, hvid. — *Bardenfleth Bagfyr*, hvid. — *Bardenfleth Forfyr*, hvid. — *Lemwerder Bagfyr*, sort. — *Lemwerder Forfyr*, hvid. — *Lesum*, hvid, og — *Bremer Holzhafen*, hvid.

Holland. Texel Red. Lyset paa Lystønden, som til Forsøg var udlagt paa *Texel Red*, er slukket.

Rotterdamischen Waterweg. I *Rotterdamischen Waterweg* ere følgende Tønder flyttede:

Stumptønde Nr. 3 i 25 Fod Vand. 51° 59' 0" N. Br. 4° 5' 39" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 i 25 Fod Vand. 51° 58' 56" N. Br. 4° 5' 27" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 12 med Ballon i 18½ Fod Vand. 51° 55' 40" N. Br. 4° 13' 36" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 12 a i 18½ Fod Vand. 51° 55' 24" N. Br. 4° 13' 46" Ø. Lgd.

Honte. Schelde. Damperen *Xania* er sunken i *Honte*. Der er 4 Fod Vand over Vraget. 51° 25' 42" N. Br. 3° 41' 12" Ø. Lgd.

England. Themsen. I *Sea Reach* ere følgende Tønder flyttede:

East River Middle Tønde i 25 Fod Vand, fra *Southend Pier Fyr* i S. 28° Ø., 1 Kml.

River Middle Tønde i 24 Fod Vand, fra *Southend Pier Fyr* i S. 46° V., 1½ Kml.

West River Middle Tønde i 21 Fod Vand, fra *Southend Pier Fyr* i S. 74° V., 2 Kml.

Humber. Paa Spurn Point ere de nye Fyr tændte og de gamle slukkede.

Fyrtaarnet til det gamle høje Fyr nedrives, men Fyrtaarnet til det gamle lave Fyr bliver staaende.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Baie de Quiberon. I *Baie de Quiberon* ere sorte Baaker med en Cylinder paa Toppen opførte paa *Karek-Segal*, 47° 33' 45" N. Br. 3° 5' 11" V. Lgd., *Karek-Pellun*, 47° 33' 50" N. Br. 3° 4' 37" V. Lgd., og *Karek-Bernard*, 47° 33' 58" N. Br. 3° 3' 40" V. Lgd.

Ile d'Yeu. Den 22de Sept. 1895 forandres Fyret med Formørkelser paa *Port Breton* NV.-Mole til et fast Fyr. Lyseveen og de hvide og røde Lysvinkler blive uforandrede.

Rochebonne. En Fyrponton er til Forsøg udlagt 2¼ Kml. V t. S. fra *Rochebonne* Fyrskib. Den viser hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 32 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Pontonen er rød, mærket »Rochebonne« Taagesignal gives med en automatisk Klokke. Der er ingen Vagt ombord.

Fyrskibet »Rochebonne« ligger paa 46° 12' 2" N. Br. 20° 20' 5" V. Lgd.

Den NV.-lige Lystønde ligger paa 46° 12' 32" N. Br. 20° 25' 15" V. Lgd.

Den SØ.-lige Lystønde ligger paa 46° 10' 32" N. Br. 20° 21' 37" V. Lgd.

Chassiron. Den 16de Sept. 1895 forstærkes Lyseveen af *Chassiron* Fyr. Den bliver 37 Kml. Samtidig formindskes Blinkenes Varighed fra 1½ S. til ½ S.

Naar det ny, kraftige Lys kommer i Uorden, vil det gamle blive benyttet.

Gironde. I *Passe Nord* i *Gironde* ere følgende tre Lystønder udlagte:

Rødmalet Lystønde Nr. 4. *Nord des Mattes du Grand Banc*, viser grønt, fast Lys. Lyseveen: 3½ Kml. 45° 42' 4" N. Br. 1° 20' 18" V. Lgd.

Sortmalet Lystønde Nr. 1, *NO. du Demi Banc*, viser rødt, fast Lys. Lyseveen: 4½ Kml. 45° 43' 4" N. Br. 1° 19' 12" V. Lgd.

Sortmalet Lystønde Nr. 5, *SO. du Demi Banc*, viser hvidt, fast Lys. Lyseveen: 6 Kml. 45° 41' 50" N. Br. 1° 17' 43" V. Lgd.

Den sortmalede Lystønde, som laa V. for *La Coubre* og viste hvidt, fast Lys, er inddragen

Bassin d'Arcachon. Den røde Tønde *Flumberge* i det ydre Løb til *Bassin d'Arcachon* er flyttet til 44° 34' 35" N. Br. 1° 13' 53" V. Lgd.

Den røde Tønde Nr. 4, som er den første ved *Bancs de Bernet*, er flyttet til 44° 37' 2" N. Br. 1° 13' 53" V. lgd.

Cape Breton Island Ø.-Kyst, Louisburg Harbor. En sort Klokketønde, mærket, »Louisburg« med hvidt, er udlagt i 13 Fv. Vand uden for Indløbet til *Louisburg Harbor*. 1½ Kbl. N. 64° Ø. fra Midten af *Harbor Shoal*. 45° 54' 13" N. Br. 59° 56' 30" V. Lgd.

Ved for Indgaaende at tage Klokketønden ½ Kbl. om Bagbord, leder Kursen N. 82° V. midt i Løbet, 1 Kbl. S. om *Nag Rock*.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Narraguagas Bay. Maine.

Ved det V. lige Indløb til *Narraguagas Bay* er den sorte Spirtønde Nr. 1, som laa S. for *Jerry Ledge*, ombyttet med en sort Klokketønde, mærket »J L« med hvidt. Den ligger i 38 Fod Vand, ¼ Kbl. S. 11° Ø. for 15 Fods Grunden S. for *Jerry Ledge*.

Maine. I *Sheepscot River* er en sort Klokketønde udlagt i 7 Fv. Vand, ¼ Kbl. S. 9° Ø. fra Stagen paa *Clous Ledge*.

Delaware Bay. I *Delaware Bay* ere følgende Ledefyr tændte:

Murderkill Creek Ledefyr, paa *Murderkill Creek* NV.-Side, lede overet i S. 66° V. ind i *Murderkill Creek*. Fyrene ere hvide, faste Fyr, der vises fra hvide Pæle, som staa 240 Alen fra hinanden. Flammens Højde: 62 og 8 Fod. Forfyret: 39° 3' 27" N. Br. 75° 23' 57" V. Lgd.

St. Johns Creek Ledefyr, paa *St. Johns Creek* N.-Side, lede overet i S. 85° V. gennem den gravede Rende ind i *St. Johns Creek*. Forfyret er rødt, fast, Bagfyret hvidt, fast. De vises fra Pæle, som staa 200 Alen fra hinanden. Forfyret: 39° 4' 1" N. Br. 75° 24' 5" V. Lgd.

York River. Virginia. I *York River* ere følgende Fyr tændte:

Gloucester Point Wharf hvide, faste Fyr Nr. 2 vises fra en Pæl paa *Gloucester Point Wharf*. Flammens Højde: 23 Fod.

Purtan Bay hvide, faste Fyr Nr. 1 vises fra en sort Baake, som staar i 12 Fod Vand paa S.-Siden af Løbet lige over for *Purtan Bay*.

Purtan Island hvide, faste Fyr Nr. 4 vises fra en rød Baake, som staar i 11 Fod Vand paa NØ.-Siden af Løbet ud for *Purtan Island*.

Potopotank Creek hvide, faste Fyr Nr. 6 vises fra en rød Baake, som staar i 14 Fod Vand paa *Roanls Flat*, ud for Munden af *Potopotank Creek* ved den øvre Ende af *Cutoff Channel*.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Hérault og Brescou. Mellem *Hérault* Munding og *Brescou* ere følgende Grunde fundne: To 10 Fods Klipper, der ligge 4,300 Alen N. 72° V. og 4,150 Alen N. 73° V. fra *Brescou* Fyr, og en 6 Fods Klippe, 1,050 Alen N. 52° V. fra samme Fyr.

Paa Grunden, som i nogle Kort er anført paa 43° 16' 12" N.Br. 3° 30' 57" Ø. Lgd., er der 22 Fod Vand.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Venezuela. Cubagua Island. Omtrent 1 Kml. S. for *Cubagua Island* er funden Grunde med 3½ à 4½ Fv. og en Pulle med 19 Fod. 10° 46' 30" N. Br. 64° 13' 30" V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Et hvidt Blinkfyr, som hver ¼ Minut viser Et-Blink, er tændt i et Fyrtaarn, der er opført mellem den første og anden Tønde ved Indløbet til Renden over *Pelotas Barre* i *Lagoa dos Patos*. Flammens Højde: 23 Fod. Synsvidden: 10 Kml.

Karantænebestemmelser m. m.

Sverig. — *Podolien* er erklæret for kolerafri, *Marokko* for kolerasmittet.

Spanien. — *Tanger* og 85 Kml. Omkreds er erklæret mistænkt for Kolera. Skibe fra *Tanger* underkastes streng Karantæne ved Lazaret.

Italien. — Skibe fra *Marokko* underkastes streng Lægeundersøgelse, eventuelt Karantæne i *Asinara* eller *Poreglia*.

Portugal. — *Tanger* og de øvrige Havne i *Marokko* ere erklærede for koleramistænkte

Russiske Havne ved Ø-tersøen ere erklærede for smittefri.

Gibrallar. — Skibe fra *Tanger* underkastes 14 Dages Karantæne, og Kvægiførsel derfra er forbudt.

Malta. — Skibe fra *Tanger* underkastes 5 Dages Karantæne, dog kan Losning i Lægterne tillades.

Tyrkiet. — Skibe fra Kysten mellem Kap *Kelidonia Suedih* underkastes nu kun Lægevisitation. Skibe fra *Adalia* underkastes dog endnu 5 Dages Karantæne.

Skibe fra *Marmorhavet* mellem *Bos Bouroun* og *Kara Bogha* underkastes 10 Dages Karantæne i *Tonzla*.

Ægte Carbolineum.

Bedste og billigste Imprægneringsmiddel. Anvendes til alt Træværk. Kan paastryges af Enhver. Faas billigst hos

Th. Kayser & Co,
ældste Carbolineumsforretning,
Rosengaarden 8, Kbhvn. K.
forhen Møntergade 24.

HOTEL

GØTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.
J. Foverskov.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning,
Leverander i Skibsproviant.
Oprettet 1891.
Raadhustræde Nr. 2 B,
Kælderen
(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

Metalspejlapparater,
Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,
Adelgade 14.

M. B. Hansen,
mekanisk Etablissement,
Nørrevold 78.

Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tællere.

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.

Diner a la carte. Varme Frokostretter.

J. Christophersen.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles kraftige og velsmagende Rødvind, faas à 65 Øre pr ¼ Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.

Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.

Skandinavisk Forretning.

Swansea.

Telegrafadresse: NÆRUP.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

Orgel-Harmonium

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og i billigste Priser. Ved Udførelse godtgøres Tolden. Forlang voi illustrerede Kataloger.

Petersen & Støenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 21

Hattemagasinet

London

Moderne elegante Herrehat
i stort Udvalg

Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser
Østergade 31.

H. Svarrer & Co

Nyhavn 9.

Skibsproviantør og
Urtekræmmer.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvarial, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11—3 og Holsteinsgade 9, Ø.

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet cndele. ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredder 25 Øre, udenlandske 35

De øvrige Sider — 20 — do. 25

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Ga

½ Side eller derover 20 % 30 % 50 %

Mindre end ½ Side 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 40.

Kjøbenhavn, Fredag den 4. Oktober 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Skibsfarten paa Martinique. — Vestkyst-Havnesagen og Mødet i Thisted. — Thyborøn-Kanalens Besejlingsforhold. — Om Sikkerhed og Registrering. — Fra Island. — Fiskeri-Statistik. — Fra Sø og Land. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

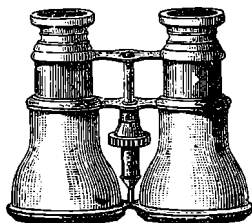
AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.
Grundlagt 1857. Telefon 106
Udfører Matrikulkort.
Lager af samme.

Linoleum

og
Voxdug
til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.
E. Meyer,
St. Kjøbmagergade 26.



H. E. Holst²⁾

Efterfølger,

Hans Liisberg,

Uhr- og 840
Instrumentmager.

Som Repræsentant for forskellige 1ste Klassenes Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af Skibe, Varer og Fragt til billige faste Præmier. Subagenter antages i forskellige Provinsbyer.

Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 37.

SEIFERT & NØRGAARD,

Ny Østergade 1,

Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.

Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sporrøng & Co.,
Stockholm.

Anbefaler alle Slags Uniformeffekter.

Telef. 1297.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbød.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordelagtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902. Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.

M. Christiansen.

John Hinze.

Fanø praktiske Sømændsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Telefon
1269

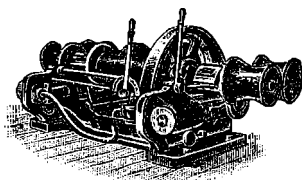
M. CLAUSEN,

KJØBENHAVN, K.

leverer

Telegr.-Adr.:
„Baltic“.

Damp-
Kraner,
Hejse-
og
Ankerspil,



Donkey-
Kjedler.
Donkey- og
Ballast-
Pumper

fra
Clarke Chapman & Co. lim., Gateshead.

Temperleys Vare-Transporters. Staal-Skibsbaade, presset af kun 2 Plader. Ogdens selvregulerende Reduktions-Ventil. Selvtættende Metalpakninger. Danby's Cement til Skibscementering. Mollerups Smøreapparater.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.
Udsalg;
Østergade 10, Kjøbenhavn.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,
Strandgade 32.
Kjøbenhavn. C.
Telefon Nr. 1728.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.

Skandinavisk Forretning.

Swansea.

Telegrafadresse: »NÆRUP«.

Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Anti-magnetiske

Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.

Frihavnsens

Spedition &

Kommissions-Forretning.

Toldklareringer og Expeditioner af enhver Art besørges.
Kontor i Frihavnsens Kontorb.
Telefon 2250.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.
Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Modeller
for Støbegods
saavel til Bygnings- som Ma-
skinbrug. (799)
Victor Rasmussen,
St. Kongensgade 59.

Lange & Møllers

Bødkerværksted
i
Kjøbenhavns Frihavn
anbefaler sig med Alt
Udarbejde samt Alt færdigt
Bødkerarbejde for Export
Alt Arbejde udføres af solide
og øvede Folk.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.
Største Udvalg. Billigste Priser.
14 Adelgade 14.
Telefon 3796.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.
Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Petersen & Rand,

Niels Juelsgade 7.
→ Telefon 3523. ←
Import af finsk Smør,
fineste holdbar Kvalitet,
billigste en gros Pris.

Petersen & Nielsens Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med
Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.
Telefon T 37.

Rugbrød
A Frederiksberg A
er udmærket og holdbart.
Guldmedaille i Amsterdam.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørages.



Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre **Cacao**
kan særlig anbefales til Skibsbrug.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere,
114, BUTE ROAD. CARDIFF.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.
Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:
»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J P. Dillberg«,
»Falken« og »Svanen« i Farten
Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg
og Mellemstationer samt
»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Svea«
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Nørrebros

Koste- og Levangerfabrik,

Nørrebrogade Nr. 30.
Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.
Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:
Frederiksberggade Nr. 1.
Telefon 3669.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).
Maskinreparatur af enhver Art.
Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.


Ny Carlsberg Øl
kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa
Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.
Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.
Depot: Toldbodgade 14.



ENEFORHANDLER:

V. LØWENER,
Kvæsthusgade 6,
KJØBENHAVN. K.

„Montferrand,,

Prøv og dem denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvin,
faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.
Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Ægte Carbolineum.

Bedste og billigste Impræg-
neringsmiddel. Anvendes til
alt Træværk. Kan paastryges
af Enhver. Faas billigst hos
Th. Kayser & Co,
ældste Carbolineumsforretning,
Rosengaarden 8, Kbhvn. K.
forhen Møntergade 24.

Presenninger

af H. E. Hansens gode velbe-
kjendte vandtætte Dug have
stedse paa Lager.
Holbergsgade 15.

Heymann-Bloch & Komp.s
verdensberømte
Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel
til Konservering af
Helbredet,
bør føres i ethvert
Skibsapothek.
Faas i de fleste
Materialforretninger.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)
Direct. P. Hofman-Bang Ingr., M. Ing. F.
Udtagelse og Opretholdelse af
Patenter
i Ind- og Udlandet.
Indregistrering af Varemærker etc. etc.
Oversættelser
til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.
Specialitet: Tekniske Oversættelser
Raadhustræde 5
Kjøbenhavn K. 5

Paa Udkig.

Ugens Begivenhed har været den Overenskomst, der er truffet mellem Københavns Frihavn og Det Forenede Dampskibsselskab, hvorved Fragtsatserne for Godsforsendelser med dettes Skibe fra 1. Januar 1896 paa alle Ruter blive de samme til og fra Frihavnen som til og fra Toldhavnen. Denne Overenskomst har længe ligget i Luften og for enhver, der tror paa Fornuftens Sejr over Ufornuften, maatte det staa klart, at den før eller senere vilde komme. Ikke fordi vi ville beskyldte nogen af Parterne, der jo tilmed i det foreliggende Tilfælde repræsenteres ved vore i merkantil Henseende mest fremskudte Mænd, for Mangel paa Forstaaelse af den Betydning, der maa tillægges et Samarbejde mellem de to ovennævnte Institutioner, men fordi den Animositet, der i saa lang Tid har hersket mellem dem, mere begrundedes i tilfældige Omstændigheder, end i forskelligartede Interesser. Om denne Animositets Aarsager og om de Hindringer, den har haft at overvinde, inden den afløstes af det nu ordnede Samarbejde, vildede være højst unyttigt nu at anstille Betragtninger. Hellere maa man glæde sig over Afslutningen af en Tilstand, der var til liden Baade for begge Parter, og som ikke overfor Udlandet frembød Billedet af det enige Samarbejde for Udviklingen af vor Handel og Skibsfart, som Frihavnen netop skulde holde til Live.

Betydningen af Overenskomsten ligger jo klart for Dagen. Hvis det lykkes til København at knytte nye oversøiske Forbindelser, er det jo vor Opgave at forsende en stor Del af de Varer, de tilføre os, saa hurtigt og bekvemt som muligt til Østersøens Havne. Og da de fleste Ruter fra København til Østersøen for den største Dels Vedkommende betjenes af Det Forenede Dampskibsselskab er det en væsentlig Betingelse for den sikre og hurtige Fordeling af den oversøiske Import, at Selskabet deltager i Besørgelsen af denne. At det samtidig er en Fordel for Selskabet paa denne Maade at udnytte de nye Virksomheder, som Frihavnen forhaabentlig skaber, er jo klart, og netop derfor er den nu etablerede Samvirken en Frugt af at ensartede Interesser have fundet hinanden.

At Det Forenede Dampskibsselskab nu etablerer den regelmæssige Fart mellem Frihavnen og New-Orleans og mulig andre oversøiske Havne, og at det med dette Formaal dannede Selskab derfor opløser sig, er Overenskomstens andet Led. Den lykkelige Omstændighed, at det bliver den danske Skibsfart, der kommer til at nyde godt af den ny Linies Oprettelse, afficerer jo ikke ved at det bliver et allerede bestaaende Selskab, der overtager den, og det har mulig sine Fordele, at et gammelt og konsolideret Selskab starter den første oversøiske Linie fra Frihavnen. Men for dem, der have sat meget Arbejde ind paa det ny, nu opløste Selskabs Dannelse, vil der jo fremdeles foreligge lignende Opgaver, saa vist som der til Frihavnen maa knyttes andre oversøiske Linier end den nu oprettede.

I Morgen aabnes Dampfærge-Forbindelsen mellem København og Malmø og hermed den lette Adgang fra Sverrig til Frihavnen, der er en Betingelse for at denne

i større Udstrækning kan drage den svenske Eksport-Forretning til sig. Særlig for København vil Dampfærge-Forbindelsen have sin store Betydning ved at knytte vor Hovedstads store svenske Opland nærmere til sig.

Den kgl. grønlandske Handel, hvis Skibe i en lang Aarrække have besejlet Grønland uden at have haft noget nævneværdigt Uheld, har i Aar været forfulgt af Skæbnen. Handelens eneste Dampskib »Hvidbjørnen« forliste totalt i Sommer og nu er, som vi meddelte i sidste Uge, et andet af dens Skibe, Barkskibet »Ceres«, strandet ved Julianehaab. »Ceres« er bygget i Troense i 1867 og maalte 285 Netto Reg.-Tons. I Anledning af dets Stranding afholdtes i Lørdags Søforklaring i Sø- og Handelsretten, hvor Skibets Fører, Kaptajn Højer, og hele Besætningen, undtagen 2den Styrmand, var mødte. Af Logbogen, som oplæstes, fremgik det, at Skibet Kl. 6 Eftm. havde taget grønlandsk Lods Kleist ombord, og at han overtog Kommandoen. Kl. 6½ ankredes for Styrbords-Anker, men Skibet svajede med Agterenden mod et Skær og stod straks fast mod Grunden. Vandet faldt mere og mere og Skibet krængede stadig stærkere over, saa Kl. 10½ Aften maatte det forlades, og Kl. 12 Nat trængte Vandet ind gennem Lugerne. De to følgende Dage bjærgedes en Del af Ladningen og den 23. fik man Skibet af Grunden og satte det ind paa Sandbund. Denne Beretning stemmer med den i Julianehaab afgivne Søforklaring.

Da Skibet stødte, vare baade Kaptajnen og 1. Styrmand paa Dækket, men Lodsen havde Kommandoen. Kapt. Høyer har sejlet paa Grønland i 23 Aar, deraf over 20 som Officer og 5 som Kaptajn. Styrmand Jensen har sejlet i 25 Aar paa Grønland, hvoraf 17 som Officer. Rettens Formand spurgte Kaptajnen, hvorfor han havde afgivet Kommandoen til den fremmede Lods, hvortil Kaptajnen svarede, at Grunden var det stærke Højvande, der havde udslettet alle de Mærker, lavt liggende Klipper og Skær, hvorefter man ellers styrede; Vandforskellen mellem Ebbe og Flod var der paa Stedet 12—14 Fod. »Ceres« stødte noget øst for Midten af Bugten. Bredden af Indløbet til Bugten fra Skærene i Vest til Skæret i Øst er mindre end 1000 Fod. Lodsen havde tidligere lodset et enkelt Skib ud af Bugten, men intet ind i den.

Søforhøret sluttede, uden at der forelagdes yderligere Spørgsmaal og uden at de mødte toges i Ed.

I Anledning af Majestæternes Guldbryllup i 1892 oprettede den danske Generalkonsul i St. Petersborg, Hr. Peter Berg, et Legat, for hvilket Fundatsen i disse Dage er stadfæstet. Legatet er 3000 Kr. stort og dets Renter skulle udbetales aarlig i to lige store Portioner til Personer, hvis Mænd have haft deres Erhverv paa Havet, saaledes at den ene Portion tildeles en Enke i København, den anden en Enke i Legatstifterens Fødeby, Frederikshavn. Udbetalingen sker hvert Aar paa Aarsdagen for Guldbryllupet, den 26. Maj. Legatet oppebæres for Livstid, men Udbetalingen kan dog ophøre tidligere, hvis Ved-

kommende findes uværdig, kommer under Fattigvæsenet, kommer i bedr. Formuesomstændigheder eller gifter sig paany.

Legatet er underlagt Sømandsforeningen i Kjøbenhavn og bestyres af denne.

I Sverrig vækker Tabet af et af den svenske Handelsflaades største og eleganteste Dampere, »Sødra Sverige«, megen Beklagelse. Skibet afgik fra Stockholm den 24. ds. Kl. 4 $\frac{1}{2}$ Eftm. med 50 Passagerer, hvoraf mange Emigranter; Besætningen var 20 Mand. Vejret var smukt og det var om Aftenen stjerneklart. Da Skibet havde passeret Kanholmsfjorden og var kommet ud paa Nämöfjorden ca. Kl. 7 $\frac{3}{4}$ hørtes et voldsomt Brag og Skibet rullede fra den ene Side til den anden. Der opstod en forfærdelig Panik, man hørte Skrig og Raab, og det var vanskeligt for Kaptajnen at berolige Passagererne. Redningsbaadene sattes nu ud og man tændte Blus for at tiltrække sig Opmærksomheden. Efter omtrent en halv Times Forløb kom Lodsdamperen »Stockholm« til Slede, og da »Sødra Sverige« nu krængede stærkt over, gik Passagererne ombord i Lodsbaaden og Besætningen i Redningsbaadene. Kort efter sank »Sødra Sverige«; den var rødt op paa Grunden med fuld Fart og kommen over den med over Halvdelen af sin Længde; den sank med

Forenden ret ned i Dybet og forsvandt med et hull Drøn. Baadene vare heldigvis da saa langt fra den, at de ikke droges med i den Vandhvirvel, der opstod. »Stockholm« med de tre Redningsbaade paa Slæb styrede nu til Vaxholm og næste Dag til Stockholm. »Sødra Sverige« ligger paa 15 Fv. Vand; det skal være en hidtil ukendt Grund, hvorpaa den stødte. Skibet var ikke assureret; dets Værdi anslaaes til 3—400,000 Kr. Kaptajn Bodmans og Besætningens Optræden under Katastrofen roses meget.

I Sh. Gaz. skriver Kapt. Olsen, Fører af det danske Dampskib Amalienborg, følgende om de Forsinkelser, Skibene ere udsatte for i Antwerpen:

Jeg har set saa meget i »Shipping Gazette« om britiske Dampskibe med Træladninger, der ere blevne opholdte i Antwerpen, at det forbauser mig, at ikke en eneste Kaptajn paa skandinaviske, tyske eller russiske Dampskibe har skrevet til Dem om den Forsinkelse, de have haft i denne Havn, da jeg ser, at de bringe omtrent 75 Procent af Træladningerne. Mit Skib kom hertil den 14de ds. med omtrent 640 Standards Tømmer, og skønt mine Mæglere henvendte sig 2 Gange hver Dag til Havnemesteren om Ankerplads, var det først den 19de ds., at jeg fik anvist en saadan — det vil sige et Tab paa 5 Dage. Videre Kommentarer vilde være overflødige.

Skibsfarten paa Martinique.

Udenrigsministeriet har fra det kgl. danske Konsulat paa Martinique (Vestindien) modtaget følgende Indberetning:

Min Hensigt med nærværende Beretning er at fremme den danske Søfart paa Martinique ved at bibringe vore Reederier og Skibsførere Kundskab om de Fordele, der bydes dem ved denne Fart, der hidtil udføres næsten udelukkende af andre europæiske Nationers Skibe.

Øen Martinique, beliggende i 14° 53' 47" N. Br. og 63° 31' 32" V. Lg., er en af de frugtbareste Øer i Vestindien. Befolkningen er i Følge sidste Folketælling (31. December 1893) omtrent 190,000 Indbyggere. Produktionen bestaar af Sukker, Rom og Cacao, der udskibes til Frankrig.

Udførslen for Aaret 1894, der paa Grund af vedvarende Tørke hører til de mindre heldige, beløb sig desuagtet til cirka 34 Millioner Kilog. Sukker, 17 Millioner Litres Rom, 397,695 Kilog. Kakaobønner og 1,820,360 Kilog. Farvetræ (Logwood). Sukkerhøsten varer fra Januar til Juni, og Skibe fra 300 til 500 Register-Tons finder i Almindelighed Fragt herfra i dette Tidsrum. Til Sukkertransport udføres Skibe af 1ste Klasse og ikke over 12 à 15 Aar gamle. Rom udskibes herfra hele Aaret, helst i mindre Skibe paa 200 à 300 Register-Tons.

Havneafgifter:

De faste Havneafgifter, indbefattende: Lodspenge, Fortøjning, Sanitetsvisitats, Fyrpenge, Vand o. s. v. udgøre ialt:

For et Skib fra	250 til 300 Register-Tons	260 francs.
— —	300 - 400 —	300 —
— —	400 - 500 —	400 —

Her erlægges ingen Tonnageafgift.

Fragsøgende og andre Skibe ere berettigede til at ligge 5 Dage til Ankers paa den ydre Red imod Betaling af 12 francs 50 centimes ialt for hele Tiden.

Lægterage.

Lægteragen af Sukker og Rom udredes af Skibet efter en fastsat Tarif, nemlig:

1 francs 20 centimes pr. Oxhoved Sukker paa 800 à 1000 K.
» — 35 — — Tønde —
» — 10 — — Sæk —

Rom 2 francs 25 centimes pr. 900 Litres, der udgøre en Ton,

Ballast koster 3 francs pr. Ton for Sten og 2 francs pr. Ton for Sand. Priserne for Proviant ere omtrent de samme som i Barbados.

Fra 1ste Januar 1894 til 1ste Januar 1895 er ialt 787 Skibe afgaaede herfra, dels med Fragt og dels i Ballast, udgørende ialt 368,629 Register-Tons. Udførslen af vore Produkter i samme Tidsrum beløber sig til 22 $\frac{1}{2}$ Millioner francs. Vore Produkter udskibes udelukkende til franske Havne, (Havre, Bordeaux, Nantes og Marseille), og Fragterne have i indeværende Aar, paa Grund af daarlige Konjunkturer, varieret mellem 30 og 35 francs pr. Ton af 1,000 Kilog. Sukker og 900 Liter Rom. Klimaet er sundt og her er Vand i Overflod.

St. Pierre 2, Martinique, den 3. September 1895.

L. Meyer,
dansk Konsul.

Vestkyst-Havnesagen og Mødet i Thisted.

Vestkyst-Havnemødet i Thisted, af hvilket vi i vort sidste Nummer bragte et Referat, viste at der stedse i store Kredse næres et levende Ønske om at faa en Løsning af Spørgsmaalet om en Havn paa Jyllands Vestkyst, og det opfordrede enstemmigt Regeringen og Rigsdagen til at optage denne Sag til Behandling. Man gør Ret i at holde sig dette Mødets Hovedresultat for Øje, thi dets Hensigt var jo kun at fremkalde en saadan almindelig

Udtalelse fra de i Thisted forsamlede Delegerede, og denne Hensigt blev tilfulde opfyldt.

Imidlertid giver Mødets Forhandlinger selvfølgelig adskillige Antydninger af, paa hvilken Maade man i forskellige Kredse ønsker Sagen fremmet. Vi skulle søge at fremstille de Resultater, som Forhandlingerne efter vor Mening i saa Henseende bragte.

Det gik som en rød Traad gennem Forhandlingerne, at man væsentligst ønskede Vestkyst-Havnesagen fremmet for Fiskeriets Skyld. Baade fra denne Næringsvejs Repræsentanter og fra dem, der repræsenterede Landbrug, Handel og Skibsfart, kom der mange varme Ord om den Interesse, de nærrede for en Udvikling af vort Fiskeri i Nordsøen, og om deres Villie til at gaa med til endog betydelige Offre for ved Havneanlæg at skabe Muligheden for en saadan Udvikling. Med fuld Føje maa det derfor betegnes som Mødets Ønske, at der ved denne Sags Løsning tages et overvejende Hensyn til Fiskeriets Interesser, at Havneforholdene paa Vestkysten ordnes saaledes, at de for det første tillade Fiskerne at arbejde med tidssvarende Fartøjer, og for det andet skabe dem saa megen Sikkerhed som muligt under deres Arbejde ved at give dem et eller flere brugbare Tilflugtssteder. Om dette Ønske var der fuldt ud Enighed blandt Mødets Deltagere.

Naar man ikke med den samme Enstemmighed udtalte Ønsket om en Trafik- og Tilflugthavn paa Vestkysten, saa var Grunden hertil væsentligst den, at det paa dette Punkt ikke lykkedes at føre Forhandlingen paa det almindelige Grundlag, som efter Indbydelsen skulde været fastholdt. For Landbrugets og Handelens Vedkommende blev det dog gjort gældende, at en Trafikhavn vilde have en ikke ringe Betydning for Eksporten til og Importen fra England. Fra anden Side, særlig fra Repræsentanterne for Limfjordsbyerne, fastholdt man imidlertid meget bestemt, at en Forudsætning for en Trafikhavn maatte være, at den kom i sejlbar Forbindelse med Limfjorden. Hertil er intet at sige, og det vilde vel endog være ganske unaturligt, om man fra disse Byers Side ikke opstillede denne Fordring. Men vi maa fremhæve, at netop ud fra denne Forudsætning maa den nu rejste Bevægelse kunne gøre Regning paa kraftig Støtte fra Limfjordsbyernes Side. Thi den paa Thisted-Mødet vedtagne Resolution udelukker jo ikke i mindste Maade, at der ved Sagens Gennemførelse tages alt Hensyn til disse og det betydelige Opland, de repræsenterer, og vi tvivle ikke om, at ved de Overvejelser, som Vestkyst-Havnesagen forhaabentlig nu bliver underkastet, vil dette Hensyn spille en fremtrædende Rolle.

Skibsfartens Stilling til Vestkyst-Havnen have vi i vore tidligere Artikler udtalt os udførligt om. Vi skulle da her kun bringe i Erindring, at Mødet bekræftede vor Formening om, at Skibsfarten som saadan ikke vilde opstille Fordringen om en Havn paa Jyllands Vestkyst, men at den maatte støtte en saadan Fordring, naar den fremførtes af de i Havnen mere interesserede Næringsveje. Af Skibsfartens Talsmænd paa Thisted-Mødet angaves dette Standpunkt, synes det os, mest korrekt af Sejlskibsrederi-Foreningens Repræsentant, Hr. Konsul Rasmussen af Fredericia. Fra anden Side pointerede man særlig, at Skibsfarten støttede Kravet om en Fiskerihavn. Men da det formentlig er godtgjort, at en Fiskerihavn paa Vestkysten maa være saa stor og ligge paa saa dybt Vand, at den tillige vil finde Anvendelse baade som Trafik- og

som Nød- og Tilflugthavn, ere disse Udtalelser i Virkeligheden en Støtte for Sagen paa det Grundlag, hvorpaa den nu er rejst. Vi maa dog ogsaa fremhæve, at hvis Skibsfarten overhovedet er interesseret af en Vestkyst-Havn — og dette bestredes ikke — saa er det kun af en Havn, der kan søges af nogenlunde dybt gaaende Skibe og som er saaledes beliggende, at den kan afgive et Tilflugtssted for de af vore Skibe, der gaa i Nordsø-Farten. Det synes os derfor, at der ved Spørgsmaalets Løsning maa tages et rimeligt Hensyn til denne Skibsfartens Interesse i det, for saa vidt det lader sig forlige med særlig Fiskeriets mere fremtrædende Interesse i Sagen.

Thisted-Mødet har, efter vort Skøn, ført Vestkyst-Havnesagen et Skridt fremad ved at konstatere det almindelige Ønske om dens Fremme. Regeringen vil sikkert, naar Mødets Resolution nu forelægges den, tage Initiativet til dens Løsning paa en Maade, der i første Række tilfredsstiller Fiskeriets Krav og dernæst saa vidt muligt imødekommer de øvrige Interesser, der ere knyttede til en Havn paa Jyllands Vestkyst.

Thyborøn-Kanalens Besejlingsforhold.

Vi have modtaget følgende:

I Anledning af Hr. Havnefoged Rasmussens Referat af mine Udtalelser paa Thisted-Mødet om Thyborøn-Kanalens og Gensvar til disse, skal jeg tillade mig at oplyse:

Vandstanden er i Efterretninger for Søfarende angivet som følger ved Højvandstid:

Aar og Dato.	PaaHavrevlen	I Kanalen.	Paa Fjordgrunden.
1895 9. Januar	10 Fod	7 Fod	11 Fod
» 16. »	10 »	10 »	11 »
» 20. Marts	8 »	10 »	11 »
» 10. April	9 »	9 ¹ / ₂ »	11 »
» 1. Maj	9 »	7 ¹ / ₂ »	11 »
» 12. Juni	9 »	9 »	11 »

Havrevlen har altsaa, som af mig opgivet, haft 8 à 9 Fod Vandstand i den Tid, der forgaar nogen Skibsfart paa Kanalen og i denne har der endogsaa en enkelt Gang været peilet kun 7¹/₂ Fod.

Det turde altsaa være berettiget at stemple Farvandet som upaalideligt, hvilket yderligere er godtgjort ved Dampskibet »Augusta«s Stranding, og at der endnu ikke er etableret Dampskibsforbindelse med England fra Limfjorden ad Thyborøn-Kanal, trods kraftige Anstrængelser, heviser at Tilliden til Besejlingsforholdene er ringe.

Statistiken over Antal passerede Fartøjer er lidet oplysende med Hensyn til Farvandets Farlighed, thi da skulde Vind-, Vejr- og Strømforhold angives og tillige, om disse Fartøjer have ligget underdrejet tilsøs for at oppebi gunstige Forhold med Hensyn til Indsejlingen, ligesom det burde oplyses, hvor mange Sejlskibe der have anduved, men paa Grund af ugunstige Forhold gaaet rundt Skagen.

I England forlanges 1^o Tillægspræmie for Skibe, der benytte Thyborøn-Kanal, og Skibsførere fra de vestlige Limfjordsbyer klage over, at de trykkede Fragtforhold tvinge dem til at prøve denne Genvej, som desværre saa ofte bliver en Omvej, naar de alligevel nødes til at gaa rundt Skagen.

Med Hensyn til Kanalens Farlighed har jeg paa Mødet

i Thisted udtalt: at man med paalands Storm paa Havrevlen kunde komme til at staa tørt mellem Braadene og at man ved at miste Styret og kastes tværs i Braadet under uheldige Tilfælde kunde kastes ind mod Høfderne og faa sine Ribben knust; derimod har jeg ikke villet paastaa, at der mellem Braadene var tørt Sand, uagtet Øjenvidner paastaa det nok kan te sig saaledes, ej heller at man i heldigste Tilfælde vilde faa Skibets Ribben knust.

Fiskekuttere fra Lemvig med 7 Fods Dybgaende have flere Gange i Aarets Løb tørnet op mellem Braadene paa Havrevlen, en enkelt har ogsaa mistet Straakølen, og ingen søger Kanalen med paalands Storm uden tvingende Nødvendighed; aabne Baade ere henviste til at sætte paa Kysten, da Kanalen for dem vilde være umulig at holde paa.

Hovedsagen er altsaa, at Thyborøn-Kanal ikke kan kaldes et paalideligt Tilflugtssted for Kuttere, og da den er umulig for aabne Baade, bliver den jo aldrig et Værn for den vestjyske Fisker under Udøvelsen af hans farefulde Gærning paa Havet.

Dertil fordres absolut Anlæg paa Kysten udenom alle Revler.

p. t. Kjøbenhavn, den 29de September 1895.

Carl Trolle.

De ærede Blade, der have optaget Hr. Havnefoged Rasmussens Artikel, bedes ligeledes optage ovenstaaende Svar.

Den i vort sidste Nummer omtalte Erklæring fra en Del Harboøre-Fiskere om Thyborøn-Kanalens Besejlingsforhold er stillet til vor Disposition, og vi gengive den her:

Hr. Kaptajn Trolle.

Undertegnede Kutterfiskere fra Harboøre, der fra Grenaa og Kjøbenhavn vare rejste til Mødet her i Thisted, men ved Afslutningen af Diskussionen bleve forhindrede i at udtale vor Mening angaaende Besejlingsforholdene af Thyborøn-Kanal, føle Trang til herved at give vor Mening til Kende. I det vi paaskønne, hvad der allerede er gjort og endnu maatte gøres, for at forbedre og sikre Besejlingen i Kanalen, maa vi dog i Sandhedens Interesse tilstaa, at Kanalen saa langt fra er tilfredsstillende, at den som Regel er ganske ubrugelig om Vinteren, (fra November til April), som særlig var den Tid, da Brugen af Fiskekuttere var mest nødvendig og der ogsaa viser sig at være Fangst; men i Almindelighed forhindrer Fjordens Isning os i at gaa ud eller ind, og i Sommermaanederne er den som Tilflugtssted i Kuling i bedste Tilfælde vanskelig at befare, da der i Paalands-Storm maa lægges til under Braadet, idet Løbet et Stykke løber parallelt med Landet. Vi udtale derfor herved vor fulde Tilslutning til og indtrængende Begæring om Anlæg af Havn paa Vestkysten, da vi ere overbeviste om en saadans store Nytte.

p. t. Thisted, den 20de September 1895.

M. K. Jensen, Fører af Fiskekutter *Debora* af Lemvig. Kr. Herup Jensen, Fører af Fiskekutter *Lodsens Minde* af Lynæs. K. M. Kristensen, Fører af Fiskekutter *Ella Alexia*. J. R. Nielsen, Fører af Fiskekutter *Fyen* af Lemvig. M. K. Pedersen Fører af Fiskekutter *Thabar* af Lemvig. P. M. Thomassen, Fører af Fiskekutter *Elieser* af Lemvig — alle af Harboøre.

Om Sikkerhed og Registrering.

Af *Skifter Andersen.*

Ifølge de foregaaende Indlæg er der tidt gjort Brud paa Skibes Sikkerhed, enten ved abnorme Former, Bundrum og Tanks, eller ved Afskaffelse af Køle. Ulykker, foraarsagede

ved Umagelighed, Kæntring, Rullinger og Afrift, beviser dette tilstrækkeligt. Til Trods for at Byggematerialet nu for største Delen er lettere og stærkere af Staal og Fremdrivningskraften betydelig forbedret, er Økonomien ikke tilsvarende, man stoler endnu for meget paa Assurancegodtgørelse og betaler den samme høje Præmie af »gode« Skibe som før. Dette beviser at Sikkerheden paa Søen ikke er tiltagende, som der kunde haabes. At Søulykker ikke kunne udeblive, ligger i Sagens Natur, men de bør ej være selvforskyldte ved at forsømme Skibet. Her maa alle smaalige, kortsynede Hensyn vige for en sundere Beregning af Forholdene. Thi det nytter jo ikke, at man gaar frem paa den ene Side og tilbage paa den anden, og en større Sikkerhed er dog ensbetydende med, at Præmien for Risikoen kan sættes ned. Denne Nedsættelse kan kun gavne alle. Nedsættelsen af Præmien er et indirekte Tegn paa, at Menneskeliv og Gods ere mere betryggede paa Havet. Det er jo tilsidst Rederen eller Aktionæren, der maa betale de pekuniære Tab, enten som Præmie eller ved Forlis m. m. Man skulde da synes, at han f. E. ved at være Ejer vilde foretrække, under Omstændigheder, at være sin egen Assurandør hellere end at betale høje Præmier ved at lade det gaa som bedst med tankeløst Kniberi paa Bekostning af Skibets gode Egenskaber, og dermed tillige det uforsikrede Mandskabs Sikkerhed. Det er ligesaa uøkonomisk at udsætte et Skib for abnorme Rullinger eller Kæntring eller Stranding ved Afrift m. m., ikke at tale om, at spare en eller to Mand til nødvendig Udkik, — som at lade Skibet gaa med en ødsel Maskine m. m. Tabene blive forskellige og betales forskelligt, men Sikkerheden er ikke tidssvarende.

Som jeg anførte i min sidste Artikel tilfredsstiller den nuværende Maale- og Registreringsmetode ikke, og jeg anbefalede derfor Deplacementsberegningen, saa meget mere, som denne tillige betrygger Skibets Sikkerhed. Ved den nuværende Maalemetode medregnes f. Eks. det tomme Bundrum ikke, og dog bærer dette Rum i samme Forhold som det har Rumfang. Man kan utvære dette og gøre disse for Skibets Stabilitet saare farlige Rum, saa store, at Sikkerheden bliver helt forsvindende. Der opnaas rigtignok f. Eks. derved, at Registermaalet bliver lille i Forhold til Dødvægten, men dette beviser jo netop, at den nuværende Maalemetode er fejl. For Sejlskibes Vedkommende bliver Konkurrencen med Dampskibe saa meget mere uudholdelig, som Sejlskibet næppe taaler et Minimum af tomme Bundrum, som hyppige Kæntringer har bevist. De maale altsaa mere i Reg. T. end Dampskibe, som, fordi de ikke har Sejlføringen, kunne have disse Rum i Bunden til Ballast. Der tages nu heller intet Hensyn til Vægten af Sejlskibets Rig, som er ligesaa uretfærdigt.

Gaa vi ind paa Deplacementsberegningen, som ligefrem har Konstruktionstegningen som Grundlag og er forholdsvis let at kontrollere, saa har vi et korrekt og uforanderligt Maal for os. Der betales da Afgift af det Vandrum, som Skibet optager i en Havn, indbefattet tomme Bundrum, og det Rum, som til Held for Sikkerheden bliver tomt foroven i Lasten, beskattes da ikke, som nu. Man vil da saa lidt som muligt snige sig ind paa den Vej, at forrykke Systemets Tyngdepunkt opefter. Man behøver da heller ikke at knibe paa Styrken paa Grund af en forøget Vægt af Materiellet m. m., thi kun det Deplacements Kubus, som bliver tilbage fra Skibets Ledigvandler til dets normale Lastevandlinie er og bliver da Skibets rette og uforanderlige Ladeævnens Maal i Dødvægt, enten dette da kaldes Deplacementets Netto Tons eller bedre Kubikmeter, og derefter registreres.

Fra Island.

(Korrespondance til Dansk Søfartstidende).

Fra Seydisfjord skriver vor Korrespondent den 25. September.

Fiskeriet er vedvarende rigt, uagtet Vejret er meget uroligt; Silden har vist sig i flere Fjorde i store Mængder og flere Sildeetablissementer ere allerede i fuld Virksomhed. Dampskibet Cimbria, Kaptajn Bagger, ligger for Øjeblikket paa Seydisfjord, for at modtage den første Ladning Sild indpakket i Is, bestemt for det engelske Marked, og Cimbria er efter Sigende fragtet hele Vinteren af en her-værende Sildeeksportør for at gaa med fersk Sild fra Island til de udenlandske Markeder. Silden er i Aar ualmindelig stor og fed. — Det islandske Althing har i Aar bevilget en Sum paa 360,000 Kroner til Kommunikationens Fremme mellem Udlandet og Island samt Kystfart rundt Landet. Hvorledes Spørgsmaalet bliver løst er endnu uvist; man kan dog vel gaa ud fra, at der næppe bliver Tale om Køb af eget Skib; et Samarbejde med Det forenede Dampskibsselskab vilde sikkert føre til det gunstigste Resultat. Den unge Købmand Ditlev Thomsen i Reykjavik, der er Chef for det ny Foretagende, er afrejst til Kjøbenhavn for at træffe de nødvendige Dispositioner. Allerede i Marts Maaned næste

Aar skal den ny Fartplan paabegyndes. — Til stor Gavn for Vintersejladsen er der dette Aar bleven opført et Fyrtaarn paa Dalatangen ved Indløbet til Seydisfjord. Det er det gamle Sletterhage Fyr, som er skænket hertil af det danske Fyrvæsen, ligesom ogsaa Det Forenede Dampskibsselskab har lagt sin Interesse for Dagen for dette Foretagende ved gratis at føre Fyret herop. Nordmanden Otto Wathne paa Seydisfjord har ligeledes paa mange Maader støttet og hjulpet til, at Fyret blev opført, og Althinget vedtog i Aar den nødvendige Sum til Fyrets aarlige Vedligeholdelse. Fyret tændtes den første September, det er et hvidt, fast Fyr af 6te Orden med Spejlapparat, Lysvidde $2\frac{3}{4}$ Mil. I den nærmeste Fremtid paa-tænkes tilføjet en Sirene eller Taagehorn.

Postdampskibet Laura, Kaptajn Christiansen, ankom til Seydisfjord den 22. September og afgik den 23. om Natten sønden om Landet direkte til Reykjavik. — Samme Dag Laura afgik, kom Dampskibet Asgeirsson fra Kjøbenhavn til Seydisfjord med Salt og Stykgods.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

i Ugen fra 22. September til 29 September 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-flynder Pd.	Makrol ¹ og Tobiser ² Pd.	Skrupper Pd.	Torsk Pd.	Gedde m. m. ¹ og Kuller ² Pd.	Sild. Pd.	Aal ¹ og Aale- kvabber ² Pd.	Laks ¹ og Ørred ² Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt Pd.
47 danske Fiskerfartøjer	135,882				6,300							
22 danske Kvaser	13,410				99,720							
svenske Fiskerfartøjer												
pr. Baad og Vogn fra nær-liggende Fiskerlejer			100 ¹ 220 ²	1,224	1,580		48,876	2,333 ¹ 243 ²				
pr. Jærnbane og Dampskib	364	4,900				4,642 ¹ 2,320 ²	161,208	7,382 ¹	20,125 ¹ 2,706 ²	14,304	494	
Ialt	149,656	4,900	320	1,224	107,600	6,962	210,084	9,958	22,831	14,304	494	528,333
Betalt Gennemsnitspris af Opkøbere	levende 1Kr.10Ø. til 5 Kr. pr. Lpd.				levende 1 Kr. til 1Kr. 35Ø. pr. Lpd.		f. Sundet Aal, 1Kr 60Ø. blanke, til 3,50Ø., 50-57Ø., sv. 2 Kr. gule til 2,75Ø. 35-45 Ø. pr. Ol. pr. Pd. bornh. 70 Ø. pr. Ol.					

Vedvarende store Tilførsler af levende Fisk trykkede yderlig Priserne og Købelysten. — Markedet for Tiden til Dels overfyldt. — Sild endnu meget begært og smaa Tilførsler betales med indtil 4 Kr. pr. Ol.

Fra Sø og Land.

Med Skruedampskibet »Achilles« bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri for Regning Dampschiffahrts Gesellschaft »Neptun« i Bremen, foretoges i Tirsdag officiel Prøvetur i Sundet, hvilken i enhver Henseende forløb til den omhordværende Rheders fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanischer Lloyds højeste Klasse, er 200' langt i Hoveddækket, 28' 6" bredt og 13' 9" dybt i Rummet og forsynet med Triple Expansions Maskine med Overflade Condensation.

Paa Prøveturen indicerede Maskinen indtil 610 Hesteskraft, hvormed opnaaedes en Fart af $10\frac{3}{4}$ Mil med et Kulforbrug betydeligt gunstigere end kontraktlig stipuleret.

Hr. Alfred Benzon beder os meddele, at der, i Anledning af Hr. Vogts Indlæg her i Bladet, (Nr. 36 for 6. September), om Maaleformlen for Lystfartøjer, findes en Artikel af ham i Bladet »Idræt« for Torsdagen den 3. ds.

Fra Almindeligt dansk Vare- og Industrielotteri er der udgaaet Bekendtgørelse om, at de Spillere, der ønske at beholde deres gamle Nummere, maa afhente disse senest den 9. Oktober, da Salget af de ufornyede Lodder straks tager sin Begyndelse efter nævnte Dag.

Føreren af Det Forenede Dampskibsselskabs Skib Møen, der sejler mellem Masnedsund og Stege, Kaptajn Langhoff, fejrer i Dag 25 Aars Jubilæum i Selskabets Tjeneste.

Fra Kjøbenhavns Frihavn.

Meddelelser til »Dansk Søfartstidende« fra Kjøbenhavns Frihavn.
Indgaade Skibe.

Den 26. September. Dampskib »Minerva«, Kapt. John Buchanan, fra St. Petersburg med 39,150 Pud Rug.

Den 28. September. Dampskib »Antonie«, Kapt. J. Galster, fra Hamburg med 125 Sække Kaffe, 2 Fade Cremortartari, 200 Sække Kakao, 1100 Sække Oliekager, 1 Kolli Slæder, 60 Fade Oleo Olie, 60 Kasser Fyrværkerisager, 25 Sække Sennepsfrø, 6 Fade Købmandsgods, 297 Kasser Ananas, 24 Baller Piasava, 49 Baller Bassine.

Dampskib »Westow«, Kapt. Crodham, fra Odessa og Nicolaieff med 81,408 Pud Rug og 126,228 Pud Byg.

Ugens Havarier.

Fra Skagen skriver vor Korrespondent den 28. Septbr.: I Gaar Morges Kl. 2 grundstødte paa Grund af Taage paa Skagens Rev Barkskipet »Brage«, Kaptajn Olaf Forsberg, af Hernøsand, kommende fra Grangemouth til Ørnsköldsvik med Kul. Skibet er 271 Reg. Tons drægtig med 9 Mands Besætning.

Der blev sluttet Akkord med Svitzers Bjærgningsentreprise og Skagens Bjærgningskorporation om Udsættelse for en Trediedel af det bjærgedes Værdi. Kl. 12 Middag kom Skibet flot ved Hjælp af Bjærgningsdamperen »Frederikshavn«.

Det var meget stærk Taage med frisk Kuling af Vest, og da Skibet stod paa et farligt Sted, gik Skagens Redningsbaad ud, men blev ikke benyttet.

Efter Flotbringelsen blev Skibet indslæbt til Frederikshavn.

Vendsyssel, Dpsk. af Kjøbenhavn, Sørensen, kom Natten til den 26. f. M. paa Grund paa Rødsand paa Rejsen fra Hamburg til Königsberg med Stykgods. Efter at have kastet over Bord af Ladningen kom Skibet flot og ind hertil med Assistance af Dpsk. »Saxo«. Vendsyssel har knækket Skruerakslen og reparerer hos Burmeisters. Ladningen blev om-ladet i Dpsk. »Frederik«.

Rosenborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, Schultz, kom den 28. f. M. paa Rejsen fra Dünkerque til St. Petersburg med Kul, paa Grund paa Ellekildehage i Taage. Med Assistance af Svitzers kom Skibet flot og fortsatte Rejsen.

Nemirna, Barkskip af Dobrota, Kamenarovic, kom den 29. f. M. paa Rejsen fra Hernøsand til Marseille med Trælast paa Grund paa Saltholmen. Med Assistance af Svitzers kom Skibet flot og fortsatte Rejsen efter at være undersøgt af Dykker.

Activ, Jagt af Marstal, Dreimann, er den 1. ds. ankommet hertil læk fra Bandholm med en Ladning Sukker.

Brage, Barkskip af Hernøsand, Torsberg, strandede den 27. f. M. paa Nordsiden af Skagens Rev. Skibet var paa Rejsen fra Grangemouth til Ørnsköldsvik med Kul, kom dog atter flot og ind til Frederikshavn.

Mathilde, Skonnertbrig af Tønsberg, Nielsen, strandede den 27. f. M. paa Tornby Strand paa Rejsen fra Plymouth til Mariager med Kul. Skibet er Vrag.

Elisabeth, Skonnertbrig af Delfziehl, strandede den 27. f. M. paa Uggerby Strand. Skibet, der var paa Rejsen fra Finland til Hjemstedet med Trælast, er Vrag.

Lincoler, Dpsk. af Stockholm, kom den 28. f. M. paa Grund ved Falsterbo Fyr. Assistance af Svitzers »Skandinaviens«.

Halvmaanen, Skonnert af Sandefjord, er af Svitzers indslæbt til Helsingør for at blive undersøgt af Dykker, efter Grundstødning paa svenske Kyst.

Marthea Berg, 3/m Skonnert af Aalborg, er af »Drogden« indslæbt til Helsingør for at undersøges af Dykker. Skibet, der var paa Rejsen fra Esbjerg til Råfsø i Ballast, har været paa Grund paa Anholt; er befundet ubeskadiget.

Carbridge, Dpsk. af Newcastle, Ryder, kom den 30. f. M. paa Rejsen fra St. Petersburg til Grimsby paa Grund vest for Amager ved Indsejlingen til Kalvehodstrand paa vestre Sandhage udfor Avedøre Holme. Med Assistance af Svitzers og efter at en Del af Lasten var losset i Lægtre

lykkedes det den 2. ds. at bringe Skibet flot. Skibet har her paa Reden genindtaget sin lossede Ladning.

Esmeralda, Barkskip af Fanø, er paa Rejsen fra Punta Arenas indløbet til Fayal den 26. f. M. med 6 Mand af Besætningen lidende af Skørbug. Kaptajnen var afgaaet ved Døden 8 Dage før Skibets Ankomst til Fayal.

Hengest, Dampskib af Aarhus, har i Nordsøen ca. 54 Sømil fra Tynemundingen truffet en Baad, hvis Besætning ialt 6 Mand, toges om Bord. Det var Besætningen fra Skibet »Jane Smit« af Groningen, der var sprunget læk i Søen og samme Dag forladt i synkefærdig Tilstand af Besætningen.

Jacob, Barkskip af Rønne, der i sin Tid forladt af Mand-skabet blev indslæbt til Stockholm, er nu ved Auktion bleven solgt for 2400 Kroner. Skibet repareres paa Langholm-værftet.

Spodsbjerg, Dpsk., kom i Taage let paa Grund paa Rødegrund for Indgaende til Lohals Flot ved egen Hjælp.

Deerhound, engelsk Dpsk., kom i Taage let paa Grund paa Vestkysten udfor Lyngby. Flot ved egen Hjælp.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Tunis 30. Sept., bestemt til Piræus, Constantinopel, Sam-soun, Trebizonde, Batoum. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Cadiz 1. Oktr., bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Antwerpen 25 Sept., bestemt til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Messina 30. Sept., bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Castor, Holm, ankom til Barcelona 23. Sept., bestemt til Genua, Livorno, Neapel, Sicilien. — Chr. Broberg, Gotsche, ankom til Barcelona 30. Sept., bestemt til Marseille, Tarragona, Malaga. — Dagmar, Koføed, ankom til Kbhvn. 2. Oktbr., bestemt til Petersborg. — Douro, Braband, afgik fra Kbhvn. 2. Oktbr., bestemt til Petersborg. — Georgios I, Kihl, afgik fra Kbhvn. 1. Oktbr., bestemt til Petersborg. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Barcelona 1. Oktbr., bestemt til Denia, Malaga, Cadiz, Huelva — Kiew, Rabe, ankom til Bordeaux 25. Sept., bestemt til La Rochelle, Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til Petersborg 27. Sept., bestemt til Kbhvn., Bordeaux. — Leopold II, Kruse, ankom til Petersborg 17 Sept., bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Odessa 25. Sept., bestemt til Smyrna, Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, pas. Pera 29. Sept., bestemt til Kimassi, Smyrna, Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Havre 29. Septbr., bestemt til Kbhvn., Petersborg. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Kallio 1. Oktbr., bestemt til Råfsø, Kbhvn., Spanien. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 25. Sept., bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Tejo, Fenger, ankom til Stockholm 29. Sept., bestemt til Riga, Kbhvn., Oporto. — Toms, Petersen, ankom til Odessa 27. Sept., bestemt til Algier, Antwerpen. — Vesuv, Gade, pas. Dartmouth 29. Sept., bestemt til Palma, Italien. — Viking, Jørgensen, afgik fra Madeira 1. Oktbr., bestemt til Oporto, Kbhvn., Petersborg. — Xenia, Ingerslev, ankom til Petersborg 15. Sept., bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Antwerpen 29. Sept., bestemt til Kbhvn., Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Trondhjem 1. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Ceres, Svensson, ankom til Libau 1. Oktbr., bestemt til Kbhvn., London. — Charkov, Norden, ankom til Hull 27. Sept., bestemt til Kbhvn., Libau. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Kbhvn. 2. Oktbr., bestemt til Vestnorge. — Fanø, Kolster, ankom til Hamburg 29. Sept., bestemt til Kbhvn., Riga. — Frederik, Harboe, ankom til Königsberg 30. Sept., bestemt til Kbhvn., Hull. — Jolantha, Frisenette, ankom til Kjøbenh. 30. Sept., bestemt til Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 29. Sept., bestemt til London. — Laura, Christiansen, ankom til Seydisfjord 24. Sept., bestemt til Reykjavik. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Christianssund 29. Sept., bestemt til Bergen, Kbhvn. — Lion, Kromann, afgik fra Danzig 1. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 30. Sept., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 26. Sept., bestemt til Manchester. — Morsø, Lind, afgik fra Kbhvn. 1. Oktbr., bestemt til Danzig. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 29. Sept., bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 28. Sept., bestemt til Antwerpen. — Odin, Lissner, afgik fra Danzig 2. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Perm, Christensen, ankom til London 29. Sept.,

bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egdiussen, ankom til St. Petersborg 27. Sept., bestemt til Kbhvn., Anvers. — Romny, Harder, ankom til Libau 28. Sept., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik fra Granton 1. Oktbr., bestemt til Færøerne og Island. — Tula, Paaske, afgik fra Kbhvn. 2. Oktbr., bestemt til Stettin. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 2. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Olga, Fischer, afgik fra London 29. Sept., bestemt til Kbhvn. — Anna, Moyel, afgik fra Kbhvn. 2. Oktbr., bestemt til Riga. — Vesta, Corfitzon, ankom til Hamburg 29. Sept., bestemt til Kbhvn., Riga.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 3. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Newcastle 1. Oktbr., bestemt til Odense. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 2. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Odense 3. Oktbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Nykjøbing F. 2. Oktbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 1. Oktbr., bestemt til Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 1. Oktbr., bestemt til Nakskov. — Union, Bloch, afgik fra Odense 2. Oktbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 13. Sept., ank. til Cronstadt 20. — Frode, Christensen, afgik fra Swansea 19. Sept., ankom til Stettin 26. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Methil 19. Sept., ankom til Libau 25. — Svend, Hveysel, afgik fra Grimsby 21. Sept. ankom til Burntisland 22. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra West Hartlepool 26. Sept. ankom til Kjøbenhavn 30. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Rotterdam 28. Sept. ankom til Sunderland 30. — Danmark. T. Heintzelmann, afgik fra Rouen 27. Sept. ankom til Swansea 30. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Cronstadt 29. Sept. ankom til Riga 1. Oktbr. — Dan. J. C. Jensen, afgik fra Burntisland 26. Sept., bestemt til Riga. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Ghent 28. Sept. ankom til Grangemouth 30.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Brake 26. Sept., ankom til Newcastle 28. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Cronstadt 11. Sept., bestemt til Rouen. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Rouen 1. Oktbr., bestemt til Cardiff. — Pawel Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Blyth 18. ankom til Cronstadt 24. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Brake 23., ankom til Sunderland 25. Sept.

Heimdal. Anine, Knudsen, afgik fra Rouen 1. Oktbr., bestemt til Sunderland.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Burntisland 29. Sept. — Christiansborg, Schmidt, ankom til Trangsund 30. Sept. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Aarhus 1. Okt. til Hernøsand. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Aarhus 18. Sept. — Rosenborg, Schultz, passerede Kbhvn. 30. Sept. paa Rejse til St. Petersborg. — Uranienborg, van Deurs, afgik fra Jacobstad 28. Sept. til Terneuzen.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Khvn. 29. Sept., ankom til Riga 1. Okt. — Fyen, Hansen, afgik fra Malta 26. Sept. til Triest. — Hafnia, Neergaard, ankom til Kotka 27. Sept. — Russia, Rasmussen, ankom til Amsterdam 29. Sept. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 27. Sept., ankom til Helsingborg 27.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra Kbhvn. 1. Okt. til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 20. Sept. til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra New-York 28. Sept. til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christiania 30. Sept., ankom til Kbhvn. 1. Okt.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengesl, Olsen, afgik fra Boness 26. Sept., ankom til Aarhus 29. — Orrik, Erichsen, afgik fra Aarhus 27. Sept., ankom til Randers 28., afgik 29., anløb Aarhus 30., bestemt til Lübeck.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Sundsvall 28. Sept., afgik 30. til Esbjerg. — Nerma, Degn, afgik fra Frederikshavn 27. Sept., ankom til Hernøsand 1. Oktbr. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Esbjerg 26. Sept., afgik 28., ankom til London 30.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Anita, Lybecker, afgik fra Rio Grande 30. Aug. til Liverpool. — Anna Agnete, Mathiasen, afgik fra Santos 31. Aug. til Apia. — Cito, Christensen, afgik fra Göteborg 24. Sept. til Santos. — Claus, Hansen, afgik fra St. Catharina 26. Sept. til Mossaro. — Ines Røhl, Jessen, afgik fra Santos 5. Sept. til Antonina. — Mary José, Ankersen, afgik fra Callao 9. Aug. til Frazer River. — Medor, Svarrer, afgik fra Hamburg 24. Sept. til Rio de Janeiro. — Professor, Christiansen, ankom til Hull 27. Sept. fra Buenos Ayres

M. N. Fischer, Vejle. Wedle, Henningsen, afgik fra New-York 28. Sept. til Porto Alegre (Brasilien).

Skonnert »Elise«. Thurø, Kapt. L. Andersen, paa Rejse fra St. Petersborg til Lynn, er den 28. September Kl. 7 $\frac{1}{2}$ Fm., prajet paa 56 $^{\circ}$ 27' N. Br. og 5 $^{\circ}$ 59' Ø. Lgd. af Dampskibet Erik, Kaptajn H. W. Wisberg; »Elise« styrede bidevind Øst over med meget flou Kuling og i smult Vande; samt med alt vel ombord.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn Lübeck, meddele os den 3. Oktbr.:

St. Petersborg noterer for Dampere:

London 1/0 $\frac{3}{4}$ d., Rotterdam eller Amsterdam 1/1 $\frac{1}{2}$ d. à 1/2 $\frac{1}{4}$ d., Wisser 1/3 d., Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1/3 d. pr. 496 lbs. Hvedebasis, Leith, Montrose eller Dundee 16/—, Dunkirk eller Ghent 21 francs pr. Ton Hør.

Grangemouth eller Leith 20/6 d., London eller Hull 21/6 d., Rotterdam eller Amsterdam 13 $\frac{1}{2}$ Hfl. pr. Standard Deals, Battens Roads.

Stettin 9 M., Østkysten af Norge 15 M., Danmark 12/13 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis, Danmark 15/16 M. pr. 2000 Kilos Oliekager.

Reval noterer for Dampere:

London 1/— à 1/1 $\frac{1}{2}$ d., Hull 1/— à 1/1 $\frac{1}{2}$ d., Rotterdam 1/1 $\frac{1}{2}$ d. à 1/3 d., Antwerpen 1/3 d. à 1/4 $\frac{1}{2}$ d., Rouen 1/4 $\frac{1}{2}$ d. à 1/6 d., pr. 496 lbs. Hvedebasis.

Libau noterer for Dampere:

London 10 $\frac{1}{2}$ d., Hull 10 $\frac{1}{2}$ d. à 11 $\frac{1}{4}$ d., Leith 10 $\frac{1}{2}$ d., Rotterdam 10 $\frac{1}{2}$ d. à 11 $\frac{1}{4}$ d., Dunkirk eller Ghent 1/— (19 francs pr. Ton Hør) alt pr. 320 lbs Havrebasis.

Libau—Danmark 19 M. pr. 2000 Kilos Klid.

do. —Gøteborg 12/13 » » » » Rug.

do. —Danmark 11/12 » » » » do.

Königsberg noterer for Dampere:

London, Hull 1/1 $\frac{1}{2}$ d., Newcastle 1/3 d., Rotterdam 1/4 $\frac{1}{2}$ d., Antwerpen, Ghent 1,6 d. (15/— francs pr. Ton Hamp eller Hør), Dunkirk 1/7 $\frac{1}{2}$ d., Rouen 2/— alt pr. 2500 Kilos Rugbasis.

Danmark 12/14 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis.

Danzig noterer for Dampere:

Amsterdam 6/6 d., London 5/9 d., Liverpool 6/9 à 7/— d. pr. Ton Sukker.

Dunkirk 15/15 $\frac{1}{2}$ francs pr. 2000 Kilos Melasse. Randers eller Aalborg 6 M. pr. 1000 Kilos Sukker. Danmark 15 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis. 40/45 Pf. pr. 50 Kilos Klid.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 28. September:

Kulfragterne ere i det væsentlige uforandrede, men Tønen i Markedet er gennemgaaende fastere i de sidste Dage. Der er sluttet Tyne, Blyth eller Wear til:

Libau 900 5/. Swinemünde 2200 3/10 $\frac{1}{2}$ Stockholm 1700 4/. Bayonne 1100,4/7 $\frac{1}{2}$. Lissabon 5/6. Barcelona 1750 7/6, 4600 7/. Marseilles 3000 4/9. Cette 4100 4/6. Nizza 1800 5/. Genua 2100, 2200, 2400 4/6, 4500 4/3. Girgenti 2000 5/11 $\frac{1}{2}$. Trapani 1900 5/. Piræus 1800 4/6. Konstantinopel 3600 4/6. Alexandria 3500 4/9.

Fra Østersøen er sluttet:

Kronstadt til V. Hartlepool 630 stds. 21/ D. B.

Kemi til London 800 stds. 30/.

Hernøsand til Vaandam 500 stds. 24/ D. B.

Hernøsand til Boulogne 480 stds. frcs. 35.

Søderhamn Distr. til Amsterdam 500 stds 24/.

Skelefså til London 700 stds. 27/6, til Grimsby 27/.

Svartvik til London 600 stds. 25/.

Sortehavs-Fragterne have bedret sig noget, navnlig for prompt Afskibning. Fra Donauen er betalt 14/6 til »any direct« og 14 til Antwerpen, Sulina 11/ til L. H. A. R., Novorossisk 11/ til 11/6 til Rotterdam, Amsterdam, Dunkirk; Odessa 10/9 til Liverpool, 11/ til L. H. B.

Azoff er fast til 12/ à 12,6. Middelhavs-raterne fremvise ogsaa nogen Bedring, Alexandria har været aktiv til 10/6 & 2/3 Oktober, 10/ og 2/ November, 11/3 U. K. for Ordre. — Fra Smyrna er opnaaet 11/3 til Bristol. Omsetningen i Erts-fragter har ikke været stor, men Markedet er ogsaa her fastere, navnlig fra Amerika er der stærk Efterspørgsel efter Tonnage til forholdsvis gode Rater.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 28. Septbr.:

Fragtmarkedet viser mere Aktivitet hvad Antallet af Fragt-slutninger angaar, dog er der ikke nogen væsentlig Bedring i Raterne.

Fra River Plate er der lidt Efterspørgsel for næste Sæson uden dog at virkelige Ordre findes i Markedet; men alligevel kunne vi antageligt placere Skibe for Lastning efter 15. Januar fra Floden ej oven for Rosario à 21/6 for Hvede eller Mais, 1/— ekstra for Linsæd. — Fra Colastina har vi en Ordre for et lille Skib — Januar—Marts-Lastning — à 24/6. — Skibe paa

indtil 1000 Reg. Tons kunne ligeledes nu finde Reflektanter for næste Aars Lastning op ad Floden for Quebracho Wood à 21,6 til 22 —; for Øjeblikket betales 17 — til 18 — fra Buenos Ayres eller La Plata. — For Mais søger Købmændene fortrinsvis Skibsrum i Dampskibe, begrundet paa den fugtige Kvalitet af sidste Avl.

Vestkystfrakterne vedblive flove; der sluttes saa at sige intet; Noteringen for »Spot« Skibe er 25/— for Ordre; et 900 Reg. Skib er udbudt à 25,0 minus 1/3, et 1650 Tons à 23/9 — begge Januar—Februar Lastning.

Til San Francisco kan et handigt Fartøj placeres med Salpeter à 12 — for Januar/Marts Afskibning.

San Francisco Retur er stille; Noteringen er 25/— for »Spot«; for næste Aars Lastning findes der ingen Reflektanter til Skibsrum.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske. Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.). Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Jyllands V.-Kyst. Nordøen. I Slutningen af Oktober eller Begyndelsen af November 1895 tændes ved *Kjærgaarde* og *Ringebjerge* Baaker Lanterner, der vise hvidt, fast Lys Farvandet rundt. Ved *Kjærgaarde* Baake anbringes Lanternerne umiddelbart foran Baaken, ved *Ringebjerge* Baake anbringes den paa en Klit c. 150 Alen V. for Baaken. Lanternerne brænde fremtidig fra 1ste Okt. til henimod Udgangen af December og fra omtrent midt i Marts til 31te Maj.

Sundet. Til Hjælp ved Dampfærgernes Besejling af Frihavnen ved *Kjøbenhavn* ville følgende Foranstaltninger blive truffene:

1. Paa Dampfærgelejernes V.-Mole tændes en grøn Lanterne. Flammens Højde: 15 Fod.
2. Paa Dampfærgelejernes Ø.-Mole tændes en rød Lanterne. Flammens Højde: 15 Fod.
3. Paa den lange Mole mellem Dampfærgelejerne tændes en rød og grøn Lanterne. Flammens Højde: 15 Fod.
4. Paa Ø.-Molen inden for Indløbet til Frihavnen, ved Toldvaghuset, tændes en hvid Lanterne. Flammens Højde: 11 Fod.
5. Paa den lange Mole mellem Dampfærgelejerne gives Taagesignal med en Klokke.
6. Paa S.-Enden af Bølgetryderen uden for Frihavnen gives Taagesignal med Staaltriangel. Lanternerne brænde og Taagesignal gives ved Dampfærgernes Afgang og Ankomst. Nærmere Meddelelse senere.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Stockholm. Ved Grunden, som fra *Blokkhusudden*, *Stockholms* Havn, strækker sig mod SØ., er udsat en rød Stage med Kost.

Bottniske Bugt. I indenskjærs Farvandet mellem *Laleå* og *Piteå* er funden en 11 Fods Grund. Ved Grundens V.-Side er udsat en rød Stage med Kost. 65° 29' 17" N. Br. 22° 7' 0" Ø. Lgd.

Finland. Aalands Øer. Den 1ste Sept. 1895 tændes paa N.-Enden af *Øen Bogskär* et hvidt og grønt vekslende Fyr. Flammens Højde: 31 Fod. Synvidden: 10 Kml. Fyret lyser fra V. gennem N. til Ø. Det vises fra en lille hvid Fyrbygning. 60° 4' 6" N. Br. 20° 54' 7" Ø. Lgd.

Finske Bugt. Ved V.-Siden af Grunden, som skyder sig ud mod V. fra *Munkholm*, ved Indløbet til *Sanvikshamn*, er i 24 Fod Vand udsat en Stage, rød foroven, hvid for neden, med en nedadbunden Kost, 1 Kbl. N. 24° V. fra *Munkholm* Sydspids. 60° 9',₃ N. Br. 24° 56',₈ Ø. Lgd.

Rusland. Kronstad Bugt. Baaken paa Bjerget *Puchtola* er nedblæst og rejses ikke igen. 60° 13',₈ N. Br. 29° 42',₈ Ø. Lgd.

Tyskland. Lille-Bælt. Et Fartøj er sunket i 12 Fv. Vand, c. 100 Alen Ø. for Tønden paa *Holnis Haken*. Vraget er afmærket med en grøn Vragtønde med Cylinder.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Bohuslän. Eckerö Fyr ved *Kråkfjorden*, S. for Indløbet til *Mellösund*, er forandret. Det viser nu grønt Hurtigblink fra S. 82° Ø. til S. 26° Ø., over *Fiolbådan*, iøvrigt hvidt Hurtigblink. 58° 3' 40" N. Br. 11° 29' 17" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Hvide Hav. Paa Grunden, som skyder sig ud mod SV. fra *Kedovski Rev*, ligger en 3 Fods Grund, c. ³/₄ Kml. SV. t. S. fra Midten af *Kedovski Rev*. 66° 29' 35" N. Br. 41° 57' 25" Ø. Lgd.

Holland. Vinterafmærkning. Vinterafmærkningen i de hollandske Farvande er begyndt.

Texel Red. Paa *Texel Red*, henimod S.-Siden, er i 28 Fod Vand udlagt en Lystønde til Forsøg, 1 Kml N. 80° Ø. fra *Nieuwediep Fyr*. Lystønden er Skibsarten uvedkommende. 52° 58' 10" N. Br. 4° 48' 24" Ø. Lgd.

Hoek van Holland. Dybden i Indløbet til *Rotterdam* *Waterweg* er med almindelig Lavvande 26 Fod, hvilket er Udgangspunktet for Tidevands Signalerne. Denne Dybde findes i en Bredde af 175 Alen, nemlig 95 Alen N. og 80 Alen S. for den røde Ledefyr Linie.

Thorton Bank. Lyset paa Lystønden *Thorton Bank* har været slukket, men er igen tændt.

N.-Hinder. Ved Fyrskibet »N.-Hinder« ligger en rød Spidstønde og en rød Stumpstønde som Mærketønder for Fyrskibet. Den røde Tønde ved N.-Enden af det Grundeste af *N.-Hinder*, 2 Kml. N. 18° V. for Fyrskibet, mangler.

Belgien. Ostende. Ved det V.-lige Farvand ved *Stroom-bank* ligge Ledefyrene saaledes:

Det lave Fyr c. 1 Kml. S. 60° V. fra *Maria Kirke*. 51° 12' 14" N. Br. 2° 50' 59" Ø. Lgd.

Det høje Fyr: 51° 12' 11" N. Br. 2° 51' 3" Ø. Lgd.

Fyrene ere overet i S. 36° Ø.

England. Themsen. Fyrene paa *Coldharbor Point* og *Crossnes* ere nu tændte. De vises fra røde Fyrpæle.

Coldharbor Fyr: 51° 29' 15" N. Br. 0° 11' 15" Ø. Lgd.

Crossnes Fyr: 51° 30' 45" N. Br. 0° 7' 45" Ø. Lgd.

Skotland. Rattray Head. Den 14de Okt. 1895 er paa *Ron Rock*, ¹/₄ Kml. uden for *Rattray Head*, tændt et hvidt Blinkfyr, som hver ¹/₂ Minut viser Tre-Blink. Flammens Højde: 89 Fod. Synvidden: 15 Kml. Fra Fyrtaarnet skal der gives Taagesignal. 57° 36' 45" N. Br. 1° 48' 50" V. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland, og Irland.

Englands V.-Kyst. Liverpool. Et Telegraf-Kabel er udlagt fra *Formby* Fyrskib til *Crosby* Fyrtaarn. Det ligger fra Fyrskibet hen imod den sorte Tøndevager C2, derfra S. for de sorte Tøndevagere C3 og C4 og videre til *Formby Channel* hen imod den røde Spidstønde F6 og derfra over *Formby Bank* til *Crosby* Fyrtaarn.

Det er forbudt at ankre i eller i Nærheden af Kablet.

Skotlands V.-Kyst. Loch Hourn. Paa *Sgeir Ulibhe* er opført en sort, 15 Fod høj Jernbaake med Ballon paa Toppen. 57° 8' 15" N. Br. 5° 40' 30" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Bassin d'Arcachon. I *Bassin d'Arcachon* er sort Vager Nr. 3 ved S.-Enden af *Banc d'Arguin* flyttet ¹/₄ Kml. SV. hen.

Spaniens V.-Kyst. Vigo. Ved *Vigo* er Tønde C ud for *Cap de Mar* nu rød og hvid.

Baaken paa Grunden *Pego* er rød og hvid.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bay. Delaware En sort og hvid lodret stribet Tøndevager er i 9 Fod Vand udlagt ved Indløbet til den gravede Rende, som fører ind til *Murderkill Creek* og *St. Johns Creek*, fra *Fourteen Foot Bank Fyr* i N. 83° V. og fra *Cross Ledge Fyr* i N. 47° V.

Chesapeake Bay. Maryland. Den 30te Sept. 1895 tændes i det ny Fyrtaarn paa *Solomons Lump* et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 45 Fod. Synvidden: 12 Kml. Fyret vises

fra et hvidt Taarn paa brunt Fundament, som staar i 7 Fod Vand, 100 Alen S. for det gamle Fyrtaarns Plads. Taagesignal gives med en Klokke, hvorpaa med Maskinkraft hver 10^s. gives et Slag, 38° 2' 50" N. Br. 76° 0' 52" V. Lgd

Brunswick Harbor, Georgia. I *Brunswick Harbor* ere følgende Ledefyr tændte:

Plantation Creek Ledefyr.

Forfyret er et hvidt, fast Fyr, som vises fra en hvid Baake, som staar i 7 Fod Vand ved Ø.-Siden af *Plantation Creek* fra *St. Simon* Fyr i N. 84° V. og fra NØ.-Kanten af *Jehyl Island* i Nr. 58° V. Flammens Højde: 12 Fod.

Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, som vises fra en hvid Baake, som staar i 7 Fod Vand ved V.-Siden af *Plantation Creek*, 1,400 Alen N. 73° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 27 Fod.

Holdte overet i N. 73° V. lede Fyrene gennem *St. Simon Sound* til Munden af *Brunswick River*.

Jekyl Island Ledefyr:

Forfyret er et rødt, fast Fyr, som vises fra en hvid Baake, som staar i 4 Fod Vand ved S.-Siden af *Brunswick River*, fra *St. Simon* Fyr i S. 50° V. og fra Karantæne Flagstangen i S. 41° Ø. Flammens Højde: 12 Fod.

Bagfyret er et rødt, fast Fyr, som vises fra en hvid Baake, som staar i 3 Fod Vand ved S.-Siden af *Brunswick River*, 1,700 Alen S. 45° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 27 Fod.

Holdte overet i S. 45° V. lede Fyrene gennem det nedre Løb i *Brunswick River*.

Colonels Island Ledefyr:

Forfyret er et hvidt, fast Fyr, som vises fra en hvid Baake, som staar i 7 Fod Vand ved V.-Siden af *Turtle River*, fra *Brunswick Courthouse* i S. 48° V. og fra Karantæne Flagstangen i N. 75° V. Flammens Højde: 12 Fod.

Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, som vises fra en hvid Baake, som staar i 7 Fod Vand ved V.-Siden af *Turtle River*, 1,800 Alen N. 70° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 12 Fod.

Holdte overet i N. 70° V. lede Fyrene gennem det øvre Løb i *Brunswick River* og ind i *Turtle River*.

Savannah River, Georgia. *Tybee Knoll Spit* Klokketønde er ombyttet med en rød Spidstønde Nr. 2.

Den sorte Anduvningstønde N er ombyttet med en sort Klokketønde N, som ligger i 19 Fod Vand, fra *Tybee* Fyr i N. 51° Ø. og fra *Cockspur Island* Fyr i N. 75° Ø.

I *Savannah River* ere *First Cut* og *Second Cut* Ledefyr slukkede.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien, Gibraltar. Paa Grund af den nye Moles Forlængelse ved *Gibraltar* lyser det grønne, faste Fyr paa *Ragged Staff* kun N. for S. 50° V.

Den rød og hvid tærned Tønde er flyttet 1/2 Kbl. udad og ligger nu fra det nye Havnehoved i N. 34° V. og fra *Ragged Staff* i S. 46° V.

Korsika S.-Kyst, Cala Fiumara. En 14 Fods Grund c. 1/2 Kbl. i Udstrækning, er funden V. for Indløbet til *Cala Fiumara*. 41° 21' 47" N. Br. 9° 11' 39" Ø. Lgd.

Sicillen Mesina. En Fortøjningstønde for Torpedobade er udlagt i *Mesina* Havn, c. 1 Kbl. N. 82° V. fra Flagstangen paa Citadellet.

Italien S. Cap Rizzuto. En 19 Fods Grund er funden i 5 1/2 Fv. Vand SV. for *Cap Piccolo*, paa *Cap Rizzuto* Ankerplads. Den ligger paa Grunden, som strækker sig ud fra Landet, og hvis Yderrende ligger N. 81° V. fra det runde Taarn paa *Cap Rizzuto*. Taarnets Beliggenhed: 38° 53' 57" N. Br. 17° 6' 8" Ø. Lgd.

Gallipoli. Fra den 7de Okt. 1895 viser *Gallipoli* hvide Blinkfyr midlertidigt hvidt, fast Lys. 40° 2' 46" N. Br. 17° 56' 51" Ø. Lgd.

Brindisi. Den 5te Okt. 1895 bliver Klokketønden ved Grunden *Bardet* ved *Brindisi* rød med sort Stage og sort Kegle. 40° 39' 8" N. Br. 17° 58' 6" Ø. Lgd.

Italien Ø. Magnavacca. Ved *Magnavacca* er det S.-lige, hvide, faste Fyr igen tændt og det midlertidige Fyr slukket. Synsviddens: 3 Kml.

Det N.-lige hvide, faste Fyr er forstærket. Synsviddens: 10 Kml. 44° 40' 40" N. Br. 12° 15' 20" Ø. Lgd.

Rusland. Azovske Hav. Taganrok. Tønden ved Yderenden af Grunden ud for *Pynt Dolga* er sort. To Vagere ligge tæt ved den.

Petchani. Azovske Hav. Fyrskibet »*Petchani*« er, for at afmærke Vraget af »*Ellas*«, flyttet 1/2 Kml. N. 50° Ø. hen. 46° 59' 30" N. Br. 38° 14' 10" Ø. Lgd. Man skal gaa N. om Fyrskibet.

Fyrskibet »*Bieglitski*« NØ. Azovske Hav. Et Vrag ligger sunket i 5 Kml. N. 40° V. fra Fyrskibet »*Bieglitski*«. Det afmærkes ikke.

Tunis. Bizerte. Ved Indløbet til *Bizerte* Kanal er paa det N.-lige Molehoved tændt et grønt, fast Fyr og paa det S.-lige Molehoved et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 19 Fod.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida Reefs. Florida. Baake Nr. 7, paa *Tennessee Reef*, mangler.

Mexiko Bugt. Campeche Bank. Paa S.-Siden af *Perez Island* staar en 30 Fod høj Baake. 22° 23' 27" N. Br. 89° 41' 50" V. Lgd.

Paa Ø.-Siden af *Chica Island* og paa N.-Siden af *Pajaros Island* ligger Vragene af to norske Barkskibe.

Haiti S.-Kyst. Cayes Bay. En 3 1/4 Fv. Grund ligger i 7 Fv. Vand i *Cayes Bay* 1,300 Alen S. 21° V. for *Tourterelle* Batteri. 18° 10' 55" N. Br. 73° 45' 45" V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Engelsk Guyana. Demerara Fyrskib V. Vraget af Skonnerten »*Eagle*« ligger sunket 2 1/2 Kml. S. 66° V. fra *Demerara* Fyrskib. En Vragtønde er udlagt Ø. for Vraget. Det kan ventes, at Vraget vil forandre Plads.

Karantænebestemmelser m. m.

Norge. — *Galicien* og *Tanger* ere erklærede for kolerasmittede.

Gibraltar. — Skibe fra *Ceuta* og andre Havne i *Marokko* underkastes 7 Dages Karantæne, dog er denne uforandret overfor *Tanger*.

Spanien. — *Konstantinopel* er erklæret for kolerasmittet og Omegnen i 80 Kml. Afstand for mistænkt. Skibe fra *Konstantinopel* henvises til en Karantæneanstalt.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til billigste Priser. Ved Udførsel godtgøres Tolden. Forlang vore illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

Til Proviantering

anbefales

godt holdbart Smør
til en gros Priser.

H. P. Erichsen,

12, Admiralgade 12.

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.

Diner a la carte. Varme Frokostretter.

J. Christophersen.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Firma i København:

Raadhusstræde 4.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. København L.

P. Poulsen.



Det gjensidige Forsikringselskab

DANMARK.

Brandforsikring:

Indbo i Kjøbstad 3 Øre 1/2-aarl.
Land 4 » »
Varer i Kjøbstad 5 » »
Forsikringssum c. 500 Mill. Kr.
Formue c. 2 1/8 » »

Livsforsikring:

Billige Præmier.
Forsikringssum c. 14 Mill. Kr.
Formue c. 3 1/4 » »
Fordelt Overskud i 1894:
ca. 400.000 Kr.

Foreløbig Meddelelse

fra

Almindeligt dansk

Vare-

& Industrielotteri.

Til forestaaende 1ste Trækning udløber Fornyelsesfristen

den 10de Oktober.

Da samtlige ved Lotteriets Udvidelse i forrige Serie tilkomne nye Lodder ere afsatte, og der som Følge heraf ingen haves disponible for Salg, ser man sig i den Nødvendighed, til Fordel for nye tiltrædende Spillere, straks at maatte raade over de Lodder, der efter Fornyelsesfristens Udlob henligge uafhentede.

Idet man tillader sig at henlede Opmærksomheden herpaa, specielt for at de ærede Spillere, der ønske at beholde deres gamle Nummer, kunne faa Fornyelsen berigtiget i rette Tid, tilføjes det, at nærmere Bekendtgørelse angaaende Fordelinger af Gevinsterne til hver enkelt Trækning senere vil finde Sted.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Founders and Ship Repairers.
Vildersplads, Copenhagen, C.

HOTEL GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.
J. Foverskov.

Hans Chr. Berg,

Stukkatur, Cementstøberi
og
Kridstensværksted.

Gothersgade 91. K.

Connossementer,

D. F. D. S.
med og uden Flag,
tyske, engelske, franske,
Leith & Hull Connossementer.

Dampskibsfragtbreve

med & uden Coupons.

S. Friedländer

Ved Stranden 14
Kjøbenhavn.



Faas hos de fleste Handlende i Byen, paa Broerne og Frederiksberg til følgende Priser:

Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.
Fineste Kommen do à 45 Ø. pr. Fl.
Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.

Hovedforhandler:

Peter Buch,

Vinhandel

en gros & en detail.

Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.
Telefon 1107.

Th. Meier,

Vognmandsforretning.

Al Slags Kørsel

besørges.

Kontor: Frihavnsselskabets

Kontorbygning.

Telefon 2068.

St. Kongensgades

Brødfabrik

& Melforretning 63

anbefaler

1ma veltørrede Skonnerogger.

Telefon 197.

Telefon 1069
Eneforhandlere & Fabrikanter i Danmark
De foren. Malerm. Farvevælle
Bedste Mittel for Skibshunde desinf. cerende
= **GEOLIT** =
mod Fuglhed, Ruset, Svamp, Syredamp.
Grønnegade 33, Kjøbh. K.
Alle Artikler for Malere.
Kun prima Værer

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.
Abonnement modtages St. Annæ Plads 18, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø.,
hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider	do. 25 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover	20% 30% 50%
Mindre end 1/2 Side	10% 20% 40%

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 41.

Kjøbenhavn, Fredag den 11. Oktober 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Finansloven og Skibsfarten. — Fiskeri-Statistik. — Fiskerierne. — Søulykker i August 1895. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fra Københavns Frihavn. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderoller.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

 Fedeverar.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,

Strandgade 32.

Kjøbenhavn. C.

Telefon Nr. 1728.

Anti-magnetiske

Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.

Hans Chr. Berg,

Stukkatur, Cementstøberi

og

Kridtstensværksted.

Gothersgade 91. K.

J. W. Jessens Bagerier, Gammel mønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbød.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
enhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

M. Christiansen.

John Hintze.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigstelefon:
Willschou. Nr. 3876.

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

modtager Ordres som Agent for Firmaerne

Messrs. **Bolling & Lowe,** 2 *Laurence Fountney Hill,*
London. E. C.

La Société Cockerill, Seraing i Belgien.

Messrs. **Bullivant & Co.,** *Millwall og 72, Mark Lane,*
London. E. & E. C.

Messrs. **E. T. Brown & Co.,** 22, *Great St. Helen's,*
London. E. C.,

samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybningsmateriel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer af alle Slags til og fra Københavns Havn.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Skibsmandsarbejde

af enhver Art udføres, Takler, Tallier, Sejsinger, Stropper, Korkfenders, Tougfenders, alle Slags Splidsninger og Knobe etc. Ordres modtages.

Jul. Christensen,

Hjertensfrydsgade 12, Kjøbenhavn K.

Flensborgs

Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Skibsdagbøger

(Normalpapir)

1/1 Aars & 1/2 Aars

med trykt Brugsanvisning
til Forbrug & Forhandling
billigst hos

S. Friedlænder

Ved Stranden 14

Kjøbenhavn.

Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg;

Østergade 10, Kjøbenhavn.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringsselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5.
Telefon 3326.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier,

Maskinolie,

Carbolineum etc.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Frihavnens

Spedition &

Kommissions-Forretning.

Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørger.

Kontor i Frihavnens Kontorb.
Telefon 2260.

Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.
Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

Lange & Møllers

Bødkerværksted
i
Kjøbenhavns Frihavn
anbefaler sig med Alt
Udarbejde samt Alt færdigt
Bødkerarbejde for Export
Alt Arbejde udføres af solide
og øvede Folk.

L. V. Olsens

Møbelmagasin.
Største Udvalg. Billigste Priser.
14 Adelgade 14.
Telefon 3796.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.
Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Rugbrød

A **Frederiksberg** A
er udmærket og holdbart.
Guldmedaille i Amsterdam.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning,
Leverandør i Skibsproviant.
Oprettet 1881.
Raadhustræde Nr. 2 B,
Kælderen
(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,
Newcastle on Tyne.
Telegrams: Husted.

Metalspejlapparater,

Havnefyrr & Lanterner.
Fabrik:
Læderstræde Nr. 9.
Kjøbenhavn.
G. W. FRYDENLUND & SØN.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.



Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre **Cacao**
kan særlig anbefales til Skibsbrug.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere,
114, BUTE ROAD. CARDIFF.

Nørrebros

Koste- og Levangerfabrik,
Nørrebrogade Nr. 30.
Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).
Maskinreparatur af enhver Art.
Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.
Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.
● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●
Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.
Diner a la carte. Varme Frokostretter.
J. Christophersen.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,
tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
med danske Skibe.
Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre.
Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-
plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større
Havne-Providensbyer.

Hattemagasinet

'London'

Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg
Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

„Montferrand“

Prøv og dem denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvind,
faas à 65 Øre pr 1/4 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Ægte Carbolineum.

Bedste og billigste Impræg-
neringsmiddel. Anvendes til
alt Træværk. Kan paastryges
af Enhver. Faas billigst hos

Th. Kayser & Co.,
ældste Carbolineumsforretning,
Rosengaarden 8, Kbhvn. K.
forhen Møntergade 24.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)
Direct. P. Hofman-Bang Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af
Patenter

i Ind- og Udlandet.
Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser
til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser
5 Raadhustræde 5
Kjøbenhavn K.

Orgel-Harmoniums og alle

Musik-Instrumenter
føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

F. W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:
14, Fælledvej 14.

Etablissementer
for
Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

Paa Udkig.

Fra mange Sider næres der Forventninger om, at den Rigsdagssamling, der i Mandags tog sin Begyndelse, maa bringe nogle af de Reforme i Havn, hvortil der er mest Trang. Skibsfarten hører jo ikke til de Næringsveje, der har raabt højest paa Foranstaltninger, der kunde lette dens Virksomhed og bøde noget paa de daarlige Tider, og dog knytter ogsaa Skibsfarten det Haab til Lovgivningsmagtens Arbejde, at det vil løsne de Baand, der hindre den i at arbejde med fuld Frihed. Tiderne ere utvivlsomt for Skibsfarten saa ugunstige, at man forhaabentlig snart med Rette vil kunne sige, at »værre kan det ikke blive.« De Tegn, der i Foraaret vare til en i hvert Fald forbigaaende Bedring af Fragtmarkedet, ere alle slaaede fejl, og man knytter nu ikke større Forventninger til indeværende Efteraar end maaske en ganske forsvindende Opgang i Fragterne. Det synes da, at Skibsfarten endnu en Tid lang skal arbejde under uforandret vanskelige Forhold, og Kravet om at Staten skal skabe den de bedst mulige Betingelser til virksomt at konkurrere med Udlandets Skibe bliver saa meget mere berettiget. Vi have her i Bladet gentagende fremdraget de Reforme, som Skibsfarten fornemlig maa ønske gennemførte, og vi skulle da nu ved Rigsdagens Sammentræden kun kortelig minde om dem.

Skibsfarten deler det i alle Samfundsklasser almindelige Ønske om at se gennemført en Toldreform. Det forlyder, at Arbejdet i den Kommission, der behandler Toldsagen, skal skride rask fremad, og at flere væsentlige Divergenspunkter skulle være udjævnede. Forhaabentlig kommer Kommissionen til et Resultat, der afgiver et brugbart Grundlag for Rigsdagens videre Forhandlinger om Sagen. De Forventninger, Skibsfarten knytter til en Toldreform, ere i Grunden i Hovedsagen knyttede til Spørgsmaalet, om en saadan overhovedet gennemføres; thi fra alle Sider erkender man vistnok, at Skibsfartens Krav om en Reform af den nuværende aldeles uretfærdige og hensigtsløse Toldlovgivning, ere berettigede, og man har derfor Ret til at haabe, at hvis Toldreformen gennemføres, ville de af Skibsfartens Organisationer fremsatte Ønsker blive opfyldte. Men da det vel er tvivlsomt, om Kommissionens Arbejder kunne fremmes saa vidt, at Resultaterne kunne forelægges Rigsdagen i indeværende Samling, taler Sandsynligheden vel for, at den ønskede Toldreform i gunstigste Fald først bliver til noget i næste Samling.

Der gjordes i Fjor i Folkethinget et Forsøg paa at faa Konsulatavgifterne for Sejlskibe nedsatte, men det lykkedes ikke at føre det derom indbragte private Lovforslag længere end til 1ste Behandling. Ved denne udtalte Hs. Eksl. Udenrigsministeren Nødvendigheden af at skaffe fuldstændige Oplysninger om den bestaaende Konsulatlovs Virkninger for Sejlskibene, forinden man skred til en Revision. For at fremme Sagen, indsamlede derefter nærværende Blads Redaktion et meget stort Antal Opgørelser fra Sejlskibs-Rederier over hele Landet og indsendte dem til det Udvalg, Folkethinget nedsatte om Lovforslaget. Det fremgik af disse Oplysninger, at Konsulatloven af 1893 har paaført den langt overvejende Del af vor Sejlskibsflaade meget forøgede Afgifter. Vi haabe

derfor, at Regeringen i indeværende Samling enten selv vil tage Initiativet til en Nedsættelse af disse Afgifter, som ere meget følelige for Sejlskibs-Rederierne, og som kun ere blevne paaførte dem, fordi man i 1893 savnede det fornødne Materiale til at fastsætte dem paa en Maade, der sikrede, at de ikke forøgedes. Iøvrigt tro vi, at der baade i Dampskibs- og Sejlskibs-Marinen næres et levende Ønske om at faa en Konsulatlov, der hviler paa helt andre Principer end den nuværende. Det er os bekendt, at dette Spørgsmaal for Tiden drøftes af vore Skibsreder-Forninger, men vi skulle ikke paa dets nuværende Stadium komme nærmere ind paa det. Vi skulle kun minde om, at Konsulatvæsenet mindre og mindre er en Institution, der staar særlig i Skibsfartens Tjeneste, og mere og mere har Interesse for alle Næringsveje, altsaa for Samfundet i Almindelighed. At derfor den gamle Ordning, hvorefter Skibsfarten væsentlig betaler Konsulatvæsenet, maa afløses af en ny, der mere stemmer med dets Opgaver i Nutiden, synes os at være en simpel Retfærdigheds-Handling mod Skibsfarten, og vi haabe, at Lovgivningsmagten vil stille sig sympatetisk overfor Bestræbelser i denne Retning.

De to Spørgsmaal, vi her have fremdraget, ere vistnok de, der fra Skibsfartens Side i første Række ønskes fremmede. Men der findes jo andre og kommer mulig andre til. Vi nævne saaledes en tidssvarende Ordning af vore Havneforhold. Der vil sikkert senere blive Lejlighed til at komme ind paa disse og flere Spørgsmaal. I Sømandsstanden har der jo i den forløbne Sommer været arbejdet meget for at udvikle dens Organisationer. Disse ville da fremtidig lettere og sikkrere kunne paapege de Fordringer til Lovgivningen, der maa stilles af en af vort Lands vigtigste Næringsveje, og vi se i den Omstændighed, at Skibsfarten i den nuværende Rigsdag er noget fyldigere repræsenteret end i den foregaaende, et Varsel om, at man vil møde dens Ønsker med Forstaaelse.

Om Lydsignalernes Hørbarhed bringer »Børsenhalle« følgende nye og interessante Oplysninger:

En engelsk Kaptajn paa et Postdampskib har nylig gjort Erfaring om Lysstraalers Sigbarhed under Taage paa Søen; Kaptajnen befandt sig nemlig i fuldkommen Vindstille og tyk Taage paa den engelske Kyst i Nærheden af et Fyrskib, der var forsynet med en Taagekanon. Man hørte paa Postdampskibet i 5—6 Kvmls. Afstand ganske tydelig hvert Kanonskud 20 til 23 Sekunder efter, at man havde set Glimtet, der var foraarsaget ved Skuddet.

Den Højde, i hvilken man bemærkede disse Lysglimt, var meget betydelig og viste, at Lysstraalerne, som blev kastet nedenfra opefter, tiltrods for Taagen kunde ses i lang Afstand. Den engelske Kaptajn var af den Mening, at det netop var Blinket, der, tiltrods for Mørket og Taagen, gjorde Lyset saa sigtbart i lang Afstand, hvorimod han ikke troede, at et stærkere og længere vedvarende Skin vilde blive set.

Kaptajn Froud, Sekretær i den engelske Skibsførerforening, har offentliggjort disse Iagttagelser for ogsaa at

gøre andre Kaptajner opmærksom herpaa og foranledige dem til at anstille lignende.

I Tyskland har man nylig atter anstillet Iagttagelser for at søge at bestemme de Soner eller Bælter, hvor Lyd-signalet høres bedst. Et Dampskib blev i den Hensigt ligesom tidligere styret mod et Fyrskib med Vinden forind. Paa $2\frac{3}{4}$ Kvml. var Tonen næppe til at høre, paa $2\frac{1}{2}$ Kvmls. Afstand tiltog Lyden hurtig, blev meget tydelig og holdt sig saaledes til i 2 Kvml. Distance fra Fyrskibet. Her blev Tonen svagere og kunde neppe høres paa $1\frac{3}{4}$ til $1\frac{1}{2}$ Kvml., men derefter blev den atter saa stærk, at man frygtede for at kollideres med Fyrskibet. I en halv Kvmls. Afstand var da atter intet at høre, og i en kvart Kvml. hørtes Tonen atter og tiltog da i Styrke lige til Fyrskibet. De samme Iagttagelser gjorde man, da Dampskibet igen styrede bort fra Fyrskibet i modsat Retning. Resultatet var bægge Gange, at Tonen ved Afstande af mere end $\frac{1}{4}$ Kvml. og $1\frac{1}{2}$ Kvml. ikke var hørbar, hvorved de tidligere paa de amerikanske Kyster gjorde Iagttagelsers Rigtighed fuldt ud konstateredes.

Den danske Konsul i Libau, Hr. T. Christiansen, skriver i en Beretning til Udenrigsministeriet af 29. September:

Ifølge »Westu Finanz« ville følgende Arbejder blive udførte i Windau Havn: Uddybning, Bygning af en Mole med Aabning for Gennemstrømning af Vandet (a clair voie), Tilendbringelse af Syd molens Hovedreparation og Paa-begyndelsen af en Dok. Alle fornævnte Arbejder ere paa-begyndte med Undtagelse af Dokken, hvormed man venter til senere paa Efteraaret. Hvad Uddybningsarbejderne angaar, da er den sydlige Del af Farvandet uddybet til 18 Fod.

Finansloven og Skibsfarten.

Vi meddele som sædvanlig de Punkter i det aarlige Finanslovsforslag, der ere af Interesse for Skibsfarten og Fiskeriet.

Paa Havnevæsenets Budget foreslaas en Del Reparations- og Forbedringsarbejder. Saaledes foreslaas det i Frederikshavns Havn at anvende 8,600 Kr. til Fornyelse af Overbygningen paa 230 løbende Fod af Havnens søndre Anlægsbro, og ud for den Mole, som mod nordøst begrænser det østlige Inderhavnsbassin foreslaas anbragt en 3die duc d'albe af Hensyn til de mindre Skibe, der om Vinteren hyppig fortøje her. I Esbjerg Havn foreslaas anbragt en bevægelig Bro over Dokslusen.

Til Dansk Fiskeriforening foreslaas at bevilge et yderligere Tilskud af 1,000 Kr., hvoraf Halvdelen til Foreningens Modelsamling og den anden Halvdel til Fremme af Foreningens almindelige Formaal, særlig for at der kan arbejdes hen til en forbedret Behandling af Fisken for Markedet. — Til Redningsvæsenet foreslaas anskaffet 2 nye Redningsbaade med Transportvogne m. m. og paa Grenen ind for Skagens Rev foreslaas opført et Baadehus til en Bistation uden fast Mandskab; fremdeles ønskes en Reserve-Redningsbaad med Tilbehør. — Man ønsker at fortsætte Uskadeliggørelsen af Vrag paa Forstranden, der ere farlige for Rednings- og Fiskeribaade, og hertil at anvende 8,000 Kr.

Paa Marineministeriets Budget foreslaas at anlægge et Udkigstillads for Lodser paa Fredericia Fæstningsgrund, for at lette deres Udkig med nord fra kommende Skibe.

Cardiffs Bestræbelser for at trække noget af den transatlantiske Omsætning til sig, synes nu, if. »Hansa«, at skulle lykkes. I hvert Fald vil en ny transatlantisk Dampskibslinie med Byen som Udgangspunkt blive startet. For en halv Snes Aar siden forsøgte man at gennemføre denne Plan, men det mislykkedes den Gang ganske. Nu prøver man at realisere den med smaa Midler, idet den Kapital, med hvilken man begynder, kun andrager 800,000 M. Selskabet vil ikke anskaffe nye Dampere, men vil købe nogle Fartøjer med 4,000 Tons Bæreevne og 10 Miles Fart, der kun skulle være nogle Aar gamle, men som kunne faas for godt 200,000 M. Hvis Forretningsmændene i Cardiff have Held med deres Bestræbelser, saa ville de have godtgjort, at den Anskuelse, at man kun kan vinde Fodfæste i den transatlantiske Omsætning med mægtige Kapitaler, ikke er ubetinget rigtig.

Det Forenede Dampskibs-Selskab tilsiger, efter den derom sluttede Overenskomst, fra 1. Januar 1896 at ville tage Gods til og fra Frihavnen til samme Fragt som til og fra Toldhavnen paa følgende Vilkaar:

Naar det til Oplosning i Frihavnen eller til Indladning samme Sted bestemte Kvantum Gods udgør mindst halv Last, vil Skibet gaa ind i Frihavnen for henholdsvis Losning eller Ladning; er der derimod mindre end halv Last, beforders Lasten til eller fra Frihavnen i Pram, som stilles til Disposition af denne.

Det Forenede Dampskibs-Selskab betaler i Toldhavnen Omkostningerne ved Varernes Oplosning fra Pram ombord i Skibet, henholdsvis ved Varernes Udlosning fra Skib i Pram, samt stiller fornøden Bugserdamper til Disposition uden Udgift.

Frihavns-Selskabet afholder i Frihavnen Omkostningerne ved Varernes Indladning i Pram, henholdsvis Oplosning fra Pram i Skibet.

Til Anskaffelse af et Dampskib til Københavns Lodseri er opført 53,000 Kr.; dets Drift, Vedligeholdelse og Assurance vil udkræve 15,000 Kr. aarlig. I Motiverne til dette Forslag hedder det:

Den Udvikling, Skibsfarten i de senere Aar har taget, særlig den tiltagende Dampskibstrafik, medfører, at der nu til Lodserne i stedse højere Grad stilles Fordring om hurtig Betjening, hvorfor den nuværende Ombordsætning og Aftagning af Lodser ved Sejlbaad, der stedse volder Skibene en Del Forsinkelse, ikke kan siges at svare til Nutidens Krav ved en større Havnestad som København. Hertil kommer, at Frihavns Oprettelse og den deraf følgende formentlig forøgede Skibsfart til Hovedstaden yderligere vil gøre Savnet af en Lodsdamper føleligt. Det vil derfor være meget ønskeligt, at Københavns Lodseri sættes i Stand til paa den bedste og mest tidssvarende Maade at betjene de Søfarende, hvilket kun vil kunne ske ved Hjælp af et mindre Dampskib. Dette, der skal ligge ude med Lodser hele Aaret rundt, og som ogsaa maa kunne klare sig under Isforhold, maa derfor være større og kraftigere end den i Aaret 1892 til Helsingørs Lodseri bevilgede Damper, ligesom ogsaa Maskinbesætningen maa være større af Hensyn til Afløsning i Maskinen, der vil blive nødvendig, naar Skibet aldrig ligger stille.

Paa Fyrvæsenets Budget gentages det tidligere fremsatte Forslag om Anlæg paa Middelgrundsfortet af et Fyr med Eksplosions-Taagesignalapparat. Motiverne til dette Forslag, der navnlig fremhæve dette Fyrs Betydning for den gennemgaaende Trafik, have vi gengivet i dette Blads Nr. 2 for 11. Januar d. A., hvortil vi saaledes kunne henvise. Ligeledes gentages Forslaget om, af Hensyn

til Sejladsen i den sydlige Del af Store Bælt, at anlægge et Fyr paa Albuen. Paa Nordre-Røse Fyr foreslaas anbragt et Taagesignal-Apparat, der skal kunne anvendes straks, naar Taage indtræder; det vil være til megen Gavn for Sejladsen gennem Drogden i taaget Vejr. — Til Dueodde søndre Fyr foreslaas ny Maskiner og Kedler til Taagesignalapparatet. — Endelig foreslaas 31,000 Kr. anvendte til Belysning af Indsejlingen til Thyborøn Kanal. I Motiverne hertil hedder det:

For ogsaa at gøre Thyborøn Kanal tilgængelig som Tilflugtssted for Fiskerfartøjer om Natten, har Indenrigsministeriet henvendt sig til Marineministeriet med Anmodning om, at Indsejlingen til Thyborøn Kanal maatte blive saaledes belyst, at Ankerplads kunde søges om Natten.

Til trods for dette Farvands meget ustabile Karakter, der dels vanskeliggør en god Belysning og mulig kan medføre, at Fyrene maa flyttes, ja endog kan bevirke, at de blive helt ubrugelige, har man dog i Betragtning af, at der ikke findes andet Tilflugtssted for større Fiskerfartøjer fra Skagen til Graadyb, ment at burde stille Forslag om at forsøge en Belysning af ovennævnte Farvand; foreløbig har man tænkt sig kun at belyse Farvandet i 8 Maaneder af Aaret, dels begrundet paa, at det betydeligt vil forøge Bekostningen, naar man skal indrette sig paa at have Folk boende paa den øde nordre Limfjordstange Vinteren over, og dels at det ogsaa er tvivlsomt, om de nødvendige Oplysninger om Vandstanden paa Barren kan erholdes med nogenlunde Regelmæssighed om Vinteren.

Efter at have omtalt den nærmere Ordning af Belysningen, slutte Motiverne saaledes:

En i flere Retninger heldigere Belysning af Farvandet kunde opnaas ved Anvendelse af Lystønder, idet disse let kunde flyttes, hvis Farvandet forandrede sig, men da Anlægssummen derved vilde blive næsten fordoblet, har man ment at burde holde sig til det billigere Anlæg, særlig i Betragtning af Farvandets ringe Betydning for den almindelige Sejlads.

Vi fremhæve endnu, at der foreslaas 85,000 Kr. til en Dampbaad til Postbesørgelse til Fyr og Fyrskibe, Bugsering, Tilsyn med Lystønder og Gasfyr samt Transporter.

Af Vagervæsenets Konto fremhæve vi et Forslag om en ny Fortegnelse over Sømærker i de danske Farvande, og af Søkort-Arkivets et om en ny Fortegnelse over Fyr- og Taagesignal-Stationer.

Af »overordentlige Statsudgifter« nævne vi Forslaget om at forlænge Molen ved Hirtshals med 300 Fod, idet man herved venter at opnaa 10 à 12 Fods Vanddybde paa Revlen og at skabe bedre Læforhold, saa at større Baade kunne faa deres Fangst i Land. Forlængelsen vil koste 230,000 Kr. — Til at føre Tilsyn med Fiskerierne under Island foreslaas det atter næste Aar at udsende Krydseren »Heimdal«, der i Aar har gjort saa god Nytte i disse Farvande. — Det fra i Fjor kendte Forslag om Etablering af et Anlæg for Fiskehandelen i Frederikshavn, som ikke gennemførtes, er atter opført i Aar.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 29. September til 5. Oktober 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-flynder Pd.	Hornfisk Pd.	Skrupper Pd.	Torsk Pd.	Gedde m. m. ¹ og Kuller ² Pd.	Sild. Pd.	Aal ¹ og Aale- kvabber ² Pd.	Laks ¹ og Ørred ² Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt. Pd.
12 danske Fiskerfartøjer	26,856				15,390							
22 danske Kvaser	8,280				98,226			7,000				
svenske Fiskerfartøjer												
pr. Baad og Vogn fra nærliggende Fiskerlejer			1,000	824	1,248		27,228	2,646 ¹ 336 ²				
pr. Jernbane og Dampskib		8,574			788	7,500 ¹ 1,000 ²	113,122	4,616 ¹	7,099 ¹ 300 ²	15,870	121	
Ialt =	35,136	8,574	1,000	824	115,652	8,500	140,350	14,598	7,399	15,870	121	348,024

Betalt	levende	levende	f. Sundet
Gennemsnitspris af Opkøbere	1Kr.10Ø. til 3 Kr. pr. Lpd.	1 Kr. til 1Kr.50Ø. pr. Lpd.	Aal, 1Kr.60Ø. blanke, til 2,75Ø., 57 Ø., sv. 2,75Ø. gule til 3 Kr., 35-45 Ø. bornh. 40 pr. Pd. til 80 Ø. pr. Ol.

Tilførslen har i Ugens Løb været ringe paa Grund af uroligt Vejr. Da Markedet var godt forsynet og den tilførte Vare af ringere Kvalitet holdt Priserne sig smaa; særlig trykkedes Handelen med Torsk, da denne viste sig mindre levedygtig.

Fiskerierne.

Til Gøteborg tilførtes, if. »Gøteb. Hand.- og Sjøft.-Tidn.«, forleden ca. 700 Snes Rødspætter fra Jylland af en dansk Fiskeopkøber, i en af ham ført større Kvaser; han køber selv Varerne paa Fangstpladserne. Fisken opbevares levende ombord i Fartøjet i dertil indrettede Beholdere. Det var første Gang, den danske Opkøber besøgte Gøteborgs Havn, og han udtalte, at han ej var utilbøjelig til at komme igen; Sejladsen derover havde kun været ca. 6 Timer. — I de senere Aar have Fiskere fra Bohuslän købt Fangstfartøjer i Jylland,

med hvilke de drive et ganske anseligt Fiskeri efter Rødspætter; ikke mindre end 9 saadanne Fartøjer høre hjemme paa Styrso Tånge og tilgrænsende Pladser, og de forsyne vort Marked med en fortræffelig Vare.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 8. Oktober:

Oftentimes har man hørt den Yttring »det gaar tilbage med Fiskeriet i Kattegat«, »Kattegat er snart opfisket« og lignende pessimistiske Betragtninger; med de sidste Ugers rige Fiskeri for Øje skulde man synes at disse savnede al Hjemmel. Rød-

spætten forekommer i denne Tid i rigelig Mængde paa Fangstpladserne i Kattegat, Kutterne indkomme med fuld Last, indfanget i forholdsvis kort Tid, og Tilførslen maa for de to foregaaende Ugers Vedkommende regnes i Tusinder af Snes; uden at overdrive kan man sikkert anslaa den til 40,000 Snes for nævnte Tidsrum, hvori altsaa ikke medregnes hvad der er tilført andre Pladser direkte fra Fangstplads; i samme Tidsrum udførtes for Eks. herfra til Gøteborg alene c. 74,000 Rødspætter. Fiskeriet har de to sidste Uger igennem været ualmindelig begunstiget af Vejret, ja til Tider var det endog helt Vindstille, til liden Baade for Fiskerne, da Rødspætten døde i stort Antal paa Grund af manglende Bevægelse i Vandet i den overfyldte Dam; Dødeligheden blandt den i selve Havnen i Hyttefad lagrede Fisk har desværre ogsaa været betydelig. Ligesom i forrige Beretning meddelt er det Fiskeriet omkring Læsø, der for Tiden ubetinget indtager den vigtigste Plads; langt den overvejende Del af vor Fiskefaade har drevet Fiskeri der; da Fiskeriet paa Dvalegrunden, der i over 14 Dage havde givet udmærket Udbytte, begyndte at mindske, fandtes ogsaa rig Fiskebestand paa den »store« og »lille« Grund nord for Læsø og noget senere hen ligeledes paa den saakaldte Rusmandsbanke nordost af Læsø; Rødspætter fra disse Pladser har været noget større end den fra Dvalegrunden, af en Vægt fra 11—13 Pd. pr. Snes, og er bleven betalt med fra 50 Øre til 1 Kr. pr. Snes; i sidste Uge har der desuden af flere Kuttere været drevet Fiskeri paa Trillegrunden og omkring Nordvestrevet af Læsø, og fra alle disse Pladser ere Kuttere indkomne med fuld Last; det almindelige har været 3—400 Snes for hver Tur og ofte er denne Last fisket sammen paa en Dags Tid og mindre; en Kutter havde saaledes i dette Tidsrum ca. 700 Snes, hvoraf 400 Snes straks paa Fiskepladsen afhændedes til en svensk Cpkøber à 65 Ø. Snesen; Resten indbragtes hertil; indtraf nu mange Kuttere fulldastede paa en Gang, sank Priserne jo ofte ned til et Minimum; der er Tider, hvor de have været nede i 35 à 40 Øre pr. Snes, saa det pekuniære Udbytte har ikke altid været saa straalende. Det egentlige Vestkystfiskeri maa nu betragtes som indstillet for i Aar; i hvert Fald har i et Tidsrum af over 3 Uger ingen Kutter drevet dette Fiskeri, skønt det ualmindelig rolige Efteraarsvejr, vi have haft i lang Tid, maatte synes bedre egnet til dette Fiskeri, end de ofte urolige Sommerdage, vi have haft. Ganske vist have en halv Snes Kuttere fisket — ogsaa ret godt — paa Strækningen fra Kandestederne til Skagen, men dette regnes ikke for egentlig Vestkystfiskeri; Udbyttet har varieret mellem 150 og 250 Snes, der er betalt med fra 65 til 1 Kr. 75 Øre pr. Snes. Fra den svenske Kyst ere enkelte Kuttere indkomne med ca. 100 Snes Rødspætter, Fisk af ret god Kvalitet, vejende ca. 16 Pd. Snesen, og betalte med ca. 2½ Kr. pr. Snes. Apropos Kvalitet, er det jo baade Fiskens Størrelse og dens Velsmag, der bestemmer om den skal kaldes god eller daarlig, men naar Vægten særlig skulde lægges paa sidst nævnte Egenskab, maa Læsøfiskens ubetinget betragtes som den bedste, saavel hvad Fedme som Velsmag angaar; Skade kun at den er saa lille. Efter Fredningstidens Ophør i Norge og Sverrig har Hummertilførslen taget et svært Opsving; dels med Kvaser fra Sverrig og dels pr. Dampskib fra Øst- og Vestnorge er der tilført ca. 30,000 Stk. Hummer i de sidste to Uger; Prisen er dalet betydeligt; der betales nu ca. 1 Kr. pr. Pd. ab Norge eller Sverrig. — Atter i sidste Uge har der fundet ret betydelig Tilførsel Sted af svensk Garnsild fra Gøteborg, men langt den største Part af Sildene eksporteres direkte til de tyske Røgerier i Holsten og Nordtyskland; Prisen er endda stegen betydeligt; der betales ca. 18 Kr. pr. Kiste, og det er af den Grund, at der endnu Intet kan sælges her i Landet; vi danske er ikke vant til at betale saa kolossale Priser for Sild.

Under det for Tiden under Læsø stedfundne rige Fiskeri skal det ikke have været ualmindeligt, at svenske Kuttere af og til kom Kysten nærmere, end de strengt taget havde Lov til, altsaa indenfor Soterritoriet, og da der desangaaende var klaget til Chefen for Fiskeriinspektions-Fartøjet »Hauch«, Kaptein Trolle, lod denne en Officer — i Uniform, men med

civil Overfrakke — tage med Postdampskibet »Læsø« over til Øen, hvor han straks gik i en Jolle og roede ud til Fiskepladsen, og ganske rigtig: der var en Svensker, der havde været for nærgaaende. Officeren gik straks ombord og beslaglagde Fartøjet, der viste sig at være den svenske Kutter »Enigheden«, tidligere hjemmehørende i Frederikshavn, nu i Styrso-Tangen, ført af Skipper Friborg. »Hauch« kom kort efter til Stede og bugserede Kutteren hertil, hvor Føreren blev idømt en Bøde af 60 Kr., foruden at 2 Vaad med tilhørende Tougværk og Fangsten, vurderet til 60 Kr., blev konfiskeret.

Ifølge indløben Underretning til det herværende Rederi, »Vendsyssel Fiskeeksportforretning«, har Fiskekutteren »Prinsesse Marie«, der for ca. en Uge siden begav sig paa Østersfiskeri under den hollandske Kyst, lidt stort Havari under en hæftig Storm i Nordsøen. Kutteren laa helt kranget over med Sejlene i Vandet i længere Tid og rejste sig kun langsomt, Mesanmasten knækkede og den led megen anden ovenbords Skade. Kutteren har søgt ind til Esbjerg for at reparere.

— nn.

Søulykker i August Maaned 1895.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

Sejlskibe.

9 amerikanske, 11 britiske, 1 chilensk, 1 dansk, 2 franske, 7 tyske, 2 italienske, 9 norske, 3 russiske, 1 spansk, 3 svenske; ialt: 49.

Dampskibe.

11 britiske, 1 dansk, 1 fransk, 1 tysk, 1 græsk, 1 norsk, 1 svensk; ialt: 17.

Aarsager til Forlisene.

Sejlskibe.

Stranding 18, Kollision 3, Ild 5, Sunkne 2, Forladte 6, Kondemnation 11, Savnede 4; ialt: 49.

Dampskibe.

Stranding 13, Kollision 3, Sunkne 1; ialt: 17.

Fra Sø og Land.

Vi have modtaget følgende: Da Hr. Fabrikejer Benzon nu, en Maaned efter Fremkomsten af min Artikel om Maaleformlen for Lystfartøjer i »Dansk Søfartstidende«, tager til Genmæle derimod paa en lidet fagmæssig og passende Maade i sit Organ »Idræt«, saa har jeg, for at ogsaa specielt Teknikere kunne faa Lejlighed til at fælde Dom i dette Spørgsmaal, sendt mine Bemærkninger og Svar til ham vedrørende dette Emne til »Ingeniøren«.

H. C. Vogt.

Det største Sejlskib, som nu eksisterer, er »May Flint«, der er en Omrigning af det bekendte Dampskib »Persian Monarch«. Det sejler nu under amerikansk Flag og har netop tilendebragt sin første Rejse for Sejl. Fartøjet var ca. 160 Dage fra Baltimore til San Francisco og havde meget haardt Vejr udfor Kap Horn, hvor det mistede Mesan Mærsestang og 3 Bramstænger.

(Norsk Sjøft.).

Sømand L. Raven heraf Byeu er omkommet paa Barkskibet »Inea« ved at styrte ned fra Stormasten.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteri har nu afsluttet Regnskabet for 16de Serie.

Af det Overskud, der er indvundet i Halvaarets Løb, er der fordelt 141,600 Kr. til de velgørende Institutioner, til Fordel for hvilke Lotteriet virker.

I de 16 Serier, for hvilke der er aflagt Regnskab, har Lotteriet fordelt et Overskud af 1,428,200 Kr., foruden at 25,000 Kr. ere baandlagte af Justitsministeriet som Sikkerhed for Lotteriets Forpligtelser.

Overskudet er tilfaldet Komiteen til Frederiksborg Slots Genopførelse, Kjøbenhavns Sygehjem, Foreningen til Lærlinges Uddannelse, Idiotanstalten paa Gl. Bakkehus, De danske Vaabenbrødre, Haandværkerforeningen i Kjøbenhavn, Diakonissestiftelsen, Kjøbenhavns tekniske Skole, Kysthospitalet paa Refsnæs, Dronning Louises Børnehospital, Arbejderhjemmet Fredenshus i Kjøbenhavn samt velgørende Institutioner paa Sjælland og Smaaøerne, paa Fyn og i Jylland samt paa Bornholm.

I samme Tidsrum er der købt Gevinster hos kjøbenhavnske og provinsielle Leverandører for ialt 5,469,313 Kr. 77 Øre.

Paa Lotteriets Gevinstfortegnelse har der i Seriens Løb været optaget en Mængde nyttige Brugsgenstande afvekslende med smagfulde Ting, der mere kan henregnes under Begrebet Luksusartikler. Da alle Gevinster som sædvanlig kunne ombyttes med andre Varer af indenlandsk Tilvirkning, kan enhver Vinder erholde hvad der netop haves Brug for og hvad der stemmer med Vedkommendes Smagsretning.

Lotteriet, der længe har manglet disponible Lodder, har af den Grund maattet renoncere paa Antagelse af en Mængde Andragere om Kollektioner. Efter den ny Plan, der bl. a. forøgede Gevinstsummen med 100,000 Kr., uden at Indskudsummen forhøjedes, har Publikums Efterspørgsel efter Lodsedler ikke nær kunnet blive tilfredsstillet hos de fleste Kollektører, fordi de have haft fuldstændig udsolgt.

1ste Trækning finder Sted den 23. ds.

Fhv. Skibsfører N. Andreasen paa Bogø er afgaaet ved Døden.

Skibsreder R. J. Storm i Faaborg er afgaaet ved Døden.

Sømand A. Larsen, der var forhyret med det engelske Skib »Rochampton« af London, er druknet den 8. Marts d. A.

Havnefoged, Dampskibsekspeditor Cornelius Petersen i Ærøskjøbing er afgaaet ved Døden.

»Dansk Søfartstidende« har i disse Dage haft et pudsigt Tilfælde. Vi pleje ved Kvartalsskifterne i flere Dagblade at indrykke Avertissementer om Abonnement og Annoncer og have ogsaa gjort det ved det nys foregaaede Kvartalsskifte. I den Anledning indleverede vort Bud paa »Nationaltidende«s Kontor et Avertissement; det blev ham imidlertid tilbageleveret med den Besked, at man havde »streng Ordre« til ikke at modtage noget Avertissement fra »Dansk Søfartstidende«. Det samme Tilfælde er hændt os en Gang tidligere, men vi vægrede os ved at antage det for andet end en Fejltagelse eller Misforstaaelse, skønt Grunden den Gang og nu angaves at være, at »Nationalt.« selv i sine Spalter havde en »Søfartstidende«. Vi ville dog nu fremdrage dette Kuriosum, dels for at konstatere den blandt vore Dagblade sikkert enestaaende Opfattelse, at den Omstændighed, at et Dagblad behandler faglige Forhold (Landbrugs-, Handels-, Søfartsforhold m. m. m.) gør at det maa betragte ethvert Fagblad som Konkurrent, dels for at vise med hvilken Ihærdighed det industrielle Etablissement, fra hvilket bl. a. »Nationalt.« udgaar, søger at beherske ogsaa Fagpressen. Det ærede Blad havde dog staaet sig ved ikke i Konkurrencen at vælge et Middel, der synes os mere komisk end egentlig far-

ligt. Det forhindrer jo dog ikke derved, at Sømandsstanden, som alle andre Stænder, vælger at samle sig om et selvstændigt Fagblad fremfor i Pressen at repræsenteres ved et af de mange »Tillæg«, som ovennævnte Etablissement udsender, for at tilfredsstille enhver Smag, og det giver os og vore Læsere et Indblik i de respektfulde Følelser, det nærer for os, som er ublandet fornøjeligt.

Udenrigsministeriet meddeler os under 28. ds., at ifølge Beretning fra Konsulatet i Tunis er der mellem denne Bys Havn og la Goulettes Red etableret en Bugseringstjeneste ved Hjælp af et Bugseriskib paa 200 Hestes Kraft, der mod taktmæssig Betaling saa vel ved Dag som ved Nat paatager sig Bugseringen.

Ifølge Indberetning fra den kgl. Generalkonsul i Leith er en dansk Sømand E. Christiansen (Christensen), der var forhyret med det britiske Skib »Strathesk« af Glasgow, afgaaet ved Døden den 20. Januar 1895 paa Hospitalet i Hong Kong.

Afdøde efterlader sig et mindre Hyrebeløb.

Da Afdødes Slægt og Hjemsted ere Udenrigsministeriet ubekendte opfordres herved enhver, der herom maatte kunne give Oplysning, til desangaaende at henvende sig til underskrevne Ministerium.

Udenrigsministeriet, den 1. Oktober 1895.

I Kiel vil i 1896 i Maanederne Juni—September blive afholdt en international Skibsfarts- og Fiskeriudstilling.

Den norske »Lov om Søfarten« af 20. Juli 1893, sammenholdt med de svenske og danske Sølove, er udkommet i en tysk Oversættelse.

Indehaveren af det danske Skibsmæglerfirma Joh.s Grønsund & Co. i London, Hr. P. A. Petersen, er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Det forenede Dampskibs Selskab ubetaler ikke noget à conto Udbytte af Aktierne den 1ste Oktober i Aar. — Driftsindtægter og Driftsudgifter for den forløbne Del af Aaret, stiller sig, sammenlignet med samme Tidsrum i 1894, saaledes: Driftsindtægter Kr. 7,882,999,30, Driftsudgifter Kr. 6,165,305,89 for Aaret 1894 og Driftsindtægter Kr. 6,881,287,60. Driftsudgifter Kr. 5,334,914,08 for Aaret 1895. Udgifterne for begge Aar er, inkl. betalt Assurancepræmie, men exkl. aarligt Eftersyn, Renter, Administrationsudgifter og Heilægning.

Mægler M. P. Lund i Frederikshavn har faaet Beskikkelse som Skibs-, Vare- og Vekselmægler.

Fhv. Skibskaptajn H. J. Fischer er afgaaet ved Døden her i Byen.

Sømand Erik Rasmussen af Svendborg er afgaaet ved Døden i den høje Alder af 92 Aar.

Ugens Havarier.

Fra Skagen skriver vor Korrespondent den 7. Oktober. Igaar Aftes Kl. 7 $\frac{1}{2}$ blev Barkskipet »Courier«, Kaptajn

Gustaw Trost, af Wolgart, landsat ved Gl. Skagen paa Grund af Læk.

Fartøjet kommer fra Fowey med Porcellænsjord, bestemt til Stettin, og er 254 Reg. Tons drægtig med 8 Mands Besætning.

Da der fra Fartøjet blussedes stærk og gjordes Signaler om hurtig Hjælp, gik Redningsbaaden fra Gl. Skagen tillige med en privat Bjærgningsbaad straks ud og kom de Kl. c. 10 Aften i Land med Besætningen og dennes Tøj.

Efter Kaptajn Trost's Forklaring have de udfor Horns Rev i Fredags haft en ualmindelig haard Storm, hvorved Skibet blev saa læk, at Mandskabet maatte pumpe uafbrudt. Ved Hanstholm vilde de sætte Skibet paa Land, men kunde paa Grund af Storm og Sø ikke gøre det af Frygt for ikke at redde Livet. Da Mandskabet efterhaanden blev saa udmattet, at de ikke kunde pumpe længere, besluttede de at landsætte ved Gl. Skagen.

Der var da 6 Fod Vand i Skibet, som var synkefærdigt. Skibet er af de udmeldte Synsmænd erklæret for Vrag og der bjærges nu fra det alt, hvad det er muligt at faa i Land.

Emilie, Skonnert af Korsør, som laa ved Helsingørs Værft, er ved Kølhaling sunken. Med Assistance af Drogden kom Skibet atter op.

J. C. Preuss, Skonnert af Stralsund, Scheel, grundstødt paa Rejsen fra Køningsberg til Frederikshavn med Rug, syd for Læsø. Mandskabet reddet.

Trægen, Skonnert af Helsingborg, strandede i Ballast Natten til d. 4. ds. paa Nordvestrevet paa Hesselø. Mandskabet reddedes og bragtes af Dpsk. Drogden til Helsingborg, Skonnerten er Vrag.

Halvmaanen, Skonnert af Sandefjord, der, som tidligere meddelt, indbragtes til Helsingør efter Grundstødning, er nu undersøgt af Dykkere, befundet ubeskadiget og har fortsat Rejsen.

Pinus, Dpsk. af Elbing, der ankom her paa Reden d. 4. ds., har d. 3. om Aftenen bjærget Besætningen fra Arnis — Skonnerten Cicilie Marie, der var paa Rejsen til Køningsberg med Stenvarer. Kort efter at Besætningen, 3 Mand, var kommen om Bord i Pinus, sank Skonnerten omtrent 7 Kml. af Falsterbo Fyr.

Pramme: 2 Jærnmudderpramme, mærkede Bk. 3 og Bk. 8 ere indbragte til Korsør af Bjærgningsdampskibet Helsingør. Prammene saas drivende i Langelandsbæltet. 2 lignende Pramme ere indbragte til Nakskov af »Hertha«.

Lina, Jagt af Sandnæs, Thorlaksen, har paa Rejsen fra Bergen til Åhus med Sild, mistet sit Anker i Sundet og indkom hertil for at faa det erstattet.

Livonia, Skonnertbrig af Newport, har, paa Rejsen fra Barry til Stockholm med en Ladning Kul været paa Grund paa Middelgrunden. Med Assistance af Svitzers kom Skibet flot og ind hertil, hvor det har vist sig, at der er Skade paa Roret. Reparerer her.

Emilie, Brig af Oscarshavn, er, paa Rejsen fra Hjemstedet til Melthil med Grubepæle, indkommet til Helsingør med Tab af Anker.

Progress, Skonnert af Stavanger, har paa Rejsen til Nakskov med Kul, været paa Grund paa Lysegrunden. Skibet, der har mistet Roret, er af Bjærgningsdampskibet Drogden indbragt til Helsingør.

Hilma, Skonnert af Wiken, Hovenbey kom paa Rejsen fra Sunderland til Stolpemünde med Kul paa Grund paa Saltholmen. Med Assistance af Dpsk. Kastrup kom Skibet flot og fortsatte Rejsen.

Jupiter, Barkskib af Wasa, Svalin, blev d. 5. ds. paa Yderreden paasejlet af Barkskibet Oscar af Farsund. Jupiter, der var paa Rejsen fra Ibiza til Wasa med Salt indkom hertil læk. Skibet losses og reparerer her.

Darrent, Dpsk. af Whitby, der d. 8. ds. indkom til Helsingør, har Søndag Eftermiddag passeret Barkskibet Fredes riksvern af Porsgrund 90 Kvml. vest til syd for Hanstholmene. Skibet var fuldt af Vand og flød paa sin Trælast Fokkemast, Spryd og Stormast vare borte og intet levende saas om Bord.

Susanne, Barkskib af Laurvig, er af det engelske Dpsk Earsdore indbragt til Frederikshavn, forladt af Mandskabet

Solon, Skonnert af Svendborg, Hansen, der er ankommer til Rotterdam, har d. 23. f. M. paa 56° 32' N. B. og 5° 22' Ø. Lg i Nordsøen truffet det svenske Barkskib »Ida«, der flød paa sin Træladning, fuld af Vand og med kappede Master Idas Besætning, ialt 11 Mand, bjærgedes om Bord i Solor der 3 Dage senere overgav dem til det svenske Dpsk. Pan som har landsat dem i Helsingborg. Kaptajn Hansen lod Vraget af Ida sætte i Brand, da det, som det laa, var farligt for Skibsfarten.

Mathilde, Skonnertbrig af Tønsberg, der, som meddelt, strandede ved Tornby Strand, er fuldstændig Vrag. Der er intet mere af Vraget synligt over Vandet.

Peru, Brig af København, tilhørende den kgl. grønlandske Handel, ankom hertil d. 7. ds. fra Egedesminde. Skibet har i Davidstrædet taget en Sø over, der har anrettet en Del Skade paa Bagbordsskandse-Klædning.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.
Indgaaede Skibe.

Den 4. Oktober. Dampskib »Tatti«, Kapt. Hansen, fra Hamburg med 248 Kolli Maskindele, 1 Fad Fedtsten, 1 Kasse Cigarer, 1 Fad Harzolie, 1817 Sække Bomuldsfrøkager, 169 Sække Kaffe, 5 Fade Permanganat, 6 Fst. Porcellænsjord, 186500 kilog. Mais.

Den 7. Oktober. Dampskib »Sicilia«, Kapt. G. Reesing, fra New York med 125 Fade Oksekød, 250 Sække Havre, 200 Fade Talg, 68230 bushels Mais, 290 Fade Oleo Oil, 35 Fade Lubricating Oil, 293 Fade Smør, 100 Kasser Maizena, 63 Kasser Isenkram, 661 Kolli Jærnvarer til Viderebefordring.

Den 7. Oktober. Dampskib »Olinda«, Kapt. Bruhn, fra Rio de Janeiro og Santos med 72500 Sække Kaffe.

Skonnert »Familien«, Kapt. Rasmussen, med 110000 kilog. Rapskager fra Danzig.

Dampskib »Dana«, Kapt. Michelsen, fra St. Petersborg med 4000 Chetvert Rug.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Constantinopel 7. Oktbr., bestemt til Samsoun, Trebizonde, Batoum, Novorrosisk. Odessa. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Dartmouth 7. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Algier 7. Oktbr., bestemt til Tunis, Piræus, Smyrna, Salonique, Constantinopel. — Baron Stjernblad, Michelsen, pas. Gibraltar, 5. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Castor, Holm, ankom til Messina 7. Oktbr., bestemt til Oran, Kbhvn. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Marseille 8. Oktbr., bestemt til Denia, Malaga, Cadiz. — Dagmar, Kofoed, afgik fra Kbhvn. 8. Oktbr., bestemt til Petersborg. — Douro, Braband, afgik fra Stettin 5. Oktbr., bestemt til Petersborg. — Georgios I, Kihl, ankom til Petersborg 5. Oktbr., bestemt til Riga, Kbhvn., Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Denia 2. Oktbr., bestemt til Malaga, Cadiz, Huelva. — Kiew, Høbe, afgik fra Bordeaux 8. Oktbr., bestemt til La Rochelle, Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til Petersborg 27. Sept., bestemt til Kbhvn., Bordeaux. —

Leopold II, Kruse, afgik fra Petersborg 8. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Rodosto 9. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Smyrna 8. Oktbr., bestemt til Algier. Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 5. Oktbr., bestemt til Petersborg. — O. B. Suhr, Jensen, ankom til Kbhvn. 8. Oktbr., bestemt til Cadiz Malaga, Barcelona. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Antwerpen 7. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Tejo, Fenger, ankom til Riga 4. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Oporto Lissabon. — Tomsk, Petersen, afgik fra Odessa 7. Oktbr., bestemt til Rodosto, Gallipoli, Smyrna, Antwerpen. — Vesuv, Gade, ankom til Palma 7. Oktbr., bestemt til Genua, Livorno, Neapel. — Viking, Jørgensen, afgik fra Oporto 6. Oktbr., bestemt til Dartmouth, Kbhvn., Petersborg. — Xenia, Eriksen, ankom til Kbhvn. 8. Oktbr., bestemt til Antwerpen, Tunis, Piræus, Sortehavet.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Libau 8. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 8. Oktbr., bestemt til Stettin. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 7. Oktbr., bestemt til London. — Charkow, Norden, afgik fra Kbhvn. 8. Oktbr., bestemt til Libau. — Christian IX, Mollerup, ankom til Køngsberg 6. Oktbr., bestemt til Kbhvn., London. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Trondhjem 7. Oktbr., bestemt til Christianssand. — Fanø, Andersen, ankom til Kbhvn. 7. Oktbr., bestemt til Stettin. — Frederik, Harboe, ankom til Kbhvn. 7. Oktbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Frisenelte, ankom til Hamburg 4. Oktbr., bestemt til Køngsberg. — Kasan, Thomsen, ankom til London 7. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Køngsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Seydisfjord 24. Sept. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Kbhvn. 6. Oktbr., bestemt til Stettin. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 9. Oktbr., bestemt til Køngsberg. — Minsk, Olsen, ankom til Manchester 4. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Morsø, Lind, ankom til Pillau 4. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 8. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 2. Oktober, bestemt til Kjøbenhavn. — Odin, Lissner, ankom til Hamburg 7de Oktober, bestemt til Danzig, Køngsberg. — Perm, Christensen, afgik fra Grimsby 8. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Pregel, Egidiusen, afgik fra St. Petersborg 7. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Anvers. — Romny, Harder, pas. Hanstholm 7. Oktbr., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik fra Granton 1. Oktbr., bestemt til Færøerne og Island. — Tula, Paaske, afgik fra Kbhvn. 9. Oktbr., bestemt til Vestnorge. — Valdemar, Sørensen, ankom til Antwerpen 9. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Olga, Fischer, afgik fra Kbhvn. 9. Oktbr., bestemt til Riga.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 9. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Odense 10. Oktbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 10. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 8. Oktbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 8. Oktbr., bestemt til Odense. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 9. Oktbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 9. Oktbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Leith 8. Oktbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra St. Petersborg 3. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Frode, J. C. Jensen, afgik fra Stettin 2. Oktbr., ankom til Riga 4. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 2. Oktbr., ankom til Rotterdam 9. — Svend, Hveysel, afgik fra Stettin 5. Oktbr., ankom til Libau 7. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Kjøbenhavn 6. Oktbr., ankom til Libau 8. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Sunderland 3. Oktbr., ankom til Stettin 7. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Swansea 5. Oktbr., bestemt til Stettin. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga 7. Oktbr., bestemt til Amsterdam. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Burntisland 26. Sept., ankom til Riga 3. Oktbr. — Magnus, J. P. Lorenzen, afgik fra Grangemouth 4. Oktbr., ankom til Stettin 7.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Newcastle 3. Oktbr., ankom til Cronstadt 9. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Cronstadt 11. Sept., bestemt til Rouen. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Rouen 11. Oktbr., ankom til Cardiff 5. — Pawel Andrejef, L. Johnsen, afgik fra Cronstadt 7. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Brake 23. Sept., ankom til Newcastle 28.

Heimdal. Anine, Knudsen, afgik fra Sunderland 8. Oktbr., bestemt til Kjøbenhavn.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Stockholm 7. Okt. — Christiansborg, Schmidt, ankom til Trangsund 30. Sept. — Fredensborg, Andersen, ankom til Hernøsand 5. Okt. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Rafsø 8. Okt. — Rosenborg, Schultz, ankom til St. Petersborg 4. Okt. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Terneuzen 7. Okt.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Riga 6. Okt. til Delfzyl. — Fyen, Hansen, ankom til Triest 30. Sept., afgik 3. Okt., ankom til Venedig 5., afgik 5. til Barletta. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Kotka 3. Okt. til Brake, — Jylland, Starck, afgik fra St. Petersborg 8. Okt. til London. — Russia, Rasmussen, afgik fra Amsterdam 5. Okt., ankom til Boness 7. — Sjølland, Rasmussen, afgik fra Helsingborg 4. Okt. til Dunkerque.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra Christianssand 4. Okt. til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 20. Sept., ankom til New-York 4. Okt. — Norge, Knudsen, afgik fra New-York 28. Sept. til Kbhvn.

I. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Esbjerg 7. Okt. — Nerma, Degn, afgik fra Hernøsand 4. Okt. til Treport. Nordsøen, Meinertz, afgik fra London 1. Okt., ankom til Newcastle 3., afgik 4., ankom til Esbjerg 5.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Anna Marie Schwabbe, Brinck, ankom til Hamburg 2. Oktbr. fra Bremen. — Emma, Brinck, afgik fra Boness 1. Oktbr. til Nykjøbing p. M. — Esmeralda, Pedersen, ankom til Falmouth 4. Oktbr. fra Punta Arenas via Horta, beordret til Hamburg. — Gladstone, Sørensen, afgik fra Iquique 30. Sept. til Falmouth. — Max, Poulsen, ankom til Ceara 2. Okt. fra Hamburg. — Medor, Svarrer, passerede Prawl Point 30. Septbr. fra Hamburg til Rio de Janeiro. — Peruvian, Hansen, ankom til Mazatlan 4. Oktbr. fra Hamburg. — Prinsesse Marie, Winther, passerede Dover 30. Sept. fra London til Port Elisabeth, passerede Prawl Point 2. Oktbr. — Puck, Pedersen, ankom til Amsterdam 2. Oktbr. fra Nantes. — Sophie, Svarrer, afgik fra Rio de Janeiro 18. Sept. til Port Natal. — Thor, Duysen, ankom til Ship Island 21. Sept. fra Rio de Janeiro.

Fanø, Sønderho. Maagen, Lauridsen, ankom til Esbjerg 8. Okt. fra Methil. — Martha, Nissen, afgik fra Rio Grande 7. Okt. til Barbados. — Merida, Pedersen, afgik fra Hamburg 8. Okt. til Santos. — Zara, Pedersen, afgik fra Hamburg 2. Oktbr. til Cadiz. — Hans, Brinck, ankom til Rio Grande 26. Sept. fra Liverpool. — Henny, Ibsen, er afgaaet fra Pensacola til Reunion, prajet 30. Aug. paa 6° S., 28° V. — Martha, Nissen, afgik fra Rio Grande 24. Septbr. til Barbados. — Ribe, Skov, afgik fra Cardiff 24. Septbr. til Paranagua.

Chr. Simoni. Aalborg. Flora, Larsen, afgik fra Aalborg 8. Okt. til Borgå.

M. J. Ipsen. Rønne. Camtoos, Pedersen, afgik fra Rafsø 5. Okt. til London.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Funch Edye & Co., New York, meddele den 27. Septbr.:

Med Hensyn til Kornafskibningerne ere Dampskibsfragterne ikke undergaaede nogen Forandring af Betydning, og kun fra Portugal kan der spores et tiltagende Begær efter prompte Skibe, hvorfor der er indtraadt en lille Stigning i Fragterne til dette Land. Partforretningerne have været gode for tidlig Afskibning, hvorimod der saa godt som ingen Afslutninger have fundet Sted for de senere Maaneder.

De atlantiske Bomuldshavne have atter vist større Livlighed, dog er Begæret efter Skibsrum ikke stort, og Raterne ere kun med Vanskelighed blevne vedligeholdte.

Der er god Efterspørgsel efter Dampere for Petroleum i Kasser til Østen og ligeledes vedvarende Begær efter Skibsrum for Trælast til Syd-Amerika.

Sejlskibs-Markedet har i den forløbne Uge atter været stille og Antallet af de stedfundne Befragtninger kun ringe. Raterne udvise dog ikke nogen væsentlig Nedgang, og der synes at være Grund til at antage, at Markedets nuværende Tilstand vil kunde vedligeholdes nogen Tid, dog maaske med Undtagelse af Fragterne for Petroleum i Tønder til Europa, hvilke synes at være tilbagegaaende. Der er betalt følgende Rater: New Orleans til U. K. eller Continentet Korn 12/ à 13/. Sundet 14/. Savannah til Liverpool eller Bremen Bomuld 30/. Galveston til Liverpool 35/. Continentet 36/. Philadelphia til Havre, Dieppe eller Dünkirk, Petroleum 2/4½ d., Dublin 2/, Hamburg 2/1½ d., Østersøen 2/6 d., fransk Havn 2/3 à 2/4½ d. Mobile til Continentet, Tømmer £ 4.17/6 d., Montevideo eller Buenos Ayres Trælast Doll. 11.75' c. hvis Campana eller Rosario Doll. 12.75' c.

St. John til U. K. Planker 36/.

Montreal til Buenos Ayres eller Montevideo Trælast Doll. 8.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 5. Oktober 1895:

Kulfragterne have i forløbne Uge været temmelig faste. Der er ret godt Begær for prompt Tonnage til Østersøen, og den paa denne Aarstid forhøjede Assurance for denne Fart tilligemed det bedre Returneret fra Middelhavet har trukket en Del engelske Baade fra Østersøen og stivnet Raterne til derværende Havne. Til Middelhavet ere de hidtidige Rater fuldt opretholdte. Der er sluttet fra Tynen, Blyth eller Wear til:

Helsingfors 1200 5/. Wasa 800 6/. Mühlgraben 1200 4/. Libau 1750 4/6. 1000 5.1 1/2. Swinemünde 1250 4/3, 1500 4/1 1/2, 1100, 1600 4/. Helsingør 780 4/9, 1100 5.1 1/2 option Korsør 4/9. Kjøbenhavn 1450 4/3, 1600 4/1 1/2, 1900, 2000, 2500 4/. Norrkøping 1200 4.9. Stockholm 1650 4/. Lübeck 1300 4/7 1/2. Oporto 1200 5/4 1/2, 1350 5/6. Al Mazarron 1750 7/3. Carthage 1600 6/9. Barcelona 1850 7/7 1/2. Marseilles 4000 4/4 1/2. Nizza 1800 5/. Genua 2600, 3000, 3700 4/6, opt. Savona 4/9. Spezzia 3000 4/3. Messina 2000 5/3. Salerno 1500 6/. Konstantinopel 2000 4/6. Odessa 3000 4/6. Alexandria 2500 4/7 1/2, 3800 4/6.

Returnermarkedet fra Sortehavet etc. er fastere, og der synes at være Haab om en yderligere Bedring. Fra Odessa, Novorossisk er der god Efterspørgsel for Tonnage til 11/6 à 11/9 n. c. og fra Nicolaieff/Navaroffka til 12/9 à 13/. Der er vedblivende Ophold for Skibene, navnlig sidstnævnte Sted, og flere Rederier nægte derfor nu at give option Navaroffka i Certepartierne.

Fra Asoff er der sluttet et Par Baade til 13/6 og fra Sulina er 13/ n. c. betalt.

Middelhavs Markedet har været temmelig animeret, navnlig fra Alexandria have nogle Dampere opnaaet gode Rater, nemlig 133 U. K. for Ordre, 12/3 direkte. Berth Ruten til Hull eller London er 11/13 à 11/6. — Fra Smyrna er sluttet til London, Hull eller Leith à 12/ for større Dampere, Tripolis til Tynen 1170 Netto £ 1150 og fra Spanien til London eller Tyne 1700 d. V. £ 750.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 5. Oktbr.:

Fragtmarkedet har i forløbne Uge gennemgaaende været fast for saavel Sejl- som Dampskibe, især for Hjemfragternes Vedkommende, og mange Fragtslutninger rapporteres.

Vi kunne blandt de afsluttede Fragter nævne følgende:

Dampskibe:

Odessa til Kjøbenhavn 13/—; Donau til U. K.-Kont. 14/3 à 14/9; Nicolaieff 12/3; Java til U. K. Kontinent eller Staterne 28/9 Sukker Oktober/November. — San Lorenzo Oktbr./Novbr., U. K.-Kont., Korn à 14/— for Ordre, 1/6 mindre for direkt Losseplads. Galveston eller New-Orleans til Liverpool, Bremen eller Havre 37/6 à 38 9 pr. Reg. Ton, Oktober/Novb.; Januar—Februar 36/—.

Cardiff til Bombay 9—; Glasgow til Odessa 5/6.

Sejlskibe:

Cardiff til Cape Town 11/6; San Francisco 14/—, Rosario 11—; Las Palmas 6/3 og Retur fra Jamaica til U. K.-Kont. 28/— à 29— for Logwood og Rødder.

Swansea til Frisco 14—; Japan 14/—; Tyne til Frisco 13/6; Vestkysten Syd Amerika 15/—; Greenock til Buenos Ayres 9/9 — London til Port Natal 18/—; Antwerp til Sydney 10/—; Rotterdam til Port Pirie 12/6; Birkenhead til Rangoon 7/6 for Salt. Rangoon til Rio Janeiro, Ris, 30/—; Option Santos 35/—; Java til U. K.-Kont. eller Staterne 28/9 à 30/— Oktober—Novbr. for Sukker. — Tjilatjap 37/6 for Coprah; Padang 37/6; Calcutta til Boulogne 23/9; New-Zealand til London 30— à 31/3; 1/3 mindre for Lastning i Lyttelton. — Sydney til London 39/3. — Newcastle N. S. W. til Frisco 14—; Vestkysten 15/—; ditto til Kanalen for Ordre 38/9. — Salpeter fra Vestkysten 23/9; Byg 25/—; Frisco 27/6 à 28/9.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Limfjorden, Ved Lemvig Havn er paa Pæle anbragt to grønne Lanterner, der holdte overet i S. lede fri af *Vinkelhage* til Dampskibsbroen. Brænde kun, naar et af »Det Forenede Dampskibs Selskabs« Skibe ventes.

Den hvide Lanterne paa *Vinkelhage* er slukket.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Rusland. Neva Bugt. I *Neva-Bugt* ere fire kullastede Lægttere sunkne. De tre ligge 3,4 Kml. og den fjerde 3,3 Kml. S. 72° V. fra Fyrskibet »*Korabelni*«.

De tre Vrag ere paa Ø-Siden afmærkede med en rød og hvid Stage med en opadbunden over en nedadbunden Kost og paa V-Siden med en sort og hvid Stage med en nedadbunden over en opadbunden Kost. 59° 55' 8" N. Br. 30° 1' 38" Ø. Lgd.

Det fjerde Vrag er paa N-Siden afmærket med en hvid Stage med en nedadbunden Kost og paa S-Siden med en rød Stage med en opadbunden Kost. 59° 55' 7" N. Br. 30° 1' 45" Ø. Lgd.

Et kullastet Skib er sunket i den store Skibsfartskanal ved hvid Tønde Nr. 9.

Tyskland. Frisches Haff. Ledebaakerne for Indløbet til *Tolkemit* Havn ere borttagne.

Kattegat og Skagerrak.

Sverige. Halland. Den 1ste Okt. 1895 tændes paa Skæret *Stutarne*, NV. for *Falkenberg*, et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 15 Fod. Synvidden: 5 Kml. Fyret vises fra Baaken. Brændetid: 15de Aug.—15de Maj. 56° 53' 33" N. Br. 12° 25' 47" Ø. Lgd.

Strömstad. Paa det Ø-ligste af Skærene *Klöfningarna* er opført en hvid, 12 Fod høj Varde. 58° 56' 2" N. Br. 10° 59' 25" Ø. Lgd. Paa *Norra Helsö* er malet en stor, hvid Firkant med sort Kant. 58° 58' 6" N. Br. 11° 4' 44" Ø. Lgd. Holdte overet i S. 52° V. og N. 52° Ø. lede de i Farvandet mellem Skærene *Drammarna*.

Norge. Torbjørnskær. Den 1ste Novb. 1895 forandres Taagesignalet paa *Torbjørnskær*. Et Taagehorn vil da hver 5 Minutter give Et-Stød af 2 à 3 Sekunders Varighed. 58° 59' 45" N. Br. 10° 47' 20" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Husøen. Den 5te Januar 1896 tændes paa *Husøen*, ved *Ona*, en Fyrlampe, som viser Lys med Formørkelser fra N. 14° V., fri V. om *Oddene* og *Oddefluerne*, til N. 32° V., fri Ø. om *Gravskær* og *Bratskallen*. Lyset er rødt fra N. 21° V. til N. 28° V., over *Lærken*, forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 78 Fod. Synvidden: 6 Kml. Fyret vises fra en 10 Fod høj Fyrbygning. Brændetid: 5te Januar—8de April. 62° 51' 35" N. Br. 6° 32' 40" Ø. Lgd.

Søndre Bergenhus Amt. Den 15de Okt. 1895 tændes følgende Fyrlamper, der alle vise Lys med Formørkelser:

Hisken, paa *Hiskehoved*, lyser fra N. 49° Ø., SØ-Kant af *Lillandsholmen*, gennem Ø., S. og V. til N. 77° V., fri S. om *Oleflua*. Lyset er rødt fra N. 49° Ø. til N. 62° Ø., fri S. om *Haneskær*, fra S. 65° Ø., fri N. om *Gangværksskærene*, til S. 16° Ø., fri V. om *Svarteskær*, samt fra S. 9° Ø., fri Ø. om *Bratholmen*, gennem S. til S. 77° V., fri N. om *Oloaanda*, forøvrigt hvidt. I den V-lige hvide Sektor ligger 3 Fv. Boen *Kuholmflua*. Flammens Højde: 46 Fod. 59° 43' 15" N. Br. 5° 8' 10" Ø. Lgd.

Glesvær, paa *Nordøen*, lyser fra N. 63° V., fri S. om *Hellesluen* og *Golteodden*, gennem V. til S. 18° V. Lyset er rødt fra S. 74° V., fri N. om *Grundvaagvaar*, til S. 50° V., fri S. om *Bodeskær*, grønt fra S. 42° V., fri V. om *Skillefluen*, til S. 18° V., forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 99 Fod. 60° 12' 20" N. Br. 5° 1' 15" Ø. Lgd.

Turøen, paa *Turiberget*, lyser fra S. 52° Ø., fri V. om *Store Hjelmten*, gennem S. og V. til N. 10° V. Lyset er rødt fra S. 48° Ø., fri Ø. om *Guldholmen*, gennem S. til S. 28° V., fri V. om *Hatholmen* og *Laageboerne*, fra S. 32° V. til S. 39° V., over *Hatholmboerne*, fra S. 53° V. til S. 75° V., over *Svartskærene*, fra S. 80° V., fri S. om S-ligste *Oddeflue*, gennem V. til N. 63° V., fri N. om *Eknæsskær*, samt fra N. 37° V., fri V. om *Gjeipingskærene*, til N. 10° V., forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 121 Fod. 60° 26' 0" N. Br. 4° 54' 35" Ø. Lgd.

Gjeitingen lyser fra N. 68° V. gennem V. og S. til 3° Ø. Lyset er rødt fra N. 68° V. gennem V. til S. 82° V., fri S. om 2 Fod Grunden ved *Vasgjeitingen*, fra S. 49° V. til S. 42° V., over *Klakken*, og fra S. 23° V., fri V. om *Scieflua*, til S. 3° Ø., forøvrigt hvidt. Desuden viser den rødt Lys fra N. 89° Ø., fri S. om *Roltevaagsskærene*, gennem N. til N. 20° V., midt i Skibsløbet V. om *Hegholmen*. Flammens Højde: 43 Fod. 60° 34' 45" N. Br. 4° 47' 50" Ø. Lgd.

Maasøen, ved *Fedje*, lyser fra N. 13° V., fri V. om *Sværtlingen*, gennem V. og S. til S. 34° Ø. Lyset er rødt fra N. 13° V. til V., fri S. om *Maasøskær*, og fra S. 3° Ø., fri V. om

Suleftua, til S. 34° Ø., forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 73 Fod, 60° 47' 25" N. Br. 4° 40' 15" Ø. Lgd.

Fyrlampernes Synsvide: 6 Kml. Fyrbygningernes Højde: 10 Fod. Brændetid: 1ste Oktober—15de April.

Rægefjord. Den 1ste Novb. 1895 tændes paa *Lille Præstskær* et Blinkfyr, der hver 6 Sekunder viser tre Blink, hvidt, rødt, hvidt. Flammens Højde: 75 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Fyret vises fra et 66 Fod højt, rødt Jerntaarn. Fyrapparat af 3die Orden.

Et rødt, fast Bifyr i Taarnets nedre Del lyser over *Boen*. Synsvidden: 6 Kml.

Beliggenhed: 58° 19' 25" N. Br. 6° 15' 40" Ø. Lgd.

I *Alterodden* Fyrlampe borttages den røde Sektor, som lyste over *Boen*.

Tydskland Elben. En rød Spirtønde, mærket »Gr. Stacks«, er i 6 Fv. Vand udlagt 80 Alen fra Yderenden af *Grodener* Bro for at afmærke Farvandsgrænsen. 53° 51' 3" N. Br. 8° 44' 9" Ø. Lgd.

Den 9de Okt. 1895 nedlægges *Bösch* Lods-Station. Skibe, der skulle op ad *Elben* kunne faa Lods fra Stationen ved Slusen ved *Brunsbüttel*.

Holland. Zeegat van Ameland. *Akkepolle Gat* er nu afmærket saaledes: En Spidstønde med Ballon ligger i 16 Fod Vand ved *Kofmansbult* 53° 29' 25" N. Br. 5° 32' 1" Ø. Lgd. En Stumpstønde ligger i 15 Fod Vand ved *Freerkeplaat*. 53° 29' 22" N. Br. 5° 32' 26" Ø. Lgd. Paa *Boschplaat* NØ.-Pynt er opført en stor Baake. 53° 26' 43" N. Br. 5° 33' 26" Ø. Lgd. Holdt overet med N.-Pynt af *Boschplaat* leder den fra Søen over det Dybeste af Barren ved *Akkepolle Gat*.

Paa *Boschplaat* er S.-Baaken ombyttet med en 25 Fod høj Pæl med en firkatet Tavle paa Toppen.

Stormsignal-Stationer oprettede. England. Skotland og Irland.

Stormsignal-Stationer ere oprettede ved følgende Fyr:

<i>Anvil Point.</i>	50° 35' 30" N. Br.	1° 57' 30" V. Lgd.
<i>Gunfleet.</i>	51° 46' 0" —	1° 20' 30" Ø. Lgd.
<i>Orfordness.</i>	52° 5' 0" —	1° 34' 30" —
<i>Souter Point.</i>	54° 58' 10" —	1° 21' 30" V. Lgd.
<i>Montrose, Scurdyness.</i>	56° 42' 5" —	2° 26' 10" —
<i>Girdleness.</i>	57° 8' 33" —	2° 4' 5" —
<i>Tarbetness.</i>	57° 51' 55" —	3° 46' 30" —
<i>Cantick.</i>	58° 47' 20" —	3° 7' 50" —
<i>Fair Isle N.-Ende</i>	59° 33' 0" —	1° 36' 30" —
<i>Cape Wrath.</i>	58° 37' 30" —	4° 59' 40" —
<i>Ru Stoer.</i>	58° 14' 10" —	5° 23' 0" —
<i>Mull of Cantyre.</i>	55° 18' 40" —	5° 48' 0" —
<i>Corsewall.</i>	55° 0' 30" —	5° 9' 30" —
<i>Mull of Galloway.</i>	54° 38' 10" —	4° 51' 20" —
<i>Point of Ayre, Isle of Man.</i>	54° 24' 55" —	3° 22' 0" —
<i>Point Lynus.</i>	53° 25' 0" —	4° 17' 15" —
<i>South Stack.</i>	53° 18' 30" —	4° 42' 0" —
<i>Nash.</i>	51° 24' 0" —	4° 33' 0" —
<i>Bull Point.</i>	51° 11' 45" —	4° 12' 10" —
<i>Hartland Point.</i>	51° 1' 25" —	4° 31' 50" —
<i>Galley Head.</i>	51° 31' 50" —	8° 57' 10" —
<i>Mine Head, Dungarvan.</i>	51° 59' 33" —	7° 35' 8" —
<i>Tuskar.</i>	52° 12' 10" —	6° 12' 35" —
<i>Tory Island.</i>	56° 16' 25" —	8° 15' 0" —
<i>Loop Head.</i>	52° 33' 40" —	9° 55' 55" —

Signalet gives med en sort Kegel og om Natten med tre Lanterner hejste i Trekant.

Signalet betyder, at en Storm ventes paa det Sted, hvor Signalet vises, eller inden for en Afstand af 50 Kml.

Signalet kan forblive hejst, efter at Stormen er forbi, og en ny Storm vil da følge efter. Naar der er Grund til at antage Faren overstaaet, nedhales Signalet.

S.-lig Storm. Keglen eller Lanterneerne med Spidsen nedad betyder, at Storm er sandsynlig fra S., det vil sige fra SØ. gennem S. til NV.

N.-lig Storm. Keglen eller Lanterneerne med Spidsen opad betyder, at Storm er sandsynlig fra N., det vil sige, fra NV. gennem N. til SØ.

V.-lig Storm. Naar det er sandsynligt, at en Storm vil begynde mellem V. og NV. og trække sig mod N. eller NØ., hejses Signalet for N.-lig Storm.

Ø.-lig Storm. Naar det er sandsynligt, at en Storm vil begynde mellem Ø. og SØ. og trække sig mod S. eller SV., hejses Signalet for S.-lig Storm.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. I *Passe Nord* er den sorte Tønde, som laa V. for *Demi Banc*, inddragen. 45° 42' 53" N. Br. 1° 19' 22" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Skonnerten »A. Heaton«, er sunken 4 Kml. S. 69° Ø. fra *Nauset Beach* Fyr. Fyrskibet »Great Round Shoal« er midlertidigt ombyttet med Reservefyrskib Nr. 39. Fyr og Taagesignal ere uforandrede. 41' 24" N. Br. 69° 54' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rusland. Novorossisk. Fyret paa den fuldførte Ø.-Mole ved *Novorossisk* viser rødt Lys over Bugten, fra N. 2° Ø. gennem N., V. og S. til S. 87° Ø. og hvidt Lys over Molen, fra S. 87° Ø. til N. 2° Ø.

Fyret paa V.-Molen, som er under Bygning, viser hvidt Lys over Molen, fra S. 22° V. til S. 89° V., iverigt rødt Lys.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Mexiko Bugt. Vera Cruz. Ved *Tuxpan* er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden 11 Kml. Det vises fra en 52 Fod høj Fyrpæl. 20° 59' 40" N. Br. 97° 17' 0" V. Lgd.

Guatemala. Honduras Bay. En 16 Fods Grund ligger i 6 Fv. Vand ud for *Livingstone*, fra *Cape Three Points* i S. 27° V. og fra *Palma Point* i N. 34° V. 15° 50' 45" N. Br. 88° 41' 40" V. Lgd.

Columbia. Savanilla Bay. Tønden, som laa 1,200 Alen VNV. fra Yderenden af Broen i *Porto Colombo*, i *Savanilla Bay*, mangler. Tønden ved S.-Enden af *Culebra Banc* mangler fremdeles.

Jamaica. Ved *Jamaica* er følgende Afmærknings System nu gældende:

- Kommende fra Søen ere Styrbords Tønder røde, Bagbords Tønder rød og hvid lodret stribede.

Tønder ved Grunde midt i Farvandet ere rød og hvid vandret stribede.

Vagere og Prikker ere malede paa samme Maade, de Styrbords have desuden en Kegel, de Bagbords en Cylinder og de midt i Farvandet liggende en Ballon paa Toppen.

- Tønden ved *Morris Shoal* NØ.-Pynt er nu rød og hvid vandret stribet. 17° 46' 9" N. Br. 77° 3' 40" V. Lgd.

Tønden ved *White Shoal* Ø.-Side er rød og hvid vandret stribet. 17° 48' 30" N. Br. 77° 4' 40" V. Lgd.

En rød Tønde er i 4 Fv. Vand udlagt ved *Ravient Reef*, tæt ved *Black River*, fra *Parattee Point* i N. 49° V. og fra *Courthouse* i S. 60° V. 18° 0' 10" N. Br. 77° 55' 0" V. Lgd.

Ved *Savannah la Mar* er en rød og hvid vandret stribet Vager med Stage og Ballon i 3 Fv. Vand udlagt ved et Korallrev, fra *Smiffeld* Bro i S. 26° V. og fra Fortet i S. 22° Ø. 18° 11' 10" N. Br. 78° 8' 20" V. Lgd.

Ved S.-Pynten af *Broad Stag* er i 4½ Fv. Vand udlagt en rød og hvid lodret stribet Tønde.

Vraget af »*Atalanta*« ligger 3 Kbl. S. 45° V. fra *Broad Stag* Tønden. fra *Robins Point* i S. 25° Ø. og fra Fortet i S. 34° V. 18° 10' 5" N. Br. 78° 10' 25" V. Lgd.

I *Port Antonio* er Tønden ved N.-Enden af Revet, som skyder sig ud fra *Old Fort Point*, nu ombyttet med en rød og hvid vandret stribet, 15 Fod høj Baake med Firkant paa Toppen. Den staar i 3 Fv. Vand. 18° 11' 20" N. Br. 76° 27' 20" V. Lgd.

Jamaica S.-Kyst. Paa *South Negril Point* er tændt et Fyr med Formærkelser hver Minut, Lys 5½ s., Mørke 2½ s. Det viser hvidt Lys fra S. 58° Ø. gennem S. og V. til N. 22° V., iverigt rødt Lys over Søen. Flammens Højde: 100 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Fyret vises fra et 89 Fod højt, hvidt Taarn. 18° 15' 10" N. Br. 78° 23' 25" V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Uruguay. River de la Plata. Fyrskibet »*Panela Rock*« i Farvandet til *Montevideo* er nu rødt og har to Master. 34° 55' 5" S. Br. 56° 26' 25" V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Spanien. — *Tetuan* i *Marokko* og 85 Kml. Omkreds er erklæret for kolerasmittet.

Portugal. — *Ceuta* og *russiske* Havne i *Det sorte Hav* ere erklærede for mistænkte for Kolera.

Gibraltor. — Karantænen overfor *Ceuta* er ophævet. Skibe fra *Tetuan* underkastes 14 Dages Karantæne.

Konstantinopel. — Skibe fra *Adalia* underkastes nu kun Lægeundersøgelse, og denne er ophævet overfor Havne mellem *Keledonia* og *Suedih*.

Ægypten. — Skibe fra Kysten mellem *Roz Bouroun* og *Kara Bogha* gives først Praktika 5 Dage efter Afrejsen.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:
Raadhusstræde 4.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Founders and Ship Repairers.
Vildersplads, Copenhagen, C.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

S. Jacobsens

Sønner,

48, Gothersgade 48,

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.

Skandinavisk Forretning.

Swansea.

Telegrafadresse: NÆRUP.



Faas hos de fleste Handlende
i Byen, paa Broerne og Fre-
deriksberg til følgende Priser:

Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.

Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.

Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.

Hovedforhandler:

Peter Buch,

Vinhandel

en gros & en detail.

Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.

Telefon 1107.

Til Proviantering
anbefales

godt holdbart Smør
til en gros Priser.

H. P. Erichsen,

12, Admiralgade. 12.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- og Industrielotteri.

Overensstemmende med den i forrige Serie med saa meger
Tilslutning indførte nye Gevinstfordeling vil der i den nu paa
begyndende 18de Serie gennem alle 6 Trækninger blive fordelt e
Antal af

50,000 Gevinster

saaledes, at hvert andet Nummer gennemsnitlig faar Gevinst i Serien
Løb, medens et større Antal Nummere i Rækkefølge efter en steds-
stigende Skala erhoder Gevinst i hver Trækning, hvorom, saavelson
om den øvrige Gevinstfordeling, det nærmere erfares af den med
Bladene omdelte Lotteriplan, hvoraf her aftrykkes

Gevinstfordelingen

til

1ste Trækning.

1. Præmiegevinststrække.		Hovedgevinststrække.		2. Præmiegevinststrække	
1 Gevinst paa	450 Kr.	1 Gevinst paa	900 Kr.	1 Gevinst paa	450 Kr.
1	— " 300	1	— " 600	1	— " 300
2	— " 150	2	— " 300	2	— " 150
25	— " 100	25	— " 200	25	— " 100
50	— " 50	50	— " 100	50	— " 50
62	— " 20	62	— " 40	62	— " 20
100	— " 15	100	— " 15	100	— " 15
209	— " 10	209	— " 10	209	— " 10
760	— " 8	750	— " 8	750	— " 8

Desuden 100 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 3700 Gevinster.

I denne Trækning vil mindst 100 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst

Lodsedler til Trækningen, der finder Sted den 23. Oktober
sælges, saalænge Forraad have, à 1 Kr. Stykket hos Lotteriet
autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19
hvorfra Planen og Fortegnelsen over kjøbenhavnske Leverandører
paa Forlangende udleveres gratis.

Cornelius Knudsens Etabl.,

37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

Patent Multiplikator, Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre

med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Paralellealer.

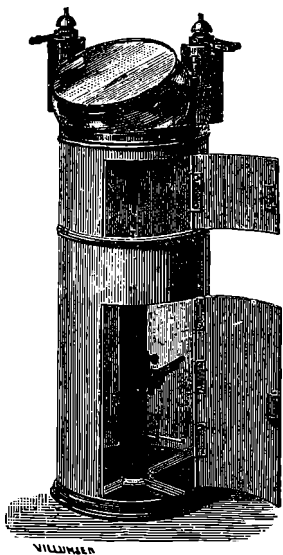
Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.



Fanø praktiske Sømændsskole.

Saavel Regyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 19, St. 11-8 og Holsteinsgade 9, Ø.,
hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISEMENTS-PRIS:

Første Side pr. Petitionline à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre.

De øvrige Sider — — — — — 20 — — — — — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20% 30% 50%

Mindre end 1/2 Side 10% 20% 40%

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 42.

Kjøbenhavn, Fredag den 18. Oktober 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Brede ved Maanens største Højde. — Thyborøn-Kanalens Besejlingsforhold. — Sø og Handelsretsdomme. — Fiskeriforeningen i Esbjerg. — Fiskeri-Statistik. — Multiplikatorkompasset — Forstyrrelser i Taagevejrssignaler. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fra Københavns Frihavn. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.
18, Kongens Nytorv 18.
Grundlagt 1857. Telefon 106.
Grafiske Arbejder
af enhver Art.

Linoleum
og
Voxdug
til
Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.
E. Meyer,
St. Kjøbmagergade 26.

Petersen & Rand,
Niels Juelsgade 7.
→ Telefon 3523. ←
Import af finsk Smør,
fineste holdbar Kvalitet,
billigste en gros Pris.

Petersen & Nielsens
**Galvaniserings-
Anstalt,**
Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med
Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.
Telefon T 37.

Heymann-Bloch & Komp.s
vordensberømte
Helso-Sundheds-Salt,
diætetisk Middel
til Konservering af
Helbredet,
bør føres i ethvert
Skibsapothek.
Faas i de fleste
Materialforretninger.

SEIFERT & NØRGAARD,
Ny Østergade 1,
Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.
Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sporrang & Co.,
Stockholm.
Anbefaler alle Slags Uniformeffekter.

Telef. 1297.

Kjøb, Salg og Nybygning
af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper,
Transportpramme med eller uden Motorer, Losse- og
Ladeapparater, Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fisker-
fartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordel-
agtigt ved
Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,
Telefon 3902. Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.
Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbød.

GORDON WHISKY
fra
Pattison, Elder & Co., Leith.
Generalagent for Danmark:
AXEL NYGAARD.
Telefon 3896

M. Christiansen,
Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering
henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.

P. Otzen & Thorstenson,
autoriserede Installatører af elektrisk
Belysning.
Lager af Materiel og elektriske Artikler.
Lynafledere. Ringeapparater og Telefoner. Manometre.
Vacuummetre. Tællemaskiner.
Fabrik: Ryesgade 105. Kontor og Lager: Gothersgade 24.

Emil Felumbs
Pianofabrik,
Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

C. M. Fønnesbech.
Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.
Udsalg;
Østergade 10, Kjøbenhavn.

S. Jacobsens
Sønner,
48, Gothersgade 48,
Viktualiehandel, grundlagt 1861,
anbefaler
ferske, saltede og røgede Varer.

A. Nærup & Co.,
Skibsmæglere.
Skandinavisk Forretning.
Swansea.
Telegrafadresse: NÆRUP.

Største Lager
af
Skindtrøjer
en gros en detail
Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.
P. Poulsen.

C. F. LERCHE.
58 Gothersgade 58.
Extra fin Java Kaffe
anbefales.

Frihavnens
Spedition &
Kommissions-Forretning.
Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørages.
Kontor i Frihavnens Kontorb.
Telefon 2250.

John Hinze.

M. Christiansen.

Den kgl. Hof-Smørhandel

H. Svendsen,
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales
til Proviantering saavel i
Fustager og Krukker
som hermetisk
tillukkede Daaser.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvín,
faas à 65 Øre pr 1/2 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

L. V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.
14 Adelgade 14.
Telefon 3796.

Rugbrød

A **Frederiksberg** A

er udmærket og holdbart.
Guldmedaille i Amsterdam.



Faas hos de fleste Handlende
i Byen, paa Broerne og Fre-
deriksberg til følgende Priser:
Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.
Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.
Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.

Hovedforhandler:

Peter Buch,

Vinhandel

en gros & en detail.

Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.

Telefon 1107.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.



Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre **Cacao**

kan særlig anbefales til Skibsbrug.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

114, BUTE ROAD. CARDIFF.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,

Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,

»Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Svea«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Jacob Holm & Sønner,
Kjøbenhavn.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Foreningen til Søfartens Fremme.

Skipperforeningen.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Den 1ste November d. A. er det 50 Aar siden, at Hr. Inspektør C. G. F. Schwartz indtraadte som Lærer i Kjøbenhavns Navigations-skole, ved hvilken han siden uafbrudt har virket, de sidste 39 Aar som Skolens Forstander.

Ovenstaaende Foreningers Bestyrelser tro at imødekomme et almindeligt Ønske hos den talrige Kreds af Medarbejdere, Elever, Venner og Velyndere, han i denne lange Aarrække har videt at erhverve, ved at indbyde dem til Deltagelse i en Festmiddag for ham ovennævnte Dag Kl. 6 i Hotel Phønix.

Lister til Indtegningen ere fremlagte i de to Skibsførerforeningers Lokaler, hos Hof-Instrumentmager H. E. Holsts Efterfølger, Østergade 24, Stuen, og i Det forenede Dampskibsselskabs Skibsinsektion, paa hvilke Steder Adgangskort udleveres ved Tegningen.

Listerne sluttet Lørdagen den 26de ds.



ENEFORHANDLER:

V. LØWENER,

Kvæsthusgade 6,

KJØBENHAVN. K.

Hattemagasinet

'London'

Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg

Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

Presenninger

af H. E. Hansens gode velbe-
kjendte vandtætte Dug haves
stedse paa Lager.

Holbergsgade 15.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

i

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt

Udarbejde samt Alt færdigt

Bødkerarbejde for Export

Alt Arbejde udføres af solide
og øvede Folk.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opbeholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhuststræde 5
Kjøbenhavn K.

Orgel-Harmoniums og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Støenstrup,
Lille Kongenagade 40 og Axelhus 2 D.

Paa Udkig.

I Folkethinget har Udenrigsministeren fremsat et Forslag om Ansættelse og Lønning af Konsuler og Vicekonsuler, der fremkommer i Overensstemmelse med Konsulatloven af 14. April 1893. Lovforslaget gaar ud paa, for saa vidt de nødvendige Midler dertil findes, at ansætte lønnede Konsuler paa følgende Steder: Kristiania, Gøteborg, St. Petersborg eller Libau, Helsingfors eller Åbo, Hamburg, Lübeck eller Stettin, Rotterdam, Antwerpen, London, Leith, Hull eller Newcastle, Genua, Konstantinopel, New-York, Chikago, New-Orleans, Rio de Janeiro eller Buenos Aires, Bangkok, Shanghai og Melbourne. I Motiverne udtales det, at det næppe vil være tilraadeligt nu at slaa fast ved Lov, at der paa visse bestemte Pladser skal ansættes lønnet Konsul, da Spørgsmaalet om Hensigtsmæssigheden af en saadan Ansættelse ikke ret vel kan afgøres længe i Forvejen, idet den blandt andet beror paa, om dertil egnede Kræfter findes til Raadighed. Desuden bliver der foreløbig kun Raad til at oprette faa lønnede Poster. Ministeriet maa derfor i de enkelte Tilfælde afgøre, om det er hensigtsmæssigt at ansætte en lønnet Konsul.

Ved Affattelsen af Fortegnelsen over de 25 Stæder, hvor lønnet Konsul eller Vicekonsul skal kunne ansættes, er det selvfølgelig i første Linie deres Betydning for Danmarks Handel og Skibsfart, som har været afgørende. Dog har for enkelte af dem ogsaa andre Hensyn været medbestemmende, saasom Ønsket om at virke for en forøget Trafik til Kjøbenhavns Frihavn, Tilstedeværelsen af en stor dansk Koloni paa eller i Nærheden af Pladsen og for Konstantinopels, Bangkoks og Shanghais Vedkommende den Konsulerne i disse Byer tillagte Domsmyndighed i Kraft af Loven af 15de Februar 1895.

I fem Tilfælde ere to Stæder opførte alternativt, idet man er gaaet ud fra, at der ingen Grund vilde være til Ansættelse af lønnet Konsul eller Vicekonsul i en af dem, naar en saadan fandtes i den anden.

Lovforslaget inddeler Konsulerne i 3 Klasser med forskellige Opholdspenge: fra 4,000 Kr. — 8,000 Kr. for Konsuler og fra 2,500 — 4,500 Kr. for Vicekonsuler. Udenrigsministeriet ønsker fremdeles Bemyndigelse til at bevilge Kontorholdsvederlag til ulønnede Konsulatembedsmænd paa Steder, hvor Forretningernes Mængde anbefaler det, hvilket begrundes ved Vanskeligheden ved at faa ledige Konsulater besatte paa tilfredsstillende Maade, efter at Loven af 14. April 1893 har formindsket mange Konsulaters Indtægter.

Vi have fra d'Hr. Grosserer Charles Christensen og Kaptajn Albert Tilly faaet tilsendt en Plan om Dannelsen af et dansk-vestafrikansk Handelskompagni. Denne gik i sin oprindelige Form ud paa, at man skulde sende et Dampskib derover under Kommando af Kapt. Tilly, der i flere Aar har staaet i Kongostatens Tjeneste og saaledes er kendt med Forholdene derovre. Dette Skib skulde medtage forskellige Varer, dels indkøbte og dels konsignerede af forskellige herværende Handlende. Med Skibet skulde følge en Agent, der skulde forsøge at sælge Varerne i Havnestederne paa

Afrikas Vestkyst og derefter indkøbe Ladning til at bringe hjem til Kjøbenhavn til Realisering her.

En Del Grossister her i Byen have drøftet denne Plan nærmere og have udtalt deres Sympati for den, idet de mente, at den kunde indeholde Spiren til et godt og rentabelt Foretagende. Man turde dog ikke paa Basis af de indsamlede Oplysninger foreslaa Dannelsen af et saadant Handelsselskab, særlig for ikke at risikere ved en mulig mislykket Ekspedition at ødelægge Stemningen for Foretagendet. Derimod vilde man søge tilvejebragt en Kapital, for hvilken Kapt. Tilly i Forening med en handelskyndig Mand skulde gøre en Rejse langs Vestkysten af Afrika for nøje at undersøge Forholdene og de Chancer, der maatte findes for Salg af saadanne Varer, der kunne forventes eksporterede herfra, samt tillige for at undersøge Muligheden og Betimeligheden af at indrette selvstændige Depoter paa Steder, der endnu ikke ere stærkt exploiterede af andre Nationer. Største Delen af denne Kapital er tegnet, og forhaabentlig vil dette første Skridt til at aabne en ny Handelsvej snart blive foretaget og bringe gode Resultater.

Fra det danske Generalkonsulat i Rio de Janeiro har Udenrigsministeriet modtaget Indberetning om en der afgiven Voldgiftskendelse, paa hvilken vi henlede vore Skibsrederes Opmærksomhed:

Rio de Janeiro, den 12. September 1895.

»Jeg har herved den Ære at indberette, at der, efter at det danske Skib »Thor« havde indbragt hertil en Ladning Fyrreplanker fra Pensacola, er opstaaet en Tvist mellem Skibets Kaptajn D. H. Duysen og Modtageren, da denne vilde fradrage Kaptajnen en Sum af Rs. 2056 : 660, Værdien af 11,106 Fod (superficial feet) Fyr, der manglede i de 9759 Stykker, der vare modtagne i Pensacola og lossede her i Havnen, hvilket Kaptajnen satte sig imod, da hans Konnossement indeholdt den Erklæring: »Measurement unknown to master.«

Efter ved fælles Overenskomst at have bilagt denne Tvist ved en Afgørelse af Handelskamrets Voldgifts-Komité, er det blevet bestemt:

- 1) At »Thor«s Kaptajn ikke er ansvarlig for Forskellen mellem Saugmøllens Maal og Bestemmelsesstedet;
- 2) At Kaptajnen kun har Ret til Fragt af det Fyrremateriale han har afleveret, efter den Opmaaling, der er foretaget paa Bestemmelsesstedet.

Denne Bestemmelse, som vil være et Præcedens for fremtidige lignende Tilfælde i Rio de Janeiro, vil det efter min Mening være i de danske Skibsrederes Interesse at gøre kendt saa meget som muligt blandt dem.

Vi gøre opmærksom paa, at den her opstaaede Tvist var refereret i »Dansk Søfartstidende« Nr. 35 for 30te August d. A. gennem Meddelelser fra »Thors« Fører. Ovenstaaende Indberetning meddeler altsaa det Resultat, hvortil Voldgifts-Komiteen er kommet.

Den kgl. Generalkonsul i Christiania har indberettet til Udenrigsministeriet at Redningsdampskibet »Heimdal«s Togt i Aar skal begynde i Midten af denne Maaned med Egersund som Station. Skibet er udrustet for omtr. 3 Maaneder.

Efter Forsvarsdepartementets Bestemmelse er Skibets Kendemærker følgende:

Om Dagen: Ensfarvet gul Skorsten, to Pælemaster, Udkigstønde paa Fokkemasten og blaa graat Skrog.

Om Natten besvarer »Heimdal« Nødsignaler fra Skibe med Afbrænding af forskelligfarvet Lys.

»Heimdals« Adresse er Egersund.

Brede ved Maanens største Højde.

Fra de Herrer A. O. Tuxen og Aage V. Tuxen ved Svendborg Navigationsskole have vi modtaget en lille Pjece, der bærer følgende Titel: »Praktisk Anvisning til at finde Bredden ved Maanens største Højde i de af danske Skibe almindeligt besejlede Farvande.«

Forsaaavidt som denne kortfattede Anvisning har til Formaal at fremkalde en større Anvendelse af Maanen ved Navigeringen i danske Skibe, skulle vi udtale vor Anerkendelse af de to Forfatteres Arbejde og fremsætte Ønsket om, at deres Pjece ikke alene maa vinde stor Udbredelse blandt vore Navigatører, hvilket forøvrigt nok vil lykkes, da Anvisningen uddeles gratis, men at den ogsaa maa blive hyppigt benyttet saavel af Skibsførere som af Styrmand.

I det Øjemed at paavirke til større Brug af Maaneobservationer ombord har »Dansk Søfartstidende«, som vore Læsere ville erindre, allerede forlængst om dette Emne indeholdt flere Artikler, i hvilke vi blandt Andet hævdede, at en væsentlig Hindring i saa Henseende var, at der ikke ved 1ste Afdeling af Styrmandseksamen fordres Kundskab til Stedbestemmelser ved Maanen.

Saalænge dette uheldige Forhold bestaar, kunne vi imidlertid ikke rigtig tro paa, at nogensomhelst Vejledning vil faa den rette Nyttevirkning, endskønt Maanen efter vor Formening paa det nærmeste er lige saa let og lige saa god at benytte til Stedliniebestemmelse i Almindelighed som Solen, saafremt Kronometer og en af de i den senere Tid fremkomne Højderettestabeller haves til Raadighed.

Maaske kan der dog næres Haab om, at den foreliggende Pjece, der kun behandler Bredebestemmelse ved Maanen, vil kunne gøre nogen Gavn, og da særligt ved at lette Overgangen til en mindre speciel Anvendelse af det paagældende Himmellegeme.

Den givne Vejledning, der er tilstrækkelig tydelig og udtømmende, gælder en Fremgangsmaade, som vi ikke finde videre heldig, da den kun er anvendelig for Længder indtil c. 45°, altsaa i Grunden alene for Sejlads over Atlanterhavet og i de tilstødende mindre Have, hvilket dog er begrundet i, at man i saa Tilfælde har tilstrækkelige Data til Beregningen i den danske nautiske Almanak.

Paa Pjecens 3die Side siger Forfatterne meget rigtigt, at Maanens kulminerer ikke ombord ganske samtidig med, at dens største Højde maales; men at Fejlen, som derved kan fremkomme i Resultatet, meget sjældent overstiger et Par Minutter.

I den Anledning skulle vi dog henvise til en Artikel i »Dansk Søfartstidende« 2den Aargang Nr. 28 om Brede ved Højde i Meridianen af Premierløjtnant C. Clausen, hvori det paavises, at nævnte Fejl, særlig i hurtigsejlede Skibe, jævnlig kan løbe op til endnu større Værdier, og i hvilken der gives Regler for, hvorledes Højdemaalingen bør anstilles for at faa Bredden rigtig bestemt.

Thyborøn-Kanalens Besejlingsforhold.

Vi have modtaget følgende:

I Gensvar paa Kapt. Trolles Artikel i »Dansk Søfartstidende« af 4de Oktober skal jeg tillade mig at fremkomme med følgende:

Jeg har paastaaet, at der med paalands Kuling er mere end 8 à 9 Fod Vand paa Havrevlen, og det fastholder jeg fremdeles; thi ellers vilde det være en Umulighed for alle vore lastede Skibe, hvoraf en stor Del har et Dybgaende af 8 à 9 Fod, at passere Havrevlen uden at grundstøde, hvilket meget sjældent hænder, og dog er det i Reglen med vestlige Vinde, at Skibene kommer ind, og at det ofte er med haard Kuling, det kan ingen bestride, og da maa et lastet Farløj mindst sætte et Par Fod igennem Søen.

Hvis der ved de opgivne Vandstande er taget med i Betragtning, at et Skib al Tid sætter 1 à 2 Fod igennem paa Havrevlen, hvor der saa at sige aldrig er helt smult Vand, da kan det nogenlunde passe.

Naar jeg tidligere har henvist til det store Antal Skibe, der aarlig passerer Kanalen, og de forholdsvis faa Havarier, der indtræffer, saa tror jeg nok, Kapt. Trolle er ene om den Paastand, at det er lidet oplysende med Hensyn til Farvandets Farlighed.

Ved det herværende Toldsted er siden 1. April i Aar gennem Thyborøn Kanal indkommen 32 Ladninger Kul, Raajærn, Foderstoffer m. m., og kun 1 Ladning Kul fra England er passeret Hals, og da jeg antager samme Forhold passer paa de andre Limfjordsbyer, saa er det et forsvindende lille Procentantal af Skibe, der saaledes er gaaet den lange Vej rundt Skagen.

Sluttelig skal jeg kun bemærke, at jeg aldrig hverken har udtalt eller skrevet, at Thyborøn Kanal er et sikkert Tilflugtssted under alle Forhold, men kun fremhævet dens store Betydning for Sejladsen paa de vestlige Limfjordsbyer, uanset hvor en Vestkysthavn kommer til at ligge.

Jeg har bestemt villet hævde paa egne indhøstede Erfaringer, at Besejlingen af Thyborøn Kanal ikke er forbunden med saa store Farer, som enkelte Mænd har forsøgt at fremdrage, og jeg kan forsikre Kapt. Trolle om, at vore Skibsførere her ikke kender til disse Farer, skønt de fleste i flere Aar har til Stadighed besejlet Kanalen.

Nykjøbing M., den 9. Oktober 1895.

A. P. Rasmussen.

De ærede Blade, der har optaget Kapt. Trolles Artikel, bedes ligeledes optage mit Svar.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. ⁹⁵, afsagt d. 7. Aug. 1895 angaaende Betaling for Assistance fra Svitzer's Bjærgningsentreprise.

I Henhold til Forhandlinger, der d. 17. Febr. d. A. fandt Sted mellem en af Bjærgningsselskabets Kaptajner og et herværende Firma, afgik »Kattegat« d. 18. Febr. om Aftenen bag efter »Bryderen« til Helsingør, hvor de ankom den 19. om Morgenen, hvorefter Dampskibet »Fyen«, der laa indefrosset deroppe med en Ladning Kul til det ommeldte Firma, blev udiset. Dette Arbejde var tilendbragt Kl. 12 Middag. »Kattegat« gik derpaa, fulgt af »Fyen«, ind til Kjøbenhavn, hvortil de ankom Kl. 4¹/₂ Eftm. Næste Dag brød »Kattegat« Isen ind til Firmaets Kulplads i Gasværksnavnen, hvor »Kattegat« fulgt af »Fyen« ankom samme Formiddag Kl. 9¹/₂.

Spørgsmaalet var nu, om »Kattegat« for dette Arbejde skulde have 3000 Kr. eller kun 1500 Kr., idet Parterne vel vare enige om, at den første af disse Summer var

fastsat som den principale, den sidstnævnte som den subsidiære, nemlig forsaa vidt visse særlige Omstændigheder i Løbet af de første 8 Dage derefter viste sig at indtræffe, men vare uenige om, hvilke disse Omstændigheder vare, uden at nogen af Parterne saa sig i Stand til ligefrem at bevise Rigtigheden af sin Fremstilling af Aftalens Indhold.

Retten ræsonnerede i dette Tilfælde saaledes: Naar Firmaet under visse Omstændigheder har betinget sig en lavere Betaling for »Fyen«s Indbringelse her til Staden, maa man gaa ud fra, at dette er sket under Hensyn til mulig indtrædende Tilfælde, i hvilke Konkurrenter vilde se sig i Stand til at faa Kul førte til Kjøbenhavn uden særegne Udgifter til Assistance, og da dette netop stemmer med Firmaets Fremstilling af Betingelsens Indhold, og det endvidere er givet, at i hvert Fald én Kuldampner er kommen til Kjøbenhavn i de nærmeste Dage efter Overenskomsten uden at have benyttet Assistance, kan der kun tilkomme Bjærgningsselskabet 1500 Kr. Da det derhos var uomtvistet, at Firmaet forinden Sagens Anlæg havde tilbudt Bjærgningsselskabet dette Beløb, men at dette havde vægret sig ved at modtage det, kunde Firmaet ikke dømmes til at svare Renter af Beløbet. Sagens Omkostninger ophævedes.

Ved Dom i S. S. $\frac{2}{9}$, afsagt 7. Aug. 1895, idømtes der en »Letmatros« 14 Dages simpelt Fængsel og Sagens Omkostninger for 2 Gange at være rømt fra sit Skib, medens dette henlaa i Blyth. Første Gang traf Kaptajnen ham paa Gaden og fik ham ombord igen, anden Gang lod han sig forhyre med et engelsk Skib. Han skyldte ikke Hyre. Motivet til Rømningen var kun Lyst til at se sig om i Verden.

Dom i S. S. $\frac{1}{9}$, afsagt d. 14. Aug. 1895, angaaende Sammenstødet mellem »Castor« og »Lissabon« er refereret i »Dansk Søfartstidende« Nr. 35.

Ved Dom i S. S. $\frac{1}{9}$, afsagt d. 14. Aug. 1895, afvistes en Sag, der var anlagt af en norsk Kaptajn mod Kaptajnen af et engelsk Skib til Erstatning i Anledning af, at sidstnævnte havde sejlet førstnævntes Skib i Sænk.

Den indstævnte Englænder forlangte Sagen afvist under Henvisning til, at hans Skib sejlede under engelsk Flag og var hjemmehørende i »Middlesborough«, hvor ligeledes Rederiet var hjemmehørende, og han selv bosat, samt at Kollisionen fandt Sted ved Bornholm. Da nu Sagsøgeren over for det saaledes anførte ikke havde oplyst Omstændigheder, der i Følge Lovgivningens Regler om Værneting kunde hjemle, at Sagen anlagdes ved Sø- og Handelsretten, fandtes Indstævntes Paastand om Sagens Afvisning at maatte tages til Følge, saaledes at Kost og Tæring (=: Erstatningen til Indstævnte for den urigtige Sagsanlæggelse) bestemtes til 30 Kr.

Ved Dom i S. S. $\frac{3}{9}$, afsagt d. 14. Aug. 1895, idømtes der en »Ungmand« 14 Dages simpelt Fængsel samt Sagens Omkostninger for at være rømt fra sit Skib i Egersund eller Graasten, uden dog at skyldte Hyre. Efter hans Forklaring var Arbejdet paa Skibet ham for haardt.

Ved Dom i S. S. $\frac{3}{9}$, afsagt d. 21. Aug. 1895, dømtes en Fyrbøder paa samme Maade for i Efteraaret 1893 at være rømt fra »Hekla« i New York uden at skyldte Hyre. Arbejdet faldt ham efter hans Paastand for svært.

Dom i S. S. $\frac{3}{9}$, afsagt d. 11. Septbr. 1895. En Skibsfører var efter Begæring af Mønstringskontoret sat under Tiltale af det Offentlige for Overtrædelse af Lov om Sønæring af 25. Marts 1892 § 8, 3die Stykke, fordi han, der var udmønstret med Skibet for at gaa til London og videre, fra England var gaet til Algier, derpaa tilbage til England og til Rotterdam og saa paany

til Middelhavet (Grækenland), uagtet han, hvis Skib havde c. 700 indicerede Hestes Kraft, paa hele Rejsen kun havde to Maskinmestre (en af 1ste og en af 2den Klasse) samt en Maskinassistent uden Bevis. Han forklarede under Sagen, at der ikke, da Skibet afgik herfra til England, havde været Tale om, hvorhen det skulde gaa fra England, navnlig om det skulde til Middelhavet eller til andre Verdensdele end Evropa, eller om det kun skulde til andre Havne i Evropa.

Retten fandt, at Vedkommende ikke efter det Foreliggende kunde siges at have overtraadt § 8, 3die jvf. 4de Stykke i Sønæringsloven, idet det heller ikke var bevist, at han havde villet omgaa den nævnte Bestemmelse. Skibsføreren blev følgelig frifunden og Sagens Omkostninger paalagt det Offentlige. (Jvf. Dom i »Dansk Søfartstidende« Nr. 34).

E. T.

Fiskeriforeningen i Esbjerg

afholdt, if. »Fanø Avis«, ekstraordinær Generalforsamling i Lørdags Aftes.

Generalforsamlingen aabnedes af Formanden, Fiskeeksportør Tobbel.

Foreningen var ved Mødet i Thisted angaaende Vestkyst-Havnen repræsenteret ved Fisker Søren Hansen. Denne afgav Beretning om Mødet, idet han særlig henviste til et Par Artikler i »Dansk Søfartstidende« og til Referat af Mødet i Fiskeriforeningens Medlemsblad. En Del af »Dansk Søfartstidende«s Artikler blev oplæst. Det fremhævedes bl. a. heri, at den paatænkte ny Havn paa Jyllands Vestkyst skulde være dels en Eksporthavn og dels en Fiskeri- og Nødhavn, og der henvistes i Artiklen til Esbjerg som et haandgribeligt Bevis for, at Danmarks naturlige Udførselsveje til vort vigtigste Marked gaar over Vestkysten. Hr. Søren Hansen oplyste, at der ikke paa Mødet var synderlig Stemning for Eksport-havnen, og at man i den paa Mødet forelagte Adresse til Regering og Rigsdag havde indskrænket sig til at udtale Ønsket om at faa en Fiskeri- og Nødhavn. Søren Hansen havde derfor som Repræsentant for Esbjerg kunnet under-skrive Adressen.

Generalforsamlingens andet Punkt paa Dagsordenen var et fremkommet Forslag om Fiskeriforeningens Ophævelse.

Efter at der paa Formandens Forslag var valgt en Ordstyrer — hertil valgtes Fisker Jens Johansen — begyndte Forhandlingen, hvoraf det fremgik, at der blandt Fiskerne var overvejende Stemning for at faa en Forening, som kun optog Fiskere og ikke tillige Fiskeeksportører eller Folk i andre Stillinger som Medlemmer. Der blev under Forhandlingen fremhævet adskillige Forhold, som gør det ønskeligt for Fiskerne, at de har en Forening, til hvis Møder og Forhandlinger ingen har Adgang, undtagen netop dem, der driver Fiskeri som Erhverv. Spørgsmaalet var kun, om man skulde ophæve den bestaaende Forening og derefter danne en ny, eller man skulde omredigere den bestaaende Forenings Love i den ønskede Retning. En Afstemning gav overvejende Flertal for det sidste, og et Udvalg paa fem Medlemmer nedsattes til at udarbejde Forslag til de nødvendige Lovændringer. Følgende valgtes: Jens Johansen, Søren Hansen, Ole Christiansen, Enevold Pedersen og Theodor Enevoldsen.

Fiskeeksportør M. Rasmussen mindede om, at Dokhavnen til næste Foraar og Sommer vil være afspærret i Anledning af den paabegyndte Uddybning. Fiskerne vil som Følge deraf ikke kunne benytte Dokhavnen til Anbringelse af deres Hyttefadene, og hvis der ikke bliver indrettet en passende Plads til Hyttefadene, vil saa godt som alt Fiskeri og Fiskehandel høre op af sig selv. Taleren vilde derfor foreslaa, at man skulde indgaa til Vandbygningsdirektøren, eventuelt Indenrigsministeren, med et Andragende om at faa anvist en passende Plads, hensigtsyarende indrettet med Flydebroer. Forslaget blev enstemmigt vedtaget; Fiskeeksportør M. Rasmussen og Fisker N. P. Jensen valgtes til at udarbejde Andragendet.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

i Ugen fra 6. Oktober til 13. Oktober 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-flynder Pd.	Makrel ¹ og Hornfisk ² Pd.	Skrupper Pd.	Torsk Pd.	Gedde m. m. ¹ og Kuller ² Pd.	Sild. Pd.	Aal ¹ og Aale- kvabber ² Pd.	Laks ¹ og Ørred ² Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt. Pd.
15 danske Fiskerfartøjer	36,900				7,200							
35 danske Kvaser	54,090				130,500			11,300 ¹				
svenske Fiskerfartøjer												
pr. Baad og Vogn fra nær- liggende Fiskerlejer			180 ²	120	928		32,160	3,560 ¹ 22 ²				
pr. Jærnbane og Damp- skib	1,106	4,800	280 ¹		1,458	6,551 ¹ 576 ²	186,162	8,504 ¹	11,550 ¹ 3,657 ²	12,906	1,973	
Ialt =	92,096	4,800	460	120	140,086	7,127	218,322	23,386	15,207	12,906	1,973	516,483

Betalt	levende	levende	f. Sundet
Gennemsnitspris af	2Kr.10Ø.	1Kr.10Ø.	Aal,
Opkøbere	til	til	1—3 Kr., blanke,
	3Kr.50Ø.	2 Kr.	sv. 1,75Ø. 50-57 Ø.,
	pr. Lpd.	pr. Lpd.	til 3 Kr., gule
			bornh. 33-45 Ø.
			60 Øre pr. Pd.
			pr. Ol.

Tilførslen i Ugens Løb har været normal, med Udsigt til svagt stigende for Torsk, for Rødspætter med smaa Priser, da de tilførte Varer fremdeles vare af ringere Kvalitet.

Multiplikatorkompasset.

Efterhaanden som Jærnet er blevet mere og mere anvendt ved Skibbygningen, har det vist sig, at Kompasset kun med Vanskelighed kan bringes til at gøre ordentlig Fyldest, ikke saa meget paa Grund af de fremkomne Deviationer, skønt disse jo ofte kunne have betydelige Værdier, men hovedsagelig fordi Direktionskraften (den Resultantkraft, der stiller Kompassnaalen,) bliver ulige stor paa de forskellige Kurser og gennemsnitlig mindre end Jordens Horizontalintensitet, hvilket let kan bevirke at Kompassat bliver dødt.

Som bekendt vil man ved Anbringelse af Kompensationsmidler helt kunne ophæve Deviationen, og paa samme Tid opnaa, at Direktionskraften bliver ens paa alle Kurser. Men derfor kan denne Kraft dog meget godt blive mindre, ja endog betydelig mindre end Jordens Horizontalintensitet, der i og for sig, særlig paa højere Breder, er lille nok.

Skal Kompassnaalen ikke desto mindre være tilstrækkelig levende, er det nødvendigt, at Rosen har stor Følsomhed eller Ind stillingsævnne, hvilket igen er betinget af, at Forholdet mellem Kompassnaalens magnetiske Moment (Drejningsevne) og Gnidningsmodstanden saavel i Ophængningspunktet som mellem Rosen og det Stof, Luft eller Vædske, hvori den hviler, har en stor Værdi. Det magnetiske Moment for den bekendte William Thomson's Rose, der ved sin Fremkomst betegnede en mægtig Forbedring paa Kompassvæsnets Omraade, og som endnu den Dag i Dag staar uovertruffent, er ganske vist kun ringe paa Grund af de korte Magnetnaale; men til Gengæld er Rosens Vægt, og dermed ogsaa Friktionen mellem Dup og Pind, saa overordentlig lille, at det nævnte Forhold alligevel har en betydelig Størrelse. I Spritkompasset kan Gnidningsmodstanden i Ophængningspunktet ogsaa gøres temmelig forsvindende, og dog kan det ikke undgaas at anvende lange, kraftige Magnetnaale, (hvilket for Kompensationens Skyld er ubeldigt), altsaa stort magnetisk Moment, fordi Vædsken gør betydelig Modstand mod Rosens Drejning.

Selv om et Kompas imidlertid er i Besiddelse af en rigelig stor Indstillingsævnne, vil det, endog hvis Deviationen er helt ophævet, muligvis vise sig dødt ombord, hvad enten dette nu skyldes de magnetiske Forhold i Skibet, eller at Sejladsen foregaar paa høje Breder, eller maaske bægge Dele i Forening.

Hvorledes Skibets Magnetisme kan bevirke, at Direk-

tionskraften paa alle Kurser bliver mindre end Jordens Horizontalintensitet vil fremgaa af følgende Udvikling:

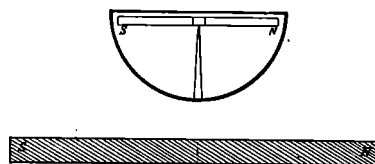


Fig. 1.

I Fig. 1 forestiller P en cirkulær Plade af blødt magnetisk Jærn, der er beliggende lige under Kompasset. Ved Jordens Indvirkning bliver denne Plade magnetisk paa en saadan Maade, at dens Poler falde til samme Side og i samme Retning som for Kompassnaalens Vedkommende. Derved svækkes aabenbart Direktionskraften hidrørende fra Jordens Horizontalintensitet; thi Pladen søger for sig at dreje Kompassnaalen til den modsatte Stilling; men selve Skibsskroget, der strækker sig ind under Kompasset, har en saadan Virkning paa Kompasset og det samme gælder i endnu højere Grad om Jærndæk e. l.

I Almindelighed vil man for et godt opstillet Kompas paa Skibets øverste Dæk finde, at Svækkelsen i Direktionskraft gennemsnitlig beløber sig til $\frac{1}{10}$; men for Kompasser, der have en mindre heldig Plads, og særlig for Kompasser i Kommandotaarne eller andre tilsvarende Steder, kan Svækkelsen beløbe sig til langt større Værdier.

Til Anvendelse under saadanne vanskelige Forhold er der konstrueret Kompasser af en særlig Form, først af den østerriigske Søofficer Peichl og senere her hjemme af Mekaniker Nørholm.

Principet for disse Instrumenter fremgaa af Fig. 2, hvori det ses, at en Ring eller en Mængde radielt stillede Stave af magnetisk, blødt Jærn udenom Kompasset netop virker omvendt af den i Fig. 1 viste Plade P, fordi de nærmest Kompassnaalen fremkomne Poler ere af modsat Navn og altsaa bidrage til at fastholde Rosen i dens rette Stilling, eller med andre Ord bevirke en Forøgelse af Direktionskraften.

I Fig. 3 og 4 er vist Indretningen af Nørholms Multiplikatorkompass, som ses foruden Stavene at indeholde et Stativ til Anbringelse af Kontramagneter og Krængningsmagnet for at kunne ophæve henholdsvis Halvcirkel- og

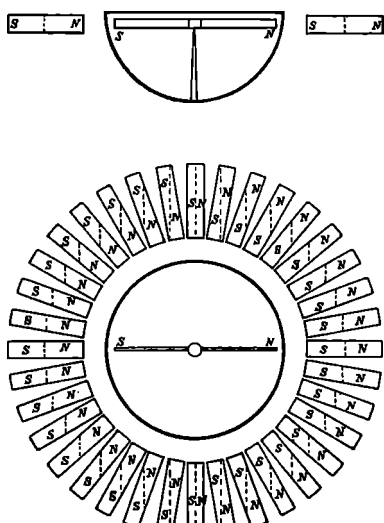


Fig. 2.

Krængningsdeviationen. Stavene (f. i Fig. 3) tjene, som ovenfor forklaret, til at forøge Direktionskraften, men endvidere ogsaa til Ophævelse af Kvadrantdeviationen, idet

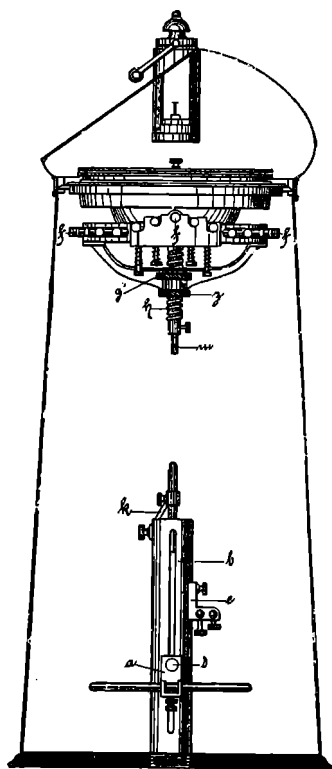


Fig. 3.

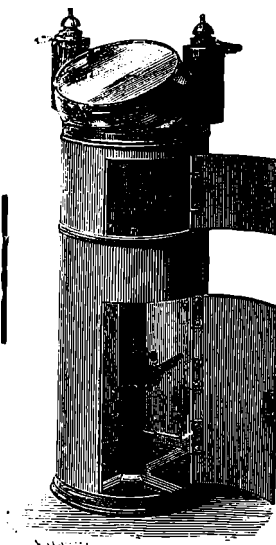


Fig. 4.

de alle med Undtagelse af nogle enkelte (Fig. 3) kunne sænkes et lille Stykke, hvorved opnaas en lignende Virkning, som af de Jernkugler, man ellers anbringer paa hver sin Side af Kompasset.

Endelig kan den konstante Del af Deviationen hæves ved at dreje hele Koppen en tilsvarende Værdi om sin lodrette Akse.

Multiplikatorkompasset, der benyttes en Del i vore egne og i flere fremmede Staters Krigsskibe, og som sikkert ogsaa med Fordel vil kunne anvendes i Handelskibe, hvis Ruter falde paa høje Breder eller som jævnlig fore Jærnlaster, forfærdiges i Cornelius Knudsens Etablissement.

Forstyrrelser i Taagevejrssignaler.

Det maa ikke forglemmes, at et Taagevejrssignals Hørbarhed ikke alene er afhængig af det Instrument, som

fremkalder Lyden, og de Paavirkninger, denne modtager under sin Forplantelse gennem Luften, men ogsaa af Iagttagers Plads og de forstyrrende Indflydelser paa hans Hørelse, hvilke Punkter i Reglen blive tillagte for ringe Betydning.

Saaledes beretter en af de Vagthavende paa et Fyrtaarn, at han bedre kunde høre Lyden fra en 10 Kvartmil S. V. for ham liggende Taagesignalstation med Vind fra N. O. end fra S. V. Ved nærmere Undersøgelse viste det sig imidlertid, at under sydvestlig Vind overdøvede Brændingen ved Fyrtaarnet enhver anden Lyd, medens Søen stadig var rolig og Iagttageren i fuldstændig Læ af de hosliggende Bygninger under nordøstlig Kuling.

En anden Vagthavende havde gjort en lignende Iagttagelse, nemlig at han undertiden ikke var i Stand til at høre Signalet fra selve Fyrtaarnet, men derimod meget tydeligt fra Baadeskuret, der laa godt beskyttet mod Vinden.

En tredje Iagttagere havde endvidere bemærket, at han i gentagne Tilfælde bedre havde hørt et Taagesignal, naar han styrede ud derfra, end naar han stod ind imod det. Ved nøjere Undersøgelse af de nærmere Omstændigheder viste det sig imidlertid, at Sø og Vind hver Gang under Bortsejlingen havde været agter ind, i de andre Tilfælde derimod forind.

Man har tit observeret, at et Lydsignal var lettere at høre fra Masteloppene end fra Dækket, og hertil kan forskellige Aarsager have været medvirkende. Hvor Lydbølgen paa en saadan Maade er hindret i sin Forplantelse, at den ikke kan høres fra Dækket for mindre Afstande, der har det vist sig, at Hørbarheden vokser, jo højere man kommer til Vejs; men paa den anden Side har det for større Afstande kun ringe Betydning, om man staar nogle Fod højere eller lavere. Man maa dog altid erindre at en Iagttagere til Vejs er længere fjærnet fra Larmen af Søen og i et Dampskib endvidere af Maskinen, hvilken Støj nede paa Dækket kan virke i høj Grad forstyrrende paa Hørelsens Skarphed.

Ævnen til at opfatte Lyden er hos de enkelte Søfolk saa forskellig, at almindelige Regler, der for den ene kunne være nyttige, ville være vildledende for den anden. Bestemte Instruktioner, som ere i Stand til at beskytte mod Fejltagelser og derved forårsage Ulykker, lader sig ikke give. Selv de dygtigste Søfolk blive ofte momentant saaledes paavirkede af aandelig Anspændelse og Overanstrengelse, at ved Katastrofer de mest modstridende Angivelser fremkomme med Hensyn til Opfattelsen af Lydsignaler. Støjen fra Vind og Sø og ombord i selve Skibet samt Nervernes Tilstand have en ikke ringe Betydning for Ævnen til at høre Taagesignalerne paa rigtig Maade.

Ved usigtbar Luft og særlig i Forbindelse med uroligt Vejr vil Skibsfarten altid medføre større eller mindre Fare. Derfor burde Søfolk ikke undlade at studere Lovene for Uregelmæssighedernes Indflydelse paa Taagesignalernes Hørbarhed ligesaa grundig som selve Navigationen, og dernæst tage Hensyn til de forhaanden værende Vind- og Varmeforhold hver Gang saadanne Signaler benyttes. I alt Fald bør man kun regne med dem: stole paa Pladsbestemmelse ved Hjælp af Lyd, naar man er sikker paa at have hørt den i umiddelbar Nærhed, med mindre dog, at Vind og Vejr begunstige Tonernes regelmæssige Forplantelse.

Hører man Signalet paa stor Afstand, maa man selvfølgelig drage saa megen Udbytte deraf som muligt; men som Middel til Stedbestemmelse bør det kun anvendes, saafremt der haves andre Midler, der i Forening med Lyden tillade at drage paalidelige Slutninger. Det bør altid erindres, at Vinden ikke behøver at være særdeles stærk for at drive Lyden tilbage, endvidere at sydlig Vind almindeligvis lettere er i Stand dertil end nordlig eller østlig, og endelig at man ikke saa let kan høre Signalet, naar Vinden har Tilbøjelighed til at springe som under sædvanlige Omstændigheder. Naar de øvre og nedre Luftstrømninger gaa forskellige Veje, samt naar de øverste Sejl staar fulde, medens de underste hænge døde ned eller omvendt, tør man ikke stole paa et Taagesignals

Retning. Løber et Skib bort fra Vind og Sø, vil Lyden sandsynligvis høres bedre end i modsat Fald, ligesom den ogsaa lettere vil kunne opfattes i længere Afstande fra end tæt inde under Øer, Bjerge e. l.

Det er overordentlig vanskeligt at udfinde Stationens Sted eller Retningen dertil, naar Tonen kun høres svagt; men ogsaa ved en stærkere Tone kan man undertiden skuffes med Hensyn til Retningen, naar Klipper eller andre Hindringer ligge i Nærheden af Lydgiveren og det, selv om de ikke befinde sig paa Forbindelseslinien mellem denne og Iagttageren.

Man maa heller ikke forglemme, at Lyden for en Tid kan blive afskaaren ved forbi-passerende Skibe.

For paa bedste Maade tilnærmelsesvis at bestemme Retningen, hvorfra et Taagesignal kommer, gør man rigtigst i at dreje Hovedet hurtigt fra den ene til den anden Side, saaledes at Lydbølgen afvekslende træffer begge Ørerne.

(Hansa.)

Fra Sø og Land.

Stor Eksport til Syd-Afrika. Med de to norske Skibe »P. C. Petersen« og »Gloria«, respektive 616 og 667 Reg. Tons, er if. Norg. Sjøft. i disse Dage til Port Natal eksporteret Snedkerverer, Døre, Vinduer etc, til en Værdi af 68,000 Kroner, 1,090 Kubikmeter Planker og Bord samt 69,000 Kgr. Fyrstikker. Desuden er dertil udført en Del mindre Partier af Flasker samt Træuld, Papir, Hesteskosøm, Torvstrø og Sløjdvare.

Dampskibet »Vestkysten«, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri paa Bestilling af Indenrigsministeriet, løb i Lørdags af Stablen.

Skibet, der skal stationeres i Thyborønkanal til Assistance for Fiskerfartøjer, er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse; det er $96\frac{3}{4}$ Fod langt i Ladelinien, $20\frac{1}{2}$ Fod bredt og $10\frac{3}{4}$ Fod dybt i Rummet og forsynes med triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensator af 300 indicerede Hestekraft.

Fra Island.

Fra Seydisfjord skriver vor Korrespondent den 8de Oktober:

En orkanagtig Storm af Nord Nord Ost rasede her den 1ste og 2den Oktober og man vil sikkert snart høre om stedfundne Skibsulykker. Her paa Seydisfjord maatte en paa Havnen liggende norsk Galease »Ragna« fra Stavanger kappe Masten for at undgaa Forlis. Fra Nordatlantehavet berette hertil ankomne Dampskibe om en hæftig Orkan, der varede i flere Dage. Den engelske Damp »Laughton« fra Newcastle, 1515 Register Tons, afgik Dags Morgen fra Seydisfjord med 6000 levende Faar og i Eftermiddag afgaar det engelske Dampskib »Opal« til Leith med omtrent 4000 Faar. Den danske Trawler »Cimbria«, Kaptajn Bagger, kom til Seydisfjord den 7de d. M. og afgik samme Dag til Sydfjordene for der at indtage en fersk Sildelast i Is. Det danske Postdampskib »Thyra«, Kaptajn Garde, er endnu ikke ankommet og er rimeligvis forsinket af Stormen.

Fanø praktiske Sømandsskole har i Sommer været frekventeret af 15 Elever, hvoraf de 9 ere komne med Skibe i Langfart. Vi have tidligere gentagne Gange anbefalet Skolen, og vi henlede ved disse Linier paany Opmærksomheden paa dens fortjenstfulde Virksomhed. Den udfylder en Plads blandt vore Institutioner for unge Sømands Uddannelse, der hidtil har staaet tom, og vi haabe, at den maa blive stærkt benyttet af de mange vordende Søfolk, der ønske en kort Uddannelse i Faget, inden de uddannes videre ombord i

Skibene; uden Tvivl ville de ogsaa meget lettere opnaa gode Pladser i Skibene, naar de have frekventeret Skolen. De faa i denne Undervisning i Sejlsyning, Baadsmandsarbejde, Sprog, Navigation m. m.; Betalingen er ansat meget lavt, 25 Kr. for et Kursus. Saafremt et tilstrækkeligt Antal Elever melde sig, vil der blive oprettet et Kursus i Kogning for vordende Kokke.

Vi haabe, at Skolen nu i den forestaaende Vinter maa vinde stærk Tilslutning.

Havnefoged Chr. Fr. Magnussen i Stege er afgaaet ved Døden.

Forhenværende Skibsrigger J. D. Hansen er afgaaet ved Døden i Glumsø.

Vi henlede Opmærksomheden paa omstaaende Indbydelse til Deltagelse i en Festmiddag for Hr. Inspektør C. G. F. Schwartz, der d. 1. November fejrer sit 50 Aars Jubilæum som Lærer ved Københavns Navigationsskole.

Undersøgelse af Kronometre. Direktionen for »Deutsche Seewarte« vil iflg. »Børsenh.« ogsaa i Vinter foranstalte Undersøgelser af Marine-Kronometre. Disse vil finde Sted fra 15. November 1895 til 23. April 1896 og være den 19. i Rækken af de af Seewarte indtil nu foretagne Undersøgelser. Det staaer enhver Urmager indenfor det tyske Riges Grænser frit for til denne Prøve at indlevere indtil 10 Marine-Kronometre, der dog i Hoveddelene etc. maa være forfærdiget i eget Værksted. De undersøgte Kronometre vil paa vanlig Vis blive ordnet i 4 Klasser, nemlig i fortrinlige, meget gode, gode og tilfredsstillende. De første 6 Kronometre i første Klasse blive præmierede, det vil sige, naar Besidderen forpligter sig til at overlade Rigsmarinen Instrumentet, saafremt denne ønsker det, for en Pris af Mk. 600. Præmierne er resp. Mk. 700, 600, 500 og 400 samt to Præmier paa 300 Mark, saaledes at altsaa det Kronometer, som opnaar 1. Præmie, vil kunne indbringe sin Ejermand 1300 Mark.

Er Dampfløjte-Signaler vejledende? Formanden for Skibsførerforeningen i London har tilstillet »Sh. Gaz.« følgende Brev: »I Juni Maaned tilskrev Kaptajnen for en transatlantisk Dampers os saaledes: Den 29. Maj Kl. 5 om Eftermiddagen, da vi var paa 42 Gr. 40' NBr. 07 Vlg., hørte jeg under tyk Taage en Dampfløjte og syntes, at det var forud om Bagbord tre Kvartmil borte. I de paafølgende 10 Minutter hørte vi derpaa intet, men derefter kom et svagt Stød tilsyneladende langt borte fra. Et Minut senere saa vi i en Afstand af kun omtrent 150 Alen fra os forud og om Bagbord Skvulpet af Bougvandet af en Dampers. Skibene passerede hinanden i en Afstand af ca. 50 Alen. Jeg hørte kun et Fløjtestød endnu, naet jeg er overbevist om, at han fløjtede regelmæssig; vi lod vor Sirene lyde hvert Minut, og da den anden Dampers Fløjte hørtes første Gang, gav vi straks et Stød med Sirenen. Men hvad Nytte gør en Dampfløjte som vejledende Signal, naar Udbyttet er saa uregelmæssigt og usikkert? Kan Foreningen ikke skaffe at vide, hvad Iagttagelser Kaptajnen paa den anden Dampers gjorde ved denne Lejlighed. — Paa Forespørgsel modtog vi et høfligt Svar, der gik ud paa, at paa den anden Dampers var saavel Kaptajnen som 1. Styrmand paa Broen paa den angivne Tid.

Maskinerne blev stoppede, da det første Sirene-Stød hørtes, og Dampfløjten blev derefter brugt tre—fire Gange i hvert Minut saa længe, indtil Skibene havde passeret hinanden. — De to Beretninger er ikke ganske overensstemmende, men ikke paa Punkter, der har Betydning i Sagen, og Meningene med at tilstille Redaktionen af »Sh. Gaz.« dem er at bevæge andre Dampere, som passerer hinanden under Taage og kender hinanden, til at indsende Meddelelser om, hvad de iagttagelse angaaende de her omhandlede Forhold;

der vil derved kunne opnaaes Erfaringer af stor Værdi ved Afgørelsen af Spørgsmaal om Kollisioner etc. under Taage.

Ugens Havarier.

Napier, Dpsk. af Schields, kolliderede Natten til d. 9 ds. ved Øland med Dpsk. Livonia af Leith, som sank efter faa Minutters Forløb og 11 Mennesker druknede. Napier ankom her paa Reden d. 10. ds. og har en Del Skade, hvorfor Ladningen lossedes og Skibet repareres før Rejsen til Rotterdam kan fortsættes.

Perseverence, Dpsk. af Sunderland, Camellary, kom d. 10. ds. paa Rejsen fra Riga til Hjemstedet med Trælast paa Grund paa Middelgrunden. Efter at have lossat en Del af Ladningen i Lægter og med Assistance af Bjergningsdpsk. Kastrup kom Skibet flot, og da det ingen Skade havde taget, fortsattes Rejsen.

Dan, Barkskib af Nexø, Kruse, har paa Helsingørs Red mistet begge Ankere. Skibet, der var paa Rejsen fra Riga til Grimsby med Trælast, blev indbugseret hertil af Dpsk. Mjølner.

Mecklenburg Hauswirth, 3/m Skonnert af Rostock, kom i Lørdags paa Rejsen fra Grangemouth til Danzig med Kul paa Grund ved Dragør. Med Assistance af Dpsk. »Kastrup« kom Skibet flot og indbragtes hertil. Skibet repareres her inden Rejsen kan fortsættes, Roret er stærkt beskadiget.

Carl Frederik, Barkskib af Åbo, Lindstrøm, kom d. 14. ds., paa Rejsen fra Middelhavet til Hjemstedet med en Ladning Salt, paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers.

Vega, Barkskib af Kolding, Nielsen, paa Rejsen fra Guayaquil til Hamburg, har i Fl. et over London modtaget Telegram maattet søge ind til St. Michaels paa Grund af Skørbug ombord.

Louise, Galease af Marstal, Hermansen, er paa Rejsen fra Karlshamn til Königsberg med Sten strandet ved Pillau. Mandskabet reddet, Skibet sandsynligvis Vrag.

St. Isabella, Skonnert af Invernes, Mani, er indløben læk til Helsingør med en Ladning Sild. Ladningen losses.

Orest, Brig af Tønsberg, har paa Helsingørs Red været i Kollision med 2/m Skonnert »Atrato« af Storeham. Begge Skibe har faaet Skade.

Venus, Brig af Kragerø, er indkommet til Helsingør med Tab af Anker og Kæde.

Holger Danske, Skonnertbrig af Odense, Rasmussen, er paa Rejsen til Newcastle med Staver indløben til Christianssand med Tab af Dækslast og læk.

De syv Sødskende, Jagt af Løgstør, strandede Natten til d. 12. ds. i Dopstrup Bugt og er fuldstændig Vrag. Besætning holdt sig paa Vraget til næste Morgen, da de bleve bjergede af Fiskere.

Maren, Skonnert af Faaborg, Knippel, er gaa Rejsen fra St Peterborg til Odense med Solsikkekager indløben læk til Kalmar.

Aalborg, Dpsk. af Aalborg, har stødt mod Aggersund Bro og faaet Maskinskade, hvorfor det maatte returnere til Aalborg for at faa Skaden udbedret.

Maria, Jagt af Aalborg, Levinsen, sprang læk i Søen paa Rejsen fra Falkenberg til Hjemstedet med Trælast, og gik til Ankers i Læsørende. Assistance af Dpsk. Express, med hvem en Akkord paa 400 Kr. er afsluttet.

Jonas Ahlstrøm, svensk Dpsk., har i Frederik VII Kanal været i Kollision med en Jagt, og kom saa derefter paa Grund. Assistance af Aalborg Havnedamper Frem.

Edmund, Barkskib af Dragør, Richardt, er strandet ved Nickelswalde. Mandskabet, ialt 10 Personer, er af Redningsbaaden indbragt til Stationen Bohnsack. Skibet er Vrag.

Bikuben, Slup af Thorshavn (Færøerne), formodes at være forlist paa Rejsen fra Hjemstedet til Suderø.

Merida, 3/m Skonnert af Fanø, Pedersen, har paa

Rejsen til Santos været paa Grund paa Goodwin Sands. Skibet kom flot med Assistance og er gaaet for Anker i Downs, tilsyneladende ubeskadiget.

Eden, Barkskib af Vejle, Wentzel, er i Følge Telegram fra London strandet paa Blakeney Sands (Englands Østkyst). Skibet var paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Rio de Janeiro.

Bjerget Mandskab.

Skjold, Dpsk. af København, har paa Rejsen fra Libau hertil bjerget Besætningen (ialt 9 Mand) fra den finske Skonnert Nicador, der i fem Dage havde været læk. Man gjorde tre Gange Forsøg paa at bjerge Skibet, men dette maatte opgives.

Sprunget overbord.

Heimdal, Skonnert af Thurø, Kaptejn K. H. Andreasen er sprunget overbord og druknet paa Skibets Rejse fra Piteå.

Fra Kjøbenhavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Kjøbenhavns Frihavn.
Indgaaede Skibe.

Den 11. Oktober. Dampskib »Jacoba«, Kapt. Spiesen, fra Hamburg med 362,000 kilog. Mais, 306 Sække Kaffe, 10 Fade Mineralolie, 40 Fade Oleo Oil, 100 Sække Kakao.

Sejlskib »Anna Sirius«, Kapt. P. Steffenberg, fra Libau med 124 Tons Klid.

Dampskib »Liliehoek«, Kapt. John Nylén, fra Geffle med 2000 Baller Træmasse.

Den 12. Oktober. Dampskib »Rolf«, Kapt. Hahn, fra Libau med 200 Kasser Æg.

Den 14. Oktober. Dampskib »Ardmore«, Kapt. William Wilson, fra Workington med 120 Tons Jærnde.

Sejlskib »Gustava«, Kapt. P. Böttcher, fra Wismar med 80 Tons Stensalt.

Sejlskib »Ellen Kirstine«, Kapt. H. P. Hansen, fra Danzig med 97,500 kilog. Rapskager.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Trebizonde 13. Oktbr., bestemt til Batoum, Novorrosisk, Odessa. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 16. Oktbr., bestemt til Stettin, Petersborg. — Antwerpen, Caroc, ankom til Coroni 14. Oktbr., bestemt til Piræus, Smyrna, Saloniki, Constantinopel, Odessa. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Dartmouth 12. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Castor, Holm, afgik fra Messina 12 Oktbr., bestemt til Marsala, Algier, Oran, Lissabon. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Tarragona 14. Oktbr., bestemt til Denia, Malaga, Cadiz, Kbhvn. — Dagmar, Kofoed, ankom til Petersborg 12. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Italien. — Douro, Braband, afgik fra Petersborg 14 Oktbr., bestemt til Wiborg Kbhvn., Bordeaux. — Georgios I, Kihl, ankom til Petersborg 5. Oktbr., bestemt til Riga, Kbhvn., Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Malaga 15. Oktbr., bestemt til Algeciras, Cadiz, Huelva, Lissabon. — Kiew, Rabe, afgik fra Dartmouth 12. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Østersøen. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn. 14. Oktbr., bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kbhvn. 13. Oktbr., bestemt til Antwerpen, Sortehavet. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Piræus 12. Oktbr., bestemt til Algier, Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Algier 13. Oktbr., bestemt til Antwerpen, Kbhvn. — Nordjylland, Hansen, ankom til Memel 16 Oktbr., bestemt til Kbhvn., Oporto, Lisbon. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Kbhvn. 12 Oktbr., bestemt til Cadiz, Malaga, Barcelona og Marseille. — Omsk, Rasmussen, ankom til Riga 15. Oktbr., bestemt til Petersborg. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 17. Oktbr., bestemt til Oporto,

Lissabon. — Tomsk, Petersen, ankom til Smyrna 15. Oktbr., bestemt til Algier, Antwerpen. Kbhvn. — Vesuv. Gade, afgik fra Genua 15. Oktbr., bestemt til Neapel, Sicilien. — Viking, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 14. Oktbr., bestemt til Petersborg. — Xenia, Eriksen, ankom til Antwerpen 15. Oktbr., bestemt til Tunis, Piræus, Constantinopel.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Kbhvn. 16. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 16. Oktbr., bestemt til Vestnorge. Ceres. Svensson, ankom til London 14. Oktbr., bestemt til Libau. — Charkow, Norden, afgik fra Libau 14. Oktbr., bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til Königsberg 15. Oktbr., bestemt til Kbhvn., London. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Kbhvn. 15. Oktbr., bestemt til Stettin. — Fanø, Andersen, afgik fra Stettin 16. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Manchester, Liverpool. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 13. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Frisenette, ankom til Königsberg 15. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Kasan, Thomsen, passerede Hanstholm 15. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Seydisfjord 24. Septbr., bestemt til Reykjavik etc. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Libau 15. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Königsberg 14. Oktbr., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Liverpool 12. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Morsø, Lind, afgik fra Kbhvn. 16. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 13. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 13. Oktbr., bestemt til Riga. — Odin, Lissner, afgik fra Hamburg 16. Oktbr., bestemt til Danzig, Königsberg. — Perm, Christensen, ankom til Libau 16. Oktbr., bestemt til Kbhvn., London. — Pregel, Egidiusen, afgik fra Kbhvn. 15. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Romny, Harder, pas. Hanstholm 15. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, ankom til Eskefjord 7. Oktbr., bestemt til Nordfjord etc. — Tula, Paaske, afgik fra Arendal 10. Oktbr., bestemt til Vestnorge. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Antwerpen 14. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Kbhvn. 16. Oktbr., bestemt til Riga. — Vendysse, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 16. Oktbr., bestemt til Danzig. — Olga, Fischer, ankom til Riga 12. Oktbr., bestemt til Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 17. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Newcastle 15. Oktbr., bestemt til Odense. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 16. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 16. Oktbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Odense 17. Oktbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 15. Oktbr., bestemt til Odense. — Storebelt, A. Göllich, afgik fra Newcastle 15. Oktbr., bestemt til Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Odense 16. Oktbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Sundsvall 14. Okt. — Christiansborg, Schmidt, passerede Kbhvn. 13. Okt. paa Rejse fra Kotka til Antwerpen. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Hernøsand 15. Okt. til Grimsby. — Frederiksborg, Andersen, passerede Kbhvn. 15. Okt. paa Rejse fra Rafsø til Bremen. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kronstadt 13. Okt. — Uranienborg, van Deurs, afgik fra Terneuzen 16. Okt. til Blyth.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, ankom til Delfzyl 11. Okt. — Fyen, Hansen, ankom til Cephalonia 12. Okt. — Hafnia, Neergaard, ankom til Brake 10. Okt. — Russia, Rasmussen, afgik fra Boness 8. Okt., ankom til Kbhvn. 12. — Sjælland, Rasmussen, ankom til Dunkerque 9. Okt., afgik 12., ankom til Newcastle 14.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra St. Petersburg 3. Oktbr., ankom til Rotterdam 11. — Frode, J. C. Jensen, afgik fra Riga 11. Oktbr., bestemt til Honfleur. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Rotterdam 13. Oktbr., ankom til Blyth 15. — Svend, Hveysel, afgik fra Libau 10. Oktbr., bestemt til Leith. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Libau 16. Oktbr., bestemt til Dunkerque. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Stettin 11. Oktbr., ankom til Riga 14. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Swansea 5. Oktbr., ankom til Stettin 12. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga 7. Oktbr., ankom til Amsterdam 12. — Dan, H. C. Mathiesen, afgik fra Riga 15. Oktbr., bestemt til Ghent. — Magnus, J. P. Lorenzen, afgik fra Stettin 11. Oktbr., ankom til Riga 14.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Newcastle 3. Oktbr., ankom til Cronstadt 9. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Cronstadt 11. Septbr., ankom til Rouen 10. Oktbr. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Cardiff 10. Oktbr., bestemt til Cronstadt. — Pawel Andrejef, L. Johnsen, afgik fra Cronstadt 7. Oktbr., ankom til Rotterdam 14. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Sunderland 10. Oktbr., bestemt til Cronstadt.

Heimdal. Anine, Knudsen, afgik fra Kjøbenhavn 12. Oktbr., bestemt til Sundswall.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 3. Okt. anløb Frederikshavn 4., ankom til Newcastle 6. afgik fra Boness 10., ankom til Aarhus 12. — Octa, Enemark, afgik fra Newcastle 3. Okt., ankom til Gøteborg 7., afgik 11., ankom til Newcastle 15. — Orrik, Erichsen, afgik fra Randers 5. Okt., anløb Aarhus 6., ankom til Lübeck 6., afgik 6., ankom til Randers 7., afgik 12., anløb Aarhus 13., ankom til Lübeck 14., afgik 14., ankom til Randers 15.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Esbjerg 13. Okt., ankom til Methil 15. — Nerma, Degn, ankom til Trepport 13. Okt. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Esbjerg 15. Okt. til Dundee.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Dora, Sonnicksen, afgik fra Menado 1. Okt. til Punta Delgade. — Esmeralda, Pedersen, ankom til Hamburg 11. Okt. fra Punta Arenas via Falmouth. — Fanø, Mortensen, afgik fra Rio de Janeiro 24. Sept. til Cape Town. — H. Grohmann, Nielsen, afgik fra Hamburg 10. Okt. til Cadiz. — Ines Røhl, Jessen, ankom til Antonina 9. Sept. fra Santos. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, afgik fra Tocopilla 14. Okt. til Europa. — Lenita, Clausen, ankom til Hobart 31. Aug. paa Rejse fra Delgoa Bay til Samoa Id. — Prins Valdemar, Winther, afgik fra Santos 14. Okt. til New Zealand. — Venus, Pedersen, ankom til Para 14. Okt. fra Hull.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn Lübeck, meddele os den 17. Oktbr.:

St. Petersburg noterer for Dampere:

London 1/4¹/₂ à 1/6 d., Rotterdam eller Amsterdam 1/6 à 1/7¹/₂ d., Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1/7¹/₂ d., Rouen 1/9 à 1/10¹/₂ d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis

London, Hull 30/—, Westhartlepool 27/6 à 30/—, Rotterdam eller Amsterdam Hfl. 15, Antwerp 40 frc., alt pr. Standard Deals, Battens Boards.

Stettin 10 M., Norges Østkyst 18 M., Danmark 16 M. pr. 2000 Kilos Rug eller Hvede, 19/20 M. pr. 2000 Kilos Oliekager.

Libau noterer for Dampere:

London, Hull eller Leith 10¹/₂ à 1/—, Rotterdam, Antwerpen 1/— à 1/1¹/₂ d., Dunkirk 1/— à 1/1¹/₂ d. (20 francs pr. Ton Her, 10 francs pr. Ton Mel) alt pr. 320 lbs Hvedebasis.

Gøteborg 13 M., Danmark 11 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis, Danmark 20/22 M. pr. 2000 Kilos Klid.

Königsberg noterer for Dampere:

London, Hull 1/3 d., Rotterdam 1/4¹/₂ d., Antwerpen, Ghent 1/6 à 1/7¹/₂ d., Dunkirk 1/7¹/₂ d., Rouen 2/— pr. 500 lbs. Hvedebasis.

Bremen 17/18 M., Christiania, Stavanger, Bergen 16/17 M., Laurvig 15 M., Danmark 13 M., alt pr. 2500 Kilos Rugbasis.

Danzig noterer for Dampere:

Liverpool 7/— à 7/6 d., Grenock 7/— à 7/6 d., alt pr. Ton Sukker.

Dunkirk 15/16 francs pr. 2000 Kilos Melasse. Stockholm 5 M. pr. Ton Rug, Danmark 6 M. pr. Ton Oliekager, 40 Pf. pr. 50 Kilos Klid.

Ystad Dunkirk 7¹/₂ frcs pr. Ton Melasse, Drammen-Rochester 5/9 d., Sheerness 5/9 d., Gothenburg-La Rochelle 18/19 frcs., Manchester 8/—, Bilbao 15 frcs., alt pr. Ton vaad Træmasse.

Kulfragterne til Danmark varierer fra 4/— for større Dampere til 5/6 d. for mindre Dampere pr. Ton Kul.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 12. Oktober:

Der er ingen Forandring af Betydning i Kulfragterne. De mere presserende Ordres for Østersøen ere nu dækkede, og Begæret for prompt Tonnage derfor mindre stærkt, ikke desmindre ere Raterne i de fleste Tilfælde opretholdte. Til Middelhavet er Markedet fast med uforandrede Rater. Der er sluttet fra Tyne Blyth eller Wear til: Helsingfors 1500 4/6, Memel 1400 4/7¹/₂, Neufahrwasser 1050 4/10¹/₂, 1400 4/6, Swinemünde 1950, 1900, 1650 4/, Stettin 1300 4/7¹/₂, Aalborg 1300 4/3, Korsør 1100 4/6, Helsingør 1050 4/6, Kjøbenhavn 1400 4¹/₂, 1450 4/3, Stockholm 1600 4/, Bilbao 1650 3/1¹/₂, Dagskurs, Malaga 1500 7/6, Toulon 1500 6/9, Genua 2100 & 2200 4/9, 2600 4/7¹/₂, Savona 4/10¹/₂ og 4/9, Livorno 2000 4/10¹/₂, 2400 5/, Neapel 2500 4/7¹/₂, Palermo & Milazzo 2100 5/9, Alexandria 2900 4/6, Algiers 2600 4/6, Buenos Ayres 3100 12/.

Fra Sortehavet er vedblivende godt Begær til omtrent lidtvidige Rater. Der bydes Odessa til L. H. A. R. 11/3, Kjøbenhavn 13/, Nicolaieff 12/6 n. c. og Sulina 13/ any direct.

fra Donauen er ligeledes godt Begær og 14/3 kan opnaas til any direct, hvorimod Azoff fremdeles fremviser ringe Aktitet; et Par Baade ere optagne derfra til 13,6 any direct.

Returmarkedet fra Middelhavet er vedblivende fast til forandrede Rater. Der er sluttet:

Alexandria til London eller Hull 11/ seed, 2'6 Grain 4500 ons, Alexandria til Hull, Berth 11/3, Bona til Dundee 1118 Netto tons £ 1125, Smyrna til U. K. 12', til Hull 11/6 2475 ons, Carloforte til Antwerp 2300, frc. 14, St. Louis til Antwerp 2110, frc. 13, Bilbao til Middlesbro 15000 tons, Decbr./Marts, 11/2, til Cardiff 10,000 tons, Decbr. 4/4 1/2.

Fra Østersøen er rapporteret sluttet:

St. Petersburg til London, 14,000 grs. 1/4 1/2, Rotterdam 7 1/2, Lower Baltic til Delagoa Bay 1100 Stds. deals 80', Kemi & Torneå til Bristol 380 Stds. 40/ D. B, Sundswall til Rotterdam 24/6 battens, Abo til Honfleur 570 Stds. frcs. 37.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne ngives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.). Tabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Den 12te Okt. drev en træløstet Jagt, flydende paa Lasten, c. 7 Kml. SV. for Fyrskibet »Læsø-Rendes«.

I Foraaret 1896 flyttes Lys- og Fløjtetønden, som ligger NØ. t. N. for *Mosel-Grund*, til Grundens S.-Side.

Samtidig udlægges en Vager paa Lys- og Fløjtetødens nærværende Plads.

Nærmere Meddelelse senere.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Stockholm Skjærgaard. Den 15de Okt. 1895 tændes *Furuholm* Fyr paa Øens V.-Side. Det viser Hurtigblink fra S. 170° Ø. gennem S. til N. 89° V. Lyset er hvidt fra S. 170° Ø. til S. 25° V., grønt fra S. 25° V. til S. 69° V., hvidt fra S. 69° V. til S. 73° V., og rødt fra S. 73° V. til N. 89° V. Desuden viser det hvidt Hurtigblink mod N. i Farvandet *Tenösund—Furuholmen*. Flammens Højde: 16 Fod. Linseapparat af 6te Orden. Fyret vises fra et hvidt, rundt Fyrhus, som staar paa et Betonfundament. Brændetid: 30te Juli—15de Maj. Der er ikke Vagt ved Fyret. 59° 22' 24" N. Br. 18° 20' 21" Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Ved V.-Kant af *Rata Storgrund* er i 9 Fv. Vand udlagt en Vager med rød Stage og en nedadbunden Kost, hvorunder to Balloner. 63° 59' 40" N. Br. 21° 7' 0" Ø. Lgd.

Finland. Aalands Skjærgaard. I Farvandet mellem *Finnbo* og *Dånö* er fundet en 6 Fods Grund, *Ackusgrund*, 1 1/4 Kml. S. 110° Ø. fra *Skålskär* Fyr. SØ. for Grunden er i 24 Fod Vand udsat en rød Stage med Kost. 60° 23' 37" N. Br. 19° 36' 15" Ø. Lgd.

Paa Ankerpladsen mellem *Lempersö* og *Storgyllt* er ved Revet, som mod S. skyder ud fra *Lempersö*, i 25 Fod Vand udsat en rød Stage med Kost. 60° 7' 20" N. Br. 21° 28' 56" Ø. Lgd.

Finske Bugt. Ved Løbet N. om *Rüäntiö*, ved *Tuuholmens* Ladested, ere følgende Grunde afmærkede:

Tæt Ø. for 21 Fods Grunden *Lord* paa Yderenden af Grundene, som skyder ud fra *Tuuholmens*, er i 27 Fod Vand udsat en Stage, rød foroven, hvid forneden.

Tæt V. for Revet, som skyder ud fra Holmen *Rüäntiö* NV.-Odde, er i 28 Fod Vand udlagt en Vager med Stage, rød foroven, hvid forneden, med en nedadvendt Kost.

I *Abborfors Viken*, i Farvandet til *Brändholm* Ladeplads, er funden en 15 Fods Grund, *Koito*, 3 Kbl. N. 24° Ø. fra *Brändholmen* N.-Pynt. N. for Grunden er i 30 Fod Vand udsat en hvid Stage. 60° 22' 58" N. Br. 26° 30' 44" Ø. Lgd.

Tydskland Kaiser Wilhelm Kanal kan nu passeres af Skibe med 25 Fods Dybgaende.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tydskland. Helgoland. I det tydske Admiralitets Kort Nr. 74, »Nord- und Südhafen von Helgoland«, ere de angivne Dybder 0,5 Meter (1,5 Fod) for store

Jade. I *Jade* har Grunden S. for Linien fra rød Spirtønde

D til E og F skudt sig saa langt ud i Farvandet, at der paa nogle Steder kun er 19 Fod Vand.

Holland. Zeegat van Zieriksee. I *Roompot* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Spidstønde Nr. 7 er flyttet og ligger nu i 6 1/3 Fv. Vand. 51° 38' 14" N. Br. 3° 51' 14" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 8 er flyttet og ligger nu i 7 Fv. Vand. 51° 37' 53" N. Br. 3° 52' 7" Ø. Lgd.

En Spidstønde Nr. 9 er udlagt i 5 2/3 Fv. Vand lige over for *Zieriksee* Havn. 51° 37' 32" N. Br. 3° 52' 54" Ø. Lgd.

I *Schaar van Kolijnsplaat* er den sorte Vager med Stage og afkortet Kegle ombyttet med en Stumptønde, som ligger i 31 Fod Vand. 51° 37' 33" N. Br. 3° 50' 32" Ø. Lgd.

Thornton Bank. Den 8de Okt. 1895 var Fyret paa Lystønden ved *Thornton Bank* igen slukket.

England. Yarmouth. Det anmeldte Taagesignal gives nu fra Enden af *Gorleston, Yarmouth S.-Mole*.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland, og Irland.

Frankrig. Seine. Skibe, som om Natten søge Lods for at gaa op ad *Seine*, bør omtrent ved Højvandstid være ved Anduvningstønden *Amsard* og hejse en hvid Lanterne paa Stortoppen og brænde Blus. Man bør ikke staa ind uden Lods

Saint Malo. Den røde Tønde ved *Banc de la Travers-seine*, i Løbet til *Grande Porte*, er flyttet til Grundens NØ.-Side. 48° 40' 4" N. Br. 2° 4' 55" V. Lgd.

Irlands Ø-Kyst. Rusk Bank. Den hvid og sort vandret sribede Spidstønde Nr. 3 ved *Rusk Bank* er, da Grunden er tiltagen, flyttet 1/2 Kml. S. 15° Ø. hen i 5 Fv. Vand, fra *Norris Castle* Kystvagt-Station i S. 42° Ø, 1,9 Kml. og fra *Blackwater Head* i N. 52° Ø.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Glenans Øer. Paa *Les Bluiniers* er igen opført et Taarn. Det er 17 Fod højt over Højvande, hvidt og sort vandret sribet og har to Kegler med Spidsen fra hinanden som Topbetegnelse. 47° 43' 23" N. Br. 4° 3' 52" V. Lgd.

Prince Edwards Island. Charlottetown Harbor. *Brighton Beach* Fyrtaarne ere nu malede hvide med rød Diamant.

Nova Scotia SØ.-Kyst. Mahone Bay. En sort Fløjtetønde, mærket *N. E. Shoal*, er i 21 Fv. Vand udlagt 1,8 Kml. S. 52° Ø. for Midten af *Northeast Shoal*. 44° 25' 54" N. Br. 64° 0' 2" V. Lgd.

Ship Harbor. Den 1ste Okt. 1895 tændes paa *Wolf Point, Nichol Island* NØ.-Pynt, et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 85 Fod. Synsviddens: 15 Kml. Linseapparat af 7de Orden. Fyret vises fra et 34 Fod højt, hvidt, firkantet Taarn, som staar ved den hvide Fyrmesterbolig, 75 Alen V. for Pynten. 44° 44' 54" N. Br. 62° 45' 4" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bay. Ved *Fairhaven* er opført en »Stand-Pipe«, der er et fortrinligt Dagmærke. Den staar fra *Clark Point* Fyr i N. 12° Ø. og fra *Wamsutta Mill* Fyr i S. 77° Ø.

Newport Harbor. Rhode Island. En sort Spirtønde Nr. 1 er udlagt tæt SØ. for *Mitchell Rock*, fra *Rhode Island* Fyr i S. 72° Ø. og fra *Gull Rocks* Fyr i S. 15° V.

Den sorte Tønde paa *Tracys Ledge* har nu Nr. 1 1/2.

Delaware Bay. New Jersey. Vraget af Skonnert »*Lottie K Friend*« ligger sunket i 5 Fv. Vand paa Kanten af Løbet, S. 61° V. fra *Ship John Shoal* Fyr.

Delaware River. New Jersey. Et Vrag ligger sunket i den N.-lige Del af *Fulkhead Shoal* gravede Løb. En rød og sort vandret sribet Tøndevager er i 21 Fod Vand udlagt ved Vraget, fra *Finn Point* bageste Ledefyr i N. 48° V. og fra *Deep Water Point* bageste Ledefyr i S. 42° V.

Port Royal. South Carolina. *Northeast Breaker* SV.-Spids er tiltagen, saa at 15 Fods Grænsen kun er 40 à 45 Alen N. for *Hilton Head* Ledelinie.

Man maa ikke komme N. for *Hilton Head* Ledelinie og skal for Indgaende holde *Turning Point* Tønde om Styrbord. Den røde Spidstønde *Northeast Breaker* Nr. 2 er flyttet tæt til N.-Siden af Ledelinien i 18 Fod Vand.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Grækenland. Psathoura. Den 13de Okt. 1895 tændes paa

Øen *Psathoura* N.-Pynt et hvidt, fast Fyr, der lyser Horizonten rundt, men skjules af de omliggende Øer. Flammens Højde: 126 Fod. Synsvidden: 18 Kml. Linseapparat af 2den Orden. Fyret vises fra et rundt Taarn, som staar midt paa Fyrmesterboligen, 200 Alen S. for Pynten. Beliggenhed: 39° 29' 11" N. Br. 24° 10' 50" Ø. Lgd.

Rusland. Bug. Fyrskibet *Adjigiol* er igen udlagt paa Station og Pontonen inddragen.

Marokko. Alhucemas. Fyret *Alhucemas* er midlertidig flyttet 60 Alen SØ. hen. Flammens Højde: 94 Fod. Det viser hvidt Lys over Søen, rødt Lys over S. Kysten og grønt Lys over V.-Kysten.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Horn Island Pass. Mieslsippi. I *Horn Island Pass* ere følgende Tønder udlagte og Baake opført:

South Side of Channel sorte Tøndevager Nr. 11 i 18 Fod Vand, fra *Round Island* Fyr i S. 10° V. og fra N.-Siden af *Horn Island* V.-Ende i S. 80° Ø.

South Side of Channel sorte Tøndevager Nr. 13 i 18 Fod Vand, fra *Round Island* Fyr i S. 23° V. og fra N.-Siden af *Horn Island* V.-Ende i S. 78° Ø.

South Side of Channel sorte Tøndevager Nr. 15 i 18 Fod Vand, fra *Round Island* Fyr i S. 35° V. og fra N.-Siden af *Horn Island* V.-Ende i S. 77° Ø.

Channel sort og hvid lodret stribede Spidstønde i 24 Fod Vand, i Løbet, fra *Round Island* Fyr i S. 45° V. og fra N.-Siden af *Horn Island* V.-Ende i S. 76° Ø.

Turn røde Spidstønde Nr. 10 i 15 Fod Vand ved Løbets Bøjning, fra *Round Island* Fyr i S. 46° V. og fra N.-Siden af *Horn Island* V.-Ende i S. 75° Ø.

Horn Island Cut Baake, en 25 Fod høj Pæl med en hvid Firkant paa Toppen, fra *Round Island* Fyr i S. 45° V. og fra *Fairway* Tønde i S. 29° Ø. Holdt i en Udhugning i Træerne paa *Horn Island* leder den mellem *Turn* Tønde og *Fairway* Tønde.

Fairway sort og hvid lodret stribet Spidstønde i 15½ Fod Vand, ved Løbets V.-Ende, fra *Round Island* Fyr i S. 72° V. og fra *Turn* Tønde Nr. 10 i N. 31° V.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Uruguay. Rio de la Plata Løbet mellem *Pescadore Bank* og *San Gabriel Island* er afmærket med seks sorte Spirtønder.

Den sorte Spirtønde ved 15 Fods Grunden mellem *Laja Bank* og *Colonia Point* er flyttet til Grundens NØ-Side.

En sort Spirtønde ligger ved S.-Kant af 12 Fods Grunden NV. for *Colonia Point*; Tønden ved 9 Fods Grunden N. for 12 Fods Grunden er inddragen.

Ved *Laja Bank* Ø-Ende ligge to Tønder, en ved NV. og en ved SØ-Enden.

En 17 Fods Klippegrund ligger i 24 Fod Vand, ½ Kml S. for *San Gabriel Island*. Den er afmærket med en sort Spirtønde, som ligger fra *Colonia* Fyr i S. 70° V. og fra *Sar Gabriel Island* V.-Ende i S. 8° Ø.

Spirtønderne ved Grunde have hvide Flag, ved Løbets røde Flag.

En Vandstandsmaaler, som viser Dybden i Løbet, er anbragt ved Regeringens Dok i *Colonia*.

Karantænebestemmelser m. m.

Tyrkiel. — Skibe fra *Marmorhavet* mellem *Boz Bournou* og *Kara Bogha* underkastes nu kun 1 Dags Karantæne og Lægeundersøgelse.

Sundhedsagenten i *Dardanellerne* er berettiget til ved Prajning af Skibe, som komme fra *Middelhavet*, at forlange at Kaptajnen forlader sit Skib og gaar ombord i Sundheds tjenestens Dampslup for der at opfylde de nødvendige For maliteter.

Egypten — Karantænen er ophævet for Skibe fra *Adalia* Sundhedsforanstaltningerne overfor Kysten mellem *Boz Bournou* og *Kara Bogha* ere ophævede.

Grækenland. — Skibe fra *Marmorhavet* mellem *Boz Bournou* og *Kara Bogha* underkastes 5 Dages Karantæne og fra Havne mellem *Keledonia* og *Alexandrette* streng Lægeundersøgelse

Portugal. — Santos og øvrige Havne i Provinsen *Sar Paulo*, samt *Pernambuco* ere erklærede for kolerafri.

Gibraltar. — Sejlskibe med Passagerer fra *Tanger* og øvrige Havne i *Marokko* underkastes 10 Dages Karantæne.

Spanien. — *Alexandrette* er erklæret for kolerafri Havne ved *Alexandrette Bugt*, der ligger nærmere end 85 Kml. ved *Zeitoume* i *Mesopotamien*, betragtes som kolerasmittede.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Bygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe. Dampmaskiner, Kjedler samt Maskinarbejde a enhver Art. — Tørdok, 340 engelske Fods Længde i Bunden, samt Patentslip for Skibe af indtil 750 Tons Egenvægt.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Founders and Ship Repairers.
Vildersplads, Copenhagen, C.

Nørrebro

Koste- og Levangerfabrik,

Nørrebrogade Nr. 30.
Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.
Diner a la carte. Varme Frokostretter.

J. Christophersen.

Fanø praktiske Sømændsskole.

Saa vel Regyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Ægte Carbolineum.

Bedste og billigste Imprægneringsmiddel. Anvendes til alt Træværk. Kan paastryges af Enhver. Faas billigst hos

Th. Kayser & Co.,
ældste Carbolineumsforretning,
Rosengaarden 8, Khvn. K.
forhen Møntergade 24.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:
Raadhustræde 4.

St. Kongensgades Brødfabrik & Melforretning 63

anbefaler
1ma veltørrede Skonnerogger
Telefon 197.

„Dansk Sefartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 18, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø., hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petittlinie à 45 mm Bredde	25 Øre	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	20 —	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gang
½ Side eller derover	20 0/100	80 0/100	50 0/100
Mindre end ½ Side	10 0/100	20 0/100	40 0/100

Enkelte Numre af „Dansk Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 43.

Kjøbenhavn, Fredag den 25. Oktober 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Sidelanterner. — Pilot chart. — Losning af Trælast i engelske Havne. — Fiskeri-Statistik. — Fiskerierne. — Toldrevision og Losning. — Stoppede Skibe i England. — Flodbølgen i Bugten ved Hangtschau. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fra Københavns Frihavn. — Skibsetferretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

Jens Emil Juhl,
Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab
HAFNIA
Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5
Telefon 3326.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.
Største Lager
af
Fedevarer.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Toldbodgade 16.

C. F. Schlüter,
Skandinaviens største
Skibshandel.
Etableret 1857.
En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Pøder Skramsgade.
Kjøbenhavn K.

Den anerkjendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson,
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Marstrand, Helweg & Co.
Maskinfabrik & Jernstøberi, Kjøbenhavn V.



Specialitet:
Rejseapparater.

Enerepræsentanter og Enefabrikanter for Skandinavien
af **C. W. Hunt Co.s** amerikanske Kulløsningsapparater
og automatiske Transportbaner.
Til Københavns Vestre Gasværk leveret: 2 Kraner,
11 automatiske Baner. **Enorm Besparelse** i Losnings-
og Lagrings-Udgifter.
60—100 Tons Kul opløst og lagret i Timen.
Overlæg og Prospekter paa Forlangende.

Emil Felumbs
Pianofabrik,
Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

C. M. Fønnesbech.
Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.
Udsalg;
Østergade 10, Kjøbenhavn.

Frihavnens
Spedition &
Kommissions-Forretning.
Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørger.
Kontor i Frihavnens Kontorb.
Telefon 2250.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier,
Maskinolier,
Carbolineum etc.
John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

J. W. Jessens Bagerier, Gammel mønt.
Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød Landbrød. Hamburger-Surbød.

Flensborgs
Skibsbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjæder
særlig hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Skibsmandsarbejde
af enhver Art udføres, Takler, Tallier, Sejsinger, Stropper,
Korkfenders, Tougfenders, alle Slags Splidsninger og Knobe
etc. Ordres modtages.
Jul. Christensen,
Hjertensfrydsgade 12, Kjøbenhavn K.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigstelefon: Nr. 3876.
Willschou.
31, Havnegade. Kjøbenhavn K.
modtager Ordres som Agent for Firmaerne
Messrs. **Bolling & Lowe,** 2 *Lawrence Pountney Hill,*
London. E. C.
La Société Cockerill, *Seraing i Belgien.*
Messrs. **Bullivant & Co.,** *Millwall og 72, Mark Lane,*
London. E. & E. C.
Messrs. **E. T. Brown & Co.,** *22, Great St. Helen's,*
London. E. C.,
samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybnings-
materiel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer
etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer
af alle Slags til og fra Københavns Havn.

M. Christensen,
Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.

J. A. Thiesson,
Smør-, Æg- & Osteforretning,
Leverander i Skibsproviant.
Oprettet 1881.
Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen
(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

„Montferrand“

Prøv og dem denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvind,
[faas à 65 Øre pr 1/1 Bontl.]

Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.
Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.
Telefon 3796.

Rugbrød

A Frederiksberg A
er udmærket og holdbart.
Guldmedaille i Amsterdam.



Faas hos de fleste Handlende
i Byen, paa Broerne og Fre-
deriksberg til følgende Priser:

Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.
Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.
Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.

Hovedforhandler:

Peter Buch,

Vinhandel

en gros & en detail.

Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.
Telefon 1107.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,

Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Jacob Holm & Sønner,

Kjøbenhavn.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Foreningen til Søfartens Fremme.

Skipperforeningen.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Den 1ste November d. A. er det 50 Aar siden, at Hr.
Inspektør C. G. F. Schwartz indtraadte som Lærer i Kjøben-
havns Navigationsskole, ved hvilken han siden uafbrudt har
virket, de sidste 39 Aar som Skolens Forstander.

Ovenstaaende Foreningers Bestyrelser tro at imødekomme
et almindeligt Ønske hos den talrige Kreds af Medarbejdere,
Elever, Venner og Velyndere, han i denne lange Aarrække
har vidst at erhverve, ved at indbyde dem til Deltagelse i en
Festmiddag for ham ovennævnte Dag Kl. 6 i Hotel Phønix.

Lister til Indtegningen ere frenlagte i de to Skibsfører-
foreningers Lokaler, hos Hof-Instrumentmager H. E. Holste
Efterfølger, Østergade 24, Stuen, og i Det forenede Damp-
skibsselskabs Skibsinspektion, paa hvilke Steder Adgangskort
udleveres ved Tegningen.

Listerne sluttet Lørdagen den 26de ds.

Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa
Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,

Iron & Brass Founders and Ship Repairers.

Vildersplads, Copenhagen, C.

Danchells Fabriker.

Linoleum.

Voxdug.



Anker-Marke

Eneudsalg i Danmark
for

**Idelmenhorster
Linoleumfabrik.**

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13. Matthæusgade 5.
Telefon 545 Telefon 2680.
Kjøbenhavn.

Hattemagasinet

„London“

Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg

Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt
Udarbejde samt Alt færdigt
Bødkerarbejde for Export
Alt Arbejde udføres af solide
og øvede Folk.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

F.W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemmekomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

Paa Udkig.

Imellem de engelske, norske og tyske Skibsfører-Foreninger har der i længere Tid været ført Forhandlinger om et Samarbejde, der navnlig skulde gaa ud paa at skaffe Medlemmerne af de paagældende Foreninger fælles Repræsentanter omkring i Havnene. Der foreligger nu et Resultat af disse Forhandlinger, idet hver af de tre Foreninger har udnævnt Repræsentanter, hvis Opgave det er med Raad og Daad at støtte Kolleger fra Udlandet, der ere Medlemmer af en af Foreningerne, naar de i vanskelige Tilfælde, f. Eks. ved Havari el. lign., henvende sig til en af disse Repræsentanter. »Hansa« offentliggør disses Navne og udtaler det Haab, at den trufne Ordning ikke alene maa være til Skibsførernes Fordel, men maa føre til en yderligere Samvirken mellem de tre Forbund til Gavn for Standens Interesser. Den ene af de tre Foreninger, »Shipmasters Society« i London, har ikke alene Agenter i engelske, men næsten i alle betydeligere Havne i Verden, — her i Kjøbenhavn saaledes det ansete Firma C. K. Hansen, — som i Fremtiden i forefaldende Tilfælde ogsaa ville varetage de tyske og norske Kaptajners Interesser. Det tilsvarende gælder for de norske og tyske Havnes Vedkommende om Agenterne for »Norsk Skibsførerforening« og for »Verbande deutscher Schiffer-Vereine«.

Det vil for enhver Skibsfører være klart, at en Sammenlutning som denne har stor Betydning for de paagældende Foreningers Medlemmer, idet disse i næsten alle Havne ville kunne erholde god og sagkyndig Hjælp i alle vanskelige Tilfælde, der maatte møde dem. De ville ved denne Ordning ikke alene komme lettere ud over saadanne Vanskeligheder, men de ville ofte spare Udgifter, der hyppigt have kunnet være ganske anselige. I mange andre Fag arbejde de forskellige Landes Organisationer forlængst sammen, naar fælles Interesser gøre det ønskeligt; for ingen Stand er et saadant Samarbejde dog mere naturligt og ønskeligt end for Skibsfører-Standen. Skibsførerens Virksomhed er ikke knyttet til hans eget Land; den foregaar fuldt saa meget ude i fremmede Havne, og ingen kommer som han i Berøring med de forskellige Lande og deres ejendommelige Forhold. For Skibsførerne har det derfor den største Interesse rundt om i Havnene at finde paalidelig og økonomisk uinteresseret Vejledning, naar de ønske den. Den ovenfor skildrede Overenskomst mellem tre af Udlandets store Skibsfører-Foreninger er et glædeligt Vidnesbyrd om, at Erkendelsen heraf trænger igennem. Vi ville oprigtigt ønske, at de danske Skibsførere kunde blive delagtige i de Goder, en saadan Ordning medfører, og den Organisation, der skaffede dem disse, vilde i denne Henseende gøre sig meget fortjent.

Under Folkethingets Forhandlinger om Finansloven har der lydt mange gode Ønsker for Toldkommissionens Arbejder. En enkelt Taler berørte den Betydning, en Toldreform vilde have for Skibsfarten, og gjorde det i saa træffende Ord, at vi med særlig Fornøjelse gengive dem. Taleren var Hr. Grosserer Kœdt og hans Ord lode saaledes: Der er endogsaa enkelte af vore Industrier, »som ere stillede mindre heldigt end udenlandske Industrier.

Jeg skal nævne en Industri som f. Eks. Skibsbyggeriet. Der er paa offentlige Møder fremsat Beregning fra Helsingørs Skibsværft, i Henhold til hvilken den Told, der betales for Materialerne til et Skib, andrager mellem 5—6 pCt. af det færdige Skibs Værdi, medens et udenlandsk Skib, et fremmed Skib, kun svarer 3 pCt. i Toldafgift. Der er altsaa ikke nogen Beskyttelse for dette nationale Erhverv, men der er ligefrem en Mulkt paa at være Skibsbygger her i Danmark.« (Fremhævelserne af Red.).

Under Finanslov-Debatten omtalte ligeledes Folkethingsmanden for Thisted, Hr. Kaptajn Trolle, forskellige Forhold, Skibsfarten vedrørende. Efter i et indgaaende Foredrag at have fremstillet Fiskeriets Krav om Havneanlæg og særlig paapeget Betydningen af et Havneanlæg paa Jyllands Vestkyst, udtalte han følgende:

»Angaaende de Ønsker, som Skibsfarten har, skal jeg tillade mig at omtale et Par Ting. Det er allerede berørt af det ærede Medlem fra Slagelse (Kœdt), at ved en Revision af Toldloven burde man ogsaa tage Hensyn til Skibsfartens Interesser. Det er jo nemlig saa, at Tolden paa de Materialier, der anvendes til Bygning af Skibe, beløber sig til 5 à 6 pCt., og at Tolden paa Skibe, der indføres, er over 3 pCt.. Med dette Beløb forøger man altsaa Byggesummen af disse Skibe, og den skal forrentes. Og naar man nu husker, at alle de Lande, vi konkurrerer med paa Skibsfartens Omraade, ere fritagne for saadanne Afgifter, kan man forstaa, at det er et meget byrdefuldt Tillæg for Skibsfarten. En anden Foranstaltning, der er foreslaaet, som vil gavne Skibsfarten i høj Grad, og som jeg derfor skal tillade mig at anbefale, er en Bevilling til en Lodsdamper her ved Kjøbenhavn. At betjene Dampskibene ved Sejlbaade er jo noget gammeldags, og med den Udvikling, som Skibsfarten har faaet nu, mener jeg, at man har Krav paa en hurtigere og bedre Betjening. Et andet Forhold vedrørende Skibsfarten, som man har anmodet mig om at henstille til den højtærede Finansministers Overvejelse, er, om Forandringen af Maalebrevene ikke kunde paaskyndes noget mere; man er jo nylig gaaet over til en Forandring i Maalereglerne fra Donau til British Rule, og denne ny Maaleregel vil spare Skibene for betydelige Udgifter i fremmede Havne. Det er blevet mig meddelt af et herværende Rederi, at den Sum, som samtlige Skibe ville spare, hvis disse Maalebreve kunde udstedes noget hurtigere, beløber sig til over 100,000 Kr. Jeg skal derfor tillade mig at henstille dette til den højtærede Finansminister.«

I et senere Møde udtalte Folkethingsmanden bl. a.:

Med det samme jeg har Ordet, skal jeg tillade mig at rette en Henstilling til den højtærede Marineminister angaaende Kontrollen med nautiske Instrumenter, en Sag, der, som jeg ved, ligger Skibsfarten meget paa Sinde. Der har været nedsat en Kommission til Undersøgelse af disse Forhold, og det har jo ogsaa stor Betydning for Skibsfarten, at de Instrumenter, som bruges til Stedsbestemmelse for Skibe, ere paalidelige, hvad der med den forøgede Trafik, der nu kan ventes til Kjøbenhavn, vil faa forøget Interesse. Jeg tillader mig at henstille til den

højtærede Minister at tage denne Sag under velvillig Overvejelse.

Paa en for nylig i Bryssel afholdt Kongres i »Foreningen for Tilvejebringelsen af internationale Love« diskuteredes Spørgsmaalet om Ansvarrets Fordeling i Tilfælde af Kollision mellem to Skibe, der begge have Skyld. Efter en indgaaende Diskussion vedtog Kongressen følgende Resolution: Kongressen udtaler, at en Lov, som sætter Domstolene i Stand til at beregne hele Skaden, der er overgaaet Skibe i Kollisionstilfælde, naar begge have Fejl, i Forhold til Størrelsen af den Fejl, de have begaaet, er at foretrække 1) for en Lov, som lader hvert Skib bære sin egen Skade, 2) for en Lov, som deler Skaden efter de respektive Skibes Værdier, og 3) for en Lov, som deler den lige.

Efter Kongressens Mening bør en Lov som førstnævnte antages af alle Nationer.

Den svenske Regering har, if. Post- och Inrikes Tidn., truffet følgende Bestemmelser angaaende Anerkendelsen i Sverrig af danske Fartøjers Maalingsdokumenter:

at danske Sejlskibe, forsynede med dansk Maalebrev eller med Nationalitets- eller Registrerings-Certifikat, udfærdiget efter d. 31. Marts 1895, som ankomme til svensk Havn, skulle der være fritagne for Ommaaling, og Fartøjets afgiftspligtige Tonnage efter nævnte Maalebrev lægges til Grund for Beregningen af Afgifterne;

at danske Dampskibe, forsynede med samme Maalebrev eller Certifikat som ovennævnt, udstedt efter d. 31. Marts 1895, skulle være fritagne for Ommaaling i svenske Havne, og den Netto-Tonnage, som i Maalebrevet eller Certifikatet findes angiven under Rubriken »German Rule«, lægges til Grund for Beregningen af Omkostningerne i svenske Havne, dog at Fartøjet, for saa vidt Netto-Tonnagen ikke findes angiven efter den anførte Regel, skal underkastes en delvis Ommaaling til Bestemmelse af Afdraget for Maskinrummet efter de i Sverrig gældende Regler;

at naar delvis Ommaaling foretages, skal Afgiften beregnes efter de i Sverrig gældende Bestemmelser, men dog alene for de virkelig opmaalte Rum; samt

at, med Hensyn til Anerkendelse i Sverrig af Maalebreve, udfærdigede for danske Fartøjer i deres Hjemland før d. 1. April 1895, skulle de i Generaltoldstyrelsens

Bekendtgørelse af 21. April 1882 meddelte Bestemmelser benyttes.

Fanø Skibsrederforening meddeler os følgende, der tjener til Belysning af Spørgsmaalet om Rederiets Forpligtelser overfor Søfolk, der afmønstres som Syge.

En dansk Sømand blev i 1893 forhyret i Antwerpen med et dansk Skib for en Rejse derfra til Ostindien og videre. I Forhyringskontrakten blev indført, at naar Skibet kom tilbage til en nordeuropæisk Havn, kunde Maanedens opsiges fra én af Siderne.

Efter ca. 22 Maaneders Forløb kom Skibet tilbage til Rotterdam og da førnævnte Sømand var syg, blev han afmønstret og efterladt paa Hospitalet imod at Kaptajnen deponerede fl. 84 til Kur og Pleje i 8 Uger, efter Konsulens Anmodning, da der, ifølge dansk Sølov, tilkommer en syg Mand, der afskediges i Udlandet, Kur og Pleje i 8 Uger for Rederiets Regning.

Kaptajnen og Rederiet mente, at da Manden lovlig kunde afskediges i Rotterdam ifølge Forhyringskontrakten, burde de ikke betale mere end for 4 Uger til Mandens Kur og Pleje, hvorfor de bad Konsulen at undersøge det nærmere.

Konsulatet oplyser nu, ifølge Skrivelse til Rederiet, at det er bemyndiget til at tilbagesende det halve af den deponerede Sum, da Regeringen i dette Tilfælde betaler det øvrige, og Rederiet modtog samtidig Postanvisning paa fl. 42.

Om Aracaju meddeler Hr. Gunnar Knudsen Nord. Skibsrederforening:

Kaptajn *Valdussen*, førende min Brig »*Gjendin*«, har netop været i *Aracaju* og giver om denne Havn nogle Oplysninger, som jeg formoder kan have sin Interesse for andre Redere.

Han meddeler, at efter Lodsernes Udsagn, saa er den største Vandstand paa Barren fra December til Marts, da der er 14 à 15 Fod, men fra Marts til December er det meget sjældent over 12 Fod. I Juni Maaned laa der 3 Dampskibe i 4 Uger og ventede paa at komme ud med et Dybgaende paa 9 Fod. Der er 2 Barrer (Nord og Syd Bar) og Vandstanden paa begge skifter jævnlige, men den er aldrig saadan, at begge Barrer kan passeres samtidig. Der er ogsaa et Slags Slæbebaad, og alle er omtrent nødt til at benytte den baade ind og ud, selv om Skibene er i Ballast. Ud er det umuligt at komme uden Slæbebaaden, da Vinden staar lige ind, og Barren er smal og gaar i flere Svingninger. Taksten for Slæbningen er 2 Milreis pr. Registerton for ind og ud.

Sidelanterner.

Vi have fra en færende Dampskibsfører modtaget følgende:

Da jeg for nylig med høj Dækslast, der dækkede for Fyrtaarnene ved Kommandobroen, hvor Sidelanternerne ellers have deres Plads, var nødt til at sætte Reserve-lanternerne ud paa et Brædt, som var nejet uden paa Dækslaststøtterne, saa blev jeg meget ked over at se hvor daarligt de lyste. Gik man hen ved dem og saa ned paa dem, ja, saa lyste de udmærket, men gik man forefter og kom lavere, saa vare de næsten ikke til at se.

I Lanterneerne ere gode riflede Glas, og Brænderne ere Fladbrændere saa store som Loven byder. Jeg blev imidlertid snart klog paa, at Lejlen maatte ligge i, at

Flammen stod for lavt; den naaede ikke op over de underste Rifler i Lanterneglasset.

Næste Dag lod jeg tage de gamle Brændere af og Tømmermanden lodde ny, høje Rundbrændere paa, som vi havde i Reserve. Flammen kom derved saa højt, at den kom lige midt paa Buen i det riflede Glas, og det gjorde den Forandring, at nu lyste Lanterneerne udmærket med et stort, klart Lys, i Stedet for det søvnige forhen, som ingen Vegne kunde ses.

Da Lanterneerne vare i fuldstændig Orden og god Stand som ved Anskaffelsen, saa antager jeg at mange Skibe have samme Slags ombord. Saadanne Lanterneer ere imidlertid uforsvarlige, naar Brænderen ikke naar op over Riflerne og lyser midt i Lanterneen.

Paa dette tillader jeg mig herved at gøre opmærksom.

O. n.

Pilot chart.

Ifølge Pilot chart for Oktober har Vejret over det nordlige Atlanterhav været ualmindelig smukt i September. Nogle faa lave Luftryk, der paa høje Breder vandrede tværs over Havet, forårsagede vel af og til lidt stiv Kuling, men det eneste egentlig haarde Vejr, hvorom Beretning foreligger, havdes fra den 8de til den 10de inklusive i den midterste og østlige Del af Oceanet langs med og nord for den transatlantiske Dampskibsroute.

Forudsigelsen for Oktober lyder saaledes: Hyppige Storme mellem Ny-England og de britiske Øer nord for 40° Brede. Tropiske Cykloner eller Orkaner meget sandsynlige. Syd for 40° Brede og Øst for 60° V. Lgd. gennemgaaende godt Vejr.

Kortet indeholder endvidere Beretning om nogle Forsøg, der i Tyskland ere anstillede med Hensyn til Lydsignalers Hørbarhed. Forsøgene bleve anstillede ved, at et Dampskib i forskellige Retninger stod ind imod eller ud fra Fyrskibet ved Ejderens Munding, medens dettes Taagesirene holdtes i Gang.

Resultaterne ere fremstillede i Kurver, samt i et Diagram af Form som en Kompassrose, hvoraf følgende Slutninger lade sig uddrage:

Forstyrrelser i Taagesignalers Hørbarhed ere, selv i klart Vejr, langt hyppigere, end det skulde antages. Formodningen om, at Signalets Tydelighed afhænger af Vinden, synes korrekt; thi i de anstillede Forsøg er Vinden utvivlsomt en meget væsentlig Aarsag til Uregelmæssighederne, og den vekselvise Forøgelse eller Formindskelse i Signalets Intensitet kan med Sikkerhed skrives paa dennes Regning, hvilket dog imidlertid ikke udelukker Tilværelsen af andre forstyrrende Faktorer, der kunne forandre saavel Retning som Styrke af Lydsignalet.

Baade Kurver og Diagram vise tydeligt, at Lyden har en bugtende Bevægelse gennem Atmosfæren, og at de første Bøjninger mod og op igen fra Havets Overflade ere stejle, jo nærmere Vindens Retning gaar lige mod Lyden.

Som Hovedresultat af de foretagne Observationer kan med temmelig stor Sikkerhed fastslaaes, at saa længe Iagttageren befinder sig til Luvart af Stationen, vil Uregelmæssighederne i Taagesignalet Hørbarhed blive større, jo nærmere Kurs og Vindretning falde sammen og omvendt.

Paa Bagsiden af Pilot chart findes denne Gang et Storcirkelkort over det nordlige Stille-Hav.

Losning af Trælast i engelske Havne.

Nordisk Skibsrederforening har modtaget følgende:

Undertegnede Skibsførere, nu liggende i *Hartlepool*, hvor vi har løstet Props, tillader sig at anmode Nordisk Skibsrederforening om at oplyse i Deres Cirkulære, hvorledes vi kan beskytte os mod den Kutyme, der er bleven indført næsten over alt i England, nemlig at Købmanden i lange Tider efter Skibenes Udlosning lader Lasten ligge paa Kajen paa Skibenes Risiko og ved Udbetalingen af Fragten tilbageholder en Del af samme, indtil Lasten er opregnet. I Reglen mister Skibene Restancen, da der efter Købmændenes Opgivende sædvanlig er for lidet, hvilket er et betydeligt Tab for os med disse smaa Fragter.

Indlagt følger en Kopi af vore Certepartier og Kopi af den Notice, Købmændene modtager ved vor Ankomst.

Tegner med Agtelse

A. Pii, Fører af dansk Bark »Excelsior«, P. Olsen,

Fører af »Astrea«, O. Larsson, Fører af svensk Brig »Esmeralda«, H. P. Nilsson, Fører af svensk 3-m. Sk. »Vere«, P. Ansack, »Johannes« von Riga, C. Sand, Fører af Bark »Hertha« af Grimstad, John Leuktén, (?) Befh. af Brig »Irma«.

Form for Noticen:

Dear Sir,

I beg to give you Notice that my has arrived here from and she is now ready to discharge. I beg to request that you will send some person or persons to tally the Cargo with my Mate, as it is being discharged, otherwise I cannot acknowledge any claim for alleged shortage.

Yours truly

Master.

Vi kan som Svar paa Kaptajnernes Forespørgsel indskrænke os til at aftrykke, hvad vi skrev i Cirkulære Nr. 12. Der indeholdes deri, saavidt vi kan se, fuldstændigt Svar paa, hvad der ønskes oplyst. Vi skrev den Gang:

Der fremkommer ofte Klager fra Redere, hvis Skibe bringer Trælast til England, over den lange Tid, der hængaar, inden de faar Fragtopgør fra Ladningsmodtagerne, og over, at de ikke faar den fulde Fragt udbetalt, idet der fradrages betydelige Beløb under Paaskud af, at Skibet ikke har udleveret alt, hvad det ifølge Konnossementet skulde udlevere, og Rederne finder sig saa meget mere forurettede ved denne Fremgangsmaade, som Dokkompagniets Opgørelse og Kvittering for det udlossede ofte først fremkommer flere Uger efter, at Ladningen er bleven oplagt paa Kajen og unddraget Skibets Kontrol. Modtagerne forholder sig saaledes, at man skulde tro, de mente, at Ladningen ligger for Skibets Risiko fra Leveringen ved Skibssiden, indtil Dokkompagniet præsenterer sine Kvitteringer; rent bortset fra det i sig selv urimelige ved en saadan Opfattelse, synes de ganske at ignorere den Bestemmelse, der næsten altid findes i Certepartierne, nemlig at Skibets Ansvar ophører, saa snart Ladningen er leveret fra Skibssiden.

Der opstaar i denne Anledning ofte Disputer, idet Rederne selvfølgelig under saadanne Omstændigheder ikke ville finde sig i noget som helst Fradrag af Fragten.

Vi tror imidlertid, at de vilde kunne spare adskillig Tid og Penge og undgaa meget Bryderi og mange Ærgrelser, i Fald der blev gaaet noget mere forsigtigt til Værks. Ingen Kaptajn bør skille sig af med sin Ladning, forinden han har overbevist sig om dennes Kvantitet. Tælling bør foretages saavel ved Indskibningen som ved Udlosningen. Det er først og fremmest, som enhver Kaptajn naturligvis ved, hans Pligt ikke at underskrive noget Konnossement, forinden han har overbevist sig om, at den i Konnossementerne givne Beskrivelse af Ladningens Art og Størrelse virkelig stemmer med, hvad han har modtaget i sit Skib.

Kan han ikke paa Løsestedet arrangere sig med Modtageren om, at denne betaler Fragten efter Konnossementet uden videre Tælling eller Udmaalning, bør han give ham Notits om, at han vil sætte en af Besætningen til at tælle Lasten, eller engagere en Mand til at kontrollere og optegne de daglige Leveringer, og samtidigt opfordre Modtageren til paa sin Side ligeledes at engagere en Tæller. Paa denne Maade kan Optegnelserne over de daglige Leveringer kontrolleres hver Aften, efter at Arbejdet er endt, og Disputer om, hvorvidt Kaptajnen har udleveret alt, hvad han ifølge Konnossementerne har forpligtet sig til, vil ikke kunne opstaa, idet det virkelige Forhold straks konstateres. Skulde Købmanden paa sin Side vægre sig ved at efterkomme sin utvivlsomme Forpligtelse til at eftertælle Ladningen straks ved Modtagelsen, saa vil Kaptajnen dog over for en Dommer staa med en ren Samvittighed: han

har i enhver Retning opfyldt, hvad der kunde forlanges af ham, hvorimod Modtageren har undslaaet sig ved at opfylde sin Forpligtelse. Dette vil sikkert give Rederen en betydelig Chance i Tilfælde af Proces.

Vi erindrer at have set en engelsk Domsafgørelse netop i et Tilfælde, hvor Kaptajnen saaledes havde gjort alt, hvad der med Rimelighed kunde forlanges af ham. Han havde ladet Ladningen (Planker) tælle baade ved Indskibningen og ved Losningen. Skibet lossede ved Surrey-Dokkerne i London, og Indstævnte — Ladningsmodtageren — forsøgte at fradrage i Fragten Værdien af saa mange Planker som han paastod, der manglede efter Konnossementet. Indstævnte vilde ikke gaa ind paa at tælle Ladningen ved Skibssiden, hvorfor Kaptajnen gav ham Notits om, at han vilde sætte en Mand til at tælle den. Det var tilstrækkeligt godtgjort, at alt, hvad der var indskibet, ogsaa var udleveret.

Indstævnte henviste til Dokkompagniets Kvitteringer, der først vare fremkomne 3 à 4 Uger efter Losningen og udviste, at der var losset flere Hundrede Planker for lidet. Men Dommeren gav ham ikke Medhold; han dømte ham

til at betale den fulde Fragt uden noget Fradrag for Mangler i Leveringen. Det var rimeligere at tro paa de Vidnesbyrd, som det Mandskab, der havde talt Ladningen ved Skibssiden, aflagde, end det, som Dokkompagniets Folk afgav, idet disse først havde talt Ladningen Uger efter, at den var leveret fra Skibet, saa at der altsaa var en nærliggende Mulighed for, at Dele af den senere var bortkomne ved Tyveri eller lignende.

Forsaavidt en Kaptajn ikke kan arrangere sig med Modtageren om, at denne betaler Ladningen efter Konnossementet, tror vi altsaa, han vil staa sig bedst ved at lade en af sine Folk tælle den eller engagere en Mand fra Land hertil, og opfordre Modtageren til at gøre det samme. Naar de daglige Leveringer saaledes ere kontrollerede og konstaterede, vil Rederen herved, selv om Modtageren skulde have vægret sig ved at efterkomme Kaptajnens Anmodning, have en stor Fordel i Tilfælde af Proces, en Fordel, der rigeligt vil opveje den ringe Ulejlighed og den ubetydelige Udgift, der er forbundet med lagttagelsen af disse Forsigtigheds-Foranstaltninger.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jernbane & Dampskib

I Ugen fra 13. Oktober til 20. Oktober 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-flynder Pd.	Gedde m. m. Pd.	Skrupper Pd.	Torsk Pd.	Kuller Pd.	Sild. Pd.	Aal ¹ og Aale- kvabber ² Pd.	Laks ¹ og Ørred ² Pd.	Skaldyr Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt Pd.
45 danske Fiskerfartøjer	119,448				19,350							
26 danske Kvaser	32,688				91,800			8,000 ¹				
1 svensk Fiskerfartøj					1,350	50						
pr. Baad og Vogn fra nærliggende Fiskerlejer				564	7,060		1,044	2,279 ¹ 196 ²	46			
pr. Jærnbane og Dampskib	508	7,600	4,505		1,476	2,298	169,880	11,462 ¹	7,276 ¹ 1,650 ²	20,468	6,561	
Ialt =	152,644	7,600	4,505	564	121,036	2,348	170,924	21,937	8,972	20,468	6,561	517,559
Betalt	levende				levende		svenske Aal,					
Gennemsnitspris af	1Kr.25Ø.				1 Kr.		1Kr.50Ø. blanke,					
Opkøbere	til				til		til 50-57 Ø.,					
	2Kr.75Ø.				1Kr.75Ø.,		2 Kr., gule					
	pr. Lpd.				svenske		bornh. 33-40 Ø.					
					3 Kr.		50 Øre pr. Pd.					
					pr. Lpd.		pr. Ol.					

Tilførslerne af levende Fisk har i Ugens Løb været noget rigeligere, særlig Rødspætter af sekunda Kvalitet, hvilket yderligere trykkede Priserne. Markedet stille med ringe Købelyst.

Fiskerierne.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 21. Oktober.:

Nu nærmer den Tid sig, da Vejret sjældent tillader vore Kuttere at være paa Havet mere end i den halve Del af Ugen. Ingen af vore Kuttere have i Løbet af de to sidste Uger opnaaet at gøre mere end en Tur ugentlig fra Fiskeplads og Tilførslen er af den Grund aftaget noget, om den end endnu er betydelig større, end i andre Aar ved denne Tid; Priserne ere stegne en Del og vise nu mere Fasthed. Udfor Kandestederne og nedefters Skagen til samt paa selve Skagens Rev have en Del Kuttere, hovedsagentlig hjemmehørende i Skagen, drevet Fiskeri og haft ganske godt Udbytte, hver ca. 200 Snes Rødspætter, vejende 12—14 Pd. Snesen, og betalte med fra 1 Kr.—1 Kr. 40 Øre Snesen; særlig i denne Uge har der paa sidst nævnte Plads været fisket godt efter at Nordveststormen havde sat Fisken ind paa Grundene. Fiskeriet omkring Læsø har været drevet hovedsagentlig paa Rusmandsbanen og store og lille Grund;

paa først nævnte Sted er Fiskeriet aftaget betydeligt i sidste Uge, men paa Grunden er det vedblivende godt; Fisken har vejret fra 10—14 Pd. Snesen og er betalt med fra 75 Øre—1 Kr. 35 Øre pr. Snes. Paa Nordvestrevet af Læsø og i Læsørende er der ligeledes drevet Fiskeri; Rødspætten derfra har været af noget mindre Kvalitet end ovennævnt. I den første af de to sidste Uger fiskede c. 15 Kuttere med godt Resultat i Aalborgbugten og i den anden over det dobbelte Antal; Kutterne gjorde ofte fuld Last i 2—4 Træk og afgik midt i Ugen i et Antal af c. 35 Stkr. direkte til Kjøbenhavn, hvilken store Tilførsel trykkede Priserne saavel for Kutterne som for de herfra kommende Kasser. Rødspætten vejede fra 10—14 Pd. Snesen og blev her betalt med 1 Kr. pr. Snes. Fiskeriet i Kattegat foregaar for Tiden udelukkende paa grundt Vand, hvilket har til Følge, at der næsten intet indbringes af de andre mere værdifulde Fladfiskesorter, saasom Tunge, Pighvar, Slethvar etc., som sjælden fanges uden paa større Vanddybder. I de sidste Uger, da Rødspætten af lille Kvalitet er fremkommen i saa store Mængder, har en Del Fiskehandlere forsøgt at eksportere Rødspætter, ispakket i Kasser, til England, et Forsøg der maa være faldet nogenlunde

heldigt ud, idet det er gentaget de sidste Par Uger, forrige Uge afgik saaledes til Newcastle c. 10,000 Pd. Netto herfra, og mindre Partier ere afsendte over Aalborg til Leith. Hummertilførslen har i de sidste Par Uger været ualmindelig stor, særlig fra Strømsstad, hvorfra der pr. Kvaser og Dæksbaad er tilført c. 50,000 Stk.; fra Øst- og Vestnorge er der kun tilført mindre Partier, der for største Delen ere eksporterede direkte til Tyskland. Prisen er vedblivende i Dalen; der betales nu 85 Øre pr. Pd. Sildetilførslen fra Gøteborg andrager ca. 400 Ks. ugentlig, som ogsaa hovedsagelig eksporteres til Tyskland.

Af den østlig for Fæstningsterrænet liggende inddæmmede Del af Havnen har Fiskehandler Chr. Holm af Havnekommissionen faaet Tilladelse til at afspærre et temmelig betydeligt Areal ved nedrammede Pæle og Lægter og derover udspændt Stasstraadsvæv og har i det derved fremkommende Bassin udeat ca 24,000 Stk. Rødspætter. Rødspætten lider nemlig meget af at opbevares i Hyttefad, og der menes, at Fisken ikke alene vil holde sig bedre i dette Bassin, men mulig vil vokse og i det hele taget vil trives bedre. Det er et nyt Eksperiment, hvis Iværksættelse har været forbunden med ikke ringe Udgift, saa det er at haabe, at Hr. Holm maa have Held med Foretagendet. Hvis det skulde lykkes paa denne Maade at bevare Rødspætten som god Handelsvare noget længere end vanlig, vil det nemlig være til Gavn baade for Fisker og Fiskehandler, idet denne sidste vilde kunne give højere Priser, naar han var sikker paa ikke nødtvungent hurtig at skulle aflænde Fisken, som ved at holdes tilbage noget længere, indtil Markedet var noget mindre overfyldt, let vilde kunne komme bedre i Pris.

Onsdag Nat indkom Fiskekutter »Nordvest« af Frederikshavn, Skipper Bast, efter 11 Dages Rejse fra Island. Fiske-riet har i den sidste Del af Sæsonen udelukkende foregaaet paa Dyrefjord og har givet et fuldt ud tilfredsstillende Udbytte.

Kutteren medfører hertil 211 Tons saltede Rødspætter, foruden et mindre Parti levende Torsk i Dammen. Denne Fangst er afhændet til Rederiet »Vendsyssel Fiskeeksportforretning« og er udbragt til godt 3000 Kroner. Hertil kommer ca. 4000 Kroner, som i den første Del af Sæsonen opnaaedes ved Salg af Rødspætter, sendt til England i ispakket Tilstand. Det bliver altsaa godt 7000 Kroner i Brutto-Udbytte i et Tidsrum af 4 Maaneder, et Resultat, som maa kaldes udmærket, og det giver et ypperligt Bevis for, at Islandsfiskeri — grebet an paa rette Maade — er et sundt og rentabelt Foretagende for danske Fiskerfartøjer. Efter hvad Skipperen fortæller, bliver der alligevel ikke noget af det ominøse Forbud mod Brug af Snurrevaad paa de islandske Fjorde; Islænderne have dog betænkt sig. Han meddeler ligeledes, at Fiskekutteren »Patrickfjord«, der ejedes af Konsul Gram i Kjøbenhavn og førtes af Skipper Halgrimson, under en orkanagtig Storm totalt forliste den 2. Oktober paa Dyrefjord. Mandskabet blev reddet, men det mistede alt sit Tøj.

— nn.

Toldrevision og Losning.

Nord. Skibsrederforen. henleder Opmærksomheden paa den nedenfor anførte Dom, fordi den viser, at Rederne ere udsatte for Tab ved langsom Ekspedition fra Toldvæsenets Side.

Sagen angik Skibet »Bornholm« af Nexø, Kaptajn Beck.

Dommen:

»Klageren havde med sit Skib at bringe en Ladning Trælast til Stettin og aflevere samme til Indstævnte. I Certepartiet er der for Losningen fastsat 3 Arbejdsdage og 20 Kr. pr. Overliggedag. Klageren meldte sig hos Indstævnte Fredag den 17. August 1894 og lagde til ved

den for ham opgivne Losseplads. Lørdag mellem 8 og 9 Formiddag kom Toldopsynsmændene for at foretage et foreløbigt Eftersyn af Skibet, men fuldførte ikke dette før om Eftermiddagen. Mandag den 20. August begyndte Losningen, som blev fuldendt Onsdag den 22. om Aftenen. Klageren fordrer Liggedagspenge for Onsdag og andrager om, at Indstævnte maa dømmes til at betale M. 22.50 med 6% Renter fra den 23. August 1894. Indstævnte andrager om Afvisning. De paaistaar, at Klageren har at bære Tabet ved den ovennævnte Forsinkelse af Toldvæsenets Eftersyn, og derfor begyndte Lossetiden først Mandag. Parterne er enige om, at efter Usance i Stettin begynder Lossedagen Kl. 7 om Morgen. Klageren paaistaar, at Indstævnte har Skylden for Toldeftersynets Forsinkelse til Eftermiddagen.

Motiver:

Efter Art. 595 H. G. B. begynder Lossetiden Dagen efter at Skibet er meldt losseklart. Men forudsat er, at Skipperen virkelig er losseklar, d. v. s., at der ingen Hindring er til Stede for Modtagelsen af Lasten. Der spørges derefter, om Forsinkelsen ved Toldvæsenets Eftersyn vil falde Afleveringen af Ladningen tillast eller Modtagelsen af samme. Efter den af Indstævnte fremlagte Attest fra Handelssocietetets Formand (*der Vorsteher der Kauffmannschaft*) af 21. Marts har Toldvæsenets foreløbige Eftersyn den Hensigt at undersøge Provianten og Rummet paa de fra Udlandet ankomme Skibe, om der skulde findes indsmuglede Varer ombord.

Toldvæsenets foreløbige Revision har derfor ikke Hensyn til de Varer, der skal modtages, men har til Hensigt at undersøge eventuelle Indsmuglingsforsøg fra Skipperens Side. Før den foreløbige Revision er udført, maa Varerne ikke udleveres. Det er altsaa en Forudsætning for *Udlevering*, at den foreløbige Revision har fundet Sted. Den rammer derfor Skipperen og ikke Modtageren.

Revisionen har ubestrideligt først kunnet begynde mellem 8 og 9 om Morgen, da vedkommende Toldembedsmænd ikke var til Stede tidligere. Det er derfor ligegyldigt, om Undersøgelsen, der først fuldendtes om Eftermiddagen, er bleven forsinket af Indstævnte, da Lossedagen jo begynder Kl. 7 om Morgen.

Overensstemmende med Art. 595 gjaldt derfor Mandag som første Lossedag, og derfor falder den 22. August indenfor Rammen af den fastsatte 3 Dages Lossefrist.

Herefter maatte Klageren afvises.

Stoppede Skibe i England.

Af det engelske »Board of Trade«s Aarsberetning, der afsluttes 30. Juni, angaaende Stopning af Skibe i det sidst foreløbne Aar, fremgaar, at der af Besigtelsesmændene ialt er stoppet 78 Skibe, hvoraf 25 paa Grund af Mangler ved Skroget, Udrustningen af Maskinerne og 54 for Overlastning eller urigtig Stuvning. Af dem, der stoppedes for Overlastning, var 25 eller næsten Halvdelen udenlandske Skibe. 4 Skibe stoppedes fordi deres Kulladninger ikke var tilstrækkelig ventilerede. Ejendommeligt er det, at kun i tre Tilfælde af de 78 fremkaldtes Stopningen ved Klage fra Mandskabets Side, alle de andre foranlediges af Besigtelsesmændene, og i af ti Tilfælde stillede Besætningen sig aldeles ligegyldig ved Spørgsmaalet om Skibet kunde gaa til Søs uden Fare eller ikke. Endnu mere betegnende for hele dette Systems Ordning er det indlertid, at Rederne ikke i et eneste Tilfælde benyttede sig af deres Ret til at fordrer Besigtelsesmændenes Dom underkendt; de appellerede aldrig Sagen, saa at man deraf er berettiget til at gaa ud fra, at Rederne har anerkendt, at Besigtelsesmændenes Fremgangsmaade var rigtig. »Sh. Gaz.«, der altid staar paa Redernes Side mod Board of Trade, udtaler ogsaa dette; derimod klager Bladet over, at Beretningen ingen Oplysning giver om, hvor stor eller lille Overlastningen

har været, eller om hvor stor en Procent af de udklærede Skibe, der var bleven stoppet. Som sædvanligt var der blandt de anholdte Fartøjer ikke faa Smaafartøjer, der gaar i Kystfart. — Siden Loven herom iværksattes den 1. Oktober 1876, altsaa i henvend nitten Aar, er ialt stoppet 864 Skibe paa Grund af Mangler ved Skroget, Udrustningen eller Maskinerne, og af disse Stopninger erklæredes senere kun 8 for at være uberettigede og 10 af Skibene fandtes sødygtige, saa at ialt 846 var usikre. For Overlastning eller urigtig Stuvning stoppedes i samme Periode ialt 805 Skibe, hvoraf kun 8 senere erklæredes sikre. Resultatet bliver saaledes, at i næsten nitten Aar er ialt antruffet 1643, eller gennemsnitlig aarlig 86 Skibe, der ikke tilfredstillede Lovens Krav om Sødygtighed. »Sh. Gaz.» beklager, at man ikke kan se, hvor mange af de overlastede Skibe der var udenlandske og gør atter opmærksom paa, at i sidste Aar var det næsten Halvdelen. Endelig fremdrages, at af de 864 Tilfælde af Stopning paa Grund af selve Skibenes Mangler, falder ikke mindre end 720 paa Sejlskibe, hvorimod 707 ud af 805 af Stopningerne for Overlastning faldt paa Dampere, eller med andre Ord; at for hver en Damper, der stoppedes af Mangler ved selve Skibet, anholdtes der syv Sejlere, og for hvert et Sejlskib, der stoppedes for Overlastning anholdtes syv Dampere.

Flodbølgen i Bugten ved Hangtschau.

Iblandt de nye kinesiske Havne, som efter Fredslutningen med Japan ville blive aabnede for den fremmede Handel, nævnes ogsaa Hangtschau, Hovedstaden i Provinsen Tschehkiang. Ikke langt derfra kan man daglig, men i Særdeleshed ved Springtid, iagttage en mægtig Kamp mellem den fra Havet kommende Bølge og det fra en Flod udløbende Vand.

En saadan daglig »Vandkrig» opstaar fortrinnsvis, hvor en hurtig flydende Strøm med en Barre udenfor udgyder sig i en tragtførmig Bugt af ringe Dybde. Alle disse Betingelser findes ved Hangtschau i højere Grad end noget andet Sted paa Jorden; thi Tsientangfloden løber meget hurtig, og Hangtschaubugten, hvori den udmunder, er ved sin Indgang omtrent 50 Kml. bred og har overalt mindre end 6 Favne Dybde.

For at naa ud i det egentlige Hav maa Flodens Vand søge sin Vej gennem den udenfor liggende Barre ad flere Kanaler, af hvilke den betydeligste hedder »Skildpaddedøren».

Hver Gang nu den uhyre Tidevandsbølge kommer fra det store Ocean og vil trænge gennem disse Kanaler, opstaar der en vældig »Vandkrig». Det udløbende Vand gør stærk Modstand, men bliver efter en kortvarig Kamp kastet tilbage af Havbølgen, der vælter sig derover og ind i Bugten. Raskere og raskere stormer Bølgen frem og staves stadig højere op i den sig hurtig indsnævrende Kanal, indtil endelig — ved Springtid — Afstanden fra Toppen til Vandfladen derneden beløber sig til ca. 8 Fod. Regner man endvidere det tilbagekastede Flodvand med, faar man som Bølgens hele Højde ofte over 20 Fod.

Med Tordenlarm brydes de skummende Vandmasser imod den kolossale Mur, der er bygget som Beskyttelse mod Søens Indtrængelse i Landet. Denne ca. 15 Mile lange Mur, som er et af Kinas betydeligste Bygningsværker, og som indeslutter hele Nordkysten af Hangtschaubugten, blev paa-begyndt i Aaret 911 e. C. og med Afbrydelse ført videre i Løbet af et halvt Aartusinde, indtil den naaede sin nuværende overordentlig store Længde.

Dens Hovedparti er over 7 Mile langt og ligger mellem Hangtschau og Hajning; men Muren strækker sig endnu et godt Stykke langs Floden op forbi Hangtschau, saavel som ad Søsiden til udover Hajning, hvorefter den antager Formen af et stærkt Dige, der naar helt rundt om Yangtse-Cap indtil Wusung i Nærheden af Shanghai.

Det storartede Skuespil af nævnte Vandkrig lod sig uden Tvivl bedst iagttage fra en Baad midt i Bugten. Der maatte

Synet af den med Tordenlarm fremrullende Bølge være uforlignelig storartet, men en saadan Plads kunde paa den anden Side let blive skjæbnsvanger for Iagttageren, eftersom Baaden ufejlbarligt vilde kæntré. Hidtil har da heller ingen dumdristig Englænder eller Amerikaner været forrykt nok til at prøve Vovestykket, hvilket det jo nok tør kaldes, naar henses til, at de ved Hajning for Anker liggende Dschunker køres heftig rundt af den oprørte Sø under Højvandets Indtræden, tiltrods for at de beskyttes mod Havbølgens Anslag ved Pæle og Spærringer.

Derfor maa man nøjes med at betragte Fænomenet fra Land og da helst fra Pagoden ved Hajning, som har et Galleri i omtrent 100 Fods Højde over Bugtens Middelvandstand. Ved Hjælp af en god Kikkert kan man fra dette Standpunkt endog ofte iagttage Vandkampen i Barrens Kanaler og derefter følge Bølgen, der under Susen og Brusens svulmer i Vejret fra Sekund til Sekund, hvilket lyder ganske som om en tung Vogn rullede henover daarlig Brolægning.

Nogle Øjenvidner forsikrer, at Udseendet af Springflodbølgen i Mægtighed fuldkommen kan maale sig med Niagaravandfaldet, men ganske vist kun for en kort Tid; thi længe varer Skuet ikke, eftersom Vandmassen bevæger sig fremad med en Hastighed af 14—16 Kml. i Timen.

Endskønt man fra Shanghai let kan komme til Hangtschau og Hajning ad talrige Kanaler med de saakaldte Husbaade, hensigtsmæssige smaa Skibe med Sovesteder og Køkken, der sejles eller trækkes langs Bredden af Kinesere — saa var dog det beskrevne Naturfænomen indtil for nogle Aar siden kun kendt af meget faa Udlændinge.

Nu derimod tager særlig ved Foraars- og Høsttid mange Mennesker fra Shanghai til Hajning af denne Grund, hvilket hovedsagelig skyldes et engelsk Krigsskibs Chef, som fik stor Interesse for de ejendommelige og storslaaede Tidevandsforhold paa dette Sted og udbredte Kundskaben derom til fjernere liggende Egne. (Efter »Hansa«.)

Fra Sø og Land.

Udenrigsministeriet bekendtgør, at ifølge Indberetning fra den kgl. Generalkonsul i Stettin er der i Swinemünde den 8de ds. udstedt en Politiforordning om at Dampskibe med et Dybgaende af 5 Meter og derover i Swinemünde langs med de Strækninger af Bolværket, som nu eller i Fremtiden ville blive offentlig bekendtgjorte, ikke maa lade Skruen røre (eller arbejde); de maa altsaa ikke lægge til eller fra Bolværket ved Hjælp af Skibets Skruer eller lade denne røre for at prøve Dampmaskinen. Naar saadanne Skibe ville lægge til, maa de i passende Afstand fra Bolværket gaa til Ankers, og, efter at have stukket ca. 30 Favne Kæde ud, ved Hjælp af Trosser hive til Bolværket eller lade sig slæbe til Bolværket af Slæb-dampere. Naar Skibene lægge fra Bolværket, maa de hive ud til det udlagte Anker og om saadant gøres for-nødent benytte Slæbedamper hertil. Først derefter maa Maskinen prøves og Skruen røres.

Politiforordningen angaaende Benyttelsen af Skibeskruen paa Swinemündes Havneomraade træder i Kraft samme Dag som den bekendtgøres i »Regerings Amtsbladet» for den Strækning af Bolværket paa Vestsiden af Swine, som er beliggende imellem Færgen »Swinemünde-Ostswine» og den nordlige Ende af Havnebanegaarden.

En kæmpemæssig Skibsladning medbragte, ifølge Norg. Sjøft., Verdens største Koffardiskib, det »White Star»-Linien tilhørende »Georgia», som den 14. September, kommende fra New-York, løb ind i Merseybugten (Liverpool). Skibspapirerne udviser, at Skibet bl. a. var ladet med følgende: 750 Stykker Hornkvæg, 9000 Faar, 3000 Oksefjerdinger, 136,000 Bushels Hvede, 90,000 Bushels Rug, 550 Baller Bomuld, 200 Sække Mel, 1800 Sække Oliekager, 35,000 Fade med saltet Svinekød, 300 Fade og Daaser Proviant, 9000 Pakker Flæsk, 3500 Fade Harpiks, 700 Fade Druesukker, 100 Fade med hermetisk henkogt Kød, 3000 Pakker Sæbe, 400 Fade Voks,

300 Fade Oksekødekstrakt, 1000 Fade Olie, 100 Tons Gavn-tømmer, 3000 Pakker eddikesurt Kalk, 150 Fade Zinkkøksyd og 10,000 Pakker Bødkerverer! Denne enorme Ladning betegnes rigtig nok ogsaa som den største, der nogensinde har forladt New-Yorks Havn.

Fra Axel E. Aamodts Etablissement er tilsendt os 7de Aargang af Daglig Memorandum Kalender 1896. Den er baade en Afrivnings- og en Notitskalender, idet den er forsynet med et Blad til Afrivning for hver Dag i Aaret samt Plads til Notitser for hver Dag. Vi anbefale den praktisk indrettede Kalender paa det bedste.

Lods J. V. Tvede af Dyreborg er omkommet ved Kuldsøjling. Liget er fundet og begravet paa Faaborg Kirkegaard.

Som Ekspeditør for Dampskibet *Ærø* i *Ærøskjøbing* er Hr. E. H. Stokkebye ansat i Stedet for nys afdøde Cornelius Petersen.

Hr. Stokkebye er ogsaa blevet Ekspeditør for Det Forenede Dampskibs Selskab.

Den anden af de i de forenede Stater byggede Hurtigdampere »St. Paul« har den 1ste og 2den Oktober været paa Prøvefart ved Delaware Skibet skal undertiden have opnaaet 21 Knob, men paa større Distancer ikke være kommet over 19 Knob. Maskinerne udviklede c. 20,000 H. K., omtrent 100 mindre end efter Kontrakten. Det til Skibet anvendte Materiale, der ikke er amerikansk, har en Værdi af Doll. 16,000.

Kaptajnen paa et Dampskib, der lige har passeret Nordøstersø-Kanalen, meddeler »Fairplay«: »Passagen farlig, 31 Timers Passage. Kanalen er ikke bred nok til at Skibe kan passere hinanden med Sikkerhed. Der synes heller ikke at være noget Reglement for Skibes Passage. Orlogsskibene holde sig midt i Kanalen, da de synes, de have Ret dertil og at de andre kunne komme igennem saa godt de kunne.«

Havnefoged V. Geisnæs i Grenaa er udnævnt til Strandfoged for Grenaa Havns og Bredstrup Forstrandsdistrikt.

Ugens Havarier.

Johan Tillberg, svensk Dpsk., ankom d. 15. ds. til Kolding fra Kalix med Træløst. Skibet havde svær Slagside.

Hermann, Skonnert af Marstal, har paa Rejsen fra St. Petersburg til Newburgh i Nordsøen haft haardt Vejr og har faaet Skade paa Skanseklædning etc.

Skjold, Galease af Slite, er paa Rejsen fra Hernøsand til Kallundborg med Træløst grundstødt ved Stubbekjøbing d. 19. ds. Dpsk. Stubbekjøbing har forgæves gjort Forsøg paa at bringe Skibet flot.

Zealous, Dpsk. af West Hartlepool, Thomas, ankom her paa Reden d. 21. ds. paa Slæb af »Dragør«. Skibet, der var paa Rejsen fra Uleåborg til London med Træløst, havde Skade paa Maskinen og maa reparere her forinden Rejsen kan fortsættes.

Columba, Dpsk. af London, Sinclair, kom d. 21. ds. paa Grund paa Saltholmen. Ladningen, Kobbererts, losses i Lægtene, og Skibet har Assistance af Svitzer.

Bengal, Barkslib af Drammen, er paa Rejse fra Østersøen med Træløst grundstødt paa Hittorp. Bjærgningsdampskibet Drogden assisterer.

Anne, Skonnert af Marstal, Hermannsen, ankom d. 16. Oktober til Aberdeen fra Laurvig med en Ladning Granit og Træ. Skibet har mistet en Baad ca. 40 Sømil fra Norges Kyst.

Eden, Barkslib af Vejle, Wentzel, der som meddelt er strandet paa Blakeney Sands, er drevet højere op paa Stranden. Bjærgning af Ladningen er paabegyndt.

Emma, Skonnert af Dragør, Johansen, har udfor Swinemünde været i Kollision med Stettinerdamperen Libau. Emma, der var paa Rejsen fra Helsingborg med en Ladning Jernærts til Stettin, fik betydelig Skade i Bougen og er indslæbt læk til Stettin, hvor Ladningen losses og Skibet repareres.

Frederik, Barkslib af Svaneke, har paa Rejsen fra Archangelsk til London lidt Havari og drev paa Varangerfjord, flydende paa Lasten. Er indslæbt til Vadsø. Ladningen losses.

Moidart, Dpsk. af Leitli, Miller, ankom d. 19. ds. her paa Reden paa Rejsen fra Kronstadt til Dundee med Træløst. Skibet har Maskinskade og maa reparere her forinden Rejsen kan fortsættes.

Sophie, Barkslib af Landskrona, grundstødte d. 19. ds. øst for Saltholmen. Med Assistance af Svitzers og det svenske Dpsk. »Kockum« kom Skibet flot og bragtes af »Kockum« til Landskrona. Barken var paa Rejsen fra Østersøen med Træløst.

Ebro, Dpsk. af Sunderland, Parker, paa Rejse fra New-castle til Newfahrwasser med Kul og Condoren, Dpsk. af Stockholm, Svensson, paa Rejsen fra Hudiksvall til Dieppe med Træløst, have udfor Trelleborg været i Kollision med hinanden. Begge Skibe ankom her paa Reden d. 21. ds. med en Del oven Bords Skade, som repareres inden Rejsen fortsættes.

Richard, Svensk Skonnert, Uppmark, er paa Rejsen fra Strømnes til Aarhus med Træløst indløben læk til Helsingør og med Tab af Dækslast. Skibet hugseredes til Aarhus.

Niels Juel, 3/m. Skonnert af Marstal, Nielsen, har d. 16. ds. ved Indsejlingen til St. Brieux været paa Grund. Flot, reparerer i Hjemstedet.

Axel, Skonnert, forlist under Island. Besætning reddet.

Kaptajn Svensson paa den danske Damp »Ceres« meddeler d. 15. ds. fra London: Paa vor Rejse fra Kjøbenhavn hertil optog vi i Nordsøen paa 56° 20' N. Br. og 7° 25' Ø. Lgd. imellem Bobbjerg Fyr og Hornsrev Besætningen fra Skonnerten »Ellen West« af Bauff, der viste Nødflag. Skibet var meget læk og havde Pumperne i Uorden. Da »Ellen West« laa lige i Kurslinien imellem Hanstholm og London ansaas den for farlig for Skibsfarten, hvis den ikke under den svære Storm er dreven i Land eller sunken. Besætningen er landsat her.

Fra Kjøbenhavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Kjøbenhavns Frihavn.
Indgaaede Skibe.

Den 20. Oktober. Dampskib »Venetia«, Kapt. L. von Bassewitz, fra New York med 23 Kasser Proviant, 50 Fade Oksekød, 350 Kolli Fedt, 10 Fade Oleo Oil, 16,000 bushels Hvede, 17,600 bushels Mais, 275 Fade Sirup, 50 Fade Lubricating Oil, 23 Fade Farvetrækstrakt, 35 Fade Smør, 2 Kasser Papir, 1 Kasse Piano, 71 Kolli Sandpapir, 172 Fust. Spunds, 4 Kasser Gafler, 2000 Sække Mel, 9 Kasser Isenkram.

Den 22. Oktober. Dampskib »Tatti«, Kapt. Hansen, fra Hamburg med 50 Sække Nødder, 1 Kasse Købmandsgods, 25 Kasser Cassia lignea, 1 Fst. Jærnvarer, 1 Kasse Sardiner, 1 Kolli Maatter, 30 Kolli Korender, 90 Sække Kaffe, 40 Fust. Oleo Oil, 15 Kolli Catechu, 29 Kolli Fyrværkerisager, 96 Baller Piasava, 894 Sække Oliekager.

Dampskib »George Dittmann«, Kapt. H. Witt, fra Hamburg med 1644 Sække Oliekager.

Dampskib »Dana«, Kapt. N. P. Nielsen, fra Grangemouth med 250 Tons Kul.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibeselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Novorrosisk 21. Oktbr., bestemt til Odessa, Smyrna, Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Stettin 23. Oktbr., bestemt til Petersborg. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Smyrna 22. Oktbr., bestemt til Saloniki, Constantinopel, Odessa. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 22. Oktbr., bestemt til Petersborg. — Castor, Holm, ankom til Lissabon 22. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Denia 15. Oktbr., bestemt til Malaga, Cadiz, Kbhvn. — Dagmar, Kofoed, ankom til Petersborg 12. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Cette, Italien. — Douro, Brabant, afgik fra Trangsund 22. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Bordeaux, La Rochelle. — Georgios I, Kihl, ankom til Riga 22. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Antwerp, Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Huelva 21. Oktbr., bestemt til Lissabon, Kbhvn. — Kiew, Rabe, afgik fra Stettin 23. Oktbr., bestemt til Petersborg. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 21. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 18. Oktbr., bestemt til Algier, Tunis, Piræus etc. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Algier 17. Oktbr., bestemt til Antwerpen, Kbhvn. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Antwerpen 22. Oktbr., bestemt til Helsingfors. — Nordjylland, Hansen, ankom til Kbhvn. 23. Oktbr., bestemt til Oporto, Lissabon. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Dartmouth 17. Oktbr., bestemt til Cadiz, Malaga, Barcelona, Marseille. — Omsk, Rasmussen, ankom til Petersborg 20. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Southampton, Sortehavet. — Tejo, Fenger, afgik fra Dartmouth 22. Oktbr., bestemt til Oporto, Lissabon. — Tomsk, Petersen, afgik fra Smyrna 16. Oktbr., bestemt til Antwerpen, Kbhvn. — Vesuv, Gade, ankom til Messina 20. Oktbr., bestemt til Denia, Kbhvn. — Viking, Jørgensen, ankom til Petersborg 21. Oktbr., bestemt til Riga, Portugal. — Xenia, Eriksen, ankom til Antwerpen 15. Oktbr., bestemt til Tunis, Piræus, Sortehavet.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Antwerpen 21. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Trondhjem 22. Oktbr., bestemt til Christiansund etc. Ceres, Svensson, afgik fra Havre 22. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkov, Norden, ankom til Hull 19. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 21. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christiansund, Bay Schmidt, afgik fra Kbhvn. 23. Oktbr., bestemt til Vestnorge. — Fanø, Andersen, afgik fra Kbhvn. 19. Oktbr., bestemt til Manchester, Liverpool. — Frederik, Harboe, passerede Hanstholm 22. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Königsberg 22. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom til Königsberg 20. Oktbr., bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, ankom til Granton 22. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Hamburg 23. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Louise, Brabrand, afgik fra Königsberg 22. Oktbr., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 22. Oktbr., bestemt til Stettin. — Morsø, Lind, afgik fra Kbhvn. 23. Oktbr., bestemt til Danzig, Königsberg. — Moskov, Petersen, afgik fra Antwerpen 21. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Riga 22. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Odin, Lissner, ankom til Königsberg 21. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 21. Oktbr., bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Antwerpen 19. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Harder, ankom til Libau 22. Oktbr., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Eskefjord 7. Oktbr., bestemt til Nordfjord etc. — Tula, Paaske, afgik fra Stavanger 22. Oktbr., bestemt til Arendal etc. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 21. Oktbr., bestemt til Libau. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Danzig 23. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Anna, Moyel, afgik fra Kbhvn. 23. Oktbr., bestemt til Riga. — Olga, Fischer, ankom til Hamburg 22. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, ankom til Riga 19. Oktbr., bestemt til Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 23. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Odense 24. Oktbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 24. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 22. Oktbr.,

bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 22. Oktbr., bestemt til Odense. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 23. Oktbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 23. Oktbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Leith 22. Oktbr., bestemt til Odense.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, afgik fra Ullånger 22. Okt. til Amsterdam. — Christiansborg, Schmidt, ankom til Antwerpen 18. Okt. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Hernæsand 17. Okt. til Grimsby. — Frederiksborg, Andersen, ankom til Brake 18. Okt. — Rosenborg, Schultz, ankom til Trangsund 18. Okt. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Blyth 18. Okt.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Delfzyl 18. Okt., ankom til Grangemouth 20. Okt. — Dania, Troensegaard, ankom til Hamburg 20. Okt. — Fyen, Hansen, afgik fra Algier 21. Okt. til Rotterdam. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Elsfleth 22. Okt. til St. Petersburg. — Jylland, Starck, ankom til London 18. Okt. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 19. Okt., ankom til Riga 21. Okt. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra Newcastle 16. Okt., ankom til Kbhvn. 20. Okt.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra Kristianssand 4. Okt., ankom til New-York 17. Okt. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 12. Okt. til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristianssand 18. Okt. til New-York.

Det store nordiske Telegrafelskab. H. C. Ørsted, Ørsted, afgik fra Tuborg Havn 20. Okt. for at reparere Kabel i Østersøen. — Store Nordiske, Suenson, er paa Kabelarbejder i Kina-Seen siden 9. Okt.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 17. Okt., anløb Frederikshavn 18. Okt., ankom til Newcastle 20. Okt. — Octa, Enemark, afgik fra Newcastle 17. Okt., ankom til Gøteborg 22. Okt. — Orrik, Erichsen, afgik fra Randers 19. Okt., anløb Aarhus 20. Okt., ankom til Lübeck 21. Okt., afgik 21. Okt., ankom til Randers 22. Okt.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, afgik fra Trepot 17. Okt., ankom til Newcastle 19. Okt., afgik 21. Okt. til Frederikshavn. — Neptun, Jessen, afgik fra Methil 16. Okt., ankom til Esbjerg 19. Okt., afgik 22. Okt. til Methil. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Dundee 17. Okt., afgik 18. Okt., ankom til Methil 18. Okt., afgik 19. Okt., ankom til Esbjerg 22. Okt.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Rotterdam 17. Oktbr., ankom til Swansea 20. — Frode, J. C. Jensen, afgik fra Riga 11. Oktbr., ankom til Honfleur 18. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 17. Oktbr., ankom til Libau 22. — Svend, Hveysel, afgik fra Libau 10. Oktbr., ankom til Leith 18. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Libau 16. Oktbr., ankom til Dunckerque 23. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Riga 19. Oktbr., bestemt til Dunckerque. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Stettin 19. Oktbr., ankom til Riga 20. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Cardiff 26. Septbr., ankom til Rio de Janeiro 23. Oktbr. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Cardiff 18. Septbr., ankom til Rio de Janeiro 14. Oktbr. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga 7. Oktbr., ankom til Amsterdam 12. — Dan, H. C. Mathiesen, afgik fra Riga 15. Oktbr., ankom til Ghent 22. — Magnus, J. P. Lorenzen, afgik fra Riga 19. Oktbr., bestemt til London.

Det dansk-russiske Dampskibeselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra St. Petersburg 18. Oktbr., bestemt til Ghent. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Rouen 20. Oktbr., ankom til Antwerpen 21. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Cardiff 10. Oktbr., ankom til Cronstadt 20. — Pawel Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Cronstadt 7. Oktbr., ankom til Rotterdam 14. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Sunderland 10. Oktbr., ankom til Cronstadt 18.

Heimdal. Anine, Knudsen, afgik fra Kjøbenhavn 13. Oktbr., ankom til Sundswall 17.

Sejlskibe.

Fane, Senderho. Anna, Mortensen, ankom til Kbhvn 18. Okt. fra Gefle. — Helene, Thøgersen, ankom til Penarth 17. Okt. fra Preston. — Venner, Aarre, ankom til Isle de Sa. 19. Sept. fra Pernambuco. — Zara, Pedersen, er afgaaet fra Hamburg til Cadiz, passerede St. Catharine Point 16. Okt.

Fane, Nordby. Aalborg, Clausen, ankom til Taltal 15. Okt. fra Rio de Janeiro, beordret til Tocopilla. — Emilie Thomsen, præjet 19. Sept. paa 40° N. 13° V. paa Rejsen fra Amsterdam til Macassar. — H. Grohmann, Nielsen, afgik fra Cuxhaven 15. Okt. bestemt til Cadiz. — Lenita, Clausen, afgik fra Hobart 4. Sept. til Mioka. — Mathilda, Steffens, ankom til Amsterdam 17. Okt. fra Nordby. — Nanna, Warier, afgik fra Hamburg 19. Okt. til Pernambuco. — Nor Wester Nielsen, afgik fra Glasgow 14. Okt. til Mauritius. — Thor Duysen, ankom til Pasgagoula 9. Okt. fra Rio de Janeiro. — Union, Svarrer, ankom til Santos 21. Okt. fra Hyères.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 19. Oktbr.:

Fragtmarkedet er gennemgaaende uforandret og stille.

Udfrakterne holde sig vedvarende lave. Der er saaledes sluttet 2 Jærnskebe, hvert paa 800 Tons, med Kul til Buenos Ayres à 9/6 fra Garston, 10/— fra Liverpool. For andre Fragter herfra kan der for Øjeblikket faas 11/— for Kul til Bahia; 14/— til Para for Stykgods, Kingston, Jamaica 8/—, Santos 25/—, Garston til Santos Kul à 18/—; — Middlesbro til Rangoon Salt à 6/3.

Fra Paranafloden er et enkelt Skib optaget for Februar Lastning à 22/-, ej ovenfor Rosario, hvilket kan gentages.

Fra Vestkysten lyder Beretningerne igen daarligere, og er der sluttet til under 22/6.

Dampere finde for Øjeblikket nok saa let Employering i de fleste Retninger, men Raterne ere gennemgaaende uforandrede, og i de fleste Tilfælde kun lidet lønnende.

D'Hrr. **Funch Edye & Co., New York**, meddele den 11. Oktbr.:

I den forløbne Uge har Efterspørgslen efter Dampere for Kornladninger, for straks og senere Lastning til Cork for Ordre og til bestemte Havne i Storbritanien og paa Continentet været ganske livlig, men Afskiberne have ikke været tilbøjelige til at indgaa paa nogen Forhøjelse af Fragterne, og Rederierne have været nødsagede til at acceptere de tidligere Rater. Partforretningen har været yderst stille, og i enkelte Retninger bydes nu lavere Rater. En yderligere stærk Stigning i Bomulds-Priserne træder fremdeles hindrende i Vejen for en livligere Trafik i denne Retning, og de stedfundne Afslutninger ere kun faa i Forhold til Aarstiden; og Raterne ere uforandrede. Efterspørgslen efter Skibsrum for Trælast fra de sydlige Havne til Sydamerika er ikke forøget; Rederne udvise større Interesse for denne Fart, men de begærede Rater have været højere end Afskiberne ville indgaa paa.

Der er fremdeles Begær efter Dampere for Petroleum i Kasser til Ostindien, men de tilbudte Rater synes ikke i Øjeblikket at øve nogen Tiltrækning paa Rederne. Ordrene for Dampere for Sukkerladninger fra Cuba ere tiltagne, og Raterne vise nogen Fremgang.

Sejlskibs-Tonnagen er atter knap, men da Efterspørgslen ikke er særlig stærk, er Markedet ikke livligere og ingen Fremgang i Raterne af Betydning. For Petroleum i Kasser til Ostindien har Skibene opnaaet en lille Bedring, og der er Mulighed for en yderligere Stigning, da Antallet af de paa Vej her til Kysten værende Skibe kun er ringe. For Petroleum i Tønder til Europa er der i enkelte Tilfælde, hvor der har været Knaphed paa passende Skibe, opnaaet lidt bedre Rater, medens Skibene i andre Tilfælde have maattet lade sig nøje med de tidligere Rater. Der er absolut intet at gøre i Trælast Farten fra Golfen til La Plata og det er umuligt at opnaa en nogenlunde antagelig Offerte. Tømmer-Fragterne ere svage, og vi kunne ikke notere over 90/ à 95/ fra Golfen til U. K. eller Continentet. I andre Retninger er der intet af Interesse at omtale.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.). Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Samsø. Kattegat. Havnefyret ved *Kolby-Kaas* er igen tændt. Det er en hvid Lanterne, anbragt paa Yderenden af den nye V.-Mole, c. 85 Alen VNV. for Havnefyrets tidligere Plads. Flammens Højde: 13 Fod. Brændetid: 1ste August—30te April.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Bohuslän. Paa *Stockbjörnskår* er opført en hvid Varde med sort Bælte. 58° 8' 24" N. Br. 11° 24' 23" Ø. Lgd.

Paa *Orust* er opført en sort Varde med hvidt Bælte. 58° 8' 36" N. Br. 11° 24' 36" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 14de Okt. 54° 16' N. Br. 4° 45" Ø. Lgd. Vraget af en Bark. Mesanmasten staaende.

Redningsdampskib. Norges V.-Kyst. I Følge Meddelelse fra Udenrigsministeriet udrustes igen i Aar fra Midten af Oktober Redningsdamperen »*Heimdal*» til et 3 Maaneders Redningstogt ved *Norges V.-Kyst*. Skroget er malet blaagraat, Skorstenen gul, det har to Pælemaster med Udkigstønde paa Fokkemasten

Om Natten besvarer »*Heimdal*» Nødsignaler fra Skibe med Afbrænding af forskellig farvede Lys.

»*Heimdal*»s Adresse er *Egersund*.

Tydsland. Sylt. Munkmarsch hvide, faste Fyr ligger paa 54° 55' 21" N. Br. 8° 21' 23" Ø. Lgd.

Munkmarsch røde, faste Fyr ligger 860 Alen N. 56° Ø. for det hvide, faste Fyr, paa 54° 55' 32" N. Br. 8° 21' 51" Ø. Lgd.

Elben. Bösch hvide, faste Fyr er slukket.

Weser. I *Weser* overfor *Wremen*, mellem Baaketønden og Spirtønde X, har dannet sig en Grund med 15 Fod Vand tæt ved Linien, *Bremerhaven* Ledefyr overet. Saavel Ø som V. for Grunden er der Løb med 19 Fod Vand.

Ved *Wremer Siel* skal tændes et hvidt, midlertidigt Fyr.

Holland. IJmuiden. I *IJmuiden* er Udgangspunktet for Tidevands-Signalerne nu 24,8 Fod.

W.-Hellegat. I *W.-Hellegat* er en Tjalk sunken ¾ Kbl. S. 74° V. fra den rød og sort vandret stribeede Kugletønde Nr. 10 med Kegle. 51° 42' 50" N. Br. 4° 22' 36" Ø. Lgd. En spids Vragtønde er i 15 Fod Vand udlagt ved Vraget.

Hollandsh Diep. Et Fartøj er sunket midt i Farvandet i *Hollandsh Diep* i 6 Fv. Vand, mellem Stumptønde Nr. 9 med afkortet Kegle og Spidstønde Nr. 11. Et Mærkeskib er udlagt ved Vraget.

Thornton Bank. Den 14de Okt. 1895 er Lystønden ved *Thornton Bank* igen tændt.

Belgien. Ostende. Ledefyrene for *Stroombank V.-lige* Farvand ere overet i N. 37° V. og S. 37° Ø. Forfyret staar 1 Kml. S. 59° V. fra *Maria Kirke*.

Bagfyret: 51° 12' 11" N. Br. 2° 51' 3" Ø. Lgd.
Forfyret: 51° 12' 14" N. Br. 2° 50' 59" Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Spanien. Cadiz Bugt. De fire Lanternefyre paa *Rota* Havnehoved skulle slukkes. 36° 37' N. Br. 6° 21' V. Lgd.

Newfoundlands V.-Kyst. Port au Port Ved *Port au Port* ere følgende Grunde fundne:

- En 4 Fods Grund paa en Plade, hvor Kortet angiver 8 Fod. 48° 51' 40" N. Br. 58° 38' 30" V. Lgd.
- En 15 Fods Grund, ¾ Kml S. 55° V. fra *Shag Island* SV.-Pynt 48° 50' 20" N. Br. 58° 39' 20" V. Lgd.
- En 13 Fods Grund, der inden for 16 Fods Grænsen er 5 Kbl. i N. og S. og 2 Kbl. bred, ½ Kml. S. 52° Ø. fra det Grundeste paa *Long Ledge*. Mellem de to Grunde er der 9 à 10 Fv. Vand. 48° 52' 30" N. Br. 58° 39' 50" V. Lgd.
- En 5 Fv Grund ¾ Kml. V. for *Shag Island* N.-Pynt. 48° 52' 30" N. Br. 58° 38' 40" V. Lgd.
- Long Ledge* er en Grund, hvis 5 Fv. Grænse har en Udstrækning af 4¼ Kml. Dens S.-Grænse ligger i 5 Kml. S. 75° V. fra *Shag Island* S.-Pynt. En 3 Fv. Pule ligger 4 Kbl. N. 7° V. for *Long Ledge* S.-Ende. *Cone Peak* overet med Midten af *Shag Island* i N. 72° Ø. leder S. om *Long Ledge*. Med V.- og NV.-lige Vinde ligger man godt Ø. for disse Grunde i 7 à 10 Fv. Vand. *Long Ledge* SV.-lige 5 Fv. Grænse ligger paa 48° 50' 50" N. Br. 58° 42' 45" V. Lgd.
- En 3 Fv. Stengrund ligger ½ Kml. fra Kysten, 1,3 Kml. S. 37° V. fra *Rope Cove Point*. 48° 53' 50" N. Br. 58° 32' 30" V. Lgd.
- I Nærheden af *Coal River* maa man ikke komme Kysten nærmere end ½ Kml. Flodens Munding ligger paa 48° 56' 30" N. Br. 58° 30' 15" V. Lgd.

Prince Edwards Island V.-Kyst. Ved *Bedeque Harbor* er tændt et rødt, fast Fyr, ¾ Kml. N. 70° Ø. fra Fyret paa *Summerside* Jernbane Bro. Flammens Højde: 63 Fod. Syns-

vidden: 8 Kml. Det lyser kun over en lille Vinkel paa begge Sider af Fyrlinien. Det vises fra et hvidt, 54 Fod højt, fir-kantet Trætaarn.

Fyret paa *Summerside* Jernbane Bro er forandret og viser nu rødt, fast Lys i Fyrlinien, iøvrigt hvidt, fast Lys.

Holdte overet i N. 70° V. lede Fyrene fra *Indian Point* Fyr til Jernbane Broen i ikke under 15 Fod Vand Lavvande.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Omtrent den 4de Okt. 1895 udlægges Fyrskib Nr. 45 paa Stationen 2 $\frac{5}{8}$ Kml. ØSØ. for *Winter Quarter Shoal* og Reservefyrskib Nr. 9 inddrages. Fyret er uforandret. Taagesignal gives nu med en harmonisk Taagefløjte, der hver Minut giver Et-Stød af 3 Sekunders Varighed. Kommer Fløjten i Uorden, ringes paa en Klokke.

North Carolina. Omtrent den 2den Okt. 1895 ombyttes Fyrskib Nr. 53, 2 $\frac{1}{2}$ Kml. S. for 18 Fods Pladen paa *Frying Pan Shoal*, midlertidig med Reservefyrskib Nr. 29.

Dette viser 2 hvide, faste Fyr, og har sort Ballon paa hver Top. Skroget er hvidt, mærket »Relief« og Nr. 29 med sort paa begge Sider. Taagesignal gives med Klokke.

Port Royal. South Carolina. Ved *Northeast Breaker* er 18 Fods Kurven nu kun 20 Alen fra *Hilton Head* Ledefyrlinie.

Man maa ikke komme N. for *Hilton Head* Ledefyrlinie, før man er i *Paris Island* Ledelinie

Den sort og hvid lodret stribede Tøndevager, *Turning Point* Tønde, er ombyttet med en rød Spidstønde Nr. 2 $\frac{1}{2}$, som ligger i 26 Fod Vand i Skæringen af *Hilton Head* og *Paris Island* Ledelinier.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italiens V.-Kyst. Santa Venere. I *Santa Venere* Havn er udlagt to Fortøjtønder, med 1 Kbl. Afstand fra hinanden og parallel med Molen. Den yderste ligger i 32 Fod Vand, 1 Kbl. S. 58° Ø. fra Fyret. Dybden i Havnen er betydelig mindre end angiven i Kortet.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien N.-Kyst. Uden for Barren i Floden *Perguicas* er i 10 $\frac{1}{2}$ Fod Vand udlagt en Spidstønde og i 7 Fod Vand en Stumpstønde.

Flodens Munding: 2° 32' S. Br. 42° 43' V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Grækenland — Tkibe fra *Adalia* underkastes nu kun streng Lægeundersøgelse.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851, anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

A. Nærup & Co.

Skibsmæglere.

Skandinavisk Forretning

Swansea.

Telegrafadresse: »NÆRUP«.

Største Lager af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Holman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk, Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhustorstræde 5 Kjøbenhavn K.

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.

Diner a la carte. Varme Frokostretter.

J. Christophersen.

Fanø praktiske Sømændsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen, Nordby, Fanø.

Amerikansk Pitch pine
Master, Dæksplanker etc. anbefales.
Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn: Raadhustorstræde 4.

Anti-magnetiske

Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN, 6, Sølvtorvet 6.

Orgel-Harmoniums
og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til billigste Priser. Ved Udførsel godtgøres Tolden. Forlang vore illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe anbefales.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Metalspejlapparater,

Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

Hans Chr. Berg,

Stukkatur, Cementstøberi

og

Kridtstensværksted.

Gothersgade 91. K.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvarter, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plade 18, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø.,

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredder 25 Øre, udenlandske 35 Øre

De øvrige Sider — — — — — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20% 30% 50%

Mindre end 1/2 Side 10% 20% 40%

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 44.

Kjøbenhavn, Fredag den 1. November 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Sejlskibenes Konsulatafgifter. — Skal Dækslast af Træ surres? — Om Registrering og Form, af Skifter Andersen. — Fiskeri-Statistik. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.
Grundlagt 1857. Telefon 106.

*Merkantile Tryksager
af enhver Art.*

Linoleum

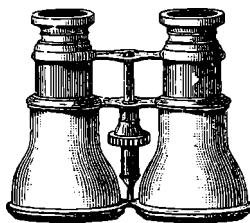
og
Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.



H. E. Holst's

Efterfølger,

Hans Lissberg,

Uhr- og 840

Instrumentmager.

Som Repræsentant for forskellige 1ste Klasses Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af Skibe, Varer og Fragt til billige faste Præmier. Subagenter antages i forskellige Provinsbyer.

Alfred Christensen,

Assurance-Afdeling,
Amaliegade 37.

SEIFERT & NØRGAARD,

Ny Østergade 1,

Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.

Eneforhandlere for Knappfabrikken C. C. Sporrang & Co.,
Stockholm.

Anbefaler alle Slags Uniformeffekter.

Telef. 1287.

Telefon
1269

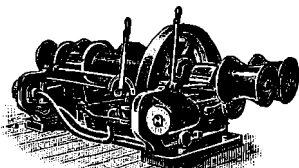
M. CLAUSEN,

KJØBENHAVN, K.

leverer

Telegr.-Adr.:
„Baltic“.

Damp-
Kraner,
Hejse-
og
Ankerspil,



Donkey-
Kjedler.
Donkey- og
Ballast-
Pumper

Clarke Chapman & Co. lim., Gateshead.

Temperleys Vare-Transporters. Staal-Skibsbaade, presset af kun 2 Plader. Ogdens selvregulerende Reduktions-Ventil. Selvtættende Metalpakninger. Danby's Cement til Skibscementering. Mollerups Smøreapparater.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordelagtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902.

Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsprovisiantering henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.

M. Christiansen.

John Hinze.

P. Otzen & Thorstenson,

autoriserede Installatører af elektrisk
Belysning.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Lynafledere. Ringeapparater og Telefoner. Manometre.

Vacuummetre. Tællemaskiner.

Fabrik:

Kontor og Lager:

Ryesgade 105.

Gothersgade 24.

Emil Felumbs Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg:

Østergade 10, Kjøbenhavn.

Telefon 1069
Eneforhandlere &
Fabrikant i Danmark
De foren. Malerm. Farvemølle
Beste Middelt for Skibsbaade
desinf.
cerende
= GEOLIT =
Lærende
med Fulghed. Rus, Svamp, Syredampe.
Grønnegade 33, Kjøbh. K.
Alle Artikler for
Malere.
Kun prima Varer.

Heymann-Bloch & Komp.s
verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middelt

til Konservering af

Helbredet,

bør føres i ethvert

Skibsapothek.

Faas i de fleste

Materialforretninger.

Frihavns

Spedition &

Kommissions-Forretning.

Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besøges.

Kontor i Frihavns Kontorb.

Telefon 2250.

Petersen & Rand,

Niels Juelsgade 7.
→: Telefon 3523. ←:

Import af finsk Smør,
fineste holdbar Kvalitet,
billigste en gros Pris.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvind,
faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.
Største Udvalg. Billigste Priser.
14 Adelgade 14.
Telefon 3796.

Rugbrød

A **Frederiksberg** A
er udmærket og holdbart.
Guldmedaille i Amsterdam.



Faas hos de fleste Handlende
i Byen, paa Broerne og Fre-
deriksberg til følgende Priser:
Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.
Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.
Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl

Hovedforhandler:
Peter Buch,
Vinhandel
en gros & en detail.
Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.
Telefon 1107.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørgeres.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.
PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).
Maskinreparatur af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Nørrebro

Koste- og Levangerfabrik,

Nørrebrogade Nr. 30.
Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.
Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.
Kontorer:
Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Københavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa
Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.
Depot: Toldbodgade 14.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.
Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.
Expedition af de svenske Postdampskibe:
»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,
»Falken« og »Svanen« i Farten
Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg
og Mellemstationer samt
»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Svea«
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,
Iron & Brass Founders and Ship Repairers.
Vildersplads, Copenhagen, C.



ENEFORHANDLER:

V. LØWENER,
Kvæsthusgade 6,
KJØBENHAVN. K.

Hattemagasinet

London'
Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg
Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

Lange & Møllers

Bødkerværksted
i
Kjøbenhavns Frihavn
anbefaler sig med Alt
Udarbejde samt Alt færdigt
Bødkerarbejde for Export
Alt Arbejde udføres af solide
og øvede Folk.

Paa Undertegnedes Forlag
er udkommet:

Nautisk Almanak

for
Aaret 1896.
Udgiven af J. A. D. Jensen,
Navigationsdirektør.
Pris 50 Øre.
G. E. C. Gad,
Vimmelskaftet 32.

Presenninger

af H. E. Hansens gode velbe-
kendte vandtætte Dug havestede
paa Lager.
Holbergsgade 15.

Petersen & Nielsens Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, København L,
anbefaler sig med
Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.
Telefon T 37.

Paa Udkig.

Om det i vort sidste Nummer fremdragne Spørgsmaal om Udfærdigelsen af de nye Maalebrev, udtalte Finansministeren under Finanslovens fortsatte Behandling i Folkethinget:

Det ærede Medlem for Thisted Amts 2den Valgkreds (Trolle) gjorde en Henstilling om, at Kontoret for Skibsmaaling og Registrering maatte fremme Udfærdigelsen af Maalebrevene noget hurtigere, end Tilfældet er. Jeg skal for saa vidt gerne tage denne Henstilling til Følge, som jeg fuldkommen deler den Overbevisning, at det har sin store Betydning at fremme disse Udfærdigelser, men jeg skal dog henlede Opmærksomheden paa, at Kontoret, der jo er overordentlig vel anset for sin Nøjagtighed og Ekspeditthed, formentlig ikke har gjort sig skyldig i noget som helst Ophold ved disse Udfærdigelser, men at Skylden, naar Ophold er sket, ofte ligger paa andre Steder. Det er ofte Skibsførerne, der ikke have Tid til at vente her paa Reden en Dag over, for at faa Maalet indbrændt paa Skibene eller til overhovedet at anvende den fornødne Tid paa Opmaalingen. Ofte opstaa Vanskelighederne ogsaa i fremmede Havne ved Uoverensstemmelser, som der komme frem ved Udregningerne, og i saa Henseende vil jeg blot tillade mig at gøre den Henstilling til samtlige Redere og Skibsførere, at de, naar saadanne Uoverensstemmelser ere fremkomne, da straks ville henvende sig til Kontoret her i Stedet for, som det undertiden sker, at gøre saadanne Henvendelser ad vidtløftige Omveje gennem de paagældende Udenrigsministerier. For øvrigt fører jeg til Indtægt den Udtalelse, som den ærede Taler kom med, om, at han var tilfreds med Indførelsen af British Rule, af den britiske Maade at beregne Skibsmaalingen paa, idet ogsaa jeg ser et stort Fremskridt i, at det nu er indført her og efterhaanden bliver indført i alle søfarende Nationers Beregninger. Der er jo enkelte Lande, som endnu staa tilbage — jeg skal nævne Sverige — men de ville vist ogsaa snart følge efter, ligesom ogsaa de Underhandlinger, som nu ere indledede baade med Rusland og Tyskland, synes at gaa en snart Afslutning i Møde; Tyskland har jo først optaget British Rule fra 1ste Juli d. A.

Hvorledes gaar det til, spørger »Fairplay«, at der aldrig gaar en Maaned uden at man hører nye Klager fra Santos? Det er en Havn, der altid har Bekymringer og giver Bekymringer. Den sidste Historie derfra synes at være særlig mærkelig, endogsaa for Santos' Vedkommende. Et Skib, der havde et Overskud af omtrent £ 950 i Udfragt, efterlod i Havnen ikke mindre end omtrent £ 800, da denne Sum var bleven brugt til Bolværkspenge, Havneomkostninger etc., der ere uhyre store. Der var ikke megen Feber paa den Tid, da Skibet var i Havnen, saa at den staaende gamle Undskyldning om Uorden, der følger af Sygdom, ikke kan anvendes i dette Tilfælde. Det er unødvendigt at sige, at de Redere, som have gjort denne sorgelige Erfaring, i Fremtiden ville undgaa Santos, dersom der er Fragt til faa til nogen anden Havn — endogsaa en spansk. Det viser sig, at mange lignende Tilfælde ere indtrufne i den sidste Tid. Uden Tvivl ere Sejl-skibs-Redere fristede til at fragte til Santos ved de tilsyne-

ladende høje Fragtrater, der tilbydes der; men de ville komme til det Resultat, at de ere blevne fuldstændig narrede, da Bolværkspengene alene opluge mere end hele Ekstra-Fragten. I Feberaartiden ere Forholdene værst, fordi da Forsinkelse, der undertiden beløber sig til mange Maaneder, føjes til de enorme Omkostninger. Dog, med eller uden Feber, ville Redere gøre vel i at betænke sig flere Gange, før de fragte til Santos, og naar de vedligeholde Forbindelsen, burde de kræve, at Modtagerne betale Bolværkspengene.

Nautisk Almanak, udgiven af Navigations direktør Jensen, foreligger nu for Aaret 1896.

Indholdet af denne for Søfarten saa nyttige Bog er i Hovedsagen det samme som for 1895.

Af nyt Stof kan nævnes en Tabel over Reduktion af Streger til Grader og nogle Bemærkninger om Dybdekurver i Søkortene. Endvidere findes en Advarsel om ikke altid at stole for trygt paa, at de flydende Sømærker ligge nøjagtigt paa deres Plads samt flere Regler til Vejledning ved Benyttelsen af Taagesignaler under Navigeringen.

Efter at der i lang Tid har været ført Forhandlinger mellem de forskellige Stats- og Kommune-Autoriteter, foreligger der nu et af Københavns Magistrat til dens Borgerrepræsentation oversendt Forslag til en Ombygning af Langebro. Omkostningerne herved ville efter dette andrage 1,016,000 Kr., hvoraf Københavns Kommune skulde udrede to Trediedele, Havnevæsenet en Trediedel. Efter Forslaget skal Broen bestaa af en bevægelig Bro i Midten, som konstrueres som Klapbro, og af faste Partier paa begge Sider af denne. Broaabningens Brede er sat til 60 Fod. Kørebanen har en Brede af 18 Fod i hele Broens Længde, idet dog Bredden udvider sig ved Københavnsiden ind mod Land. Det nordlige Trottoir er 10 Fod bredt paa den faste Bro og 6 Fod paa Klapperne, og det sydlige Trottoir er 11 Fod 10 $\frac{1}{2}$ Tomme bredt paa den faste Bro og 10 Fod 11 Tommer bredt paa Klapperne. Brodækket har en Stigning fra Land op imod Klapbroen, for at der i Sejløbet under Broen kan blive en fri Højde af 8 $\frac{1}{2}$ Fod, saa at Pramme og mindre Dampbaade kunne passere, uden at Broen behøver at aabnes. Havnekaptajnen anbefaler at der paa Byens Side indrættes 3 Broaabninger, hver af 42 Fods Vidde, og paa Kristianshavnsiden 3 Broaabninger, hver af 69 Fods Vidde. Pillerne ere væsentligt byggede af Sten og Beton, Overbygningen er af Jærn, og Brodækket paa Kørebanen er Sten. Da Broens Længderetning ikke er helt vinkelret paa Strømretningen, have Pillerne ved Gennemsejlingsaabningen faaet en usymmetrisk Form, hvorved Udgifterne ved Broens Opførelse efter Havnekaptajnens Opgivelse ere forøgede med ca. 26,000 Kr.

Forstander for Københavns Navigationsskole C. G. T. Schwartz fejrer i Dag sit 50-aarige Jubilæum som Lærer ved Skolen. Jubilaren har i Dagens Anledning modtaget talrige Lykønskninger og i Aften afholdes efter Indbydelse

af »Foreningen til Søfartens Fremme«, »Skipperforeningen« og »Den alm. danske Skibsførerforening af 1874« et Festmaal paa Hotel Phønix, der har vundet stærk Tilslutning.

Forstander Schwartz er født den 27. Februar 1825. Han blev konfirmeret i Foraaret 1839 og gik derefter til Søs. Indtil midt i April 1843 var han i Frugtfarten og gjorde 4 Rejser paa Finmarken, Middelhavet og Østersøen. Derefter tog han begge Styrmandseksaminerne og gik igen til Søs i Slutningen af Oktober 1844. Han gjorde da 3 Rejser paa Vestindien, 1 Rejse som 2den Styrmand med et svensk Barkskib paa Østersøen og 1 Rejse med en hannoveransk Kuf paa Østersøen som ene Styrmand. Den 31. Oktober 1845 gik han fra Borde og begyndte næste Dag ved Navigationsskolen. Med Undtagelse af Sommeren 1849, i hvilken han var udkommanderet og gjorde Tjeneste som Styrmand i Linieskibet »Skjold«, har han siden da uafbrudt arbejdet ved Kjøbenhavns Navigationsskole. Schwartz er den eneste nu levende Navigationslærer, der er ansat af Staten, idet Kjøbenhavns Navigationsskole ved hans Ansættelse var underlagt en kongelig Direktion. I Aaret 1852 overlodes Ledelsen af Skolen til »Foreningen til Søfartens Fremme«, og Schwartz fik da Ansættelse af denne. Den 1. November 1856 udnævntes han til Skolens Inspektør og kan saaledes til næste Aar fejre 40-Aars Jubilæum som Bestyrer af Skolen. Schwartz har i disse 39 Aar dimitteret over 2,000 Elever til den almindelige Styrmandseksamen og over 1,100 til et eller flere af de under den udvidede Styrmandseksamen henlagte Fag.

Schwartz blev i 1865 Ridder af Dannebrog og i 1893 Officer af den græske Frelserens Orden.

Forstander S. har udfoldet en anselig Virksomhed som Forfatter. Han har udgivet Samlinger af Opgaver til Brug ved Forberedelsen til almindelig Styrmandseksamen og ved Navigationsundervisningen, endvidere »Forklaring

over de til Navigationen henhørende astronomiske Observationer«, »Om Kompasnaalens Deviation i Skibe«, »Haandbog til Brug ved Undervisningen i Navigationslæren«, »Nautiske og astronomiske Tabeller«, »Haandbog til Brug ved Forberedelsen til Fiske- og Sætteskipperprøven«, »Anvisning til Skibsdagbogsførelsen« m. fl.

Det er en lang og fortjenstfuld Virksomhed i Navigationsundervisningens Tjeneste, Jubilæren i Dag kan se tilbage paa. Hans talrige Elever og alle de mange, han i denne Aarrække er kommet i Forbindelse med, sender ham i Dag mange og velmente Lykønskninger.

»Sh. Gaz.« skriver, at de store Skibsrederier nu begynde at ordne deres Kulforsyning for næste Aar, og man har hørt, at et af disse, — the P. and O. Steamship Company — lige har sluttet Kontrakt med vallisiske Firmaer for 100,000 Tons, til en Pris, som siges at have været fra 9 s. 9¹/₂ d. til 10 s. for en Ton f. o. b. Mange andre Kontrakter af lignende Art ere nu i Markedet, men der synes at være nogen Uoverensstemmelse mellem Køberne og Sælgerne med Hensyn til Priserne, og Underhandlingerne trække derfor ud. Kulmineejerne betragte Udsigten for næste Aars Handel som lovende og vente en Stigning i Priserne. Som Følge deraf ere de ikke saa ængstelige som sædvanlig for at gøre store Salg til hurtig Levering, og det skulde ikke undre os, om Købere af store Forsyninger, ligesom de ledende Dampskibsselskaber, maa give en Avance i Prisen i deres udløbende Kontrakter. I det nordlige er den forøgede Mængde Kul, som skulle bruges til Fabrikationen af Koks, lige ved at naa det Antal, der tilbydes paa Markedet som Bunkers, og Priserne synes at stige. For Øjeblikket noteres almindelige uharpede Durham Bunkers til fra 6 s. til 7 s. f. o. b., Tyne Dock og harpede Sorter indtil 1 s. mere efter Kvalitet.

Sejlskibenes Konsulatafgifter.

Vi refererede i dette Blads Nr. 42 for 18. Oktober Indholdet af det af Udenrigsministeren i Folkethinget fremsatte Lovforslag om Ansættelse af Konsuler og Vicekonsuler m. m. Dette Lovforslag har nu været til 1ste Behandling i Thinget, og det fandt en velvillig Modtagelse. Forhandlingerne fik dog særlig deres Interesse derved, at de kom ind paa Spørgsmaalet om de Konsulatafgifter, som vore Sejlskibe svare efter Loven af 1893. Vore Læsere ville erindre, at Stemningen for en Revision af Loven til Gunst for Sejlskibene, under de Forhandlinger, der førtes om et Forslag herom i sidste Samling, var ret mat; Forslagsstillerne vare omtrent ene om at anbefale Sagen og Regeringen stillede sig afventende. Den nu førte Forhandling er et glædeligt Vidnesbyrd om, at Stemningen for Sagen nu er langt gunstigere, hvad noksom vil fremgaa af de nedenfor refererede Udtalelser.

Vi fremhæve dette, for at vise, at det omfattende Arbejde, der dels fra de lokale Foreningers, dels fra Sejlskibsrederi-Foreningens Side har været udført, for at paapege den bestaaende Konsulatlovs Uretfærdighed mod Sejlskibene, omsider synes at skulle bære Frugt.

Forhandlingerne i Folkethinget aabnedes af Hr. Grosrerer C. Hage, der i 1893 var Ordfører i Folkethinget ved Konsulatlovens Behandling. Han udtalte bl. a.:

I øvrigt maa jeg i Anledning af dette Forslag henlede Opmærksomheden paa et andet Forslag, ligeledes vedrørende Konsulatvæsenet, som blev fremsat i Fjor af de ærede Med-

lemmer fra Esbjerg (Bluhme) og Ærø (Frederiksen). Dette Forslag gik ud paa at nedsætte Konsulatafgiften for Sejlskibes Vedkommende, saaledes at det halvaarlige Bidrag, som Sejlskibe have at yde, reduceres fra 17 Øre til 10 Øre pr. Register-ton. Det vil være ærede Medlemmer bekendt, at efter den ny Konsulatlovs Ikrafttræden har der lydt mange Klager fra Sejlskibenes Side over, at de bleve for stærkt belastede. Man har dels klaget over, at den Sejlskibene paahvilende Afgift var for stor i Forhold til den Afgift, der er lagt paa Dampskibe, dels har man gjort gældende, at mange Skibe, navnlig i Langevejsfart, efter den ny Konsulatlov ere komne til at svare betydelig højere Afgift end tidligere. Jeg for mit Vedkommende er tilbøjelig til at tro, at der er noget berettiget i disse Klager, og at det ikke vilde være urimeligt at tage Hensyn til dem. Ganske vist kan jeg ikke anse alt, hvad der er blevet anført i saa Henseende, for at være fuldt vel begrundet; thi det er klart nok, at den Forandring, vi i 1893 med beraad Hu og i Skibsfartens velforstaaede Interesse foretog, og som gik ud paa at paalægge en fast Afgift i Stedet for den varierende og mere tilfældige Afgift, der tidligere opkrævedes, nødvendigvis maatte medføre, at nogle Skibe kom til at svare mere, medens andre til Gængæld kom til at svare mindre. Det er da ganske vist forstaaeligt, at de, der ere komne til at svare mere, klage; men de, der ere komne til at svare mindre, tie klogelig stille, og paa den Maade hører man kun de misfornøjede og ikke de glade. Inidlertid, jeg er tilbøjelig til at tro, at Sejlskibene virkelig ere blevne for stærkt belastede. Idet vi satte den halvaarlige Afgift til 50 Øre for Dampskibe og til 17 Øre for Sejlskibe, gik vi ganske

vist ikke uden videre ud fra, at Nyttevirkningen, den effektive Nytte af en Register-ton Netto kunde sættes til at være omtrent 3 Gange saa stor for Dampskibe som for Sejlskibe. Men der maa dog tillægges Nyttevirkningen en meget væsentlig Betydning, og det virkelige Forhold er vel snarest 1—4 eller 1—5. I alt Fald er det sikkert, at, efter at det nu er blevet vedtaget, at vi forlade den hidtidige Maaleregulering for Dampskibe, den under Navn af Donaureglen kendte, og gaa over til den britiske Regel, hvorved Nettodrægtigheden af Dampskibene gennemgaaende bliver mindre end hidtil, saa vil Misforholdet mellem Dampskibes og Sejlskibes Maaling blive endnu større, end det var i Forvejen, og Sejlskibene ville altsaa, naar de fremdeles belastes efter Forholdet 1—3, blive forholdsvis endnu ugunstigere stillede, end de allerede ere. Derfor kunde der ganske vist være Rimelighed i at nedsætte Afgiften noget for Sejlskibes Vedkommende, og jeg er tilbøjelig til at tro, at det Tal, de tvende ærede Medlemmer i Fjor foreslog, nok omtrent kunde være passende. Jeg skal endnu tilføje, at Konsulatafgiften faktisk ogsaa har indbragt os noget mere, end vi egentlig gik ud fra i 1893. Det blev den Gang opgivet os fra Udenrigsministeriet, at det samlede Beløb, som de danske Konsulater i Udlandet modtog af Skibene, androg omtrent 140,000 Kr., og vi gik ud fra, at den ny Afgift vilde komme til at indbringe omtrent et lignende Beløb, naar vi satte den til de Sats, vi gjorde. Men faktisk har Konsulatafgiften i 1894 indbragt godt og vel 177,000 Kr., altsaa adskilligt mere. Hvis vi foretage en Reduktion som den nævnte, ville vi endda kunne holde os indenfor den oprindelig fastsatte Ramme, og Udbyttet af Konsulatafgiften vil ikke derved gaa ned under det Beløb, som var ventet. Jeg henstiller derfor, at det Udvalg, til hvis Overvejelse Forslaget overgives, vil tage dette Spørgsmaal under Overvejelse, og jeg tillader mig at henstille til den højtærede Minister, at ogsaa han tager Spørgsmaalet i Betragtning og stiller sig velvillig dertil.

Hr. Kaptajn Bluhme, der var en af Forslagsstillerne af det ifjor indbragte Lovforslag, udtalte derefter:

Jeg vilde gerne slutte mig til den Henstilling, som den ærede Taler, der nu satte sig, rettede til den højtærede Minister. Det ærede Ting vil erindre, at i Forbindelse med den ærede Foikethingsmand for Svendborg Amts 7de Valgkreds (Frederiksen) havde jeg den Ære at indbringe et Lovforslag, der tilsigtede at faa Konsulatafgiften for Sejlskibe noget nedsat. Det vil erindres, at, da Loven i 1893 blev vedtagen, var det en betydningsfuld Begivenhed for Sejlskibsfarten, for saa vidt som Forholdet til Konsulaterne angik, idet Skibene bleve lettede for betydelige Byrder, navnlig med Hensyn til Opholdet i Havnene og det personlige Arbejde der. Det er vist anerkendt fra alle Sider, at det var en heldig Lov. Opkrævningen af Afgiften blev forlagt fra Konsulaterne paa de fremmede Steder til Havne, hvor Skibene gaa ud fra. Man søgte, som den ærede sidste Taler sagde, at fastholde den Konsulatafgift, som den Gang beregnedes at indkomme, og det var omtrent 140,000 Kr. Det sidste Aars Statsregnskab viser, at der faktisk er indkommet over 177,000 Kr., og samtidigt er der i disse Aar fremkommet Klager overalt fra alle Sejlskibsrederier over, at de ere blevne haardt betyngede med Konsulatafgifter i Sammenligning med Fortiden. Jeg fremdrog her i Tinget Eksempler paa Rigtigheden heraf, idet en hel Del Regnskaber, som vare mig tilstillede fra Rederier, tydelig viste, at man havde maattet betale efter den ny Lov i Konsulatafgifter 2 til 3 Gange saa meget som efter den tidligere Lov. I gamle Dage betalte Sejlskibene aarlig 12 Øre pr. Ton i Afgift, medens de efter den ny Lov betalte 34 Øre, og man androg da i en Henvendelse til Regering og Rigsdag om, at Afgiften maatte blive nedsat til den gamle Forslagsstillerne mente, at man burde gaa en Middelvej, idet vi foresloge, at Afgiften blev nedsat til 20 Øre aarlig pr. Ton. Det glæder mig, at det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgkreds (C. Hage) mener, at vi nogenlunde have truffet det rette, og naar han siger, at han er tilbøjelig til at tro, at det Forhold, man har lagt til Grund for Fastsættelsen af Af-

giften for Sejlskibe, saaledes at den blev $\frac{1}{3}$ af den Afgift, der blev forlangt af Dampskibe, var fejlt, saa finder jeg, at han udtrykker sig meget forsigtig. Det Grundlag, hvorfra man gik ud ved Fastsættelsen af Afgiften mellem Dampskibe og Sejlskibe, var nemlig dette, at Nyttevirkningen pr Register-ton i Almindelighed antages at være som 1 til 3 imellem Dampskibe og Sejlskibe, det vil altsaa sige, at 1 Register-ton kan udnyttes i samme Tid 3 Gange saa godt som den tilsvarende Register-ton i Sejlskibe. Jeg tillod mig i Fjor at fremhæve, at man vist var gaaet ud fra en fejl Beregning, da jo Forholdet 1 til 3 var det almindelig antagne Forhold i Bruttoberegningen, medens Loven udtrykkelig fastsætter, at alle Afgifter beregnes efter Nettoregistertons. Det er altsaa tydelig nok, at man bør se hen til, hvad Forholdet er af Nettoudbyttet mellem Damp- og Sejlskibe, og jeg tillod mig da at udtale som min Formening, at den var som 1 til 5, selvfølgelig ikke baseret paa min egen Erfaring, hvad jeg nemlig er blottet for, men paa Henvendelser til Folk, der er inde i Sagen. Den højtærede Minister svarede mig i Fjor, at han ikke vidste bestemt, om man kunde gøre den Forskel mellem Brutto og Nettoberegning; den almindelige Antagelse var, at Forholdet var som 1 til 3. Der blev nedsat et Udvalg om Sagen, og dette Udvalg henvendte sig til Ministeriet med Anmodning om at skaffe os Oplysninger vedrørende denne Sag. Ministeriet imødekom ogsaa Udvalget ved saa vidt muligt at henvende sig til Rederier og Toldsteder samt forskellige andre Steder. Mellem de Spørgsmaal, Udvalget stillede til Ministeren, var specielt det, hvad der kunde siges at være Nyttevirkningen af 1 Register-ton i Dampskibe og Sejlskibe, og herpaa fik Udvalget to Besvarelser. Den ene Besvarelse kom fra Grossererersocietetets Komite, der svarede, at Forholdstallet passende kunde sættes som 1 til 3, saaledes som Ministeren mente, men derhos tilføjede, at efter den nyere Beregning af Dampskibstonnagen maatte denne sættes ca. 12 pCt. mindre, altsaa mere Nyttevirkning for Dampskibe end hidtil beregnet. Derimod fik man en anden Besvarelse fra selve Generaldirektoratet. Generaldirektøren udtalte med Hensyn til Nyttevirkningen følgende: »Efter Undersøgelser, foretagne i Udlandet, navnlig England, maa det anses for godtgjort, at for Nutidens Fragtdampskibe vil den omhandlede Nyttevirkning for Tiden rettest være at ansætte som 1 til 4, og Forholdet forventes fremtidig stigende.« Her udtales det ikke bestemt, om det er Brutto- eller Nettonyttevirkningen, man kan regne efter, men Generaldirektoratet føjer til, at »Sejlskibe forfordes ved Fortoldning af Kulladninger efter Nettoregistertonnagen samt ved Fortoldning af Trælastladninger efter samme Tonnage lige over for Nutidens Fragtdampskibe med gennemsnitlig 6,2 pCt., for saa vidt de ere maalte efter »Danube Rule« (c: »British Rule b.«) og 16 pCt. for saa vidt de ere maalte efter »British Rule a.«, og Generaldirektoratet føjer yderligere til, at for Fragtdampskibe af nyeste Konstruktion vil forskellige være stignende og Fremtidsfordelingen kunne sættes til 18,3 pCt. Altsaa, Generaldirektoratet indrømmer, at Forholdet mellem Sejlskibe og Dampskibe i England nu regnes at være som 1 : 4, og for saa vidt jeg kan forstaa, er det Bruttoberegningen, hvortil der her tages Hensyn. Naar man vil foretage Beregningen af Nyttevirkningen Netto, vil det vistnok vise sig, at Forskellen er endnu større, i al Fald indrømmer Generaldirektoratet, at med de ny Fragtdampskibe vil Forholdet være stigende. Der ligger derfor vist nogen til Grund for de Klager, der komme fra Sejlskibene, og jeg tillader mig at henstille til det eventuelle Udvalg at forhandle med den ærede Minister om, hvorvidt der kan gøres noget i Retning af at lette Sejlskibsfartens Byrder, denne Sag vedrørende. Jeg skal erindre om, at Kampen mellem Sejl og Damp bestandig bliver stærkere, men at vi her i Landet have Betingelser for, at vor Sejlskibsflaade kan vedligeholdes — og maaske endogsaa udvikles — for det første i en dygtig Sømandsstand og dernæst derved, at vi ligge i Centrum af de Have, hvor den mindre Fragtfart kan gøre sig gældende med Fordel lige over for Dampskibsfarten. Det er væsentligst paa

de store Afstande og de store Have, at Kapitalen kan gøres frugtbringende ved de store og vældige Dampskibe. I den mindre Fragtfart ville Sejlskibene med deres Billighed altid lettere kunne ernære en Familie og bringe noget Udbytte. Vi have et praktisk Bevis herfor deri, at vor Sømandsstand og vore Rederier, selv under de nuværende vanskelige Forhold, vedblivende med Fordel kunne føre det danske Handelsflag rundt, endogsaa paa de fjerne Have, og det forekommer mig, at vi her ere kaldede til, saa vidt muligt, at støtte denne Del af vort Folks Erhverv. Jeg anbefaler derfor Sagen til det ærede Udvalg og henstiller til den højtærede Minister, om han ikke ved fornyet Overvejelse og særlig af Hensyn til de Oplysninger, der ere komne fra selve Generaldirektoratet, maatte føle sig kaldet til at gøre nogen Forandring i den nuværende Konsulatlov med Hensyn til Afgiftens Beregning.

Endelig udtalte Hs. Eksl. Udenrigsministeren:

Det ærede Medlem fra Kjøbenhavn (Hage) og det ærede Medlem for Esbjerg (Bluhme) talte dernæst om en Nedsættelse af Konsulatafgiften, og det ærede Medlem for Esbjerg satte denne Sag i Forbindelse med det af det ærede Medlem i forrige Samling indbragte Lovforslag, idet det ærede Medlem vidtløftig udtalte sig om Forholdet mellem Sejl- og Dampskibe. Jeg er ikke saa ganske overbevist om, at Forholdet er saaledes, som det ærede Medlem nu udviklede, men jeg skal være villig til at indrømme, at der i den senere Tid ved den store Forbedring, der er sket ved Dampskibene, er sket nogen Forrykkelse i det gamle Forhold, saaledes at man formodentlig nu ikke længere kan regne Forholdet saaledes som i tidligere Tid, nemlig: 1—3. Jeg skal ogsaa indrømme, at der er noget i, at den ny Maaling, som man i dette Øjeblik er ved at antage, favoriserer Dampskibene endnu mere paa Sejlskibenes Bekostning, end det sker under de nuværende Forhold. Men Konsekvensen behøver ikke at være en Nedsættelse af Afgiften for Sejlskibe. Det naturlige og mest konsekvente vilde ganske sikkert være en Forhøjelse af Afgiften for Dampskibe, siden det er dem, der faa en Fordel ved, at der regnes paa en anden Maade, hvorved de faa en mindre Kapacitet end tidligere. Selve Spørgsmaalet skal jeg imidlertid være villig til at tage under Overvejelse ved denne Lejlighed. Jeg indrømmer, at der er et vist Misforhold til Stede med Hensyn til det Forhold, hvori vi have sat Sejlskibe og Dampskibe til hinanden. I øvrigt skal jeg anbefale Lovforslaget.

Hertil svarede Hr. Bluhme:

Jeg kan kun være den højtærede Minister taknemmelig for den velvillige Maade, hvorpaa han har besvaret min Henstilling, og jeg vil haabe, at det Udvalg, som eventuelt bliver nedsat, vil tage lige saa velvillig paa Sagen. Jeg vil dog føje til, at den Konsekvens, at Dampskibenes Afgift skulde forhøjes, er ikke saa selvindlysende; thi den Indtægt, som Staten skulde have af Konsulatafgifterne, blev, den Gang man fastsatte disse Afgifter, beregnet til 140,000 Kr. om Aaret, og denne Beregning har vist sig at være saa vel funderet, at Statskassen i Øjeblikket allerede har over 30,000 Kr. mere om Aaret, end man havde tænkt sig. Man kunde derfor sige, at Konsekvensen naturlig maatte blive, at man, da Indtæterne ere blevne saa meget forøgede, anvendte denne Forøgelse til Nedsættelser paa de Steder, hvor Afgifterne trykke mest. I øvrigt takker jeg for velvillig Imødekommenhed.

Lovforslaget henvistes sluttelig til Finansudvalget.

Skal Dækslast af Træ surres?

Vi have modtaget følgende:

Kommende fra Østersøen med en Ladning Træ har jeg en Dækslast af Planker og Brædder, 8 Fod høj, over hele Skibet. Det opstaaende, Skanseklædning og Rækværk, er 3 Fod høj, Dækslasten rager altsaa 5 Fod over dette

og er støttet af 3" Planker, 12 à 14 Fod høje, der ere satte som Støtter langs med Skibssiden. Naar Skibet nu krænger over, hvad de fleste Dampskibe let gøre med Dækslast, da man laster saa meget som muligt, saa vil der komme en Del Tryk paa de Støtter, der staa paa Læ Siden. For at holde fast paa det altsammen surrer jeg tværs over hele Dækslasten med Mellemrum af 2—3 Favne med Kæder og Touge, thi jeg mener, at et Skib, der gaar til Søs, kan ikke kaldes søklart uden at alting om Bord er forsvarligt fast. Vor danske Solovs § 26 siger ogsaa: »at Dækslast bør forsvarligt sikkes.»

Paa Vejen indhenter jeg en stor engelsk Damper med vel endnu højere Dækslast end min. Han har den saa høj, at der er stuvet adskillige Rækker Planker uden for hans Fokkevant, i de øverste Tiere, hvor Vantet altsaa skræner indad, og uden paa Vantet mødes endda Enderne af Plankerne, der altsaa ved den mindste Sø eller Krængning ville falde af. Men alligevel har han ikke en eneste Surring over Dækslasten paa noget som helst Sted.

Er dette rigtigt? Kan man i den Retning gøre, som man vil, eller har man Forpligtelser overfor Assurandører, Ladningsejere og med Hensyn til at holde fast paa Dækslasten?

Jeg tror, det er et Spørgsmaal, som det var værd at faa rigtig Rede paa.

Baade at surre sin Dækslast og lade være at gøre det, kan begge Dele have sine Berettigelses. Surrer man den, og Skibet er godt sødygtigt, skønt det paa Rejsen staar med daarligt Vejr og høj Sø, saa naar man til Land uden at miste noget, hvorimod den anden maaske mister en Del af sin Dækslast, thi Støtterne i Læ kunde man tænke sig brække midt over og Dækslasten skyde ud, hvorved Skibet fik Slagside og blev usødygtigt. Omvendt kunde det igen tænkes, at den med sin surrede Ladning blev mere og mere rank, eftersom Bunkerullene i Bunden af Skibet blev brændte, saa at den i høj Sø og Storm tværs kom næsten til at kæntré, uden at det var muligt at faa Surringerne løsnede, saa Dækslasten kunde kastes af. I dette Tilfælde var den anden bedre faren.

Tør jeg udbede mig den ærede Redaktions Mening om disse Forhold, om Skibsføreren har fri Hænder til at surre eller lade være at surre sin Træ-Dækslast?

O. n.

Reglerne for Dækslast findes, som den ærede Indsender selv omtaler, i Sølovens § 26, hvor det hedder: »Kan Dækslast føres, bør den forsvarlig sikres og anbringes saaledes, at den ikke i væsentlig Grad vanskeliggør Skibets Manøvrering.« Nærmere Regler eller Bestemmelser for Dækslastens Anbringelse, Sikring m. v. findes ikke, og det beror saaledes paa et Skøn i det enkelte Tilfælde, om man vil anse Dækslasten for at være »forsvarlig sikret«. Vi ere dog af den Mening, at en Dækslast af Træ, for at tilfredsstille denne Fordring, absolut maa surres, og i det af den ærede Indsender opstillede Tilfælde — at et Dampskib, paa Grund af Dækslastens Højde, i høj Sø og Storm tværs, næsten kommer til at kæntré, naar største Delen af Bunkerullene i Skibet ere forbrugte — maa det paagældende Skib utvivlsomt siges at være uforsvarligt lastet.

Vanskelighederne ved at fastsætte bestemte Regler for Dækslastens Størrelse og Anbringelse ere saa betydelige, at vi her i Landet foreløbig næppe ville komme udover dem, saa meget mere som de i England gældende Regler — til hvilke Sø- og Handelsretten henviste i en Udtalelse i Fjor i Anledning af Alexander III.s Forlis — næppe egne sig til Mønster for os. Men i det fremdragne Tilfælde holde vi, som sagt, for at Dækslasten maa surres, for at være forsvarlig sikret. Og da det jo gælder om, ikke alene at faa den til at ligge forsvarligt fast, men ogsaa i paakommende Tilfælde hurtigt at kunne frigøre sig for den, er det vistnok at anbefale som Regel at anvende Touge og ikke Kættinger til Surringerne.

Spørgsmaalene om Dækslastens Anbringelse m. m. ere iøvrigt behandlede udførligere i nærværende Blad for 1. Marts og 8. Marts d. A. Red.

Om Registrering og Form.

Af Skifter Aulersen.

Af det tidligere her i Bladet fremførte er til Dels fremgaaet, at Skibsformen i og for sig sjældent endnu er korrekt. Økonomien er mest gaaet i den Retning at spare paa Dybgaende-Udgifter m. m., og man har skabt Skibe saaledes, at de bleve mest mulig firkantede, baade langs og tværskibs. Anvendelse af tomme Bundrum blev derved endmere nødvendig, dels for at nedtrykke det tomme Skib, dels for at stive det ved den billige Vandballast. En flad Bund kan jo være berettiget, hvor Vandstandsforholdene udkræve et forholdsvis lille Dybgaende; det bør dog ikke være Reglen for søgaaende Skibe. Saalænge imidlertid Skibsmaalingen, uheldigvis, paa en vis Maade begunstiger abnorme Former ved udelukkende at tage Hensyn til indvendige Maal m. m., komme vi næppe tilrette med Formen. Først naar man har faaet Øje for og antaget Deplacementsberegningen som Grundlag for Maal og Registrering, er der almindelig Udsigt til, at Skrannerne ville falde for Indførelsen af en ideellere, bedre Skibsform. Har vi navnlig slaaet fast, at det alene er Skibets Egenvægt, som bestemmer dets Tara (for at bruge Handelsudtryk), at hele Skibets Deplacement til en normal Lastelinie er dets Brutto, og Forskellen imellem disse bør udgøre og ansættes som Skibets Netto Bæreevne, da maatte

vi udelukkende kontrahere og regne med dette Nettomaal, fordi Skibet kun derefter kan indtage en aldeles tilsvarende Ladning. Her skal paa Foranledning først bemærkes, at Skibets Tara let kan bestemmes, især ved Anvendelse af Jærnbymningsmateriel. Man kan for det meste nøjagtigt regne ud, hvor dybt Skibet kommer til at stikke tomt. Ved tomt Skib skal forstaaes alt, hvad der til almindeligt Brug udfordres for at gøre selve Skibet sødygtigt; altsaa alt med Undtagelse af Kul, Proviant, Ballast og lignende. Det efter Tegningen noterede Deplacement for tomt Skib kan let senere kontrolleres, naar Skibet ligger i Vandet, ved at bemærke Dybgaendet for og agter. Ved eventuel Uoverensstemmelse maa det paa Vandet erholdte Maal være det afgørende og kun reguleres efter Vandets mere og mindre Saltholdighed. Netto-Deplacementet udregnes selvfølgelig derefter nøjagtigt og fuldstændigt korrekt efter Konstruktionstegningen - eller i Mangel af denne ved at udmaale Ledig- og Lastevandliniernes Arealer og multiplicere med Afstanden derimellem.

I ethvert ordentlig Skibs officielle Papirer burde forøvrigt dets Deplacements Tegning og Beregning forefindes, da dette tillige afgiver en god Rettesnor for Skibets rette Belastning.

Ved udelukkende at have Øje for, at Skibet maaler og kan bære det Netto, som alene betinger dets Bestemmelse som Frætskib, vil man tillige indse Nødvendigheden af, at det stikker forholdsvis dybt tomt. Saa meget mindre bør man ønske Skibet flydende højt, som det altid kan svømme tomt, hvor Ladning skal indtages. Enkelte Tilfælde, hvor kun halv Last indtages, modificerer dog dette Forhold noget. For at Skibet ved sin Form alene kan blive skikket til at indtage et større Dybgaende tomt, maa det gøres skarpt i Bunden, d. v. s. Bundstokkene maa rejses i samme Forhold som dette attraas, medens Lastedybgaendet, endog i mange Tilfælde, kan blive identisk.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jærnbane & Dampskib

I Ugen fra 20. Oktober til 27 Oktober 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-flynder Pd.	Gedde m. m. Pd.	Skrupper Pd.	Torsk Pd.	Kuller Pd.	Sild. Pd.	Aal ¹ og Aale- kvabber ² Pd.	Laks ¹ og Ørred ² Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt Pd.
15 danske Fiskerfartøjer	33,030				19,260							
25 danske Kvaer					167,958							
1 svensk Fiskerfartøj					720							
pr. Baad og Vogn fra nærliggende Fiskerlejer				90	5,100		3,010	3,408 ¹ 54 ²				
pr. Jærnbane og Dampskib		4,000	6,391		1,124	1,305	238,722	6,682 ¹	13,400 ¹ 1,505 ²	24,218	614	
Ialt	33,030	4,000	6,391	90	194,162	1,305	241,732	10,144	14,905	24,218	614	530,591
Betalt Gennemsnitspris af Opkøbere	levende 1Kr.25Ø. til 2Kr.25Ø. pr. Lpd.				levende 1 Kr. til 1Kr.65Ø. Kassef. 35—50Ø. pr. Lpd.		fra Sund. 1Kr.50Ø. til 2 Kr., svenske 35-45 Ø. 1Kr.50Ø. pr. Pd. pr. Ol.	Aal, blanke, 50-57 Ø., gule 35-45 Ø. pr. Pd.				

Tilførslen i Ugens Løb har i det hele været rigelig; for Rødspætter langt under, for Torsk langt over det normale. Stemningen uforandret mat, idet Markedet ved forrige Ugers store Tilførsler er rigelig forsynet. Priserne som Følge heraf meget smaa og Købelysten ringe.

Fra Sø og Land.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent: Bjærgningsdampskibet »Frederikshavn« indkommer i denne Tid jævnlig fra den paa Nordvestrevet af Læsø strandede franske Brig »Gaston & Albert« af St. Valery med Partier af Briggens Trælast, der hovedsagelig bestaar af fortrinlige

Fyrreplanker; selve Fartøjet har lidt saa meget ved Grundstødningen, at det vistnok maa anses som Vrag.

En ny Vesterhavs Redningsstation er oprettet ved Madsbøl Strand.

Konsul S. T. Bruun af Vordingborg og Dampfærgfører N. P. Larsen af Masnedø ere udnævnte til Søjersmedlemmer for Præstø Amt.

Havnefogedposten i Stege er ledig.

Ved Faaborg Lodseri i Fiskerlejet Dyreborg er Plads ledig for en Lods

Dødsfald. Kaptajn B. J. Goll, der i mange Aar har ført Dampskib, sidst »Axelhuus«, tilhørende Det forenede Dampskibsselskab, i Ruten Stettin—Kjøbenhavn—Vestnorge, er afgaaet ved Døden. For et Aars Tid siden blev den Afjøde, der var Nordmand, pludselig uheldbredelig syg og maatte opgive sin Virksomhed.

Lods P. M. Larsen og Hustru i Helsingør fejrede i Tirsdags deres Sølvbryllup.

Med Dampskibet »Hekla«, der nylig er bygget paa Flensborg Skibsbygning-Selskabs Værft til »Leutsche Dampschiffs-Rhederei« i Hamburg, blev der Torsdag den 24. ds. foretaget Prøvetur, der gik til Holtenau, og som i enhver Henseende gav et gunstigt og tilfredsstillende Resultat. Skibet har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 369' 0", Brede 42' 0", Dybgaende 29' 8" og er bygget af bedste Staalmateriel efter Veritas I. $\frac{3}{8}$ L 1 1. PR. Det er bestemt til Farten paa Japan og Kina. En rummelig og elegant Salon er anbragt i Skibet og alle praktiske ny Indretninger og Bekvemmeligheder ere anvendte paa det; blandt andet har det elektrisk Lys. Skibet bliver ført af Kaptajn E. Christiansen.

En Fragtdamper, der er under Bygning hos Flensborg Skibsbygning-Selskab til Rederifirmaet Schmidt & Hansen i Flensborg løb Lørdag Eftermiddag heldigt af Stablen og fik Navnet Mercur. Dets Hoveddimensioner ere: Største Længde 240' 0", Brede 34' 2", Dybgaende 16' 10".

Ifølge Indberetning fra den kgl. Konsul i Liverpool er en dansk Sømand ved Navn Antonie (?) Nielsen (Nielsen), der den 7de Oktober 1893 blev forhyret med det engelske Skib »Clomene« af Liverpool, død af gul Feber i Rio de Janeiro den 28de Februar f. A., efterladende et ringe Pengebeløb.

Da hans Familie og Hjemsted ere ubekendte, opfordres herved enhver, der maatte kunne give Oplysning herom, til at henvende sig til undertegnede Ministerium.

Udenrigsministeriet, den 19de Oktober 1895.

Ugens Havarier.

Corrisande, Dampsk. af Christiania, kolliderede den 25. ds. paa Helsingør Red med det for Anker liggende Barkskip »Nordstjernen« af Hernøsand, som mistede Klyverbom og et Anker. Corrisande tog ingen Skade.

Medina, Dampsk. af Korsør, Bom, har for Indgaende til Limhamn været i Kollision med Pieren og har faaet Hul i Bougen 2 Fod over Vandlinien. Skibet repareres paa Kockums Værft i Malmø.

Ceylon, Galease af Aalborg, er ankommet til Fredericia. Skibet har i Storm under Øland mistet Mesanmasten.

Lund, Dampsk. af Kjøbenhavn, indbragtes den 25. ds. hertil af »Hveen« med Maskinskade. Skibet var paa sin regelmæssige Tur fra Landskrona.

Thor, 2/m. Kutter af Kjøbenhavn (Rheder T. E. Tulinius) har paa Mersey været i Kollision med det eng. Dpsk. Mayo. Thor fik Skade paa Hækken.

Merida, 3/m. Skonnert af Faaborg, har paa Rejsen fra Hamburg til Santos været paa Grund udfor Dungeness. Skibet kom flot med Assistance og fortsatte Rejsen.

Norrøna, Dampsk. af Porsgrund, Isaksen, ankom hertil den 28. ds. paa Rejsen fra Hernøsand til Manchester med Træ. Skibet har været paa Grund i Qvarken og har faaet nogen Skade i Bunden.

Ella Sayer, Dampsk. af Newcastle, kom Natten til den 27. ds. paa Rejsen fra Kemi til London med Træløst paa Grund paa Saltholmen. Efter at en Del af Lasten var opløst i Lægtene, bragtes Skibet flot den 28. ds. om Aftenen med Assistance af Bjærgningsdampskibene »Kattegat« og »Kastrup« og indbragtes hertil.

Gaston Albert, Brig af St. Valery, kom den 23 ds. paa Rejsen fra Sundswall til Håvre med Træløst paa Grund paa Brænderrushagen. Med Assistance af Bjærgere fra Østerby bragtes Skibet flot og fortsatte Rejsen. Paafølgende Nat standsede Skibet paa Nordvestrevet af Læsø og løb fuld af Vand. Mandskabet bjergedes af Vesterø Redningsbaad. Skibet er Vrag. Ladningen bjerges.

Columba, Dampsk. af London, der, som meddelt, grundstødte den 21. ds. paa Saltholmen, er bragt flot af Svitzers »Kattegat« og indbragt hertil.

Cito, Skonnert af Marstal, Bøye, har i Ballast været paa Grund paa Smørstakken. Bjærgningsdampskibet »Helsingør« bragte Cito flot og ind til Nyborg.

Perivie, Dampsk. af Bandholm, kom den 24. ds. paa Grund udfor Kronstadt. Skibet kom atter flot og viste sig ikke at have taget nogen Skade.

Gudrun, Skonnert af Isafjord, har den 30. September i Isafjord mistet Anker og Kæde og har maattet kappe Masterne.

Killeena, Barkskip af Fanø, ankom den 28. ds. til Falmouth fra Buenos Ayres. Skibet har kappet Fokkemast og Stor-Rigning.

Adelgunde, Barkskip af Tønsberg, har paa Rejsen fra Hudikswall til London med Træløst været paa Grund i Flintrenden. Ved at losse en Del af Lasten i Lægtene og med Assistance af Bjærgningsdampskib »Kattegat« kom Skibet flot og er indbragt hertil.

Susanne, Barkskip af Laurvig, er blevet indbjærgtet til Frederikshavn efter at være fundet drivende i aaben Sø. Skibet, der er bygget i Italien 1868 og maaler 438 Reg. Tons, sælges ved Auktion.

Under Sejlads til Kjøbenhavn kom den i Frederikshavn hjemmehørende Kutter Gerda paa Grund og maatte rekvirere Assistance fra Kjøbenhavn, hvorfra Drogden afgik og hjalp Kutteren af Grunden for en betinget Bjærgesum af 300 Kroner. Kutteren har saa vidt skjønnes ikke lidt nogen Skade.

Fra Stockholm meddeles den 27. Oktober: Den efter Kollision med Dampskibet »von Döbeln« i Skærgaarden sunkne Damper »Gefle« er det nu endelig lykkedes Dykkerdamperen »Hero«, tilhørende »Neptun«, at bjærge, efter at have arbejdet derpaa i omtrent tre Uger. Hullet i Siden paa »Gefle« er ved øverste Dæk over 20 Fod, men bliver mindre nedefter, saa at det ved Kølen kun er ca. 5 Fod. Damperen vil rimeligvis komme til at reparere i Dokken paa Beckholmen.

Fra Kjøbenhavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Kjøbenhavns Frihavn.
Indgaende Skibe.

23. Oktober: Dampskib »Nordvest«, Kaptajn Brinck, fra Theodocia med 31200 Centner Byg.

24. Oktober: Sejlskib »Betty«, Kaptajn Kraft, fra Danzig med 82000 Kilogram Rapskager.

28. Oktober: Dampskib »Lilliehook«, Kaptajn John Nylén, fra Carlstad med 2000 Baller Træmasse.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Odessa 22. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Petersborg 27. Oktbr., bestemt til Borgå, Kbhvn., Spanien. — Antwerpen, Caroc, ankom til Odessa 28. Oktbr., bestemt til Smyrna. Antwerpen. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Petersborg 26. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Spanien, Italien. — Castor, Holm, afgik fra Dartmouth 29. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Chr. Broberg, Gotsche, afgik fra Denia 24. Oktbr., bestemt til Malaga, Cadiz, Kbhvn. — Dagmar, Kofoed, afgik fra Petersborg 30. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Cette, Italien. — Douro, Braband, afgik fra Kbhvn. 26. Oktbr., bestemt til Bordeaux. — Georgios I, Kihl, afgik fra Kbhvn. 30. Oktbr., bestemt til Antwerpen. Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Béch, afgik fra Dartmouth 29. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Kiew, Hæbe, afgik fra Petersborg 28. Oktbr., bestemt til Königsberg, Kbhvn., Bordeaux. — Kursk, Staal, afgik fra Bordeaux 29. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 18. Oktbr., bestemt til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Antwerpen 27. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Kbhvn. 30. Oktbr., bestemt til Helsingfors, Riga. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 25. Oktbr., bestemt til Oporto. — O. B. Suhr, Jensen, ankom til Barcelona 29. Oktbr., bestemt til Marseille, Denia, Alicante. — Omsk, Rasmussen, ankom til Petersborg 20. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — Tejo, Fenger, ankom til Oporto 26. Oktbr., bestemt til Lissabon. — Tomsk, Petersen, pass. Gibraltar 28. Oktbr., bestemt til Antwerpen. Kbhvn. — Vesuv, Gade, afgik fra Catania 27. Oktbr., bestemt til Denia, Kbhvn. — Viking, Jørgensen, ankom til Riga 27. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Oporto, Lissabon. — Xenia, Ingerslev, ankom til Antwerpen 15. Oktbr., bestemt til Tunis, Piræus, Constantinopel, Samsoun, Trebizonde, Batoum, Odessa.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Antwerpen 29. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 30. Oktbr., bestemt til Stettin. Ceres, Svensson, afgik fra Kbhvn. 29. Oktbr., bestemt til Libau. — Charkov, Norden, afgik fra Hull 27. Oktbr., bestemt til Aarhus, Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 30. Oktbr., bestemt til Königsberg. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Arendal 24. Oktbr., bestemt til Vestnorge. — Fanø, Andersen, ankom til Manchester 29. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Stettin. Frederik, Harboe, ankom til Königsberg 29. Oktbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 26. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 27. Oktbr., bestemt til London. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 26. Oktbr., bestemt til Granton, Færøerne og Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Hamburg 30. Oktbr., bestemt til Danzig, Königsberg. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 27. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom til Königsberg 28. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Manchester, Liverpool. — Morsø, Lind, ankom til Königsberg 29. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 29. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 28. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Odin, Lissner, ankom til Kbhvn. 29. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Perm, Christensen, ankom til London 27. Oktbr., bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, passerede Hansholm 28. Oktbr., bestemt til St. Petersburg. — Romny, Harder, passerede Hansholm 29. Oktbr., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Eskefjord 7. Oktbr., bestemt til Nordfjord etc. — Tula, Paaske, ankom til Stettin 27. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 30. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Danzig 29. Oktbr., bestemt til Königsberg. — Anna, Moyel, ankom til Riga 26. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Olga, Fischer, afgik fra Kbhvn. 30. Oktbr., bestemt til Riga. — Vesta, Corfitzon, ankom til Hamburg 27. Oktbr., bestemt til Kbhvn.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 31. Oktbr., bestemt Newcastle. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Newcastle 29. Oktbr., bestemt til Odense. — Georg, Christensen, afgik fra Newcastle 30. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 30. Oktbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Odense 31. Oktbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Newcastle 29. Oktbr., bestemt til Odense. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 29. Oktbr., bestemt til Nakkov. — Union, Bloch, afgik fra Odense 30. Oktbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, Schmidt, afgik fra Swansea

24. Oktbr., ankom til Stettin 30. — Frode, J. C. Jensen, afgik fra Honfleur 26. Oktbr., ankom til Swansea 28. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 29. Oktbr., bestemt til Hul. — Svend, Hveysel, afgik fra Leith 26. Oktbr., bestemt til Stettin. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Dunkerque 27. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Riga 19. Oktbr., ankom til Dunkerque 26. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Riga 27. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Cardiff 26. Septbr., ankom til Rio de Janeiro 23. Oktbr. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Rio de Janeiro 28. Oktbr., bestemt til La Plata. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Sunderland 26. Oktbr., ankom til Stettin 30. — Dan. H. C. Mathiesen, afgik fra Riga 15. Oktbr., ankom til Ghent 22. — Magnus, J. P. Lorenzen, afgik fra Riga 19. Oktbr., ankom til London 26.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Ghent 31. Oktbr., bestemt til Riga. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Antwerpen 27. Oktbr., bestemt til St. Petersburg. — Johan Siem, F. Löffler, afgik fra Cronstadt 29. Oktbr., bestemt til London. — Pawel Andrejef, L. Johnsen, afgik fra Rotterdam 24. Oktbr., ankom til St. Petersburg 30. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Sunderland 10. Oktbr., ankom til Cronstadt 18.

Heimdal, Anine, Knudsen, afgik fra Sundswall 26. Oktbr., bestemt til Havre.

Dannebrog, Amalienborg, Olsen, afgik fra Ullånger 22. Okt. til Amsterdam. — Christiansborg, Schmidt, ankom til Antwerpen 18. Okt. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Grimsby 23. Okt. — Frederiksberg, Andersen, ankom til Burntisland 29. Okt. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Kotka 26. Okt. til Ghent. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Kbhvn. 26. Okt.

Kjøbenhavn, Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Grange-mouth 23. Okt., ankom til Kbhvn. 27. Okt. — Hafnia, Neergaard, ankom til St. Petersburg 28. Okt. — Jylland, Starck, afgik fra London 24. Okt., ankom til Newcastle 25. Okt., afgik 30. Okt. til Aarhus. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 27. Okt. til Amsterdam. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 26. Okt., ankom til St. Petersburg 29. Okt.

Thingvalla, Hekla, Laub, afgik fra New-York 26. Okt. til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Kristiania 29. Okt., ankom til Kbhvn. 30. Okt. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 30. Okt. til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristianssand 18. Okt. til New-York.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Boness 24. Okt., ankom til Aarhus 27. Okt. — Octa, Enemark, afgik fra Gøteborg 27. Okt., ankom til Newcastle 30. Okt. — Orrik, Erichsen, afgik fra Randers 26. Okt., anløb Aarhus 27. Okt., ankom til Lübeck 28. Okt., afgik 28. Okt., ankom til Aarhus 29. Okt.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Methil 24. Okt., afgik 27. Okt., ankom til Esbjerg 29. Okt. — Nerma, Degn, ankom til Frederikshavn 24. Okt., afgik 27. Okt., ankom til Nørkøping 29. Okt. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Esbjerg 23. Okt., ankom til London 26. Okt., afgik 26. Okt., ankom til Sunderland 28. Okt.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Aalborg, Callesen, ankom til Tocopilla 18. Okt. fra Taltal. — Anna Mathias, Madsen, afgik fra Guayaquil 24. Aug. til Manta. — Franz Schwalbe, Poulsen, afgik fra Guayaquil 24. Aug. til Manta. — Mary José, Ankersen, ankom til Esquinalt 2. Okt. fra Callao. — Nanna, Warrer, afgik fra Cuxhaven 25. Okt. til Pernambuco. — Sophie, Svarrer, ankom til Port Natal 23. Okt. fra Rio de Janeiro.

Fanø, Senderho. Ane Jenssine, Øhle, ankom til Rio 27. Okt. fra London. — Eliza, Jessen, afgik fra Rosario 26. Sept. til Kanalen f. O. — Henny, Ibsen, ankom til Réunion 26. Okt. fra Pensacola. — Killeena, Hansen, ankom til Falmouth f. O. 27. Okt., beordret til Hamburg. — Mary, Lydom, ankom til Königsberg 26. Okt. fra St. Devis. — Merida, Pedersen, afgik fra Deal Red 25. Okt. til Santos. — Otto, Fischer, afgik fra Burntisland 24. Okt. til Rørvig f. O.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Funch Edye & Co., New York, meddele den 18. Oktbr.:

Efterspørgslen fra Europa efter vore Kornsorter er betydelig formindsket, og som Følge deraf ere Dampskibs-

fragterne nu svagere, undtagen for middelstore Baade til Lastning næste Maaned, for hvilke der fremdeles tilbydes fulde Rater. Bomuldspriserne vedblive at stille sig saaledes, at de hindre en livligere Omsætning i denne Vare, og Efterspørgslen efter Dampere i denne Fart er derfor moderat og indskrænker sig til tidlig Lastning. Der er fragtet enkelte Dampere for Træløst til Rio, men der er yderligere Efterspørgsel efter Tonnage til de sidst betalte Rater. Et Par Dampere meddeles at være fragtede for Petroleum i Kasser til Ostindien og der er vedvarende Begær efter Skibsrum i denne Retning for prompt Lastning.

Sejlskibs-Tonnagen er ringe, men da Efterspørgslen ikke er livlig, er der kun gjort faa Forretninger og Raterne ere ikke undergaaede nogen Forandring.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 25. Oktober:

Der er ingen væsentlig Forandring i Kulfragterne. Med Undtagelse af enkelte nordlige Havne i Sverrig, hvortil højere Rater ere betalte, ere Fragterne omtrent som i sidste Uge, men Markedet er ialfald ikke lavere, og da de forholdsvis gode Returfragter have foranlediget enkelte engelske Redere til at sende deres Baade ud i Ballast, er det ikke umuligt, at Udfragterne ville stivne lidt. For Middelhavet er godt Begær til uforandrede Rater. Der er sluttet fra Tyne, Blyth eller Wear til: Reval 1000 4/3, Riga 1000 4, Neufahrwasser 1200 4/6, Swinemünde 1300 4, Stettin 1650, 1300 4/6, Wismar 1200 4 1/2, Aalborg 1000 4 7/12, Kongsør 1200 4 6, København 1450 4, Malmø 1350 4 3, Nørrebro 1000 5, 1100 5 3, Stockholm 1600 4/3, 1350 4/6, Oporto 1400 5 6, Almeria 1200 7/6, Barcelona 2600, 2800 7 1/2, Genna 2500, 3500 4/6, Venedig 2800 6 1/2, La Plata 2200 12, Buenos Ayres 3500 12.

Returmarkedet fra Sortehavet er fast med stigende Tendens. Der bydes fra Odessa, Novorossisk og Sebastopol 11/9 n. c. Betingelser. Donau Markedet er ligeledes fast til 15/15 any direct. Fra Asoff er god Efterspørgsel til 14/9 à 15/9 n. c.

Fra Middelhavet er sluttet:

Alexandria til Hull 3700 11/12 & 2/3 d. Novbr., Alexandria til Dunkirk 3400 d. V. 1625, option Dunkirk og Antwerp £ 1725, St. Louis du Rhone til Antwerp frc. 13 free disch. Pomaron til Rotterdam 1900 8/3 clean, Bilbao til Rotterdam 6/, til Middlesbro 5 4 1/2, Stockton 5 1/2, Swansea 5, Newport 4/9, Huelva til Newport, Saltport, Runcorn, Garston 8/9, Smyrna til U. K. 11/9 3800 t., Græsk Havn til U. K. 17/, Korender, 700 Tons.

Fra Østersøen er sluttet:

Kronstadt til Rotterdam, Amsterdam eller Dordrecht 600 stds., 28,6 deals, 30/ battens, do. til Amsterdam 500 stds. boards 30/, St. Petersburg til London 12,500 grs. 1/9, Helsingfors og Rafsø til St. Nazaire frc. 45, D. B. b., Rafsø til Rotterdam 28/9, Lovisa til Amsterdam 500 stds. 20/4, Wismar til Liverpool 8/6 Sukker, 1050 Tons, Sundswall til Trouville frc. 42, Bilbao frc. 49, 580 stds.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrer Synes vidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højden angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Den 6te November 1895 tændes *Gjerrild* Fyr, paa *Knudshoved*, ved *Gjerrild*. Det er et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 74° V., gennem N. og Ø. til S. 58° Ø. Flammens Højde: 60 Fod. Synsviddens: 12 1/2 Kml. Lysevnen: 14 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra Gavlen af en brun Træbygning.

Beliggenhed: 56° 31' 42" N. Br. 10° 50' 0" Ø. Lgd.

Smaalands Farvandet. Den 6te November 1895 tændes i *Smaalands Farvandet* følgende Fyr:

1. **Stubbekjøbing Fyr**, V. for *Stubbekjøbing*, et Vinkelfyr, der viser: Grønt, fast Lys fra N. 33° V. til N. 30° V., hvidt, fast Lys fra N. 30° V. til N. 28° V. og rødt, fast Lys fra N. 28° V. til N. 25° V. Flammens Højde: 47 Fod. Synsviddens: 12 Kml. for det hvide Lys. Lysevnen: 14 1/2 Kml. for det hvide, 11 Kml. for det røde og 9 Kml. for det grønne Lys. Spejlsapparat af 5te Orden. Fyret vises fra Gavlen af en brun Træbygning.

Beliggenhed: 54° 53' 27" N. Br. 12° 1' 54" Ø. Lgd.

2. **Bojø Fyr**, paa *Bojø NV*. Pynt, et Vinkelfyr, der viser: Grønt, fast Lys fra N. 71° V. til N. 65° V., hvidt, fast

Lys fra N. 65° V. til N. 62° V. og rødt, fast Lys fra N. 62° V. til N. 58° V. Flammens Højde: 20 Fod. Synsviddens: 9 Kml. Lysevnen: 14 1/2 Kml. for det hvide, 11 Kml. for det røde og 9 Kml. for det grønne Lys.

Beliggenhed: 54° 56' 11" N. Br. 11° 59' 55" Ø. Lgd.

3. **Orehoved Fyr**, paa *Orehoved* Havns V.-Mole, 100 Alen inden for Molens N.-Ende, et Vinkelfyr, der viser: Grønt, fast Lys fra N. 70° V. til N. 22° V., hvidt, fast Lys fra N. 22° V. til N. 9° V. og rødt, fast Lys fra N. 9° V. til S. 70° Ø. Flammens Højde: 20 Fod. Synsviddens: 9 Kml. for det hvide og røde Lys. Lysevnen: 12 1/2 Kml. for det hvide, 9 1/2 Kml. for det røde og 7 1/2 Kml. for det grønne Lys. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et 20 Fod højt, hvidt Taarn.

Beliggenhed: 54° 57' 37" N. Br. 11° 51' 21" Ø. Lgd.

Samtidig slukkes det nuværende røde, faste Fyr paa Havns V.-Mole.

4. **Ore Fyr**, ved *Ore*, *Sjælland SV*-Kyst, et Vinkelfyr, der viser: Grønt, fast Lys fra S. 50° V. til N. 89° V., hvidt, fast Lys fra N. 89° V. til N. 84° V. og rødt, fast Lys fra N. 84° V. til N. 70° V. Flammens Højde: 40 Fod. Synsviddens: 11 Kml. for det hvide og røde Lys. Lysevnen: 15 1/2 Kml. for det hvide, 12 Kml. for det røde og 10 Kml. for det grønne Lys. Linseapparat af 3die Orden. Fyret vises fra et 41 Fod højt, hvidt, firkantet Taarn.

Beliggenhed: 55° 0' 25" N. Br. 11° 52' 26" Ø. Lgd.

Samtidig slukkes de nuværende 2 hvide, faste Ledefyr ved *Ore*.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Stockholms Skjærgaard. Fra den 25de Okt. til den 25de Decbr. 1895 afholdes Skydeøvelser i *Trälhafvet* i Retning af *Vestra Sazurffjärden*. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa *Ekholmen* og *Tisterön*. Paa begge Sider af Skydepladsen, der er spærret for al Sejlads, er udsat Poster med røde Flag.

Östergötland Skjærgaard. I 1896 afmærkes følgende Grunde saaledes:

Ø. for *Södra Sandsänkans Grund* udlægges en sort Vager med sort Ballon 58° 17' 45" N. Br. 17° 10' 38" Ø. Lgd.

Ved *Vikas Grund* udlægges en sort Vager med 2 Balloner. 58° 15' 55" N. Br. 17° 8' 42" Ø. Lgd.

Paa Vagernes Pladser ere Vintersømærker foreløbig udlagte.

Bottniske Bugt. Den sorte Tønde ved *Stuffsgrundet*, ved det N-lige Indløb til *Gefte*, er midlertidig ombyttet med en Stage.

Finland. Aalands Øer. Under *Hangöuld* Lodsplads er lige overfor Øen *Smörgrund* fundet under 24 Fod, hvorfor hele Farvandet nu kun angives til 18 Fods Farvand.

Bottniske Bugt. S. for *Bockholm* Øerne har 5 Fods Grunden 3,7 Kbl N. 29° Ø. fra *Köpmans-Grund* Fyr faaet Navnet *Bockholms Nya*. En Stage, hvid foroven, rød forneden, er i 14 Fod Vand udsat SØ. for Grunden. 60° 24' 24" N. Br. 22° 8' 8" Ø. Lgd.

Aalands Øer. Den 20de Okt. 1895 tændes et rødt, fast Fyr paa *Gisslan*, 2,6 Kml. S. 8° V. fra Fyret paa Øen *Hellmann*. Det lyser fra S. 50° Ø. gennem Ø., N. og V. til S. 85° V. Flammens Højde: 41 Fod. Synsviddens: 11 Kml. Det vises fra et lille hvidt Fyrhus, som staar paa en 20 Fod høj Baake. Der er ikke Vagt ved Fyret. 60° 9' 45" N. Br. 19° 17' 45" Ø. Lgd.

Finske Bugt. Ved *Pytterlaks Vik* Indløb ere følgende Grunde afmærkede:

V. for 11 Fods Grunden *Wekkasaari*, 6 Kbl. S. 6° Ø. fra *Padio V*-Spids, er i 30 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden. 60° 28' 29" N. Br. 27° 48' 27" Ø. Lgd.

SØ. for 18 Fods Grunden *Pohjola*, 3 1/2 Kbl. S. 46° V. fra *Padio V*-Spids, er i 30 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden. 60° 28' 52" N. Br. 27° 47' 26" Ø. Lgd.

SØ. for 9 Fods Grunden *Puuluto*, 3 2/3 Kbl. N. 70° V. fra *Padio V*-Spids, er i 30 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden. 60° 29' 16" N. Br. 27° 47' 11" Ø. Lgd.

Rusland. Reval. N. for *Karlö* er den hvide Spirtønde med en nedadbunden Kost ombyttet med en rød og hvid tærnet Lystønde, som viser hvidt, fast Lys.

Tydskland. Pillau. I *Seetief* ved *Pillau* ligger en dansk Galease »*Louise*» sunken Indtil Vraget er optaget, ere de to hvide, faste Baakefyr ved *Pillau* slukkede.

Swinemünde. I Følge Meddelelse fra Udenrigsministeriet er det forbudt Skibe, der stikke 16 Fod og derover, at røre deres Skrue i Nærheden af Bolværket paa den Del af V.-Siden

af *Swine*, som ligger mellem Færgen *Swinemünde-Ostswine* og N.-Enden af Havnebanegaarden. Man maa ankre c. 30 Fv. fra Bolværket og hale ind i Trosser eller benytte Slæbedamper.

Rügen I *Tromper Wiek* ligge Tønderne for den maalte Mil saaledes:

Den Ø.-lige Tønde, Nr. 1: 54° 36' 1" N. Br. 13° 38' 4" Ø. Lgd.

Den V.-lige Tønde, Nr. 2: 54° 36' 44" N. Br. 13° 36' 6" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Brønnøssund. Den 1ste Decb. 1895 foretages følgende Forandring i Belysningen ved den N.-lige Indsejling til *Brønnøssund*:

Det nuværende Fyr paa *Buholmen* slukkes. 65° 28' 35" N. Br. 12° 13' 0" Ø. Lgd.

Paa *Præstøen* tændes et Fyr, der lyser fra N. 11° V., Ø.-Kant af *Løholmen*, gennem N. og Ø. til S. 43° Ø. Lyset er hurtigblinkende fra N. 11° V. til N., fri Ø. om *Torgnesflesan* og *Sotgrund*, rødt fra N. 14° Ø., fri V. om *Strømøerne*, *Kjertholmarne* og *Esholmen*, til N. 80° Ø., fri S. om *Salhusroga*, forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 45 Fod. Fyrapparat af 5te Orden. 65° 29' 10" N. Br. 12° 11' 45" Ø. Lgd.

Paa *Rødskjær*, ved Ø.-Siden af det Ø.-lige Indløb, tændes en Fyrlampe, som viser rødt Hurtigblink fra N. 12° V., fri V. om *Salhusroga*, gennem V. og S. til S. 12° Ø. Flammens Højde: 13 Fod. 65° 28' 40" N. Br. 12° 13' 10" Ø. Lgd.

Paa *Hestødden*, ved V.-Siden af det V.-lige Indløb, tændes en Fyrlampe, som viser grønt Lys med Formørkelser fra N. 20° V. gennem N. til N. 26° Ø., fri V. om *Kaggene* i *Salhusundet*, og rødt Lys med Formørkelser mod S. i Sundet. Flammens Højde: 15 Fod. 65° 28' 40" N. Br. 12° 12' 50" Ø. Lgd.

Brændetid: 15de Aug.—30te April.

Kommende N fra styres paa Hovedfyret i dets hvide, faste Lys, indtil man faar den Ø.-lige røde Fyrlampe i Sigte, da man styrer paa den og tager den klos om Bagbord, dersom man vil ind ad det Ø.-lige Løb. Vil man gaa ind ad det V.-lige Løb, Dampskibsløbet, V. om *Buholmen*, bør man dog ogsaa styre paa den Ø.-lige Fyrlampe, til man faar den V.-lige, grønne Fyrlampe 2 à 3 Streger paa Bougen, før man giver Bagbords Ror.

Kvanhovden. Den 5te Novb. 1895 tændes paa *Kvanhovden*. paa NV.-Kant af *Hovden*, ved *Frøisjøen*, et Fyr, som lyser fra N. 40° Ø., klos N. om *Hovden*, gennem N. og V. til S. 9° V. Det viser Hurtigblink over *Frøiskjærene*, fra N. 10° V., ind paa *Mulen*, til N. 72° V., fri S. om *Nordre Grundskallen*, rødt Lys over *Sendingerne* og de Ø. for dem liggende Grunde til ind paa *Botalden*, fra S. 82° V., fri N. om *Søndre Grundskallen*, til S. 25° V., forøvrigt hvidt Lys. Flammens Højde: 128 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Det vises fra et hvidt, 32 Fod højt Trætaarn. Brændetid: 15de Juli—1ste Juni. 61° 41' 45" N. Br. 4° 50' 15" Ø. Lgd.

Aarebrot. Den 5te Novb. 1895 tændes paa *Aarebrot*, *Tekneskjærstua*, en Fyrlampe, som viser Lys med Formørkelser fra N. 16° V., fri V. om *Seljestokken*, gennem V. til S., fri V. om *Sandværet*, rødt Lys fra N. 22° V., fri Ø. om *Draagskjærgrunden*, gennem V. til S. 22° V. fri Ø. om *Husholmskjær*. Flammens Højde: 13 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Den vises fra et hvidt, 10 Fod højt Jerntaarn paa Jernstativ. Brændetid: 1ste Aug.—15de Maj. 61° 38' 20" N. Br. 4° 59' 40" Ø. Lgd.

Tydsland. Slesvig. I *Hörnum Tief* har den sort og rød lodret sribede Baaketønde *Nösse* en sort og rød lodret sribet Ballon paa Toppen.

Elben. Den røde Stumptønde a i det N.-lige Farvand ved *Teufelsbrück* er igen udlagt.

Weser. I *Weser* lige over for *Schottwarden* er sort Tønde Nr. 22 flyttet. Den ligger nu i 13 Fod Vand Lavvande, fra *Imsum Kirke* i N. 61° V. og fra *Wremen Kirke* i S. 35° V.

Holland. Zuiderzee. Skydeskiverne paa *Amerikaan*, *Schuitengat*, paa *Oostwal* i *Oude Vlie* og paa *Lutjeswaard* i *Vlieter* ere tilligemed Tønderne ved dem inddragne.

Zeegat van Texel. De to rød og sort tærnedede Stumptønder ved Sømineøvelsespladsen i *Malzwin* ere inddragne.

Holland. Vragtønder inddragne. I *Texelstroom* er Vageren med Stage og Tværtræ, som laa i 8 Fod Vand, inddragen. 53° 0' 15" N. Br. 4° 49' 20" Ø. Lgd.

Vraget, som laa 1,400 Alen fra *Harderwijk* Havn, afmærkes ikke mere.

Ved *Imuiden* er Stumptønden ved Vraget af »*Hellas*« inddragen.

S. for *Zandvoort* er Stumptønden ved Vraget af »*Luigio Radivo*« inddragen.

Zeegat van Goeree. Det røde Skib med Skydeskiver ved *Zuidwal* er inddraget. En Træbøje ligger paa dets Plads.

England. Goodwin Sand. Et Vrag ligger sunket 1/2 Kml. N. for *Goodwin South* sort og hvid tærnedede Tønde. En Mast er over Vandet.

Fyrskibet „Dudgeon“. En Bark er sunken ved Fyrskibet »*Dudgeon*«, 5 Kml. N. 85° V. fra *East Dudgeon* Tønde. 53° 18' 50" N. Br. 0° 51' 0" Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Spaniens N.-Kyst. Rivadeo Bugt. Indløbet til *Porcillan* er tilsandet, saa at der ved Lavvande kun er nogle faa Fod Vand.

Vivero Bugt. Ø. for Indløbet til *Vivero* Bugt, 1/4 Kbl. NØ. for den lille Ø *Neto Chico*, ligger Grunden *Ello*, hvorpaa der ved Lavvande kun er 3 Fod Vand.

Cape Breton Island Ø.-Kyst. Fyret paa Yderenden af *Bølgebryderen* i *Cow Bay* eller *Morien Bay* er slukket. 45° 8' 5" N. Br. 59° 51' 50" V. Lgd.

New Skotland SV.-Kyst. Ombytningen af Fløjtetønden ved *Bantam Rock* og *Klokketønden* ved *Brazil Rock* foretages ikke.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Cape Ann. Massachusetts. Omtrent den 25de Okt. 1895 flyttes den sort og hvid lodret sribede Fløjtetønde, som ligger 3 1/2 Kml. S. 36° Ø. fra *Eastern Point* Fyr, og udlægges i 12 Fv. Vand, 2 1/2 Kml. S. 81° Ø. fra *Cape Ann* Fyr.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig Ungarn. Istrien. En Pyramidetønde er i 8 Fod Vand udlagt ved V.-Kant af Grunden mellem Øen *Rovera* og *Pynt* *Ufolane*. Midten af Grunden, hvorpaa der er 2 Fod Vand, ligger c. 100 Alen Ø. for Tønden. 45° 10' 40" N. Br. 13° 35' 30" Ø. Lgd.

Øen Daxa. Gravosa. Det røde, faste Fyr paa N.-Enden af Øen *Daxa* er igen tændt og det midlertidige Fyr slukket.

Rumænien. Sulina. Skibe der ikke stikke over 22 2/3 Fod tillades det at gaa over Barren ved *Sulina*.

Mellem 10 og 18 Kml. Pælene ligger en Uddybningsmaskine. Naar den viser blaaf Flag, er Løbet spærret, viser den »*Donau* Kommissionens« Flag, er Passagen fri.

Rusland. Krim. Den 27de Okt. 1895 tændes paa *Pynt Meganom* eller *Tchoban Bastly* et hvidt Blinkfyrt, som hver 11 Sekunder viser Et-Blink. Flammens Højde: 315 Fod, Synsvidden: 21 Kml. Det lyser fra N. 58° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 77° V. Fyret vises fra et hvidt, ottekantet, 50 Fod højt Taarn. 44° 47' 39" N. Br. 35° 5' 14" Ø. Lgd.

Den NØ.-lige Lysgrænse gaar 1 Kml. uden om *Pynt Keatlamu*.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Florida. Ved V.-Siden af Indløbet til *Pensacola Bay*, omtrent 1 Kml. inden for Linien mellem Fort *Pickers* og Ruinerne af Fort *Mc Ree*, er opført to Baaker, som holdte overet i N. 18° V. angive Midten af Renden, som skal graves over *Caycas Shoal*. Den bageste Baake er 52, den forreste 28 Fod høj.

En hvid Tønde er i over 10 Fv. Vand udlagt 2 7/8 Kml. S. 4° V. og en anden hvid Tønde i over 12 Fv. Vand 4 1/8 Kml. S. 30° V. fra Fløjtetønden uden for Indløbet til Bugten.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Argentinen. Rio de la Plata. Fyrskilhet, som laa tæt ved *Buenos Aires* og viste et hvidt, fast Fyr, er inddraget og udlægges ikke mere. 34° 38' S. Br. 58° 13' V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Søerriig. — Det russiske Gouvernement *Kiew*, samt *Ægypten* ere erklærede for kolerasmittede.

Tyrkiel. — Karantænen er hævet for Skibe kommende fra *Marmarahavet* mellem *Boz Bouroun* og *Kara Bogha*. Skibe fra *Damiette* underkastes 10 Dages Karantæne i *Beirut*, *Clazomenes* eller *Tripolis*.

Spanien. — *Damiette* er erklæret for kolerasmittet og Havne inden for 85 Kml. Omkreds for mistænkte for Koler.



Det gjensidige Forsikringselskab

DANMARK.

Brandforsikring:

Indbo i Kjøbstad 3 Øre 1/2-aarl.
 Land 4 » »
 Varer i Kjøbstad 5 » »
 Forsikringssum c. 500 Mill. Kr.
 Formue c. 2 1/6 » »

Livsforsikring:

Billige Præmier.
 Forsikringssum c. 14 Mill. Kr.
 Formue c. 3 1/4 » »
 Fordelt Overskud i 1894:
 ca. 400,000 Kr.

Skindtrøje-Fabrik.

Nørrebrogade 23.

C. J. Scheel,

Specialist i Skindbeklædning.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48,

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
 anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.

Skandinavisk Forretning.

Swansea.

Telegrafadresse: »NÆRUP«.

Største Lager
 af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Hofman-Bang. Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
 Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
 Kjøbenhavn K.

„DAN“, Ny dansk Petroleums-Motor.

Med denne Motor er foregaaet en fuldstændig Revolution paa dette Omraade, idet den arbejder uden Lampe eller anden Tændindretning.

Skal ikke renses, kan aldrig komme i Uorden.

Er simpel i Konstruktionen og kan passes af Enhver; er den billigste af alle, og dens Petroleumsforbrug er yderst ringe. Motorerne leveres paa Prøve og kan ses i Virksomhed.

Fabriken Ahornsgade 15, Kjøbenhavn N.

Repræsentant: J. CHR. LARSEN, Birkegade 27.

Obs.: Siden April d. A. er solgt 11 Stk. Motorer til Fiskefartøjer i Esbjerg og Frederikshavn.

Fanø praktiske Sømændsskole.

Saavel Regyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
 Nordby, Fanø.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr., 6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre.

Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæplads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større Havne-Propindsbyer.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:
 Raadhusstræde 4.

Petersborghallen,

54 Østerbrogade 54.

Diner a la carte. Varme Frokostretter.

J. Christophersen.

Nexø Tørdok, Bornholm,

optager Skibe paa 11 Fods Dybgaaende og 160 Fods Længde. Prishillighed. Moderation for flere Skibe af samme Rederi.

Orgel-Harmoniums og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til billigste Priser. Ved Udførsel godtgøres Tolden Forlang vore illustrerede Kataloger.

Petersen & Støenstrup,
 Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
 anbefales.

Modeller for Støbegods

saavel til Bygnings- som Maskinbrug. (799)

Victor Rasmussen,
 St. Kongensgade 59.

Metalspejllapparater, Havnefyrrer & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

St. Kongensgades Brødfabrik

& Melforretning 63

anbefaler

1^{ma} veltørrede Skonnerogger.

Telefon 197.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11—3 og Høletingsgade 9, Ø.

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet sendes ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredder 25 Øre, udenlandske 35 Øre

De øvrige Sider — — — — — 20 — — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20 % 30 % 50 %

Mindre end 1/2 Side 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 45.

Kjøbenhavn, Fredag den 8. November 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Nye Havneanlæg. — Spørgsmaal og Svar. — Literatur. — Maalings- og Registreringsvæsenet i Danmark. — Søulykker i September Maaned 1895. — Danske Mineøvelser i Øresund. — Fiskeri-Statistik. — Fiskerierne. — Kollisioner paa Søen, hvor begge Skibe have Skylden. — En dansk Matros fortæller. — Fra Sø og Land. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

Flensborgs Skibsbygning Selskab

udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjedler
særlig hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Andersen & Co.

Bangkok — København
have altid paa Lager i Frihavnen

Teaktræ

i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Ibenttræ og rødt Farvetræ ogsaa paa Lager.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:
Trækompagniet, Københavns Frihavn.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigstelefon:
Willschou. Nr. 3876.

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

modtager Ordres som Agent for Firmaerne
Messrs. **Bolling & Lowe, 2 Lawrence Pountney Hill,**
London. E. C.

La Société Cockerill, Seraing i Belgien.

Messrs. **Bullivant & Co., Milkwall og 72, Mark Lane,**
London. E. & E. C.

Messrs. **E. T. Brown & Co., 22, Great St. Helen's,**
London. E. C.,

samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybningsmateriel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer af alle Slags til og fra Kjøbenhavns Havn.

M. Christiansen, Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.
Transit og Kreditpagsvarer.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5
Telefon 3326.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Toldbodgade 16.

C. F. Schlüter,

Skandinavien største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Pøder Skramgade,
Kjøbenhavn K.

Den anerkjendte Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

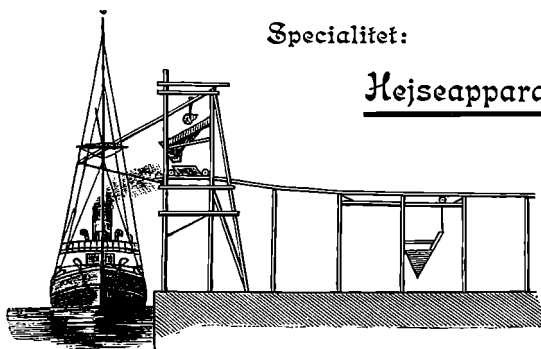
Telefon 120.

Marstrand, Helweg & Co.

Maskinfabrik & Jernstøberi, Kjøbenhavn V.

Specialitet:

Hejseapparater.



Enerepræsentanter og Enefabrikanter for Skandinavien
af C. W. Hunt Co.s amerikanske Kulløsningsapparater
og automatiske Transportbaner.

Til Kjøbenhavns Vestre Gasværk leveret: 2 Kraner,
11 automatiske Baner. Enorm Besparelse i Losnings-
og Lagrings-Udgifter.

60—100 Tons Kul opløst og lagret i Timen.

Overslag og Prospekter paa Forlangende.

Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.
Udsalg;
Østergade 10, Kjøbenhavn.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle
Skibs-Inventarier,
Maskinolier,
Carbolineum etc.

John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Frihavns

Spedition &
Kommissions-Forretning,
Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørges.
Kontor i Frihavns Kontorb.
Telefon 2250.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles kraftige og velsmagende Rødvind, faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

Rugbrød

A **Frederiksberg** A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk, Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

A. Nærup & Co.,

Skibsmæglere.

Skandinavisk Forretning.

Swansea.

Telegrafadresse: »NÆRUP«.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

Nexø Tørdok, Bornholm,

optager Skibe paa 11 Fods Dybgaaende og 160 Fods Længde. Prisbillighed. Moderation for flere Skibe af samme Rederi.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørger.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,

Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.



Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre Cacao

kan særlig anbefales til Skibsbrug.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.

Jacob Holm & Sønner, Kjøbenhavn.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Cornelius Knudsens Etabl.,

37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

NØRHOLMS

Patent Multiplikator Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptein Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre
med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

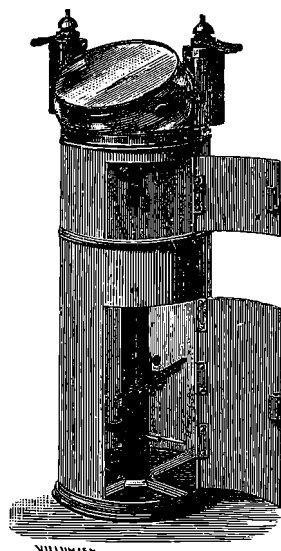
Parallelinealer.

Marinekikkerte.

Complete Dykkerdragter

Premierlejtant Clausens

Patent Universal Deflektor.



Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

Patent

Universal Slippeapparatet

anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

Danchells Fabriker

Linoleum.

Voxdug.



Anker-Mar

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

Fabrikudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13. Mattheusgade 9
Telefon 545 Telefon 2680.
Kjøbenhavn.

Hattemagasinet

„London“

Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg

Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

Paa Undertegnedes Forla
er udkommet:

Nautisk Almanak

for

Aaret 1896.

Udgiven af J. A. D. Jensen,
Navigationsdirektør.

Pris 50 Øre.

G. E. C. Gad,

Vimmelskaftet 32.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

F.W. Bergstrøm

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sø
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

Paa Udkig.

Vi henledte i nærværende Blad for 18. Oktober Opmærksomheden paa en i Rio de Janeiro afgiven Voldgiftskendelse om Afleveringen af en Ladning Tømmerplanker og Fragten for denne. Om denne Sag og de Forholdsregler, der fra Skibsredernes Side bør iagttages i Anledning af dens Udfald, har Udenrigsministeriet yderligere tilskrevet os følgende:

I Anledning af den af Handelskammeret i Rio de Janeiro afsagte Voldgiftskendelse i Sagen om Afleveringen af »Thor«s Tømmerladning og Beregningen af Fragten for denne tilraader Generalkonsulen i Rio de Janeiro at optage følgende Klausul i Certepartier for Tømmerladninger til Brasilien:

»On right delivery at port of discharge of the intaken number of pieces, freight to be paid for on the number of feet declared on bill of lading.«

Da Losningen i brasilianske Havne foregaar paa en temmelig vilkaarlig og for Skibene meget bekostelig Maade, og Skipperne næsten aldrig opnaar Betaling af Overliggedagspenge, tilraader Generalkonsulen endvidere følgende Klausul i Certepartierne:

»The cargo to be delivered free from alongside at charterers risk and expenses at the rate of not less than feet per day, sundays and customhouse holidays excepted«, i Stedet for den sædvanlige Klausul »according to custom at the port of discharge«, der bør udstreges.

Hvis disse Vilkaar optages i Certepartiet, mener Generalkonsulen, at Skipperen vil kunne nedsætte Fragten med 75 Cents à 1 Dollar pr. 1000 cub' og endda gøre en god Forretning derved.

Fra det herværende tyske General-Konsulat have vi modtaget det udførlige Program for den internationale Skibsfarts- og Fiskeri-Udstilling, der, som vi tidligere have meddelt, i Sommeren 1896 vil blive afholdt i Kiel. I Indbydelsen fremhæves, hvorledes de søfarende Nationers Bestræbelser stedse gaa ud paa at lette og udvikle Forbindelserne over Havene og at gøre Persontrafiken sikrere og bekvemmere; paa alle Søværnets Omraader bringer hvert Aar nye Opfindelser, der tilsigte at udvikle den internationale Omsætning til Søs til den største Fuldkommenhed. For ikke længe siden syntes det — hedder det videre i Indbydelsen — at Sejlskibsfarten havde udspillet sin Rolle, men nu træder paany Bygningen af store Sejlskibe med en hidtil ukendt Bæredygtighed i Forgrunden. Næppe nogen menneskelig Virksomhed søger i den Grad som Skibsbygningen at tilfredsstille de Fordringer, som den stigende Omsætning og den skarpe Konkurrence stiller. Haand i Haand med Fremskridtene i Skibsfart og Skibsbygning gaa Bestræbelserne for at sikre Skibsfarten ved Udviklingen af Fyrværnet, Redningsværnet m. v. Samtidig have alle Kulturstater Opmærksomheden henvendt

paa Udviklingen af de indenlandske Vandveje, idet man erkender, at en saadan, national-økonomisk set, er en mægtig Befordrer af den nationale Velstand.

Paa Grundlag af disse Betragtninger indbyder Komiteen til Deltagelse i den internationale Skibsfarts-Udstilling i 1896, til hvilken knyttes en international Fiskeri-Udstilling. Af det detaillerede Program fremhæve vi, at Anmeldelse om Deltagelse maa ske inden 1. December i Aar; Udstillingen skal aabnes d. 13. Maj og slutes sidst i September. Indleveringen af Udstillingsgenstande kan begynde d. 1. April og maa senest finde Sted saa betids, at den dekorative Udsmykning kan være fuldendt 1. Maj. Fremdeles fastsætter Programmet de nærmere Regler for Transport, Opstilling, Salg, Assurance, Adgangskort, Præmiering m. v. De udstillede Genstande ville blive inddelte i Grupper, der omfatte Skibe i Modeller og Tegninger, Motorbaade, Lystyachter, Skibsdele og alt til Skibes Udrustning henhørende, Skibsmaskiner og Kedler med Tilbehør, alt til Skibsbygning henhørende, Propeller, Kul og andet Brændselmateriale, Nautiske Instrumenter, Rednings-Apparater, alt til Skibes Proviantering henhørende, Skibsinventar, Beklædningsgenstande, Skibshygiejne, Lade- og Losseapparater, Skibsbygningsmaterialier, Maritim Literatur og Søkort, Modeller og Tegninger af Havneanlæg, Værfter, Dokker m. m., Isbrydere, Bjærgningsdampere, Pakhuse, Siloer m. m.; i Fiskeriafdelingen alle Fiskerfartøjer og alt til deres Udrustning henhørende, Fiskeapparater, Apparater til Fiskens Saltning og Præparering m. m. m.

Vi bringe ovenstaaende Oplysninger til vore Læseseres Kundskab i den Forventning, at Udstillingen vil kunne paaregne en ikke ringe Deltagelse her fra Danmark. Alle nærmere Oplysninger ville iøvrigt kunne faas ved Henvendelse til Udstillingskomiteen i Kiel.

Vi have faaet tilsendt et Eksemplar af »L'Indépendance Havraise« for 27. Oktbr., hvori findes en af Daniel Bellet forfattet Artikel om Kjøbenhavns Frihavn. Forfatteren skildrer omhyggeligt Kjøbenhavns Havneforhold og de Overvejelser, der førte til Anlæget af dens Frihavn. Han benævner Kjøbenhavn »Østersøens naturlige Hovedstad« og paapeger ved en Række Tal den overordentlige Udvikling, som de sidste Decennier have bragt vor Hovedstads Handel og Skibsfart. Endelig beskriver han udførligt Frihavnen og gør opmærksom paa de store Fordele, den byder Skibsfarten.

Kommunalraadet i Antwerpen har bestemt, at Skibe, der løbe ind i Antwerpens Havn, for Fremtiden kun skal svare Afgift til Staden af 50 Cents pr. Ton i Stedet for 94.3 Cents. Denne Ordning træder i Kraft fra 1. Januar 1896 og samtidig bortfalde de Tillægsgebyrer, der nu paa-hvile forskellige Skibsafgifter.

Nye Havneanlæg.

Vi meddele efter »Fairplay« nogle Oplysninger om nyere europæiske Havne, der vise, hvilke uhyre Summer, Staterne anvende paa Vandvejenes Udvikling.

Den storartede Virksomhed og Foretagelsesaand, som man for Tiden er Vidne til i forskellige Havne paa Kontinentet, vidner om den stadig tiltagende Skarphed i Trafik-Konkurrencen, særlig med Hensyn til den gamle og den ny Verden. Den Tid, da Folk vare tilfredse med at

betragte London som det store Midtpunkt for Verdenshandelen, er snart tilbagelagt, og enhver Havn synes nu at anstrænge sig for selv at blive et Midtpunkt, eller i det mindste at drage saa megen Trafik til sig, som den paa nogen Maade kan. Konkurrencen udvikler sig fra at gælde Rederierne til ogsaa at gælde Havnene og paavirker dem stærkt, saa at man overalt finder ny Planer, der ofte medføre betydelige Udgifter, i den Hensigt at sikre hvert Land eller Havn i et Land den mest mulige Trafik. Den, der er videst fremme i Øjeblikket, er Belgien, som nu har saa mange Planer paa Haanden, at man skulde tro, det var nok i det mindste for de næste ti Aar. Først og fremmest vil det paa Kysten — det vil sige i det dybe Vand ved Heyst (et opvoksende lille Sted ved Kysten nord for Ostende) — anlægge en fuldstændig ny Havn, der hovedsagelig skal tjene som Anløbs-Havn for de store transatlantiske Dampere, som ikke ville standse for at gaa til Antwerpen, og som saaledes nu ikke komme i Berøring med den belgiske Trafik. Fra Heyst skal der, med et Indløb, der bliver beskyttet af ovennævnte Havn, være en Kanal for Skibe paa 6,000 Tons til den gamle Handelsstad Brügge, medens Brüssel ogsaa skal indrettes som Søhavn ved Forstørrelse og Udvidelse af Willebroek-Kanalen, saa at Skibe paa 2,000 Tons kunne komme ind til Hovedstaden fra Schelde. Saa skal der bygges ny Dokker paa Schelde selv ved Hoboken, lige neden for Antwerpen, og store Forbedringer skulle udføres i Ostende. Belgien har saaledes nok at gøre nu; hvad der interesserer England mest er den praktiske Maade, hvorpaa man i Belgien gaar frem, for at vinde en bedre Stilling i Konkurrencen.

Naar man derefter betragter Hamburg, se vi, at den i de sidste ti Aar har givet over £ 7,000,000 til Forbedringer af sin Havn, og skønt Rederne naturligvis have lidt under lave Fragter, er der kommen store nye Skibe i Forbindelsen med Øst- og Vestkysten af Syd-Amerika, Afrika, Øst-Asien og Australien; og Handelen med Levanten, Grækenland, Tyrkiet, Lille-Asien og Ægypten siges at være beydelig forøget paa Grund af de forbedrede Kommunikationsforhold, medens Total-Summen af Varer, der ere eksporterede og importeret i 1894, viste et stort Fremskridt, sammenlignet med 1893 — et øjensynligt Tegn paa, at den Tillid til Fremtiden, der har givet Hamburg Mod til denne Udgift af £ 7,000,000 er berettiget. Et Punkt, der er af særlig Interesse nu for Øjeblikket, er, at udstrakte Arbejder, som skulle fuldendes i 1896, blive udførte ved Cuxhaven, for at gøre denne Havn ved Elbens Munding til netop en saadan Anløbs-Havn for transatlantiske Dampskibe til eller fra Hamburg, som Heyst skulde være for Belgien og Central-Europa.

Bremen har sikkert sig ved Hjælp af Bremerhaven. Denne Havn, der ligger ved Wesers Munding, har sat den i Stand til at nyde mange af Fordelene ved en stor Trafik, hvilket vilde have været fuldstændig umuligt, hvis Bremen, saaledes som den ligger, 37 Mil tra Havet, var bleven overladt til sig selv. Forbedringerne ved den nedre Weser, som lige ere blevne fuldendte som Resultat af syv Aars Arbejde, ville sætte alle Skibe med et Dybgaaende af 17½ Fod i Stand til at gaa op til Byen med Floden til enhver Aarstid. At der allerede er kommet gode Resultater af disse kostbare Arbejder viser den Kendsgerning, at den hele aarlige Tonnage af søgaaende Skibe, der ere gaaede til Bremen, før Uddybningen begyndte, var 94,000 Tons, medens den i 1894 beløb sig til 641,000 Tons. Naar man medtager Flod-Trafikken steg Tonnagen fra 554,000 Tons til 1,555,000 Tons. I Bremerhaven selv er den ny Dok ved at blive forstørret, saa at Skibe med et Dybgaaende af 32 Fod kunne faa Adgang, og dette Arbejde ventes at blive fuldendt i Efteraaret 1896.

I Amsterdam er der bleven anvendt enorme Summer, for at vinde hurtigere Adgang til Havet, og endnu flere Arbejder i denne Retning blive udførte og ville blive fuldendte i Aar. Aabningen i 1893 af Anløbshavnen ved Hook har foraarsaget en Revolution i Trafikken mellem Harwich og det nordlige Europa. I Rotterdam blev det ny »Blind«-Arbejde fuldført sidste Aar, og Byraadet har

tilstaaet £ 50,000 til at bygge en anden Havn ved Katendrecht og bruge den bestaaende til Skibe med Jærn og andre Metaller, saa at man venter, at Rotterdam, naar alt er færdigt, vil frembyde flere Lettelser end nogen anden Havn paa Kontinentet for Losning af Metaller. Myndighederne have ogsaa tilstaaet £ 750,000 til Bygningen af endnu en stor Dok længere nede ad Floden. Den Foretagelsesaand, der nu hersker i Holland, viser sig endvidere ved Planen om at danne et Aktieselskab med en Kapital af 500,000 Florin til at begynde Fiskeri i stor Stil nær ved »Hook of Holland«.

Hvad angaar Handelen paa Østersøen er Nord-Østersø-Kanalen endnu tvivlsom, set fra et merkantilt Standpunkt; men Kjøbenhavn venter betydelige Resultater af sin ny Frihavn. Lübeck haaber at faa den ny Elben-Trave-Kanal, som skal koste £ 1,137,000 og fuldendes i Efteraaret 1898, og ved Swinemünde vil hele Arbejdet med at regulere Swine-Flodens Løb med en Udgift af £ 235,000, blive fuldendt omkring 1898, medens Uddybningen af Farvandet fra Swinemünde til Steltin fra 6 til 7 Meter vil koste £ 320,000. Ved Königsberg gør Arbejdet med at omdanne Kanalen til Brug for Skibe mellem denne Havn og Pillaus Søhavn saadanne Fremskridt, at den ventes at være færdig i 1896 eller 1897, og imidlertid bliver der udarbejdet en Plan om en Frihavn ved Königsberg.

Ogsaa i forskellige franske Havne som Dunkirk, Calais, Boulougne, Dieppe og Havre er der enten nylig fuldført eller lagt Planer for større eller mindre Arbejder, som vi ikke nu have Plads til at detaillere, for at de med Held kunne deltage i Konkurrencen.

Spørgsmaal og Svar.

Jeg var Ejer af et dansk Barkskip, som indkom til Malmø i December 1893, og betalte da Konsulatafgift for Indgaaende. Skibet blev nu oplagt dér, indtil det i Februar 1894 blev solgt til Sverrig, og den Gang mentes alt at være i Orden. Nu har Rederiet imidlertid maattet betale Konsulatafgift efter den ny Lov for første Halvaar af 1894 med en Sum af 53 Kr. 38 Øre. Der er derefter indgivet Andragende til Toldvæsenet om at faa Summen tilbagebetalt, men Svaret, der er kommet for nogen Tid siden, gaar ud paa, at der savnes Hjemmel til at bevilge det ansøgte. Jeg spørger nu, om man ad retslig eller anden Vej skulde kunne faa Medhold.

C. I. B.

Da Spørgsmaal om, hvorvidt en Afgiftspligt overhovedet paahviler En, kan bringes for Domstolene, hvor saadant ikke ved udtrykkelig Bestemmelse er udelukket, se vi ikke rettere, end at ogsaa det her rejste Spørgsmaal maa kunne bringes for Domstolene ved Søgmaal mod Generaldirektoratet for Skattevæsenet.

Men vi tro ikke, at Spørgeren vil faa nogen Glæde af saadant Søgmaal. I Konsulatlovens § 2 hedder det nemlig, at Overtoldbestyrelsen fastsætter de nærmere Regler for Afgiftens Opkrævning, og saadanne Regler ere derefter give i et Cirkulære fra Generaldirektoratet for Skattevæsenet af 18. December 1893 (optaget i Ministerial Tidende A. Side 348). Her hedder det nu bl. a.: »Agiften vil være at erlægge for et Skib, der ved Halvaarets Begyndelse befinder sig i udenrigsk Fart og derefter overgaar til fremmed Ejendom,« og endvidere: »Har et Skib i et Halvaar ikke været i udenrigsk Fart, afgiver Rederen herom skriftlig Anmeldelse inden Udgangen af henholdsvis Juli eller Januar Maaned. Er saadan Anmeldelse ikke modtaget inden Udløbet af nævnte Tidsfrist, betragtes Skibet som værende i udenrigsk Fart.«

Da vi nu maa antage, at Skibet under de angivne Forhold enten ligefrem maa betragtes som havende været

i udenrigsk Fart, eller i alt Fald burde have været anmeldt som ikke værende i udenrigsk Fart, tro vi, at Toldvæsnets Afgørelse er uagribelig.

Literatur.

Fra H. Joh. Dyrings Forlag i Porsgrund er udgaaet 1ste Hæfte af en ny Udgave af C. F. Bergs Ordbog for Forretningsmænd, Skibsredere, Skibsførere og Styrmand. Denne Bog udkommer nu i 7de Oplag; 6te Oplag udkom i 1891. Den synes altsaa at have vundet betydelig Udbredelse, og den nu paabegyndte Udgave har sikkert Betingelserne for at finde en lige saa velvillig Modtagelse som sine Forgængere. Af Bogen er foretaget en fuldstændig Omarbejdelse af to ansete norske Jurister: Hr. Højesteretsadvokat Axel Winge, der var Sekretær i Komiteen til Revision af almindelig norsk Søforsikringsplan, og Hr. kgl. Fuldmægtig Axel Conradi, der var Sekretær i den skandinaviske Sølovskommission. Bogen vil efter Planen indeholde udførlige Beskrivelser af fremmede Havne, af Bog- og Regnskabsvæsen, Assurance, Befragtning, Beregning af Vekselkurser, Beregning af Trælast, Fragt- og Stuverum; den omhandler Bjærgning og Bjærgningsløn, Bodmeri, Certeparti, Dispache, Fragt, Hyreforhold, Indrulleringsvæsen, Konnossement, Konsulatvæsen, Lods væsen, Skibsmaaling, Redningsvæsen, Styringsregler og Taagesignaler, Skibsførerens og Skibsmandskabets Pligter, Stuvning, Søret m. m. m.

Vi have ikke i vor egen nyere nautiske Literatur noget Arbejde, der saaledes tilsigter at være et maritimt Konversations-Leksikon; den norske Ordbog vil imidlertid, saa vidt vi skønne, i det væsentlige kunne afhjælpe dette Savn. Artiklerne i det udkomne første Hæfte ere udarbejdede med megen Sagkundskab og fremstille paa en klar og fyldestgørende Maade de Æmner, de omhandle. En saadan Haandbogs Nytte for Skibsføreren og for de fleste af dem, hvis Virksomhed er knyttet til Skibsfarten, er indlysende. Vi anbefale den paa det bedste ogsaa til den danske Søfartsverden.

Maalings- og Registreringsvæsenet i Danmark.

Vi have fra en Sejlskibsfører modtaget følgende:

Jeg kom til en jysk By med mit Skib, der, indkøbt fra England, ikke før havde været i dansk Havn, og som altsaa skulde ommaales. Dette sidste medtog akkurat 12 Dage. Det kunde naturligvis ikke paabegyndes, før Skibet var udlosset. Dette skete en Torsdag om Middagen, men saa hengik der 1½ Dag, inden Skibet var saa vidt i Orden, at d'Herrer Toldere ikke ved Arbejdet kunde tilsmudse deres fine Klæder. De bleve færdige med at maale Lørdag Aften; derpaa kom Søndag, hvor de ikke arbejdede, om Onsdagen var Udregningen færdig og om Torsdagen kunde samtlige Papirer sendes til Kjøbenhavn, hvorfra de først kom tilbage næste Onsdag — altsaa ialt 12 Dage.

Naar man nu gaar ud fra, at selve Registreringen koster 54 Kr., at Skibet i den Tid har ligget med halvt Mandskab, hvortil Kosten maa beregnes til 60 Kr. (5 Mand), Hyren til 160 Kr., samt endelig Tidsspilden til mindst 100 Kr., eller ialt c. 300 Kr., saa bliver det en nederdrægtig dyr Historie — en nødvendig og uundgaelig Historie, men, som sagt, en skammelig dyr én tillige.

N. C.

Søulykker i September Maaned 1895.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

Sejlskibe.

8 amerikanske, 1 brasiliansk, 16 britiske, 2 danske, 1 hollandsk, 3 franske, 4 tyske, 1 græsk, 1 italiensk, 2 japanesiske, 9 norske, 6 svenske, ialt 54.

Dampskibe.

5 britiske, 1 hollandsk, 2 tyske, 4 japanesiske, 1 norsk, 1 svensk, ialt 14.

Aarsager til Forlisene.

Sejlskibe.

Stranding 20, Kollision 5, Ild 6, Sunkne 4, Forladte 4, Kondemnation 13, Savnede 2, ialt 54.

Dampskibe.

Stranding 9, Kollision 3, Ild 1, Kondemnation 1, ialt 14.

Danske Mineøvelser i Øresund.

Man vil erindre, at den danske Orlogsmarine i afvigte August Maaned afholdt Mineøvelser i Sundet og at i den Anledning en Del af Farvandet nord for Middelgrundsfortet var afspærret for Sejladsen. Denne Foranstaltning og dens praktiske Følger synes, med Rette eller Urette, at have vakt nogen Misstemning i Sverrig. I sidste Nummer af »Sveriges Sjøfartstidning« har Gefle Skibsførerforening indrykket en Artikel om denne Sag, der i det væsentlige har følgende Indhold:

Mærkelig nok har man ikke i Pressen hørt noget om et Misbrug, i hvilket den danske Marine i Sommer gjorde sig skyldig i Øresund, og som let kunde have foraarsaget de største Ulykker. I Øresund har en Tid lang en betydelig Del af Farvandet være optaget af den danske Marines Mineøvelser. Det paagældende Omraade var afmærket, men nogen Meddelelse herom har ikke været optaget i de svenske »Underrättelser för Sjöfarande«, hvorfor det maa antages, at sædvanlig Anmeldelse derom ikke er indgaaet til rette Vedkommende. Et mindre Orlogsfartøj syntes at være stationeret paa Stedet for at advare de Fartøjer, som vilde passere Sejlløbet som sædvanligt. Hvorledes det nu end forholder sig hermed, saa var det en slem Fælde i et af vore mest befærdede Farvande, og at ovennævnte Orlogsfartøj ikke tilfredsstillende røgtede sit Kald, fremgaar af følgende: Da det en Nat i fuld Fart passerede en Damper, tilraabende denne om at forandre Kursen, stak Orlogsmanden umiddelbart derefter tæt agter om samme Damper og borttog herved dennes Patentlog. Manøvren foretoges muligvis for at advare andre Fartøjer i Nærheden, men for den, der mistede sin Log, var det alligevel ubehageligt og bekosteligt. Det undrer os, at de Danske, som unægteligt i mangt og meget ere et Mønster for søførende Nationer, og som særligt ved den udmærkede Tilstand, i hvilken de have bragt deres Fyrvæsen, have vist, at de ville støtte Sømandens ofte møjsommelige Arbejde, have kunnet optage denne stærkt befærdede Søvej paa denne Maade. Naar man ser hen hertil, staar den, der er fortrolig med Handelsskibenes Behov og Sædvaner, uvilkaarligt undrende og spørgende. Ere de Danske virkelig efter international Lov og Sædvane berettigede hertil? Er denne Alfarvej saa udelukkende dansk, at de Danske kunne benytte den ganske som de ville. Og hvis dette nu virkelig er Tilfældet, burde denne Foranstaltning da ikke kundgøres gennem »Underrättelser för Sjöfarande«, saa at de Søførende kunde vogte sig for pludseligt at finde uventede

og ukendte Hindringer? Og endelig kunne vi med Føje spørge: Kunde der ikke findes en bekvemmere Plads til disse Øvelser, end i et Farvand, som daglig besejles af Hundreder af Fartøjer?

Vi have gengivet den svenske Forenings Udtalelser, fordi de, om de end ikke i alle Henseender ere korrekte, vistnok fortjene at paaagtes. Vi maa dog gøre opmærksom paa, at den danske Marines Ret til at foretage den omtalte Afspærring sikkert er uomtvistelig, og at denne i betimelig Tid, nemlig d. 17. Juli, var bekendtgjort i de danske »Efterretninger for Søfarende«, (optagne i »Dansk Søfartstidende« d. 19. Juli). Vi ere ikke kendte med det System,

efter hvilket de svenske »Underrättelser för Sjöfarande« samles, men vi ere dog tilbøjelige til at tro, at det maa bero paa en Fejl hos Redaktionen af disse, naar den ikke har optaget denne Bekendtgørelse efter de danske »Efterretninger«. Endelig vilde Rederiet for det oven omtalte Dampskib, der tilføjedes Skade ved Øvelserne, uden Tvivl have faaet fuld Erstatning ved Henvendelse til den danske Marinebestyrelse. Disse Reservationer tro vi at kunne tage overfor de fremsatte Klager, men iøvrigt synes det os berettiget at ønske, at Øvelser som de her omtalte saa vidt muligt ikke afholdes i Farvande, der ere stadigt og stærkt benyttede af Skibsfarten.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jærnbane & Dampskib

I Ugen fra 27. Oktober til 3. November 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-flynder Pd.	Pighvar ¹ og Tunger ² Pd.	Sletter Pd.	Torsk Pd.	Gedde ¹ n. m. og Kuller ² Pd.	Sild. Pd.	Aal ¹ og Aale- kvabber ² Pd.	Laks ¹ og Ørred ² Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt Pd.
32 danske Fiskerfartøjer	88,956	.....	50 ¹ 30 ²	50	.....	.....	.....	.....	.....	500	.....	.....
15 danske Kvaser	.....	.....	.....	.....	78,030	.....	.....	13,000 ¹	.....	.....	.....	.....
11 svenske Fiskerfartøjer	.....	.....	.....	.....	18,720	900 ²	.....	.....	.....	.....	.....	.....
pr. Baad og Vogn fra nærliggende Fiskerlejer	.....	.....	.....	.....	6,260	.....	8,940	2,527 ¹ 89 ²	.....	.....	.....	.....
pr. Jærnbane og Dampskib	1,080	2,800	.....	.....	3,134	5,230 ¹ 2,220 ²	163,500	4,354 ¹	7,600 ¹ 1,810 ²	25,534	4,238	.....
Ialt =	90,036	2,800	80	50	106,144	8,350	172,440	19,970	9,410	26,034	4,238	439,552

Betalt	levende	levende	fra Sund.
Gennemsnitspris af	1 Kr.	30 Øre	80 Øre
Opkøbere	til	til	til
	2Kr.25Ø.	1Kr.25Ø.,	1Kr.75Ø.,
	pr. Lpd.	svenske	gule
		1Kr.75Ø.	svenske
		Kassef.	30-45 Ø.
		25 Øre	pr. Pd.
		pr. Lpd.	pr. Ol.

Afvigte Uge har ikke bragt Forandring i Tilførslen af levende Fisk, som vedblivende er meget stor. Markedet er som Følge heraf trykket og Priserne meget smaa. Levende smaa Torsk er solgt for 30 Øre pr. Lpd.

Fiskerierne.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 5. November:

I den første af de to sidst forløbne Uger saa vore Kuttere sig paa Grund af uroligt Vejr nødsagede til at holde sig uvirksomme i Havnen. Udbyttet var af denne Grund temmelig daarligt; kun de i Læsørende fiskende Kuttere opnaaede nævneværdigt Udbytte, fordi denne Fiskeplads er en af de nærmest ved Havnen liggende og Kutterne saaledes hurtigt kan komme til den. At der dog vedblivende er rigeligt med Fisk paa mange af Kattegats Fiskegrunde, fremgaar tydeligt af sidste Uges Fiskeri; Vejret var saa godt som hele Tiden gunstigt og tillod Kutterne uhindret at drive deres Erhverv paa Havet, og de gjorde i forholdsvis kort Tid uden Vanskelighed store Fangster; et ret betydeligt Antal foretog endog to Ture, hver Gang med fuld Last fra Fiskeplads. Hertil er sikkert indbragt ca. 50 Laster, og man maa erindre, at ikke faa Kuttere, der fiske paa de sydlige Pladser, afgaa direkte til Kjøbenhavn med Fangten. Efter alles Mening har der ikke siden Kutterfiskeriets Begyndelse noget Efteraar været fisket saa rigeligt som i dette. Skyggesiden ved dette rigelige Fiskeri er jo de ofte dermed følgende lave Priser; det kan jo kun være kedeligt for Fiskeren at erfare, at paa Grund af rig Tilførsel er hans indbragte 200 Snes Fisk ikke mere værd end de 100 Snes, han faa Uger før har indbragt af

samme Kvalitet, medens Tilførslen var mere knap. Forbedrede Afsætnings- og Lagringsforhold vilde kunne raade Bod herpaa; det paa Finanslovsforslaget for i Aar opførte Forslag om et større Anlæg for Fiskehandelen i Frederikshavn (Fiskehalle, Bassiner etc.) vilde sikkert være til stor Gavn i saa Henseende; maatte det nu blive gennemført!

I Læsørende og paa den store og lille Grund nordfor Læsø have de fleste Kuttere fisket; en Del have ogsaa været paa Herthas Flak og i Farvandet østlig for Hirtsholmen. Rødspætten har fra de forskellige Pladser været af temmelig ensartet Størrelse, vejret fra 10—14 Pund Snesen og er betalt med fra 60 Øre til 1 Kr. 25 Øre pr. Snes. Nogle Kuttere have atter fisket paa Aalborg Bugt, men kun faa ere indkomne hertil; af de derfra til Kjøbenhavn afgaaede, er der enkelte, der have fisket saa sydlig som ud for Randers Fjord; Fisken derfra var kun lille, vejede ca. 9 Pund Snesen, Udbyttet var ca. 300 Snes pr. Kutter. Fra Herthas Flak er indbragt mindre Parter Pighvar, Slethvar og Skærissing. I denne Tid drive flere Kuttere, dels herfra, dels fra andre Pladser, Torskefiskeri med Ruser forskellige Steder paa Østkysten, f. Eks. i Asaarende, ligeledes paa Pladser sønden for Læsø; Torsken er temmelig lille, men af fin Kvalitet og afsættes hovedsagentlig paa Fiskemarkederne i Kjøbenhavn og Kristiania af Fiskerne selv; der betales nu ca. 2 Kr. Snesen og Fisken vejer henved 20 Pd. pr. Snes. De Fiskere, der med aabne Baade drive Bakkefiskeri efter Kuller under Læsø, have i den sidste Tid haft rigtig godt Udbytte, men Kullen

er i Aar temmelig lille, saa der opnaas ikke mere end 60—70 Øre pr. Snes; ret betydelige Kvantiteter af denne Fisk afskibes hver Mandag pr. Dampskib til Norge. Nu stunder Vinteren til og de fleste af de med Skagboere bemandede Kuttere ere nu oplagte, hvorefter Mandskabet drager hjem og driver Fiskeri med aabne Baade fra deres hjemlige Strand. — Hummertilførslen fra den svenske Vestkyst er vedblivende meget betydelig; Hummerfiskeriet dér lader ikke til at være mindre rigt end Rødspættefiskeriet her; hovedsagelig fra Strømstad er tilført ca. 30,000 Stkr. pr. Dæksbaad og Kvase; fra Christianssand udføres daglig mindre Partier saa godt som udelukkende bestemte for Tyskland; Prisen er steget noget; der betales nu ca. 95 Øre pr. Pd. en gros. Sildetilførslen har i nævnte Tidsrum andraget ca. 1100 Kister, Forbruget her i Landet er i svag Stigning, men Prisen er endnu vel høj, ca. 13 Kr. pr. Kiste ab Gøteborg.

Kollisioner paa Søen, hvor begge Skibe have Skylden.

En Indsender i »Børsenhalle« Hr. Henry Schmidt, General-Sekretær i Hamburger-Assurandørernes Forening, skriver følgende:

I de i Brüssel fra den 1.—4. Oktober stedfundne Forhandlinger i »Selskabet for Folkerettens Reform og Codifikation« blev i Mødet den 3. Oktober en Sag diskuteret, som har den aller største Interesse for Skibsfarts- og Assurance-Kredse. Det drejede sig nemlig om *Fordelingen af Skadeserstatningen i Kollisionstilfælde, hvor begge Skibe af Retten er bleven kendt skyldige.*

Løsningen af dette Spørgsmaal bliver af de forskellige Lande behandlet paa den forskelligste Maade, og det staar i første Række fast, at det vilde være overordentlig ønskeligt, om man kunde opnaa en international Overenskomst i dette Punkt.

Deltagerne i ovennævnte Kongresmøde, til hvilke ogsaa Indsenderen hørte, har da ogsaa enstemmig udtalt sig i denne Retning.

Der blev bl. a. vedtaget en Resolution, som særlig udtalte, at det for Tiden navnlig i Belgien og Frankrig gældende Princip vilde være at foretrække for alle andre Lovforskrifter, og det bør overlades Dommeren at afgøre, hvor mange Brøkdeler hvert af de paagældende Skibe bør overtage af Skylden. Denne Resolution blev imidlertid ikke *enstemmig* vedtaget. Saaledes var Hr. W. Arnold fra London ikke for samme, lige saa lidt som Indsenderen som Repræsentant for Hamburger-Assurandørernes Forening; endvidere nægtede Kongressens Vicepræsident, Sir Walter Phillimore, at afgive et Votum i denne Sag med den udtrykkelige Bemærkning, at man ikke maatte tro, at han stillede sig sympatetisk over for Resolutionen.

Det maa synes paafaldende, at den nævnte Resolution blev vedtaget med saa overvældende Majoritet, og det kunde vel lønne sig Umagen at udtale nogle Ord om Grunden hertil.

De store engelske Klubbers Repræsentanter, som var mødt talrigt frem, udtrykte enstemmig som sin Anskuelse, at *noget maatte ske for at afskaffe den nuværende forskellige Behandling af Kollisionstilfælde*, og da der for Øjeblikket ikke tilbød sig noget bedre Forslag end det, at overlade Fordelingen af Skylden til Dommeren, saa naaede den foreslaaede Resolution at blive vedtaget.

Indsenderen kan ikke, støttet til sine personlige mangeaarige Erfaringer i forskellige Lande, undlade at ytre sine store Betæneligheder ved Udførelsen af en saadan Resolution, og det af den simple Grund, at der ikke overalt, men endogsaa kun i Mindretallet af Landene, eksisterer de Garantier, som med Hensyn til Dommerens Paaligning absolut maa

fordres, naar Kongressens Beslutning i Virkeligheden skal blive gjort til Lov, og det vil derfor være i højeste Grad ønskeligt, ikke at rokke ved det bestaaende, før der virkelig kan bringes en Lov til Veje, som i enhver Henseende vil kunne tilfredsstille alle Interesserede.

Det er vistnok i denne Retning ganske overordentlig vanskeligt at fremkomme med Forslag, men maaske vilde man kunne finde en tilfredsstillende Løsning paa dette Spørgsmaal, naar man kunde opnaa, at der ogsaa for slige Tilfælde fandtes faste Voldgiftsretter ved alle de Hovedpladser i Europa, der kunde komme i Betragtning, og hvis Opgave det skulde være at undersøge de foreliggende Spørgsmaal paa den nøjagtigste og samvittighedsfuldeste Maade for derefter at fælde Dommen. I saadanne Tilfælde kunde man vel være enig om at fordele Skaden i ikke for smaa Brøkdeler paa de forskellige Partier.

Indsenderen er overbevist om, at naar man kun vilde gøre Forsøg paa at lade saadanne Voldgiftsretter træde i Virksomhed, vilde man finde, at de arbejdede godt, og at de sikkert vilde blive benyttede af alle, der havde Interesse i at faa afgjort Tvistigheder paa en hurtigere, rigtigere og mindre kostbar Maade end tidligere og derved undgaa langvarige Processer. Selvfølgelig maatte Voldgiftsrettens Sammensætning i fornødent Fald være international for at kunne byde Interessenterne Garanti for, at deres Interesser vil blive beskyttet paa en tilfredsstillende Maade.

Det maa være mig tilladt endnu at omtale en Forandring, slutter Indsenderen, som er bleven indført i Kongressens Møder ved Behandlingen af de forskellige Paragrafer for de internationale Voldgiftsretter; det drejer sig nemlig om de Paragrafer, der omtaler Vidneforhørene. I Lovudkastet var bleven fastslaaet, at Vidnerne stedse var pligtige at møde til Afhøring for den Ret, som vilde have at afgive Dommen i det svævende Stridsspørgsmaal. Det lykkedes dog enstemmig at faa vedtaget et Amendement, hvori det Princip blev gjort gældende, at i Tilfælde, hvor Vidnets personlige Tilstedeværelse er forbunden med store Vanskeligheder, skal det være tilladt at lade de angældende Vidner forhøres ved deres Hjemsteds Domstole.

Med Tilfredsstillelse kan konstateres, at netop Kongressens engelske Medlemmer energisk stemte for dette Amendement, idet de stiltiende indrømmede, at den hidtil i England sædvanlige Retsmaade, som bestod i under alle Omstændigheder at tvinge Vidnerne til personlig at fremstille sig for de engelske Domstole, ogsaa har sine store Skyggesider, idet det maaske tilsteder en nøjere Undersøgelse af Sagen, men paabyrder de vedkommende med slige Ubehageligheder og Omkostninger, at de sidste ikke staar i Forhold til de ved de personlige Forhør opnaaede Fordele.

I alle de af mig berørte Spørgsmaal har ikke alene Assurandørerne, men ogsaa de store Rederier, der tildels lader sine Skibe sejle paa egen Risiko, den største Interesse, og det vilde i det store og hele taget være ønskeligt, om alle Interessenter vilde kunne slutte sig sammen til en fælles Optræden

En dansk Matros fortæller.*)

En dansk Matros, Karl Hansen, der hørte til »Fjeld«s Besætning, har i et Brev til sine Plejeforældre i Kolding beskrevet Katastofen ombord i dette Skib. Af hans Beretning bringes følgende Uddrag efter »Kold. Folkebl.«:

I Oktober i Fjor blev jeg i Grimsby paamønstreret det norske Fregatskib »Fjeld«, der skulde gaa til San Diego paa den kaliforniske Kyst med Kul.

Rejsen begyndte daarlig. Lige fra Afgangen fra Grimsby havde vi slet Vejr, og da vi var kommen halvvejs ud i Kanalen, maatte vi vende om. Anden Gang, vi forsøgte at

*) Forsinket af Mangel paa Plads.

komme ud, naaede vi lidt længere end første Gang, men nu sprang det igen op til en haard Storm, saa vi maatte søge Land. Vi kom lykkelig ind til en Plads ved Navn Portlandhill, og der laa vi en hel Maaned til Ankers, stadig med en Storm, saa der var ingen Tanke om at kunne gaa ud. Skibet var baade stort og godt. Det var et Jærnskip, bygget for kun 3 Aar siden, og stort var det ogsaa, 2050 Tons. Vi havde 3400 Tons Kul i den, saa den var saa godt lastet, som den kunde blive.

Endelig den 17. November kom vi ud, og fik nu en strygende Vind af Nordøst. Nu brugte Fregatten sig; paa 16 Dage naaede vi Ækvator, saa I ser, det var et Skib, der nok kunde komme igennem Vandet.

Kap Horn passerede vi den 20. Januar. Her var det fælt. Vel var det Sommerdage nu og lyst hele Natten, men her var det saa koldt som en Ulykke og med svære Storme. Saa slap vi da fra disse Egne og nu stod det opad i det stille Ocean, igen op efter Varmen. Nu var det atter smukke Dage, og vort stolte Skib flød flot gennem Vandet.

Da indtraf Ulykken. Den 27. Februar, da vi om Morgenen tog Forlugen af, strømede der bedøvende Gaslugt ud fra Kullene. Det var os straks klart, at der var Ild i Lasten, og vi blev sat i Gang med at grave i Kullene for at finde, hvor Ilden var. Men Folkene, som var nede for at grave, besvimed af Gaslugten, saa vi maatte hurtigt forstaa, at paa den Maade vilde det ikke gaa. Og nu tiltog Røgen mere og mere.

Saa blev vi om Eftermiddagen Kl. 4 kaldt agterud til Skibsraad, og her blev det nu bestemt, at vi skulde prøve med at fylde Lasten med Vand.

Der blev skruet Slinger paa en Pumpe, vi havde under Bakken, og nu pumpedes der af alle Kræfter, men om Aftenen, da Vandet havde naaet ned til Ilden, tog Røgen til og blev værre og værre. Vi holdt det gaaende med at pumpe hele Natten og til næste Formiddag Kl. 10, men da kunde vi se, at dette var bare spildt Arbejde. Ilden bredte sig øjensynlig mere og mere.

Saa blev vore Undersejl givne op og vore 5 Redningsbaade sat i Vandet, men de var af Varmen saa utætte, at de straks løb halv fulde af Vand. Der blev bragt Proviant og Vand i Baadene, og ved Middagstid gik Halvdelen af Mandskabet i disse, medens Halvdelen blev ombord. Baadene blev firet agterud for at have dem i Sikkerhed; saa brasedes Ræerne, og for fulde Sejl løb det brændende Skib videre, medens vi slæbte bag efter i Baadene. Kl. 6 brasedes der bak, vi gik alle ombord igen, spiste til Aften og gjorde en Del Sejl fast, saa Fregatten nu gik for sine Merssejl. Saa gik vi alle ombord i Baadene med Undtagelse af første Styrmand, Sejlmageren og Stewarden, (som skulde blive ombord for at styre, saa længe det kunde lade sig gøre. Kl. 11 slog Flammen op af Storlugen, og de tre Mand brasede derfor Sejlene og blev hentet ned i Baadene.

Saa laa vi 26 Mand sammenstuvet i Baadene og ventede paa vor Skæbne. Ja, hvad en Sømand maa døje, det kan Landfolk ikke altid gøre sig fortrolig med. Vi var her 12 Grader syd for Ækvator og ude paa 116 Gr. V., saa vi havde et antageligt Stykke til Land. Og ingen Skibe havde vi set paa Vejen; det var 3 Uger siden vi sidst havde set Skib, og det var et, der var for hjemgaende. Det var altsaa den 1. Marts, og omtrent Kl. 7 om Aftenen saa vi Flammerne slaa op gennem alle Lugerne, alt Træværk paa Dækket blussede op, og Flammerne løb op af Sejlene. Kl. 11 stod alt i et klart Flammehav indtil den høje Rigs øverste Top; det var et majestætisk Syn at se, men tillige et overmaade sørgeligt.

Det blæste nu temmelig frisk; med et brændte Trossen over, som Baadene var fastgjort til Skibet med, og samtidig brændte Braserne over, de resterende Sejl fyldtes, og det brændende Skib begyndte at skyde Fart, og snart efter var vi et langt Stykke agtenfor det. Bælgmørkt var det, og Baadene kom snart fra hverandre. Nu begyndte der en Kaproning for at naa op til Skibet igen, og næste Morgen Kl. 8 var vi atter samlet. Den ene Baad lod vi drive, og Mandskabet fra den gik ombord i Kaptajnens Baad. Saa laa vi

da igen Søndagen over ved det brændende Vrag; ved Middagstid gik Stormast og Krydsmast overbord, og Mandag Morgen gik Formasten. Nu var det glødende Jærnskrog tilbage; op fra det slog Flammerne himmelhøjt, medens den tykke Røgsky drev langt hen over Oceanet.

Saa sagde vi vor kære »Fjeld« Farvel og styrede op mod Ækvator. Endnu en af vore Baade opgav vi, da den viste sig at være for liden og sinke os andre for meget. Vi var saa alle 26 Mand samlet i de tre Baade.

Det lykkedes de tre Baade at holde sig sammen under den lange Tur, der nu mødte os. Vi havde meget Proviant ombord, Brød og Preservesager, og vi havde ogsaa faaet forskellige Kogekar og Redskaber med, men af Vand kunde vi jo ikke tage meget med, og Tørsten var en haard Gæst. Varmen var bedøvende; vi nærmede os nu godt Ækvator, og Solen stod omtrent lige over vore Hoveder, medens Søen omkring os skinnede og straaledede som Ild. Af Vand fik vi en ganske liden Kop trekvart fuld tre Gange om Dagen.

Og saaledes gik den ene Dag efter den anden; Solen stod op, brændte og brunede os, den gik ned og Stjernehimlen straaledede, og Dag for Dag saa vi det samme endeløse Ocean og intet andet. Alle Øjne spejdede omkring i Horisonten efter et Sejl, men intet viste sig. Heldigt at vi dog holdt Humøret vedlige; i Begyndelsen var Kaptajnen naturligvis noget nedtrykt over at have mistet sit store, stolte Skib, men ellers var vi ved godt Mod. En stor Harmonika havde vi faaet med, og vi sang og spillede paa den, men drøjt var det alligevel Nat og Dag at sidde sammenkrøbet paa Tofterne i de smaa Baade.

Og saadan gik Dag efter Dag. Godt var det, at ingen forud kunde vide, at denne Baadfart skulde vare i samfulde 21 Dage.

Da saa vi, den 21. Marts, Sejl langt, langt ude i Horisonten. Vilde Skibet opdage os? Vi var saa langt borte fra det, at det vilde være et Guds Under, om man fik Øje paa os.

Men det skete, og som ved et Guds Underværk. Tilfældig var to Mand ombord i den engelske Bark »Centaur« sendt op i Bramsalingen for at udføre et Arbejde. Som de sad her, fik den ene tilfældigvis Øje paa noget langt ude i Horisonten. Hvad det var, kunde han ikke forklare sig, men noget drev der ude, langt borte. Saa prajede han Styrmanden; Kaptajnen blev varskoet og han i en Fart op i Riggen med sin Kikkert. Længe kunde han ikke blive klog paa, hvad det var, men saa tilsidst fik han ud af det, at det var Baade. Vi havde hele Tiden sejlet med alle Sejl til og roet med Aarerne, for det galdt jo Liv eller Død. Og stor blev Glæden, da vi ved Middagstid kunde forstaa, at Skibet havde observeret os. Vi saa, at det var gaaet rundt og kom op imod os.

Og nu dukkede det mere og mere frem over Horisonten. Nu saa vi alle det Sejl, nu hele Skroget — og Kl. 4 om Eftermiddagen stod vi alle 26 frelste ombord paa »Centaur«.

Først og fremmest løb vi efter Vand. Og saa laa vi da paa Dækket og ravede om, fulde af Fryd og Glæde.

Fra Sø og Land.

I Processen angaaende »Elbes« Undergang er afsagt følgende Dom: Det maa anses som bevist, at Dampskibet »Crathie« alene bærer Skylden for Sammenstødet. Alle L'loyds Paastande erklæres for vel begrundede, hvorfor der tilkendes Selskabet de af dette paastaaede Beløb. Skadeserstatningen for det hele ved »Elbes« Undergang fornarsagede Tab vil senere blive fastsat og skal betales med 6 pCt. Rente »Crathie« kan beslaglægges, indtil Betalingen er erlagt. (R. B.).

Den grønlandske Handels Barkskib Ceres, der strandede ved Julianehaab, er det, ifølge indløben Meddelelse fra Skibets Styrmand, der er paa Hjenrejse med »Fox II«, lykkedes at faa paa ret Køl. Skibet er tæt og en Del af Ladningen er bjærget.

Christiania, 6te Novbr. Paa »Nordisk Skibshederforening«s Møde i Dag vedtoges en Resolution, der fraaader Indførelse af Told paa Skibe, byggede eller indkøbte i Udlandet. Konsul Oppen, Larvig, udtalte, at der burde paalægges Skibe, byggede i Udlandet, en moderat Afgift, naar de indkøbtes her til Landet, samt at de mange udenlandske, der pro forma sættes under norsk Flag, ogsaa skulde erlægge Afgift. Foreningens Bestyrer Fredericksen oplpste, at der ialt var registreret 185 Sager og at der ad retslig eller mindelig Vej var indkommet 100,000 Kr. i Aaret 1895. (R. B.)

Fra Ystad meddeles den 5. ds.: Vraget af den danske Dampner »Pan«, som sank i Østersøen, blev i Lørdags solgt ved Auktion her i Byen for 604 Kr. til Kaptajn Olsson. Det af Bjergningsseelskabet »Neptun« ilandbragte Skibsinventar og Ladningen have ved Auktionerne indbragt ca. 13,770 Kr.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.
Indgaaede Skibe.

1. November: Dampskib »Fortuna«, Kapt. R. Christophersen, fra Odessa med 181370 Pud Rug, 50340 Pud Byg, 6200 Pud Rapskager, 1450 Pud Oliekager og 24800 Pud Klid.

2. November: Dampskib »Virginia«, Kapt. Russ, fra New-York med 375 Kolli Fedt, 155 Kasser Æbler, 34340 Bushels Mais, 24600 Bushels Hvede, 450 Fade Sirup, 134 Fade Oleo Oil, 470 Bøtter Smør, 24 Kasser Apotekerverer, 2185 Stk. Poppeltræ, 428 Stk. Egestaver, 7 Fade Farvetrækstrakt, 172 Kasser Isenkram, 124 Fustager Spunds, 55 Fust. Talg, 125 Kolli Oksekød, 25 Fust. Colza Olie, 125 Fust. Smøreolie og til Viderebefordring 100 Baller Bomuld.

7. November: Skonnert »Edvard«, Kapt. L. H. Rasmussen, fra Danzig med 150000 Kilog. Hørfrokager.

Dampskib »Tatte«, Kapt. Hansen, fra Hamburg med 50 Baller Kakao, 7 Kasser Kokosnødder, 17 Fust. Lerjord, 168 Sække Kaffe, 1 Kasse Sardinier, 5 Fade Natron, 6 Fade og 4 Kasser Brændevin, 30 Fade Mineralolie, 27 Pakker kinesiske Pistoler, 23 Kasser Glas, 5 Baller Hamp, 2 Baller Hestehaar, 1 Fust. Vaseline, 15 Kasser The, 284 Kasser Figen, 904 Sække Oliekager, 200 Sække Salt.

Ugens Havarier.

Salvator, Skonnert af Marstal, Fabricius, kom den 31. f. M., paa Rejsen fra Fecamp til København med Oliekager, paa Grund paa Stubben. Skibet kom flot ved egen Hjælp og har ingen Skade taget.

Activ, Jagt af Marstal, har paa Rejsen fra Frihavnen til Nykjøbing med Rug været paa Grund ved Gilleleje. Skibet indkom den 2. ds. læk til Helsingør, losses og reparerer.

Pan, Dampsk., Vraget og den deri værende Ladning blev den 2. ds. i Ystad solgt ved Auktion.

Baldur, Dampsk. af København, ankom den 4. ds. til Frederikshavn med Maskinskade, hvorfor Rejsen til Norge ikke kunde fortsættes. Dampsk. Fiona har besørget Passagerer og Ladning til Norge, og Baldur bragtes hertil af Dampsk. Kureren.

Eden, Barksbib af Vejle, Wentzel, der, som tidligere meddelt, den 16. Oktbr. strandede paa Blakeney Sands (Norfolk), er nu bragt flot og ind til Blakeney.

Anne, Skonnert af Marstal, Jensen, indkom den 3. ds. her paa Reden fra Rejsen fra Åbo til Rye med Trælast. Ved Afsejlingen fra Åbo kom Skibet paa Grund, og det har

nu vist sig ved Dykkerundersøgelse, at Skibet har taget en Del Skade, hvorfor der reparerer her og Ladningen losses.

Casper, Skonnert af Thurø, Hansen, indkom her paa Reden den 30. ds. med knækket Fokkeraa. Skibet, der kom fra St. Petersborg med Oliekager, reparerer her.

Dina Maria, Galease af Thurø, Jensen, kom den 2. ds. paa Rejsen fra Saltvik til Stettin med Stenblokke paa Grund udfor Kalmar. Med Assistance kom Skibet atter flot og fortsatte Rejsen.

Nadinka, Skonnerbrig af Rudkjøbing, Hansen, er paa Rejsen fra Blyth til Frederiksstad med Kullast bleven forladt af Mandskabet, da Skibet var synkefærdigt. Besætningen blev bjærget ombord i den engelske Fiskesmakke »Maritana«, som traf Nadinka ca. 130 Sømil fra Spurn, og som landsatte Besætningen i Grimsby. Nadinka var bygget i Varnanäs i 1870, var 229 $\frac{1}{2}$ Reg. Tons Brutto og 201 $\frac{1}{2}$ Tons Netto drægtig. Skibets Reder er T. F. Nielsen i Rudkjøbing.

Dora, Jagt af Wismar, har paa Rejsen fra Fakse til Hjemstedet med Kalksten været paa Grund paa Veirø og er indkommen til Korsør læk. Skibet har haft Assistance af Kystfolk, med hvem en Akkord paa 500 Kr. er afsluttet. Skibet losses og reparerer i Korsør.

Niels Brock, Dampsk., og Niord, Dampsk., begge af Kjbenhavn, have den 2. ds., den første for Udgaende og den anden for Indgaaende, været i Kollision. Begge Skibe have faaet mindre Skader.

Susanne, Barksbib af Laurvig, der, som meddelt, indbjergedes til Frederikshavn, er ved Auktion solgt for Kr. 3500 og Ladningen for Kr. 360, alt + 12 $\frac{1}{2}$ % Auktionsomkostninger.

Reddet Skibsbesætning.

Thekla, 3m. Skonnert af Marstal, Fabricius, har i Nord-søen reddet Besætningen, ialt 9 Mand, fra 3m. Skonnert Diligentia af Baissell. De Skibbrudne fandtes drivende i en Baad. Thekla, der var paa Rejsen fra Warkworth til Ebeltoft med Kul, landsatte Deligentias Besætning i Ebeltoft.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Odessa 5. Novbr., bestemt til Algier, Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Borgå 6 Novbr., bestemt til Kbhvn., Cadiz, Malaga, Tarragona, Marseille. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Odessa 5. Novbr., bestemt til Panderno, Rodosto, Smyrna, Algier, Anvers. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Petersborg 26. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Southampton, Middelhavet. — Castor, Holm, afgik fra Kbhvn. 7. Novbr., bestemt til Petersborg. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Cadiz 2. Novbr., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Dagmar, Kofoed, afgik fra Kbhvn. 7. Novbr., bestemt til Cette, Italien. — Dourø, Braband, ankom til Bordeaux 2. Novbr., bestemt til La Rochelle, Kbhvn. — Georgios I, Kihl, ankom til Anvers 4. Novbr., bestemt til Tunis, Piræus, Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Kbhvn. 3. Novbr., bestemt til Königsberg. — Kiew, Rabe, ankom til Königsberg 1. Novbr., bestemt til Kbhvn., Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 5. Novbr., bestemt til Stettin, Petersborg. — Leopold II, Kruse, ankom til Anvers 18. Oktbr., bestemt til Algier, Tunis, Sortehavet. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Anvers 7. Novbr., bestemt til Kbhvn., Petersborg. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Helsingfors 5. Novbr., bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Oporto 3. Novbr., bestemt til Bordeaux, Kbhvn. — O. B. Suhr, Jensen, ankom til Barcelona 29. Oktbr., bestemt til Marseille, Denia, Alicante, Malaga, Cadiz. — Omsk, Rasmussen, ankom til Petersborg 20. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — Tejo, Fenger, afgik fra Lissabon 4. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Petersen, ankom til Anvers 4. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Vesuv, Gade, ankom til Denia 31. Oktbr., bestemt til Malaga, Cadiz, Kbhvn. — Viking, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 4. Novbr., bestemt til Oporto, Lissabon. — Xenia, Ingerslev, ankom til Anvers 15. Oktbr., bestemt til Tunis, Piræus, Sortehavet.

Anglo Danc, Petersen, afgik fra Kbhvn. 4. Novbr., be-

stemt til Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 6. Novbr., bestemt til Vestnorge. Ceres. Svensson, ankom til Kbhvn. 5. Novbr., bestemt til London. — Charkow, Norden, ankom til Libau 5. Novbr., bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til Königsberg 3. Novbr., bestemt til Kbhvn., London. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Kbhvn. 6. Novbr., bestemt til Stettin. — Fanø, Andersen, afgik fra Manchester 1. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Frederik, Harboe, ankom til Königsberg 29. Oktbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Frisenette, ankom til Königsberg 6. Novbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom til London 3. Novbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 26. Oktbr., bestemt til Granton, Færøerne og Island. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Hamburg 6. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Olga, Fischer, ankom til Riga 1. Novbr., bestemt til Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 6. Novbr., bestemt til Königsberg. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 4. Novbr., bestemt til Liverpool. — Morsø, Lind, afgik fra Königsberg 5. Novbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Kbhvn. 5. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 5. Novbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Odin, Lissner, ankom til Hamburg 2. Novbr., bestemt til Danzig, Königsberg. — Perm, Christensen, afgik fra London 6. Novbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til St. Petersborg 2. Novbr., bestemt til Libau. — Romny, Harder, afgik fra Hull 6. Novbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, ankom til Reykjavik 25. Oktbr., bestemt til Reykjafjord etc. — Tula, Paaske, afgik fra Arendal 4. Novbr., bestemt til Vestnorge. — Valdemar, Sørensen, ankom til Antwerpen 3. Novbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Kbhvn. 3. Novbr., bestemt til Danzig. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Kbhvn. 6. Novbr., bestemt til Riga.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 6. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Odense 7. Novbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Christensen, afgik fra Kbhvn. 7. Novbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 5. Novbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 5. Novbr., bestemt til Odense. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 6. Novbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 6. Novbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Leith 5. Novbr., bestemt til Odense.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Amsterdam 31. Okt. — Christiansborg, Schmidt, afgik fra Antwerpen 31. Okt. til Roccola. Frederiksborg, Andersen, ankom til Aarhus 3. Novbr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Terneuzen 4. Novbr. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Jacobstad 4. Novbr.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Kbhvn. 2. Novbr., ankom til Riga 4. Novbr. — Dania, Troensegaard, afgik fra Hamburg 3. Novbr., ankom til West Hartlepool 6. Novbr. — Fyen, Hansen, ankom til Rotterdam 1. Novbr., afgik 3. Novbr., ankom til West Hartlepool 4. Novbr. — Hafnia, Neergaard, afgik fra St. Petersborg 3. Novbr. til London. — Jylland, Starck, ankom til Aarhus 2. Novbr. — Russia, Rasmussen, ankom til Amsterdam 1. Novbr. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra St. Petersborg 3. Novbr. til London.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra New-York 26. Okt. til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Swinemünde 5. Novbr., ankom til Kbhvn. 6. Novbr. — Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 1. Novbr. til New-York. — Thingvalla, Berenzen, afgik fra Kristianssand 18. Okt., ankom til New-York 31. Okt.

Det store nordiske Telegrafelskab. Store Nordiske, Suenson, er paa Kabelarbejde i Kina-Søen. — H. C. Ørsted, Ørsted, afgik 5. Novbr. for at reparere i Nordsøen.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Esbjerg 31. Okt., ankom til Methil 2. Novbr., afgik 5. Novbr. til Esbjerg. — Nerma, Degn, afgik fra Gefle 6. Novbr. til Esbjerg. — Nord-søen, Meinertz, afgik fra Sunderland 1. Novbr., ankom til Esbjerg 3. Novbr., afgik 5. Novbr. til London.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Anita, Lybecker, ankom til Liverpool 31. Okt. fra Rio Grande. — Anna, Clausen, ankom til Santa Catharina 28. Okt. fra Cardiff. — Dorane, Rødgard, afgik fra Antwerpen 2. Novbr. til Port Natal. — Elisabetha, Fischer, afgik fra Havre 24. Okt. til Cadiz. — Embla, Jepsen, ankom til Punta Delgade 4. Novbr. fra Matupi. — H. Grohmann, Nielsen, ankom til Cadiz 30. Okt. fra Hamburg. — Johanna, Nielsen, ankom til Liverpool 1. Novbr. fra Manchester. — Lenita, Clausen, ankom til Mioka 25. Sept. fra Delagoa Bay. — Maren, Pedersen, afgik fra Santos 2. Novbr. til Equador. — Professor, Christiansen, afgik fra Hull 28. Okt., ankom til Hamburg 1. Novbr. — Røhl, Nørby, ankom til Falmouth 25. Okt. fra Buenos Ayres. — Serapis, Hansen, afgik fra Middlesborough 30. Okt.

til Rangoon, passerede Deal 1. Novbr. — Valparaiso, Lorentzen, passerede Ascension 9. Okt. paa Rejse fra Padang til Cadiz. — Wilhelmine, Oldefar, ankom til Barios 17. Okt. fra Liverpool.

Fanø, Sønderho. Helene, Thøgersen, afgik fra Cardiff 2. Novbr. til Bangkok. — Killeena, Hansen, afgik fra Falmouth 3. Novbr. til Hamburg.

Den her hjemmehørende Fiskersmakke Signal, beliggende i Esbjerg, er solgt for Kr. 4,050.

Chr. Simoni, Aalborg. Caroline Smith, Ægidiusen, afgik fra Pytelaks 13. Okt., ankom til Aalborg 31. Okt. — Flora, Larsen, ankom til Borgå 16. Okt. — Kirstine, Ægidiusen, afgik fra Borgå 10. Okt.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn Lübeck, meddele os den 7. Novbr.:

Reval noter for Dampere:

London 1/3 d., Rotterdam 1/4¹/₂ d., Antwerpen, Ghent eller Dunkirk 1/6 d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis

Libau noter for Dampere:

London, Hull 1/3 d., Leith 1/1¹/₂ d., Rotterdam 1/3 d., Antwerpen 1/4¹/₂ d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Königsberg noter for mindre Dampere:

London, Hull 1/6 d., Newcastle 1/4¹/₂ d. à 1/6 d., Yarmouth, Ipswich 1/6 à 1/7¹/₂ d., Rotterdam, Amsterdam 1/7¹/₂ à 1/9 d., (Bremen 19/20 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis) Antwerpen, Ghent 1/9 d., Dunkirk 2/—, Rouen 2/3 d., alt pr. 500 lbs. Hvedebasis.

Christiania, Stavanger, Bergen 17,18 M., Kjøbenhavn 13,14 M., Danmark nordligst Aarhus 16 M., alt pr. 2500 Kilos Rugbasis.

Danzig noter for mindre Dampere:

London 6/6 à 7/—, Grimsby 6/— à 6.6 d., Liverpool 8/—, alt pr. Ton Sukker.

Dunkirk 8/8¹/₂ frcs., Bristol 10/—, alt pr. 1000 Kilos Melasse.

Kulfragterne fra Østkyst Kulhavn til Danmark er for større Baade 4/3 à 4/9 d. og for mindre Baade 5/— à 6/— d.

Træfragterne fra Sydbotten noteres til London, 27/6 d., Hull 25/—, Bordeaux 46 frcs., Manchester 32/6 pr. Std. Deals, Batters Boards.

Christianssand—Terneuzen 20 fres. pr. Std. D./B B.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 2. Novbr.:

Der slutes i den senere Tid et betydeligt Antal Skibe, saavel Sejl som Damp, og om end Noteringerne gennemgaaende ere uforandrede, synes der dog at være fastere Stemning i adskillige Fragtmarkeder, hvilket forhaabentlig kan have en lille Bedring til Følge. Konjunkturerne ere mere lovende for Købmændene, og kunne Kontrakter nu lettere afsluttes for fremtidig Levering, hvilket har haft til Følge, at en Del Befragtere ere villige til at optage Tonnage for næste Aars Af-skibning til Rater over nuværende Noteringer.

I det Hele taget tegner Fragtmarkedet mere lovende.

Vor Korrespondent i Newcastle a/Tyne meddeler os under 2. Novbr.:

Fragtmarkedet her er fast for Østersøens Vedkommende, og ved flere Befragtninger er opnaaet en, om end ikke betydelig Forhøjelse af tidligere Rater. Middelhavsfragterne ere uforandrede. Der er bl. a. sluttet fra Tyne, Blyth eller Wear til Riga 2100 4/, Memel 1700 4,7¹/₂, Neufahrwasser 1250 4,7¹/₂, Swinemünde 1700, 1800, 2200, 2300 4., Stettin 1600 4/6, Wismar 1550 4 6, Lübeck 1250 5/, Nakskov 700 5/4¹/₂, Kjøge 700 5/3, Kjøbenhavn 1900 4/, Tuborg 1000 5/, Stockholm 2200 4/1¹/₂, Hangø 1450 4/9, Bordeaux 1050 4/3, Valencia 1000 7/, Alicante 950 6/6 Dagskurs, Carthagena 6/3 Dagskurs, 7/ efter Kurs 49, Barcelona 7/6, Marseille 2200 4.9, Genua 2500 4 6, Livorno 2500 4.9, Neapel 2600 4/9, Triest 3000 7/.

Sortehavsmarkedet er vedvarende fast til tidligere Rater, i enkelte Tilfælde er en ringe Forhøjelse opnaaet. Der bydes fra Odessa, Sebastopol etc. 11,9 til 12/ n. c. og fra Nikolaieff 13/ n. c. med 6^o Reduktion for Byg.

Donau noter 15/6 any direct og Asoff 13/9 à 14/ n. c. Fra Middelhavet er sluttet:

Alexandria til U. K. 1800 t. netto 12/6 + 11/6, Alexandria til London eller Hull 10/ + 2/1¹/₂, Decbr., Alexandria t. 10/ + 2/, Alexandria til Manchester 3300 d. V. £ 1800.

Smyrna til London 1252 netto 12/, Smyrna til Bristol 1370 netto 12/.

Spanien til U. K. 545 netto tons £ 875 Decbr., 1070 tons d. V. £ 600 prompt, 69,000 Kubikfod £ 750 prompt.

Casablanca til U. K. 4000 t. 1/10¹/₂, Alexandrette til Leith 11000 qrs., 2/9 Byg.

Fra Østersøen er sluttet:

Kronstadt til Hull 32/6 D. B., Kronstadt til W. Hartlepool 32/6, Kronstadt til London 32/6 D. B., 34/ boards, Åbo til Ghent 500 stds. fr. 36, Søderhamn til London, 480 stds., 27/6 D. B., 30^o flooring, Sandarne til Southampton 35/ D. B. 37/6 flooring, Viborg til Cardiff 800 stds. 32/ D. B. 1/3 b. Gefte til London 650 stds. deals 28/.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Den 4de Novb. 1895 er Klokketønden ved *Hals* ombyttet med Vintersømærket, som er en rød og hvid stribet Spidstønde med rød Stage og Ballon.

Sundet. En Udvidelse af *Kjøbenhavn's* Havn mod S. er paabegyndt. Det paagældende Terræn, der ligger V. for den N.-lige Ende af Løbet gennem *Kalleboer*, er afmærket med Stager med grønt Flag.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Karlskrona S. Ved *Ulklippan* Fyr gives fra den 1ste November 1895 Taagesignal med en Kanon, der hver 15 Minutter giver To-Skud med 15 Sekunders Pause. Taagesignalet med Klokke ophører samtidig.

Östergötland Skjærgaard. Ved *Rimö Flaggrund* er udlagt en rødmalet Lystønde, som viser hvidt, fast Lys. Brændetid: 1ste April—15de Maj og 15de Juli—31te December. 58^o 25' 42" N. Br. 16^o 47' 42" Ø. Lgd.

Ved *Gränsö Sten* er udlagt en sortmalet Lystønde, som viser hvidt, fast Lys. Brændetid: 1ste April—15de Maj og 15de Juli—31 December. 58^o 31' 0" N. Br. 16^o 54' 0" Ø. Lgd.

Stockholms Skjærgaard. I det N.-lige Farvand mellem *Dalarö* og *Kofoten* Fyr, tæt Ø. for *Stendörren* Fyr, er udlagt en rødmalet Lystønde, som viser hvidt, fast Lys. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 59^o 11' 7" N. Br. 18^o 30' Ø. Lgd.

Den 1ste Novb. 1895 tændes Fyret paa *Grönö Udde*. Det viser hvidt Hurtigblink fra N. 67^o Ø. til N. 72^o Ø., fri af Stagen paa *Finnholmarna*, fra S. 8^o Ø. til S. 2^o Ø., mellem *Stora Husarö* og *Rörgrund*, og fra S. 53^o V. til S. 83^o V., mellem *Qvarngrundet* og *Klacknäsgrundet*, rødt Lys fra S. 2^o Ø. til S. 22^o V. og fra S. 83^o V. til N. 87^o V. Flammens Højde: 25 Fod. Fyrapparat af 6te Orden. Fyret vises fra et lille hvidt Fyrhus. Brændetid: 20 Juli—15de Maj. 59^o 12' 36" N. Br. 18^o 34' 12" Ø. Lgd.

Finland. Bottniske Bugt. Den 28de Oktober 1895 er Fyrskibet »*Plevna*» inddraget.

Bottniske Bugt. I Farvandet mellem *Bergö* og *Storhästen* ere følgende Baaker opførte:

1. Paa *Sillgrund* V.-Kant en hvid, pyramideformet, 37 Fod høj Baake. 62^o 59' 56" N. Br. 21^o 19' 16" Ø. Lgd.
2. Paa *Sillgrund* N.-Kant to Ledebaaker, som hver bestaar af en 20 Fod høj Pæl med en Tavle paa Toppen. Den bageste Baake staa paa 63^o 0' 2" N. Br. 21^o 19' 22" Ø. Lgd.

Holdte overrettede de fri af *Malskärs Grund* gennem *Malskärs Sund*.

3. Paa *Sillgrundsbådan* to hvide, 8 Fod høje Tavler, der staa 4¹/₃ Kbl. N. 10^o V. og 8¹/₃ Kbl. N. 3^o Ø. fra Baaken paa *Sillgrund* V.-Kant.

Aalands Øer. N. for *Ledeskär* Baake er tændt et rødt og hvidt vekslende Fyr, der lyser fra N. 68^o V. gennem N. til N. 82^o Ø. Flammens Højde: 30 Fod. Det vises fra et lille hvidt Fyrhus. 59^o 58' 0" N. Br. 20^o 10' 12" Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Bremerodden og Store Haab. Den 11te November 1895 tænds følgende Fyrlampe:

Bremerodden Fyrlampe, paa *Bremerodden*, viser Lys med Formørkelser fra N. 32^o V., fri V. om *Langøskjærene*, gennem V. og S. til S. 57^o Ø. Lyset er rødt fra N. 69^o V., fri N. om *Katlandskjærene*, til S. 54^o V., fri S. om *Færøften*, grønt fra S. 36^o V., fri N. om *Lindholmboen*, til S. 57^o Ø., forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 36 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyret vises fra et lille, 10 Fod højt Jerntaarn. 58^o 3' 30" N. Br. 6^o 52' 40" Ø. Lgd.

Store Haab Fyrlampe paa *Store Haab* ved *Farsund* viser Lys med Formørkelser. Lyset er hvidt fra N. 49^o V. til N. 58^o V., fri N. om *Skydskjærene*, rødt fra N. 58^o V. gennem V. til S. 22^o V., fri V. om *Skotteftuen*, hvidt fra S. 42^o Ø., fri V. om *Langøskjærene*, til S. 30^o Ø., fri Ø. om *Lyngholmene*, og rødt fra S. 30^o Ø. til S. 5^o Ø. Flammens Højde: 78 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyret vises fra et lille, 10 Fod højt Jerntaarn. 58^o 4' 45" N. Br. 6^o 50' 40" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tydskland. Weser. Ovenfor *Wremertief*, N. for *Schottwarden*, er tændt et midlertidigt, hvidt, fast Fyr, som lyser fra S. 15^o V. til S. 70^o V. 53^o 38' 57" N. Br. 8^o 29' 56" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland, og Irland.

Englands V.-Kyst. Dee. Ved *North Constable Bank* er den røde Spidstønde flyttet og ligger nu i 5 Fv. Vand, Springtids Lavvande, fra *Great Ormes Head* Fyr i N. 70^o Ø., 7,7 Kml. og fra *Yderenden* af *Rhyl* Pier i N. 59^o V., 6,9 Kml. 53^o 23' 3" N. Br. 3^o 39' 13" V. Lgd.

Ved *South Constable Bank* er den sort og hvid vandret stribede Kugletønde med Diamant flyttet og ligger nu i 5 Fv. Vand, Springtids Lavvande, fra *Great Ormes Head* Fyr i N. 33^o Ø., 3,1 Kml. og fra *Little Ormes Head* i N. 23^o V., 3,8 Kml. 53^o 23' 18" N. Br. 3^o 48' 48" V. Lgd.

Morecambe Bay. I December 1895 ombyttes følgende Tønder i *Wyre*, Farvandet til *Fleetwood*, med Lystønder, som vise hvidt, fast Lys:

Anduvningstønden. 53^o 57' 50" N. Br. 3^o 2' 10" V. Lgd.
Sort Stumpstønde Nr. 2,
Rød Spidstønde Nr. 3, og
Sort Stumpstønde Nr. 8.

Skotland. Firth of Clyde. I *Firth of Clyde* er Damperen »*Wallachia*» sunken 1 Kml. S. 87^o Ø. fra *Toward Point* Fyr. Vraget er afmærket med en Vragtønde og om Natten med en Damper, som viser to hvide Lanterner, vandret for hinanden.

Skotland V.-Kyst. Loch Hourn Beg. En 8 Fods Klippegrund er funden ¹/₄ Kbl. S. for S. Siden af *East Mousker*. 57^o 6' 25" N. Br. 5^o 27' 5" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Baie de Quiberon. Paa *Pierre Dupont* er opført en sort Baake med Cylinder paa Toppen. 47^o 28' 52" N. Br. 3^o 5' 29" V. Lgd.

Gironde. Den 16de Novb. 1895 ombyttes *Coubre* hvide, faste Fyr med elektrisk Blinkfyr, der hver 10 Sekunder viser To-Blink, Lys i ¹/₄ s., Mærke i ²/₁₀ s., Lys i ¹/₄ s., Mærke i ¹/₁₀ s. Flammens Højde: 191 Fod. Lysevnen: 56 Kml. Fyret vises fra et rundt Stentaarn. I samme Taarn brænder et rødt og hvidt, fast Bifyr. 45^o 41' 39" N. Br. 1^o 15' 16" V. Lgd.

Fra samme Dag gives Taagesignal med en Sirene, anbragt paa Taarnets Galleri, som hver 2 Minutter giver To-Stød med 3 s. Pause, hvert Stød af 3 s. Varighed. Sirenen sættes uopholdelig i Virksomhed, naar nødvendigst.

Samtidig slukkes *Palmyre* vekslende røde og grønne Fyr.

Spaniens V.-Kyst. Kap Villano. Omtrent midt i Januar 1896 tændes paa *Kap Villano* et hvidt, elektrisk Blinkfyr, som hver 20 Sekunder viser To-Blink med 4 s. Mærke mellem Blinkene, fulgt af 15 s. Mærke. Flammens Højde: 320 Fod. Synsvidden: 25 Kml. Det lyser over 197^o mellem *Kap Torinano* og *Kap Tosto (Trece)*. N. for Klippen *Bufardo* skjules Fyret i ³/₄ Kml. Afstand. Fyret vises fra et gult, ottekantet Taarn med hvid Kuppel, 250 Alen N. 13^o V. for det gamle Fyrtaarn. 43^o 9' 50" N. Br. 9^o 13' 6" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Vraget af Skonnert »*Addie G. Bruyant*», ¹/₂ Kbl. S. 69^o V. fra Fyrskibet »*Pollock Rip*», er optaget.

En 18 Fods Grund er funden i *Broad Sound*, fra *Great Faun* Baake i N. 5^o V. og fra *Bass Rock* Stage i S. 66^o V.

Gedney Channel. New York. En Fløjstønde er til Forsøg udlagt 40 Alen VNV. for *Gedney Channel* Fløjstønde.

Winyah Bay. South Carolina. Et hvidt, fast Fyr er anbragt ved *Sampit River* røde, faste Fyr, som er forhøjet 3 Fod. Det staa ved Foreningen af *Sampit* og *Pedee River* og Indløbet til *Georgetown Harbor*.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig Ungarn. Øen Morter. Klokketønden ved 19 Fods Grunden *Beryhofer*, *Drasemaki* eller *Mioca*, 6 Kbl. V. for

den største af *Drasemaki* Øerne, er inddragen. 33° 45' 20" N.Br. 15° 39' 45" Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karabiske Hav.

St. George Sound. Florida. Omtrent den 28de Okt. 1895 tændes paa *St. George Sound* NV.-Kyst to Ledefyr:

a) Bagfyret er et hvidt Blinkfyrt, som hver 10 Sekunder viser To-Blink med 2 1/2 s. Mørke mellem Blinkene. Flammens Højde: 109 Fod. Synsvidden: 16 1/2 Kml. Fyret vises fra et rødt, pyramideformet Jerntaarn. 29° 49' 47" N. Br. 84° 41' 50" V. Lgd.

b) Forfyret viser hvidt, fast Lys. Det vises fra en hvid Jernpæl, 308 Alen S. 25° Ø. for Bagfyret.

Holdte overet lede Fyrene fra den sort og hvid lodret sribede Anduvningstønde *East Pass* til *St. George Sound*.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. I *Sabine Pass* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

En sort og hvid lodret sribet Fløjtetønde er i 5 Fv. Vand udlagt i Linien *Sabine Pass* Fyr overet med Midten af Havneindløbet.

En rød Klokketønde er udlagt tæt ved det Ø.-lige Havnehoved.

En rød Spidstønde er udlagt paa Grunden lige over for Fyrtaarnet.

En rød Spidstønde er udlagt paa Grunden tæt ved Ballast-Havnen.

Den røde Spidstønde ved Barren, 5,6 Kml. SSØ. for Fyret *Sabine Pass*, er inddragen

Sabine Pass Fyr ligger paa 29° 43' N. Br. 93° 51' V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Ved *Rio Grande do Sul* kunde Barren i 1895 passeres i Marts i 28 Dage, i April i 28 Dage, i Maj i 27 Dage, i Juni i 27 Dage og i Juli i 29 Dage af Skibe med 12 Fod Dybgaende.

Karantænebestemmelser m. m.

Norge. — *Konstantinopel, Ægypten* og *Marokko* ere erklærede for kolerasmittede.

Alexandria. — Skibe fra *Damiette* underkastes 10 Dages Karantæne.

Tyrkiet. — Der er forordret streng Lægeundersøgelse fra *ægypiske* Havne i *Middelhabet*.

Lægeundersøgelse overfor Skibe fra *Adalia* er ophævet.

Brasilien. — *Tanger* er erklæret for kolerasmittet og alle andre *marokkanske* Havne for mistænkte. Skibe derfra underkastes streng Karantæne i *Ilha Grande*, før der gives dem Adgang til *brasilianske* Havne.

Østerrig-Ungarn. — Karantæne-reglementet er sat i Kraft overfor Skibe fra *Ægypten*.

Spanien. — Skibe fra *Konstantinopel* og 85 Kml. Omkreds tilstaa fri Praktika.

Hans Chr. Berg,

Stukkatur, Cementstøberi
og

Kridtstensværksted.

Gothersgade 91. K.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til billigste Priser. Ved Udførsel godtgøres Tolden. Forlang vore illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

Anti-magnetiske

Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe
anbefales.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning,
Leverander i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

Torsdag den 14de November 1895, Kl. II Formiddag, bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt 1800 Pd. Brandgods, 4000 Pd. Spild af Tovværk, 1200 Pd. Klude, 1000 Pd. Papiraffald, 4000 Pd. malet Sejldug, 12,400 Pd. Zinkaske, 18,000 Pd. Staalaffald, 66,800 Pd. Jern, 28,700 Pd. Støbejern, 400 Smørfustager, 1 Rat, 2 Fartøjer, 294 Halvflasker, Kardætsker, 1 Filtreapparat, Blikdaaser, 2 Buffeter, 2 Skabe med Kommoder, 8 Kommoder, 2 Borde, 13 Servanter, 3 Stole,

283 Pd. nyt Læderaffald m. m.

Sagerne paavises i Magasinet for kasseret Gods Mandag den 11. November og følgende Dage fra Kl. 10—2, hvor Kataloger til den Tid kunne erholdes.

Orlogsværftets Centralkontor, den 6. Novbr. 1895.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:
Raadhusstræde 4.

Fanø praktiske Sømændsskole.

Saavel Regyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.



Faas hos de fleste Handlende i Byen, paa Broerne og Frederiksberg til følgende Priser:

Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.
Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.
Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.

Hovedforhandler:

Peter Buch,
Vinhandel

en gros & en detail.

Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.
Telefon 1107.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11—3 og Holsteinsgade 9, Ø., hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitolinie à 45 mm Brede	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	20 —	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 0/100	30 0/100	50 0/100
Mindre end 1/2 Side	10 0/100	20 0/100	40 0/100

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 46.

Kjøbenhavn, Fredag den 15. November 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Losning i London. — Den moderne Skibskonstruktion, af Skibsfører H Nielsen. — Stort Uddybningsarbejde ved Grenaa Havn. — Den ny Skibsjournal. — Kan Vraget af »Södra Sverige« bjærges? — Fiskeri-Statistik. — Engelsk Højesteretsdom. — Skibsførerens Erstatningspligt for fejlagtig Stuvning. — Om Taagesignalers Hørbarhed. — Fra Sø og Land. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.
Grundlagt 1857. Telefon 106.

Farvetrykte Afficher
og
Etiketter.

Linoleum

og
Voxdug
til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.
E. Meyer,
St. Kjøbmagergade 26.

Heymann-Bloch & Komp.s
verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt.

diætetisk Middel
til Konservering af
Helbredet,
bør føres i ethvert
Skibsapothek.
Faas i de fleste
Materialforretninger.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med
Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.
Telefon T 37.

Emil Felumbs

Pianofabrik,
Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

SEIFERT & NØRGAARD,

Ny Østergade 1,

Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.

Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sporrang & Co.,
Stockholm.

Anbefaler alle Slags Uniformeffekter.

Telef. 1297.

M. Christiansen.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.
Transit og Kreditoplagerevarer.

John Hintze.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper,
Transportpramme med eller uden Motorer, Losse- og
Ladeapparater, Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fisker-
fartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordel-
agtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902. Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

GORDON WHISKY

fra

Pattison, Elder & Co., Leith.

Generalagent for Danmark:

AXEL NYGAARD.

Telefon 3896.

Ledig Lodsplads.

Ved Faaborg Lodseri i Fiskerlejet Dyreborg er Plads
ledig for en Lods.

Som Betingelser for Ansættelse i denne Post fordres, at
Vedkommende er en kyndig Sømand med Indfødsret samt i
en Alder af over 22 Aar. Han maa have nøje Kendskab til
Farvandet ved Faaborg, til Assens og Kegenæs samt i Svend-
borg Sund.

Ansøgning, ledsaget af Søfartsbog, Eksamensbeviser,
Anbefalinger samt Lægeattest for godt Syn og rigtig Farve-
sans indsendes til underskrevne Overlodsdistrikt.

Det vestlige Overlodsdistrikt, Aarhus, den 6. Novbr. 1895.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.
Udaalg;
Østergade 10, Kjøbenhavn.

Metalspejllapparater,
Havnefyrr & Lanterner.

Fabrik:
Læderstræde Nr. 9.
Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

Petersen & Rand,

Niels Juelsgade 7.
→ Telefon 3523. ←

Import af finsk Smør,

fineste holdbar Kvalitet,
billigste en gros Pris.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48,
Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler
ferske, saltede og røgede Varer.

A. Nærup & Co., Skibsmæglere.

Skandinavisk Forretning.

Swansea.

Telegrafadresse: »NÆRUP«.

Frihavns
Spedition &
Kommissions-Forretning,
Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørger.
Kontor i Frihavns Kontorb.
Telefon 2260.

„Montferrand“

Prøv og dem denne særdeles kraftige og velsmagende Rødvind, faas à 65 Øre pr $\frac{1}{2}$ Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

L. V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til billigste Priser. Ved Udførsel godtgøres Tolden Forlang vore illustrerede Kataloger

Petersen & Steenstrup,
Lille Kongenegade 40 og Axelhus 2 D.

Største Lager

af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

Nexø Tørdok, Bornholm,

optager Skibe paa 11 Fods Dyb-gaaende og 160 Fods Længde. Prishillighed. Moderation for flere Skibe af samme Rederi.

HOTEL

GØTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørages.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,

Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Nørrebro

Koste- og Levangerfabrik,

Nørrebrogade Nr. 30.

Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.



ENEFORHANDLER:

V. LÖWENER,

Kvæsthusgade 6,

KJØBENHAVN K.

Presenninger

af H. E. Hansens gode velbekjendte vandtætte Dug haves stædse paa Lager.

Holbergsgade 15.

Hattemagasinet

'London'

Moderne elegante Herrehatte i stort Udvalg

Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.

Østergade 31.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet:

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk, Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K. 5

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Bygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Dampmaskiner, Kjedler samt Maskinarbejde af enhver Art. — Tørdok, 340 engelske Fods Længde i Bunden, samt Patentslip for Skibe af indtil 750 Tons Egenvægt.

„DAN“

Ny dansk Petroleums-Motor.

Med denne Motor er foregaaet en fuldstændig Revolution paa dette Omraade, idet den arbejder uden Lampe eller anden Tændindretning.

Skal ikke renses, kan aldrig komme i Uorden.

Er simpel i Konstruktionen og kan passes af Enhver; er den billigste af alle, og dens Petroleumsforbrug er yderst ringe. Motorerne leveres paa Prøve og kan ses i Virksomhed.

Fabriken Ahornsgade 15, Kjøbenhavn N.

Repræsentant: J. CHR. LARSEN, Birkegade 27.

Obs.: Siden April d. A. er solgt 11 Stk. Motorer til Fiskefartøjer i Esbjerg og Frederikshavn.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,

»Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Svea«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Paa Udkig.

Losningen i Antwerpen af Trælast-Ladninger synes at være ordnet mindre tilfredsstillende. Den svenske Generalkonsul i Antwerpen har sendt sin Regering en Meddelelse herom, der offentliggøres i »Svensk Export«. Denne bekræfter ganske de Oplysninger, som en dansk Skibsfører, Kaptajn Olsen, Fører af Dpsk. »Amalienborg«, for kort Tid siden gav »Sh. Gaz.«, og som vi gengave i dette Blads Nr. 40. Det oplyses, at Trælast-Dampere, der komme til Antwerpen, ofte maa vente i flere, endog i 9—10 Dage, inden de faa anvist Losseplads, og at de, efter Kutymen i Antwerpen, ikke kunne fordre Liggedagspenge. Grunden hertil maa væsentligst søges dels i utilstrækkelig Plads i Dokkerne, dels i visse for Skibsfarten uheldige Anordninger med Hensyn til Lasternes Oplægning etc. Det tilraades derfor at iagttage Forsigtighed ved Afslutningen af Certepartier om Trælast-Ladninger til Antwerpen. Den i disse Certepartier sædvanlig forekommende Klausul om Losning overensstemmende med »the custom efter the port« bør man derfor, om muligt, søge at bytte med en Klausul, som indeholder en virkelig Garanti, enten om at man nogenlunde hurtigt kan faa anvist Losseplads, eller at man i modsat Fald er berettiget til Liggedagspenge. Denne Klausul bør saaledes bestemme, at Liggedagene begynde at løbe 24 Timer »after arrival«. Kan man ikke opnaa en saadan Bestemmelse, bør man betinge sig 8 à 10 Frcs. pr. Standard over den sædvanlige Fragt. Indberetningen fremhæver dernæst, at flere store engelske Rederier i den sidste Tid have ophørt at slutte Trælast-Certepartier for Antwerpen, og udtaler sluttelig Haabet om, at disse uheldige Forhold snart maa blive forbedrede.

Brevduernes Anvendelse i det praktiske Liv synes at være i rask Tiltagende, og man paatænker nu ogsaa at lade dem træde i Skibsfartens Tjeneste. I Frankrig har man saaledes forsøgt ved Brevduer at vedligeholde Forbindelsen mellem Fartøjer, der ere til Søs, og nærmeste Kyst. Herom meddeler »Gøtb. Hand. -och Sjøft. Tidn.« nogle interessante Oplysninger. Da Brevduerne i forholdsvis kort Tid kunne tilbagelægge lange Strækninger, kunne de langt hurtigere end et passerende Sejl- eller Dampskib bringe Meddelelse til Land om en indtruffen Ulykke. Den franske Dampet »Manuhie« fik medgivet et stort Antal Brevduer. De første lod man flyve 146 og 200 Kilometer fra Land; den fjerde Dag paa Rejsen udsendtes 600 Duer i en Afstand af 300 Kilometer fra den franske Kyst, og den femte Dag lod man 1,500 Duer flyve samtidigt paa 500 Kilometers Afstand. Resultaterne vare tilfredsstillende. De Duer, der vare løsladte i 300 Kilometers Afstand, kom samme Dag tilbage i Slagene, og de paa 500 Kilometers Afstand løsladte den følgende Morgen. Mange af disse — f. Eks. de, der vare fra Paris — maatte, foruden de 500 Kilometer over Søen, flyve 380 Kilometer over Land, og andre, der hørte hjemme endnu længere inde i Landet, maatte tilbagelægge over 1,000 Kilometer. Det er ved Forsøg paavist, at Duer kunne finde Vejen hjem over Havet, selv i lang Afstand fra deres Hjem, selv om mange ere gaaede tabte. Af de Duer, hvormed Forsøgene anstilledes, havde Flertallet aldrig set Havet. Hvis man anvendte planmæssigt indøvede Duer, vilde Afstandene kunne forøges saaledes, at man fra Skibe i Atlanterhavs-Farten i et bredt Bælte udenfor de to Fastlande kunde sende Meddelelser i Land med Brevduer.

Losning i London.

Vi have fra en Dampskibsfører modtaget følgende:

Den, der første Gang kommer til London med en Træladning, maa undre sig over den Kutyme, at Skibet, der losses, maa stuve Ladningen i de Lægtene, som Modtageren sender til Skibssiden. Man skulde synes det var en Urimelighed at forlange, men at det var Købmandens Pligt at modtage og stuve sine egne Varer i sin egen Pram.

En anden Ting er der med Skibets Stuverfolk. Vi havde dejlige Planker og Bræder til Ladning, og alle vare tagne ombord med Tangstroppe i Rusland, for ikke at skade Kanterne; men her sloges der uden videre Jærnkæder omkring. Da jeg udtalte, at dette tillod jeg ikke, vi gjorde jo derved Bræderne ubrugelige, saa svarede Stuverens Folk dertil, at enten lossede de med Kæder eller ogsaa gik de alle som en Mand i Land.

Ved at losse med Stroppe er det en Gang hændet, at nogle Planker faldt ned og slog et Par Mand ihjel. Siden den Tid losses Arbejderne kun med Kæder.

Da jeg kom op til min Mægler og fortalte ham det, svarede han blot: ja, vær De kun glad, at de intet Forbud har derimod paa Konnossementerne; thi nogle Afskibere paateger, at Losning med Kæder maa ej finde Sted.

Da Arbejderne imidlertid kun losse paa denne Maade, hvad der er vedtaget af deres Fagforening, saa er derved intet at stille op. Det eneste, man kan gøre, er at omvikle den nederste Ende af Kæden, den, som kommer rundt om Plankerne, med lidt tyndt Tougværk.

I andre Lande plejer man dog at kunne faa Folk til at tage Hensyn til Varernes Konservering. O. n.

Den moderne Skibskonstruktion.

Bundkøle. Manøvreævne.

Hr. Redaktør! Tør jeg anmode Dem om Plads i Deres ærede Blad for følgende:

Igennem en Række Artikler har Hr. Skifter Andersen særlig henledt Opmærksomheden paa den moderne Skibskonstruktions abnorme Form og som en betingende Nødvendighed for dennes manglende Sedygtighed talt for, at den forsynes med Bund- eller Slingrekøle m. m.

Uden at ville Strid med D'Hrr. Konstruktører, tør jeg maaske lade falde et Par Ord om

den moderne Skibskonstruktion.

Det er unødvendigt at paapege de Resultater, hvortil man er naaet i Retning af Fordelagtighed; det maa være tilstrækkeligt at fremhæve, at vor Tids Krav til Konstruktionen gaar særlig i Retning af at give Skibene en stor Ladeævne paa et saa ringe Dybgaaende som muligt. Men disse to Dyder lade sig ikke godt forene med Sedygtigheds-Betingelserne; thi for at opnaa disse Fordele giver den nye Konstruktion i Reglen for stor Bredde til Erstatning af den manglende Dybde, og jo større Bredden er, desto større bliver Stabiliteten, hvilket følgende giver Skibene urolige Bevægelser i Søgang.

Et Skibs Bygning afhænger naturligvis hovedsageligt af den Fart, hvortil Skibet er bestemt; men i Reglen be-gaas ingen Fejl ved at bygge grundgaaende, næst efter at vælge den Konstruktion, der er fordelagtigst for Maaling og Bæreevne; man maa da skorte paa Sedygtigheden.

Konstruktionen af den moderne Tramp, hvis Bredde er henvend det dobbelte af Dybden, hvis flade Sider ere parallelle og hvis Middelspant eller Tværnsnit nærmer sig stærkt et Parallelogram med de underste Hjørner lidt afrundede, kan nærmest betegnes som en lang fladbundet Pram med lidt tilspidsede Ender, en Konstruktion, der formedelst sin fordelagtige Maaling og store Bæreevne har fortrængt enhver anden. Hvorvidt denne Konstruktion af et Skib kan kaldes korrekt, er der maaske delte Meninger om; men naar samme firkantede Tværnsnit-Form ogsaa anvendes til de fint konstruerede Atlanterhavs-Paketter, maa man formode, at denne Mening er den almindelige blandt Teknikere. I en særdeles interessant Beskrivelse, der i sin Tid udkom om Bygningsmaaden af de to Paketter »Campania« og »Lucania«, oplyses der bl. a., at de to nye Skibe ere byggede med en mere firkantet Tværnsnit-form end tidligere brugt, idet det antages, at denne Form vil gøre dem til roligere søgaaende Skibe. Man maa formode, at denne Gisning holder Stik; t. Eks. et rundt Stykke Tømmer, flydende i Vandet, drejes ved en ringe Kraft endog flere Gange rundt, medens derimod en firkantet Bjælke gør en stor Modstand. De knapt afrundede Kimninger kunne betragtes som et Par Slingrekøle og gøre tilnærmelsesvis samme Nytte mod Slingring.

Den moderne Staal-Sejlskibskonstruktion er for saa vidt næsten identisk med Dampskibskonstruktionen, særligt for mindre Skibes Vedkommende. Bunden er temmelig flad, men Enderne noget finere konstruerede, og Forholdet mellem Dybden og Bredden er omtrent som 1:2¹/₃. At saadanne Skibe, som i Reglen tilmed bebyrdes med svære Rigninger, ere undergivne voldsomme Bevægelser i Søgang, er indlysende, samt at de i overordentlige Tilfælde udsættes let for Kæntring. Det kan ikke tilstrækkeligt fraaades at benytte svære Rigninger til disse Skibe, thi selv om Begyndelses-Stabiliteten snarere er for stor end for lille, ophører dog denne temmelig pludselig ved voldsomme Overhalinger i Braadsøer. Den lave Side, med sin ringe Fribordshøjde, har under en stor Krængning ingen forholdsvis Bæreevne til Skibets Størrelse; Læsiden kastes under; den store Vandmasse, der vælter ind over samme, forøger endnu Krængningen; en Ladningsforskydelse — naar en saadan kan finde Sted — er Følgen, og en Kæntring næsten uundgaaelig. Forenagterrigningen — jeg vil benytte Lejligheden til at sige »det nye Sejlsystem« — vil være paa sin rette Plads i saadanne Skibe. I Forbindelse hermed, og for at forebygge Rullinger og Afrift, burde et 6 a 8 Fod dybt Centerbord give et fuldt betrygende Søslib.

For nu at bøde paa den moderne Konstruktions manglende Egenskab af Sødygtighed anvendes ofte Slingrekøle med stor Fordel, og som en Forbedring af disse — om de med Rette kunne siges at være saa — skal jeg fremhæve de af Hr Skifter Andersen anbefalede

Bundkøle.

Jeg erkender selv de fortrinlige Egenskaber, disse Køle ville blive i Besiddelse af for at forebygge Rullinger, Afrift m. m. m.; men hvor mange og store deres Dyrer end ville blive, maa man dog ikke tro, de ere uden Mangler, og det er nogle af disse, jeg formener, det kunde være paa rette Tid og Sted at paapege.

Ved Bygningen af et Skib, forsynet med saadanne Bundkøle, maa man for det første være belavet paa en Merudgift af — jeg vil holde mig til de samme Talstørrelser, som af Hr. Andersen er benyttet — omtrent Kr. 5000, for et Skib paa 3000 Tons, hvis dette skal forsynes med 6 Bundkøle. Denne Kapital — selv om der nu ogsaa kan spares lidt deraf ved en svagere Bygning af Bunden, — skal der altsaa svares aarlige Renter og Assurancepræmie af. For det andet ere Bundkøle aldeles uanvendelige paa et Skib, der muligvis kan komme paa Tørhavn. Ingen Reder har nogen Garanti for, at hans Skib ikke tidlig eller sent vil komme til at ligge tør i en eller anden Havn, ligegyldig af hvad Størrelse Skibet end er. Frag-

terne ere i Reglen bedst til disse Havne. Hvorledes vil det da gaa med Bundkølene i et saadant Tilfælde? I Grundstødnings- eller andre Havaritilfælde af Bunde, paa Plader eller Spanter, ville Bundkølene blive til stor Gene ved Reparationen, da de sandsynligvis enten helt eller delvis skulle fjernes, og fordyrer altsaa Reparationen saa meget mere. Endelig ved Rengøring i Dok ere de til Gene og Tidsspilde ved Skrabning af Bunden. Men alt dette kom man maaske endda ud over, naar man blot var forvisset om deres virkelige Nytte i økonomisk Henseende. Tabet, der vilde blive forbundet med at antage et saadant Bundkølesystem, vilde vel i de fleste Tilfælde ikke ramme Rederne, men Assuranceforeningerne, og dette er dog altid en Smule Trøst. De ville dog altid, hvis de anvendes paa vore moderne Konstruktioner, faa en hæmmende Indflydelse paa Skibenes

Manøvreævne.

Det kan jo i og for sig være særdeles paaskønnelsesværdigt at henvise til at bygge Skibene med meget underløbne Stævne, for ikke at svække Manøvre- eller Drejeævnen ved Brugen af Bundkøle; men en saa brat Overgang fra den nu almindelige Bygningsmaade, der er langt svagere og mindre fordelagtig, lader sig ikke let forene med Tidens Krav. Tænker man sig derfor en Damper paa 3000 Tons, der altsaa vil faa et Bundkøleareal af 1200 Kvadratfod, at skulle dreje dette store Areal vinkelret paa Skibets Omdrejningsplan, da maa disse Køle ubetinget virke skadeligt for Drejeævnen. Den stedse tiltagende Skibsbygning og Skibsfart fordrer hurtige Manøvrer af Skibene, det være sig enten for at undgaa Kollisioner, for at besejle snævre, befærdede Farvande eller for at manøvrere ud og ind i Havne. Den nu meget anvendte Bygningsmaade med Pladekøl og, i Forbindelse hermed, Kimningskøle, giver foruden et mindre Dybgaende tillige en bedre Drejeævne, af hvilken Grund selv lange Skibe ville dreje forholdsvis hurtig, selv for lette Rortryk. Ved Brugen af Centerbordet til Sejlskibe vil Drejeævnen ikke svækkes; Skibet vil ligesom søge at dreje begge Ender om Centerbordet som Centrum, og ved Brugen af Kimningskøle svækkes Drejeævnen ikke i nogen nævneværdig Grad paa Grund af dens skraa Stilling.

Bundkøle modarbejde Giring, og dette har sine gode Sider for at erholde en god Kurs; men den forbedrede Styrævne bliver desværre paa Drejeævnens Bekostning. Det er en vigtig Betingelse for at kalde et Skib sødygtigt, at det besidder en god Manøvreævne. En daarlig Manøvreævne forvolder Tidstab og unødige Udgifter i snævre Farvande og Havne, og Fare for Grundstødning og Kollision forøges.

Alle Spørgsmaal, Skibskonstruktionen vedrørende, koncentrere sig ene og alene om Fordelagtighed, og Spørgsmaalet om Bundkøles Anvendelighed vil som Følge heraf bero paa, hvorvidt de i det hele taget ville faa Betydning i økonomisk Henseende. Enhver Forbedring, det være sig af hvad Art, det end er, ses der altid noget tvivlende paa, indtil dens virkelige Værd i økonomisk Henseende er bevist.

Idet jeg gennem ovenstaaende har tilladt mig at paapege nogle af de Mangler, der kunne tænkes at hæfte ved de af Hr. Andersen anbefalede Bundkøle, haaber jeg ikke derved at svække Tilliden til den store Nytte, de forøvrigt som Støttemiddel m. m. kunne gøre. Vi, der blive betroede til at arbejde med alle de nye Forbedringer, der fra Tid til anden gøres, betinge os en vis Ret til at fælde en Dom over deres praktiske Anvendelighed, og jeg haaber ikke at have overskredet denne Grænse.

H. Nielsen,
Skibsfører.

Stort Uddybningsarbejde ved Grenaa Havn.

Vi have modtaget følgende:

Da det formentlig vil have Interesse for »Dansk Søfartstidendes« Læsere at kende de forbedrede Besejlingsforhold, som nu, væsentlig ved velvillig Assistance fra Statens Side, ere tilvejebragte ved Grenaa Havn, skal jeg tillade mig at give en kort Beskrivelse af det betydelige Uddybningsarbejde, som er udført her i Løbet af sidste Sommer og Efteraar.

Som bekendt byggede Grenaa Kommune, med store pekuniære Offre, i Halvfjerdserne en ny Havn, hvis Moler førtes ud til 14 Fods Dybde, medens den gamle Havns yderste Molehoved kun laa i 9 Fod Vand. Man havde haabet, ved at komme saa meget længere ud i Havet, at Tilsandingsforholdene, der ikke vare de heldigste ved den gamle Havn, skulde blive betydelig bedre ved den nye.

Dette Haab gik dog ikke i Opfyldelse. I Aarenes Løb dannede der sig en Sandbarre uden for Indsejlingen til den nye Havn, saaledes at den i dette Aars Foraar foretagne Pejling viste, at der nu kun fandtes ca. 11 Fod Vand tæt uden for Indsejlingen.

Havnens Midler tillode ikke paa tilstrækkelig Maade at raade Bod paa dette uheldige Forhold, hvorfor et stort Antal Førere og Styrmand paa den Fiskeriflaade, som stadig søge Havnen, sidste Vinter indgik med et Andragende til Regeringen og Rigsdagen om at komme Havnen til Hjælp.

Dette skete ogsaa, idet den Regeringen tilhørende store Uddybningsdamper »Gefion« i 3 Maaneder har arbejdet her og i denne Tid tilvejebragt et ca. 150 Fod bredt Løb fra Havnens Indsejling ud i nordostlig Retning, der overalt er 14 Fod dybt ved daglig Vandstand. Dette Arbejde var fuldført til omtrent midt i Oktober Maaned, og Havnen har ogsaa nu igen kunnet besejles af store Skibe med indtil 14 Fods Dybgaende. Eksempelvis kan anføres, at Skonnertribrig »Asta« af Brevik med 13 Fods Dybgaende, Dampskib »Alpha« af Malmø med 13½ Fods Dybgaende og den engelske Damper »Ingon« med 14 Fods Dybgaende siden da have besøgt vor Havn.

At det er en meget betydelig Sandmasse, der her er fjernet, vil man kunne forstaa, naar man hører, at »Gefion«, hvis energiske og dygtige Fører, Hr. Kaptajn Berg, ikke har spildt en Dag, hvor det var muligt at arbejde, borttager 25 Kubikfavne Sand ad Gangen, og paa heldige Dage har gjort indtil 4 Rejser med fuld Ladning fra Havnen til uden for Grundene, (Kalkgrunden og Naveren), hvor Sandet sænkedes i 7 Favne Vand.

Foruden »Gefion«s Uddybningsarbejde udenfor Havnen har Havnens egen Muddermaskine i den senere Tid arbejdet inde i Havnen og tilvejebragt 14 Fod Vanddybde ved Lossepladserne.

At dette betydelige Uddybningsarbejde har været fulgt med Interesse af mange, vil kunne forstaaes, naar man hører, at Havnen aarlig anløbes 12 à 1500 Gange af Fiskekuttere; men det vil sikkert ogsaa være af Betydning for andre Skibe, som enten ønske, eller af Vejr eller Isforhold kunne blive tvungne til at søge Grenaa Havn.

Bekostningen ved det hele Arbejde menes at blive ca. 30,000 Kr.

Grenaa, den 11te November 1895.

V. Krogh,
forhv. Skibsbygger.

Den nye Skibsjournal.

Vi have fra en Sejskibsfører modtaget nedenstaaende Indlæg mod den nye Skibsdagbog. Idet vi optage det,

gøre vi opmærksom paa den indgaaende Diskussion, der i afvigte Marts Maaned førtes om dette Æmne her i Bladet, og paa Redaktionens Udtalelser i dette Blads Nr. 13 for 29. Marts d. A. Red.

Det gaar med den nye Skibsjournal som med den nye Spisetakst: man maa antage, at Tiderne for Rederne ere aldeles glimrende, meget bedre end for 10 Aar siden, i Stedet for at de ere langt daarligere, overhovedet saa usle, at det er ganske umuligt at balancere uden særligt Held. Medens Skibsredere saaledes ved denne Bedrift næppe tjene Margarinen til Brødet, skal Søfolkene baade have Sul dertil, samt dobbelt Ration Sukker som før, Kanel, Peber, Løg, Chokolade, Smørsauce til Fisk, Sennep og m. a. Desuden er Hyren nu meget større end før, saa det er intet Under, at de fleste Redere sætte Penge til.

Med den nye Skibsdagbog er noget lignende Tilfældet. Medens den nye norske Skibsdagbog kun koster Kr. 3,50, maa vi derimod betale Kr. 8,00 for vor. Dernæst er den saa flot og rigelig udstyret med Plads, at man paa en nogenlunde lang Rejse maa forsyne sig med mindst et halvt Dusin, for at de skal række til. En eneste Rejse, f. Eks. fra England til San Francisco, Australien eller Kina, er jo nok til næsten at udfylde to saadanne Bøger. I de gamle Logbøger, der ere langt mindre, var der mere end Plads nok til et Etmaal paa 1ste Side, medens der nu bruges 2 Sider dertil. De gamle Logbøger var i det hele taget praktisk indrettede og kortfattede, men mere end tilstrækkelige, hvilket man ikke kan sige om de nye, hvor det halve Papir ødsles bort til ingen Verdens Nytte.

Indretningen af Skemaerne ere ogsaa saa upraktiske, som vel tænkes kan, særlig den, at man skal rette hver misvisende Kurs for Misvisning og indføre den som re-visende. Dette er undertiden en ren Umulighed. Naar man betænker, at man meget godt kan have 10 forskellige Kurser paa én Vagt i et snævert Farvand med Storm og Tykning, eller omtrent 60 i Etmaalet, og der for at regne hver enkelt Kurs ud vil hengaa mindst 3 Minutter, saa vilde hele denne Beregning tage omtrent 3 Timer! medens vi i et saadant Døgn — og dem er der mange af — næppe have Tid eller Ro til at spise, ikke at tale om at sove. Kan saa nogen forundre eller forarge sig over, at vi finde denne Bestemmelse unyttig, da jo baade Kompas og Kort ere misvisende.

Ligesaa upraktisk er Rubriken om Sejlføring. Jeg indrømmer gærne, at den nye kunde være ganske god, om Kaptajn eller Styrmand ikke havde andet at bestille; men da dette jo i høj Grad er Tilfældet, er og bliver slige Indretninger og Bestemmelser uheldige.

Endnu skal jeg kun vedrørende samme Sag bemærke, at skønt Søloven byder, at saavel den Styrke, hvormed der pumpes, som at Pumpen pejles hver Vagt, skal indføres i Logbogen hver Vagt, nøjes den nye Logbog med at notere to Gange i Etmaalet, blot at der er »læns ved Pumpen«, hvilket naturligvis ogsaa er tilstrækkeligt, men som beviser, at Loven er én Sag, dens Holden en anden og ikke aldeles nødvendig Sag.

Kan Vraget af „Södra Sverige“ bjærges?

Under denne Overskrift indeholder »St. Dagbl.« i Anledning af, at det er lykkedes Ingeniør Wollert at finde Stedet, hvor »Södra Sverige« sank, en Artikel, der har sin Interesse, idet den angiver Maaden, hvorpaa Hr. Wollert, til Trods for de vanskelige Omstændigheder ved Vragets Beliggenhed, tror at kunne hæve dette.

Spørgsmaalet er, skriver Bladet, om Vraget overhovedet kan bjærges, og om Selskabet i saa Fald tror det lønnende at bekoste et sandsynligvis meget kostbart Bjærgningsarbejde.

At tage Vraget op paa vanlig Maade lader sig ikke gøre,

da det ligger paa en altfor stor Dybde. Man ved heller ikke, om Vraget staar paa ret Køl, eller om det ligger paa Siden; det sidste er vel det sandsynligste. Ligeledes er man uvidende om, hvorvidt der har fundet en Eksplosion Sted, i hvilket Tilfælde Skaden jo vilde være uberegnelig. Ingeniør Wollert er for sin Part ikke utilbøjelig til at tro, at Dampkedlen har eksploderet, idet han har fundet splintrede Stykker af Vægpanelet samt den tykke Stang, som holdt oppe Agterskyltighet, brækket paa Midten.

Hr. Wollert har imidlertid udtænkt en Plan, ifølge hvilken han med Bestemthed paastaar at kunne bjærge Vraget; det vil med andre Ord ikke sige mindre end at hæve op en Tyngde af mellem 7 à 800 Tons fra en Dybde af 60 Meter.

En stor Jærnklokke fyldes med Luft for 12 Timer. I Klokken anbringes en stærk elektrisk Buelampe med en kraftig Reflektor bag ved. I denne Klokke stiger Hr. Wollert ned paa Havbunden. Buelampen staar i Forbindelse med en lille Dampturbin ovenfor Vandfladen, der vedligeholder det elektriske Lys; paa Klokken ene Væg er en lille Aabning anbragt, forsynet med Glas, og gennem denne kastes den elektriske Buelampes stærke Straaleknippe ud over Havbunden og de derpaa værende Genstande. Saa tager Hr. Wollert sit Fotografiapparat frem og tager saa mange Fotografier af »Södra Sverige« og dets Omgivelser, som han ønsker. Ud-

rustet med dette vigtige Materiel fra Dybet vender han atter tilbage til Overfladen og ordner her nogle Rækker af ca. 200 Tons drægtige Pramme, der forenes med Jærnbjælker og paa det nærmeste fyldes med Vand.

Naar det er gjort, sænkes Klokken atter ned mod Havbunden, men nu er det en almindelig Dykker, der gaar ned med den. Han vover sig imidlertid ikke længere ned end omtrent halvvejs og bliver saaledes svævende frit i Vandet paa omtrent 33 Meters Dybde over Vraget, som han tydelig kan studere, da det ligger i det stærke elektriske Lys fra Klokken. Nu gælder det at faa en Strop under Vraget. Almindelige Jærnkættinger er for svage, hvorfor Hr. Wollert agter at benytte tykke Staaltraadskabler. En saadan læmpes nu af Dykkeren først under t. Eks Propelakslen og hales tot omkring Pontonerne deroppe, af hvilke Vandet nu udpumpes, saa at de hæver sig omkring 5 Fod, og saaledes løfter »Södra Sverige«s Agterstævn et tilsvarende Stykke. Derpaa læmpes flere Kabler under Skroget, og naar dette er flot, bugseres hele Herligheden sagte ind mod Land paa mere og mere grundt Vand, til Bjærgningsarbejdet kan foregaa paa vanlig Vis.

Saaledes er Hr. Wollerts Plan, men om den kommer til Udførelse, er et andet Spørgsmaal. I alle Tilfælde vil dette næppe kunne ske før til Foraaret.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jærnbane & Dampskib

I Ugen fra 3. November til 10 November 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-flynder Pd.	Gedde n. m. Pd.	Tunger ¹ og Sletter ² Pd.	Torsk Pd.	Kuller Pd.	Sild. Pd.	Aal ¹ og Aale- kvabber ² Pd.	Laks ¹ og Ørred ² Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt. Pd.
10 danske Fiskerfartøjer	23,220	.....	.....	22 ¹ 100 ²	900	.....	.....	.....	.....	—	.....	.....
17 danske Kvaser	11,448	.....	.....	.....	93,150	.....	.....	4,000 ¹	.....	.....	.....	.....
14 svenske Fiskerfartøjer pr. Baad og Vogn fra nær- liggende Fiskerlejer	.....	.....	.....	.....	40,320	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	4,320	.....	11,830	2,000 ¹ 106 ²	.....	.....	.....	.....
pr. Jærnbane og Damp- skib	.....	8,300	5,294	.....	2,400	750	283,060	3,238 ¹	5,906 ¹ 4,080 ²	13,812	1,197	.....
Ialt =	34,668	8,300	5,294	122	141,090	750	294,890	9,344	9,986	13,812	1,197	519,450

Betalt	levende	levende	fra Sund.
Gennemsnitspris af	1Kr.20Ø.	30 Ø. til	Aal,
Opkøbere	til	1Kr. 65Ø.,	85 Øre blanke,
	3Kr.75Ø.	svenske	til 56-62 Ø.,
	pr. Lpd.	1Kr.75Ø.	1Kr.25Ø.,, gule
		til	svenske 30-45 Ø.
		2Kr.25Ø.,	1Kr.25Ø. pr. Pd.
		Kassef.	pr. Ol.
		30 Øre	
		pr. Lpd.	

Ugens Tilførsel af levende Fisk har været noget mindre end forrige Uges. Rigelige Oplag og treven Omsætning hindrede Priserne i at stige.

Engelsk Højesteretsdom.

Den engelske High Court of Justice (Admiralty Division) har nylig afsagt Dom i en Sag mellem den norske Bark »Leto« og Modtageren af en Ladning Hvede, som Skibet skulde levere »at a safe port, always afloat, in the United Kingdom (Manchester excluded) or Continent between Bordeaux and Hamburg, or so near thereto as the vessel could safely get, as ordered.« »Leto«, der laa i Falmouth for Ordre, blev beordret til »Preston.« Da Rederiet imidlertid fandt, at der ikke var Vand nok op til Preston, sendte det Skibet til »Fleetwood« som nærmeste sikre Lossested. Modtageren søgte i den Anledning Skibet til Godtgørelse af det Tab, han havde lidt ved, at Lad-

ningen ikke var bragt til »Boghøle«, som han paastod var en Del af Preston Havn, og hvor det kunde have losset saa meget af Ladningen, som krævedes, for at Skibet kunde gaa op til Preston Dok og fuldende Losningen.

Spørgsmaalet stod altsaa paa, om »Boghøle« virkelig kunde siges at være en Del af Preston Havn.

Dommerne erklærede, at hvad der i en Kontrakt skulde forstås ved en »Havn« først og fremmest beroede paa, hvad Parterne selv havde ment dermed ved Indgaaelsen. Kunde dette ikke afgøres, maatte man se hen til, hvad der i saa Henseende var den gængse Opfattelse mellem Forretningsfolk. Kunde heller ikke saadant kutymemæssigt Grundlag faas, maatte man søge fjærnere Afgørelsesmidler. Udtalelser i specielle Love vare i Reglen ikke af stor Betydning, da disse gjerne

lavede deres Definitioner med specielle Øjemed. Mere Betydning havde selve de geografiske Forhold. Ogsaa Lodsgrænserne maatte tages i Betragtning, men særlig vigtigt var dog, hvor vidt vedkommende Havneautoriteters Jurisdiktion strakte sig, ligesom endelig Tolddistrikt-Inddelingen efter Omstændighederne til Nød kunde give nogen Vejledning.

Da nu imidlertid Boghole ligger omtrent 16 eng. Mil fra Preston i ret Linie og i omtrent 24 Mils Afstand, naar man regner den Vej, Skibene have at passere, da et Skib, som har lægtret i Boghole, er nødt til at gaa et Stykke tilsøs, før det kan gaa ind i en Kanal, der fører op til Preston, da en af Prestons Havneautoriteter udgiver Piece kun omtaler Boghole »som en sikker Ankerplads ved Lavvande for et begrænset Antal Fartøjer, som ankomme for sent eller for tidlig for Springtid,« da Boghole ligger udenfor den Linie, indenfor hvilken Havneafgifter opkræves, og Preston Havneautoriteter heller ikke iøvrigt synes at have Jurisdiktion over den, da Boghole ligger under Liverpool Tolddistrikt, da det endelig ikke kunde anses tilstrækkelig godtgjort, at der forelaa en fast Kutyme mellem Forretningsmænd, om at Boghole ligefrem var at anse som en Del af Preston Havn, uanset at der af de c. 190 fremmede Fartøjer, der siden Dokkernes Aabning i Juli 1892 vare komne til Preston var omtrent 60, der faktisk havde lægtret i Boghole — dømte Retten, at Boghole ikke var en Del af Preston Havn, hvorfor den norske Bark frifandtes.

E. T.

Skibsførerens Erstatningspligt for fejl- agtig Stuvning.

Vi har, skriver »G. H. & S. T.«, flere Gange paapeget Vigtigheden af ordentlig Underlag for Gods i Fartøj og yderligere fremhævet dette ved Referater fra saavel inden- som udenlandske Domstole. Vi meddeler her atter et Tilfælde, der ligeledes bekræfter Nødvendigheden af Omhyggelighed i saa Henseende.

Skibsfører F. H. Geyken fra Grossefehn indstævnedes til herværende Raadhusret Firmaet Adolph Meyer & Co. med Paastand om Udbetaling af Fragten for en Ladning Salt samt Erstatning for Liggedage.

Firmaet havde før Sagsanlæggelsen tilbudt at betale Fragten, men paastod sig af samme kendt Godtgørelse for det Tab, der var opstaaet ved, at 100 Sække af Lasten var bleven beskadiget under Rejsen. Derimod nægtede Firmaet at betale Liggedagspenge.

Ved Dom af 26. Januar 1895 kendte Raadhusretten Paastanden om Erstatning for Liggedagspenge ugyldig og ytrede forøvrigt angaaende Tvisten, at da Firmaet ikke havde paavist, at den Skade, som under Rejsen var tilføjet Sækkene, var opstaaet ved Geykens Fejl eller Forsømmelse, og der saaledes ikke kunde paaligge Kaptajnen nogen Erstatningspligt i den Retning, kunde Raadhusretten ikke tage Firmaets Paastand om Skadeserstatning til Følge. Firmaet tilpligtedes at udbetale hele Fragtbeløbet, hvorhos Retten paalagde Firmaet at erstatte Geyken Procesomkostningerne med 117 Kr.

Firmaet paaklagde Sagen til Göta Hofret, som ved Dom af 18. Oktober d. A. ophævede Raadhusrettens Dom. Da det var ubestrideligt, at 100 Sække Salt af den omhandlede Ladning under Fartøjets Rejse fra Stade til Gøteborg var beskadiget for et Beløb af Kr. 134,42, samt da det i Sagen ikke var oplyst, at Skaden kunde tilskrives Ulykkestilfælde, som det ikke havde staaet i Kaptajnens eller Besætningens Magt at afværge, eller at Aarsagen

maatte søges i Mangler ved Varens Emballage eller fremkommet ved den Beskaffenhed ved Varen, at den let beskadiges eller svinder, men at Grunden til Skadens Opkomst efter de fra Firmaets Side forebragte Bevisligheder maatte bero paa Forsømmelse fra Citantens Side ved Iagttagelse af de ved Varens Indladning nødvendige Forsigtighedsregler, navnlig ved ikke at anbringe tilstrækkeligt og formaalstjenligt Underlag til Varens Bevarelse paa Rejsen, vilde Geyken for dette sit Forhold være lovlig pligtig at godtgøre Skaden med nævnte Beløb ligesom Firmaets Omkostninger for den paa dets Foranstaltning afholdte Besigtigelse af Godset med 43 Kr. Hofretten berettigede derfor Firmaet til af Fragtbeløbet at afdrage Kr. 177,42.

Da det var ubestridt, at Firmaet før Sagsanlæggelsen havde tilbudt Geyken at betale Fragten med et Beløb, der oversteg, hvad Geyken som Følge heraf burde tilkomme, stadfæstede Hofretten ligeledes, at Geyken skulde godtgøre Firmaet Procesomkostningerne ved Raadhusretten med 118 Kroner.

Om Taagesignalers Hørbarhed.

En Mr. W. B. Whall, en gammel Sømand, som ifølge sit eget Udsagn i mange Aar har befaret de engelske og andre Kyster, udtaler sig i »Sh. Gaz.« om Aarsagerne til, at visse Taagesignaler ved de engelske Kyster ofte ikke høres af de forbigående Skibe. »Taagebanker«, siger han, »breder sig, ligesom Stratusskyerne paa Himlen, lagvis og horisontalt i Atmosfæren til alle Sider, og Aarsagen til, at mange Taagesignaler ofte ikke kan høres, er at søge deri, at Tonen, der afgives af den højtliggende Sirene, ikke formaar at trænge gennem den dybere liggende Taagebanke, saa at den forsvinder, før den naar de forbigående Skibe. Alle Søfolk er enige i, at Fyrskibenes Sirener, saavel som den paa Dungeness o. fl. a., kun sjælden ikke kan høres, medens dette ofte er Tilfældet med den paa Start Point og Lizard.

Taagesignalet paa Lizard befinder sig 230 Fod og det paa Start Point 180 Fod over Havet; det første Apparat maa derfor drive Tonen mindst 200 Eod gennem saadanne Taagebanker, inden det naar Sømandens Øre, naar han passerer forbi. Taagesignalet paa Dungeness er derimod kun 28 Fod højt, altsaa næsten i Højde med Øret, for hvilken Tonen er bestemt. Sirenerne ombord i Fyrskibene befinder sig i endnu ringere Højde. Den bedste Højde for et Taagesignal er aabenbart 20—40 Fod, og Taagesignalerne paa de engelske Kyster, der ligger højt oppe paa Klipper eller Forbjærge, vilde bedre kunne høres, hvis man opstillede dem i en Højde af 20—40 Fod. Maaske ogsaa Kurvebøjer med Klokkværk eller en elektrisk Indretning, der fra Tid til anden afgav et Skud, vilde paa mange Steder være af stor Nytte, naar de anbragtes i en Højde af 15—20 Fod. Taagesignalerne paa de engelske Kyster ere for Størstedelen anbragte i meget for stor Højde, og ere derfor ofte ikke til at høre. Det er meget sjældent, at man ikke i Taage hører en sig nærmende Dampers Dampfløjte, og det er, fordi Apparatet, som frembringer Tonen, er i samme Højde som Øret, for hvilket den er bestemt.

Det vilde være ønskeligt, om andre Fagmænd vilde udtale deres Anskuelser om denne Sag.

Fra Sø og Land.

Ifølge Indberetning fra den kongelige Konsul i Liverpool er en dansk Sømand, Niels Rasmussen, der den 29. Januar d. A. blev forhyret med det engelske Skib »West Riding« af Liverpool, Kaptajn W. R. Thomas, af Board of Trade anmeldt som gaaet under tillige med bemeldte Skib. Den Af-døde efterlader sig et mindre Pengebeløb.

Da saavel hans Slægt som Hjemsted ere Ministeriet ube-kendte, opfordres de, som maatte kunne give Oplysning herom, til at henvende sig til undertegnede Ministerium.

Udenrigsministeriet, den 7de November 1895.

»Hansa« meddeler om Startningen af to nye Dampskibs-linier: Den ene mellem Antwerpen og Kina; den skal aabnes i næste Maaned og betjenes af 7 Dampere paa 5—7,000 Tons. Den anden er aabnet i Japan mellem Kobe, Jokohama og Mexico i Tilslutning til Tehuantepec—Banen.

Kok paa Skounerten »Maagen« af Frederiksstad, Carl Larsen af Kjøbenhavn, er druknet paa Rejse fra Memel til London.

Flensborg Skibsbygning-Selskab har med det tyske Dampskibsselskab Kosmos i Hamburg sluttet Kontrakt om Bygningen af et Dampskib med følgende Dimensioner: Største Længde 383', Bredder 46', Dybgaaende 30' 8", engelsk Maal, med en Bæreevne af godt 6,000 Tons. Dampskibet, der skal forsynes med en Maskine efter Quadruple Systemet, er be-stemt til Postdamper i Farten paa Vestkysten af Syd-Amerika og vil blive udstyret med udmærkede Indretninger for Kahyts- og Mellemdækspassagerer. Skibet skal afleveres næste Efteraar.

Havnefogedposten i Aalborg bliver ledig fra 1. Januar.

Styrmand P. C. Olsen af Vangemosen (Skaarupøre) er af-gaaet ved Døden.

Ifølge hertil indløben telegrafisk Meddelelse fra Granton er den islandske Købmand Jon. O. Thorsteinsson fra Reykjavik i Tirsdags Aftes funden druknet i Granton Havn. Den fornlykkede var Passager paa Postdampskibet »Laura« og skulde nu været hjem til Reykjavik efter nogen Tids Op-hold i Kjøbenhavn. Nærmere Efterretninger om Ulykken savnes.

Nord-Østersøkanalen. Havnekaptajnen i Holtenau bekendtgør under 8. ds., at der i c. 39 Kilometers Afstand ligger en stor Sten med kun 8 Meter Vand over sig. Skibe, der stikke over 7,5 Meter, vil det ikke blive tilladt at passere Kanalen før Stenen er fjærnet, og nærmere Bekendtgørelse desangaaende vil da finde Sted.

Dampskibsselskabet Kjøbenhavn har anskaffet sig et nyt Skruedampskib, Dania, og Dampskibsselskabet Union har anskaffet sig et nyt Skruedampskib Augusta.

Det forenede Dampskibsselskab har nu begyndt den ny Rute paa Southampton med Dampskibet »Baron« »Stjern-blad«.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 2. Trækning finder Sted d 20. og 21. November. I Henhold til den nye Plan, vil der, uden Forhøjelse af Indskuds-summen, gennem alle 6 Trækninger blive fordelt et Antal af 50,000 Gevinster til en samlet Værdi af 737,414 Kr. saaledes, at hvert andet Nummer gennemsnitlig faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Num-mere i Rækkefølge, efter en stedse stigende Skala, faar

Gevinst i hver Trækning, hvorom, for 2. Træknings Ved-kommende, henvises til omstaaende Bekendtgørelse.

Som sædvanlig kunne Gevinsterne ombyttes efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af dansk Tilvirkning og af lige Værdi.

Lotteriets Plan og Fortegnelsen over københavnske Leve-randører kunne gratis afhentes paa Lotteriets Hovedkontor.

The Shipmasters and Officers Protection So-ciety afholdt forrige Maaned et Møde i Sunderland, hvor Kaptajn Davidson holdt Foredrag om den Indflydelse, som den tiltagende Størrelse paa Dampskibe vil have paa Sø-mændenes, særlig Kaptajners og Styrmands fremtidige Stilling. Foredragsholderen fremholdt, at de nye Lastedampskibe tager to og tre Gange saa stor Ladning som de gamle, men de arbejder med det samme Antal Skibsofficerer. Det laa saa-ledes i Dagen, at Fremtidsudsigterne for Skibsofficererne maatte blive mindre gode, hvorfor det gjaldt at slutte sig al-vorlig sammen for at varetage sine Interesser.

Fra Kjøbenhavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Kjøbenhavns Frihavn.
Indgaaede Skibe.

7. November: Dampskib »Curitzba«, Kapt. Birch, fra Rio de Janeiro og Santos med 200 Sække Cacao og 5235 Sække Kaffe.

Sejlskib »Clara«, Kapt. Bartram, fra Liverpool med 50 Tons Palmekager og 126 Tons Klid.

9. November: Sejlskib »Amor«, Kapt. Rasmussen, fra Fécamp med 150,000 Kg. Rapskager.

Dampskib »Gotha«, Kapt. J. Aminoff, fra Havre med 50 Kurve, 129 Kasser, 4 Fade Vin, 80 Kasser Likør, 24 Kasser Conserves, 852 Kurve Champagne, 1 Fad Brændevin, 2 Kasser Indigo, 18 Fade Sumacekstrakt, 5 Fade Cement, 13 Kasser kandiceret Frugt, 2 Fade Porcellæn, 1 Kasse Uldvarer, 200 Baller Farvetræ, 50 Baller Kløver, 92 Kasser Sardiner, 1 Kasse Pastiller, 8 Fade Olie, 33 Fade Bogtrykkersværte, 12 Kasser tørrede Grøntsager, 25 Fade Okker, 62 Baller Kløverfrø, 2 Fustager Lim, 8 Kasser Parfume, 4 Baller Træk-papir, 2 Kasser Mineralvand, 2 Kasser Chokolade, 3 Kasser Kakao, 1 Kasse Sæbe, 9 Kasser Planker, 4 Kasser Pomade, 1 Kasse Børstevare, 8 Kasser Galanteri-varer, 1 Kasse Bøger, 155 Sække Kaffe, 18 tomme Fustager, 1 Kasse Eddike, 1 Kolli Klædningsstykker, 2 Kasser Anilin-farve, 3 Kasser Møbler, 1 Kasse Glycerin, 2 Fustager Blæk, 17 Kasser og 5 Fustager Fajance, 25 Baller Rajgræs, 15 Baller Bomuldsaffald, 2 Kasser Gummistof og 1740 Kolli til Videre-befordring.

10. November: Dampskib »Strathmore«, Kapt. R. Hum-phrey, fra Odessa med 46,160 pud Byg, 18,700 pud Hørfrø, 28,700 pud Klid, 6,030 pud. Hvede, 19,140 pud. Rug, 31,400 pud. Rapskager.

11. November: Dampskib »Twilight«, Kapt. J. J. Peters, fra Liverpool med 199 Tons Klid.

Ugens Havarier.

Den kgl grønlandske Handel har offentliggjort en Beret-ning om Barkskibet Ceres, der, som meddelt i vort sidste Nummer, er bragt paa ret Køl igen. Det fremgaar af denne, at Bjærgningen foregik ved at tomme Tranfustager bleve fast-

bundne til Sprydet, Vanterne og Mærse, hvorefter største Delen af Ræerne borttoges for at lette Skibet saa meget som muligt, medens det ikke var nødvendigt at kappe Master eller Stænger. Ved indtrædende Højvande blev Skibet da halet saa meget op ad Grunden som muligt, og Fadene bleve da ved Lavvande flyttede det derved indvundne Stykke, samtidig med at Skibet lettedes for alt løbende Gods. Endelig den 4de September vare Lugerne komne over Vandet. Allerede d. 2. September havde Skibet nemlig af sig selv rejst sig paa ret Køl, og man fastgjorde da straks Fadene helt nede ved Lønningen; d. 4. September kunde Skibet hales det sidste fornødne Stykke op ad Grunden. Man tog nu fat paa Pumpningen, og d. 6. September haledes Skibet under Kanonsalut og Hurraraab af Grunden. Af den indløssede Last reddedes en Del. Skibet har kun taget ringe Skade. Kolonibestyreren i Julianehaab og Skibets 2den Styrmand samt Føreren af den ved Kolonien stationerede Galease »Emma« have megen Ære af dette Bjærgningsforetagende, ligesom den grønlandske Befolkning ydede udmærket Assistance.

Marie, Galease af Rendsborg, har, paa Rejsen fra Hamburg til Landskrona med Olie- og Palmekager, været paa Grund udfor Strandholm. Svitzers »Hertha« bragte Skibet flot og ind til Nakskov. Bjærgeløn 2800 Kr.

West Stanley, Dpsk. af Sunderland, Goual, strandede d. 5. ds. ved Wittarp. Svitzers »Drogden« bragte Skibet flot og ind til Helsingør.

Gledholt, Dpsk., kom d. 6. ds., paa Rejsen fra Sundswall til Bilbao, paa Grund paa Anholt. Bjærgningsdamperen Øresund bragte Skibet flot og ind til Helsingør.

Fensdale, Barkskib af Stavanger, Nielsen, ankom d. 6. ds. her paa Rheden paa Rejsen fra Wiborg til Plymouth med Trælast. Skibet har udfor Bornholm været i Kollision med en Skonnert, og har faaet en Del ovenbords Skade, som repareres her.

Foreningen, Dpsk. af København, har paa Rejsen fra Skotland til Königsberg været paa Grund udfor Løkken. Flot uden Assistance.

Marie Christine, Skonnert af Skillinge, Jønsson, er d. 10. ds. paa Rejsen fra Ocarshamn til Stettin strandet ved Svaneke. Mandskabet er reddet.

Carolina, Skonnert af Mariehamn, er d. 11. ds. strandet ved Nexø, Mandskabet er reddet. Skibet, der var for Indgaaende, stak for dybt, drev paa Land og er Vrag.

Familien, svensk Skonnert, Jønsson er, paa Rejsen fra Wiborg til Haderslev med Trælast, d. 11. ds., strandet ved Albuén. Skibet er fuldt af Vand.

Hans, Skonnert af Helsingborg, er d. 11. ds. paa Rejsen til Faaborg med Trælast, grundstødt paa Knasgrunden i Taage og uden Lods ombord. Skibet blev med Assistance d. 12. ds. bragt flot, efter at en Del af Ladningen var kastet overbord.

Jenny, Slup af Skillinge, Månsson, er d. 11. ds. paa Rejsen fra Åhus hertil med Træmasse grundstødt paa Saltholmen, men kom atter flot med Assistance og har tilsyneladende ingen Skade taget. Bjærgeløn 650 Kr.

Dorane, Brig af Fanø, er d. 7. ds. paa Rejsen fra Antwerpen til Port Natal indkommet til Dover med Tab af Forre-Undermæseraa.

Cito, Skonnert af Barth, Alrens, strandede d. 9. ds. paa Rejsen fra St. Davids til Königsberg med Kul, udfor Skodsborg. Skibet mistede begge Ankere og Kæder og løb straks fuld af Vand. Mandskabet er reddet. Med Assistance af Svitzers Kattegat kom Skibet atter flot d. 13. ds. og er indbragt hertil.

Medina, Dpsk. af Korsør, har d. 11. ds. indbragt til Rønne Skonnerten »Øhre« af Rådmansø; den var truffen flydende paa sin Last c. 12 Mil fra Bornholm, Besætningen, ialt 5 Mand, toges ombord i Medina.

Asger Ryg, Brig af København, Hansen, er paa Rejsen fra Rotterdam sunken i Nordsøen i Nærheden af Borkum Fyrskib. Besætningen, i alt 8 Mand, reddede sig i Baaden og blev senere optaget af Dpsk. »Persia«, der landsatte dem

i Hamburg, hvorfra Folkene nu ere hjemsendte af det der værende danske Konsulat (Asger Ryg var bygget i Greifswald i 1862 af Eg og maalte 278½ Netto Reg. Tons).

Fawn, Dpsk. af Glasgow, og Rosalind, Dpsk. af Chester, kolliderede med hinanden d. 9. ds. om Morgenen i Taage udfor Kullen; Rosalind sank kort efter. Mandskabet reddedes ombord i Fawn, hvis Forstavn knustes.

Express, Dpsk. af Esbjerg, har d. 11. ds. paa Rejsen fra Esbjerg til Harwich udfor Shipwash været i Kollision med Bugserdampskibet »Merrimac«. Med Assistance kom Skibet ind til Harwich, hvor det blev temporært repareret. Skibet er afgaaet til London, for der at fuldende Reparationen. Den største Del af Ladningen (Flæsk) ventes at være ubeskadiget.

George Dittmann, Dpsk. af Hamburg, kom den 9de ds. paa Grund paa Bunddragerne ved Lolland. Skibet, der kom flot med Assistance, har søgt ind til Hamburg med Skade paa Underskib.

Christiansborg, Dpsk. af København, har den 11te d. i Wyborg slaaet sin Skrue i Stykker.

Dampskibet Baldur faar sin Maskinskade udbedret paa Refshaleøen; den ventes atter at kunne træde i Fart den 1ste December. Saa længe besøger Libau Farten.

Det forenede Dampskibs Selskabs Damper Fanø har paa sin sidste Rejse fra Manchester og Liverpool hertil haft en meget haard Rejse med høj Sø, hvorved Skibet er blevet saa meget beskadiget, at det ikke kan fortsætte Rejsen til Østersøen, før det er blevet repareret. Noget af den ombord værende Ladning er bleven mere eller mindre beskadiget.

Fra Skagen telegraferer vor Korrespondent d. 14. ds.:

Dampskib Stockholm, af Stockholm, fra Antwerpen til Malmø med Stykgods, strandede i Gaar Eftermiddags paa Skagen Nordstrand ved Højens Fyr. Besætningen reddet i Redningsbaad.

Østersøen, Dpsk. af Bergen, Knudsen, er paa Rejsen fra Baltischport til Bergen i Ballast den 12te ds. indkommet til Helsingør med Maskinskade.

Helge, 3/m. Skonnert af Svendborg, Hansen, ankom den 12te ds. her paa Reden paa Rejsen fra Petersborg til England med en Ladning Oliekager. Skibet har paa Rejsen af en Braadsø faaet oven Bords Skade paa Lønning og Støtter, som repareres her inden Rejsen fortsættes.

St. Pierre, Slup af Helsingborg, Nielsen, har paa Rejsen fra Stettin været paa Grund paa Søndre Rønner. Skibet er indkommet til Frederikshavn tæt, men med en Del oven Bords Skade.

Bjerget Skibsbesætning.

Viatka, Dpsk., J. Jenkins, har den 11te ds. landsat her paa Reden Besætningen, ialt 4 Mand, fra den svenske Skonnert »Alexander«, der den 10de ds. blev truffen i Østersøen synkefærdig, 3 Mil sydvest for Kalmar.

Præsidenten, Barkskib, Olsen, har den 12te ds. landsat i Helsingør Mandskabet fra Skonnerten St. Olaf af Oskarshamn, som blev truffen i Østersøen i synkefærdig Tilstand.

Skibsulykke.

I Lørdags Aftes henad Kl. 9 drev under den stærke Storm en svensk Fiskerbaad i Land ved Humlebæk. Baaden knustes mod Stenene ved Kysten. Den Mand, der stod i Baadens Forstavn, reddede sig i Land, medens Sømand Axel Olsson, der sad til Rors, druknede. Baaden var hjemmehørende i Landskrona.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Pera 7. Novbr., bestemt til Algier, Khhv. — A. N.

Hansen, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 12. Novbr., bestemt til Cadiz, Malaga, Tarragona, Barcelona, Marseille. — Antwerpen, Caroc, ankom til Smyrna 11. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Kbhvn. 12. Novbr., bestemt til Southampton, Cadiz, Gibraltar, Malaga, Valencia, Barcelona, Cette, Genua, Livorno, Neapel og Sicilien. — Castor, Holm, ankom til Petersborg 11. Novbr., bestemt til Kbhvn., Middelhavet. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Kbhvn. 12. Novbr., bestemt til Stettin. — Dagmar, Kofoed, afgik fra Kbhvn. 8. Novbr., bestemt til Cette, Italien. — Douro, Braband, afgik fra Bordeaux 12. Novbr., bestemt til La Rochelle, Kbhvn. — Georgios I, Kihl, ankom til Antwerpen 4. Novbr., bestemt til Tunis, Piræus, Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Kbhvn. 3. Novbr., bestemt til Königsberg. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 10. Novbr., bestemt til La Rochelle, Bordeaux. — Kursk, Staal, afgik fra Stettin 11. Novbr., bestemt til Petersborg. — Leopold II, Kruse, afgik fra Anvers 11. Novbr., bestemt til Algier, Tunis, Piræus etc. — L. P. Holmblad, Strubberg, afgik fra Kbhvn. 12. Novbr., bestemt til Petersborg. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Riga 12. Novbr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Bordeaux 12. Novbr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Marseille 13. Novbr., bestemt til Tarragona, Denia, Alicante, Malaga, Cadiz. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 12. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Tejo, Fenger, ankom til Kbhvn. 12. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Tomsk, Petersen, ankom til Anvers 4. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Vesuv, Gade, afgik fra Gibraltar 9. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Viking, Jørgensen, afgik fra Dartmouth 11. Novbr., bestemt til Oporto, Lissabon. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Antwerpen 6. Novbr., bestemt til Tunis, Piræus, Constantinopel, Sortehavet.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Kbhvn. 12. Novbr., bestemt til Antwerpen — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Trondhjem 11. Novbr., bestemt til Christiansund. Ceres, Svensson, ankom til London 10. Novbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Norden, afgik fra Libau 9. Novbr., bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 11. Novbr., bestemt til London. — Christiansund, Bay Schmidt, afgik fra Kbhvn. 13. Novbr., bestemt til Vestnorge. — Fanø, Andersen, ankom til Kbhvn. 8. Novbr., bestemt til Vestnorge. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 10. Novbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Frisenette, ankom til Königsberg 6. Novbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 13. Novbr., bestemt til Königsberg. — Laura, Christiansen, ankom til Leith 12. Novbr., bestemt til Færøerne, Island. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Kbhvn. 10. Novbr., bestemt til Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Königsberg 13. Novbr., bestemt til Kbhvn., Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Liverpool 10. Novbr., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Morsø, Lind, afgik fra Kbhvn. 10. Novbr., bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 11. Novbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 11. Novbr., bestemt til Riga. — Odin, Lissner, ankom til Königsberg 12. Novbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 10. Novbr., bestemt til Libau. — Pregel, Egdiussen, ankom til Libau 10. Novbr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Romny, Harder, ankom til Kbhvn. 12. Novbr., bestemt til Libau. — Thyra, Garde, ankom til Reykjavik 25. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Tula, Paaske, ankom til Bergen 11. Novbr., bestemt til Stavanger. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Antwerpen 12. Novbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Danzig 11. Novbr., bestemt til Kbhvn.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 14. Novbr., bestemt til Newcastle. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Newcastle 12. Novbr., bestemt til Odense. — Georg, Christensen, afgik fra Newcastle 13. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 13. Novbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Odense 14. Novbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 12. Novbr., bestemt til Odeuse. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 12. Novbr., bestemt til Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Odense 13. Novbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Blyth 11. Novbr. — Christiansborg, Schmidt, ankom til Rökkola 9. Novbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Burntisland 10. Novbr. — Frederiksborg, Andersen, afgik fra Kbhvn. 11. Novbr. til Libau. — Rosenborg, Schultz, ankom til Terneuzen 4. Novbr. — Uranienborg, van Deurs, afgik fra Jakobstad 8. Novbr. til Terneuzen.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Esbjerg 8. Novbr., afgik 12. Novbr. til Methil. — Nerma, Degn, afgik fra Gefle 6. Novbr., ankom til Esbjerg 12. Novbr. — Nordsøen, Meinertz, ankom til London 9. Novbr., afgik 11. Novbr. til Newcastle.

Kjøbenhavn. Carl {Hecksher, Petersen, afgik fra Riga 10. Novbr. til Dordrecht. — Dania, Troensegaard, afgik fra West Hartlepool 7. Novbr. til New-Orleans. — Fyen, Hansen, afgik fra West Hartlepool 7. Novbr., ankom til Kbhvn. 10. Novbr. — Hafnia, Neergaard, ankom til London 11. Novbr. — Jylland, Starck, afgik fra Aarhus 9. Novbr., ankom til Libau 11. Novbr. — Russia, Rasmussen, afgik fra Amsterdam 8. Novbr., ankom til Boness 10. Novbr., afgik 13. Novbr. til Kbhvn. — Sjælland, Rasmussen, ankom til London 12. Novbr.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Reval 12. Novbr., bestemt til London. — Frode, J. C. Jensen, afgik fra Swansea 2. Novbr., ankom til Stettin 8. Novbr. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Grimsby 11. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Svend, Hveysel, afgik fra Libau 7. Novbr. bestemt til Rotterdam. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Newcastle 6. Novbr., ankom til Libau 12. Novbr. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Grangemouth 6. Novbr., ankom til Stettin 12. Novbr. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Riga 27. Oktbr., ankom til Antwerpen 2. Novbr. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Rio de Janeiro 7. Novbr., bestemt til La Plata. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Rio de Janeiro 28. Oktbr., bestemt til La Plata. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga 11. Novbr., bestemt til Rouen. — Dan, H. C. Mathiesen, afgik fra Stettin 13. Novbr., bestemt til Reval. — Magnus, J. P. Lorenzen, afgik fra Sunderland 7. Novbr., ankom til Stettin 12. Novbr.

Det dansk-russiske Dampskibsseelskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Riga 12. Novbr., bestemt til Dunkerque. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Antwerpen 27. Oktbr., ankom til St. Petersborg 4. Novbr. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra London 13. Novbr., bestemt til Sunderland. — Pawel Andrejef, L. Johnsen, afgik fra Cronstadt 3. Novbr., bestemt til London. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Cronstadt 3. Novbr., ankom til Amsterdam 10. Novbr.

Heimdahl. Anine, Knudsen, afgik fra Havre 11. Novbr., ankom til Newcastle 13. Novbr.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **Funch Edye & Co.**, New York, meddele den 1. Novbr.:

Kornforretningen har i den forløbne Uge været ganske livlig, og Begæret efter Tonnage har været stort nok til at forårsage en yderligere Fremgang i Raterne. Partforretningerne have været særlig gode til Havne i Storbritanien. I Bomulds-Markedets Tilstand er der ikke indtraadt nogen Forandring, og da Efterspørgslen er yderst begrændset, holder Raterne sig lave. Efterspørgslen efter Skibsrum til Syd-Amerika er fuldstændig standset, derimod er der fragtet en Damper for Petroleum i Kasser til Java, og en prompt Damper kan anvendes til Bombay til en god Rate.

Sejlskibs-Forretningen har i den forløbne Uge været ganske stille med Undtagelse af Petroleums-Forretningen til Ostindien, i hvilken Fart en Del Befragtninger har fundet Sted, men desværre til lidt lavere Rater end forud. I andre Retninger er der ingen særlig Forandring med Undtagelse af, at der er lidt bedre Begær efter Skibsrum for Trælaster fra Golfen til La Plata Floden til ca. 11 Doll. med 2 Doll. Klausulen.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 9. Novbr.:

Den i vor forrige Rapport antydede fastere Stemning i Fragtmarkedet er vel vedligeholdt gennem forløbne Uge, og ere Udsigterne fremdeles lovende. — Udfragterne vedblive saa godt som uforandrede lave. — Til River Plata er der som vanligt, især paa denne Aarstid, godt Begær efter Fragter. Fra Østkysten har et 1200 Tons Dødvægt Staaleds taget 9 6 til Rosario direkt, til Buenos-Ayres kan 10/ a 10,6 faas fra de forskellige Udskibningssteder. — Dampere søge ligeledes ivrigt efter Last i samme Retning; der haabes paa bedre Konjunktur i Returfragterne. — Der noteres for Øjeblikket 23/ fra Paranafoden for handige Jærnsjelere. — Dampskibe ere værd 21/ a 21,6 — alt for Januar—Februar-Lastning. Fragterne fra Vestkysten, Syd Amerika og Californien vise fastere Tendens for saavel prompt som senere Lastning. Fra Vestindien betales ret gode Satser, især for prompt Tonnage, som kan opnaa 32,6 a 33,9 for Logwood fra Laguna, og 10/ extra for Mahogani; fra Jucatan er der betalt 30/ til Østersøen direkt for 4—500 Tons Skibe.

Pitch Pine Fragterne fra Gulfen ere ligeledes fastere. — 1000 Tons Skibe anbringes ca. 95/ pr. Std. for Lastning efter Nytaar. —

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 9. November:

Kulfragterne til Østersøen ere uforandrede, men Efter spørgelsen for Tonnage mindre stærk end i forrige Uge. Fra Middelhavet er stærkere Begær, og højere Rater ere opnaaede. Der er sluttet Tyne, Blyth eller Wear til: Riga 4/3, Libau 1200 4/, Lübeck 1200—1300 5/, Colberg 600 6/, Wismar 900—1100 4/9, Kjøbenhavn fra Elswich 1000 5/3, Nyborg 1200 5/2 Ladepl., Landskrona 1100 4/3, Oporto 500 6., 1600 5/6, Lissabon 1700 5/6, 1300 5/7 1/2, Motril 1400 8/, Barcelona 1500 6/3 Dagskurs, Cette 2300 5/9, Genua 2500, 2600 4/10 1/2, Savona 2750 5/1 1/2, Spezzia 2500 5/3, Ancona 2600 6/4 1/2, Constantinopel 3000 4/10 1/2, Alexandria 3700 4/10 1/2, Santos 3100 10/6.

Returmarkedet fra Azoff er stille. I Sortehavs- og Donau-Markedet har betydelig Omsætning fundet Sted til omtrent uforandrede Rater, men Markedet har faldende Tendens. Der er betalt fra Azoff 14 6 n. c., men det er tvivlsomt, om dette igen kan opnaas. Fra Odessa, Sebastopol etc. er sluttet til 12/9 n. c. for Baade af moderat Størrelse, og samme Rate er muligt opnaelig igen for prompt. Fra Sulina bydes 12/3 à 12/6 n. c. og fra Donauen 14/9 til any direct.

Middelhavet er omtrent uforandret. Der er sluttet: Smyrna til London, Hull eller Leith 2275 netto 12/.

Salonici til Antwerpen 2200 d. V. £ 1200, Grækenland, 3 Pladser, til London eller Amsterdam 1250 d. V. £ 1250, Rouen £ 1475.

Cagliari & Carloforta til Antwerpen 2600 t. frc. 17. Alexandria til U. K. 989 Netto, 12/ Ordre, 11/ direkt, 11/3 Lowestoft. Aguilas til U. K. 746 Netto Tons 20/ Esparto. Ergasteria til Antwerpen 2000 11/6. Bilbao til Newport 4 6, Middlesbro 5/3, 5/4 1/2, Stockton 5/4 1/2, Barrow 5/7 1/2.

Fra Østersøen er sluttet:

Frederikshavn til Gearlines 430 stds., frcs. 41. Cronstadt til London 430 stds., 32/ D. B. 34/, b. Riga til London 744 Netto, 8/9 sq. sleepers. Riga til Newport 2500 tons 8/6.

Time Charter Østersøfart 2100 d. V. £ 450, 3 Maaneder, prompt Cuba & States 1668 Netto, 6/9 3 Maaneder. Earnliens Certeparti.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.). Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Dybden paa Barren i Indløbet til *Mariager-Fjord* er 12 Fod og i den gravede Rende over *Møllegrund* 11 Fod.

Sundet. *Skovshoved* Havn er ombygget, saa at Havneindløbet, der tidligere vendte mod NØ. nu vender mod S. Den Ø. lige Del af Havnen er uddybet, saa at der nu findes 8 Fod Vand ved Anlægspladsen ved S. Molen.

Havnefyret staar nu paa Yderenden af den nye Ø-Mole; det viser rødt, fast Lys mod N., Ø. og S., hvidt, fast Lys mod V. Brændetid: 1ste August—1ste Januar.

Smaalands-Farvandet. Den 10de Novb. 1895 er Klokketønden ved *Kirkegrund* ombyttet med Vintersmærket, som er en Vager med rød Stage, rød Kurvefletning og 2 opadbundne Koste.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sundet. En Damper er sunken c. 2 Kml. SV. for *Kullen*. Et Fartøj, formentlig en Skonnert, er sunket i den S. lige Del af *Sundet*, c. 2 Kml. V. for *Bredgrund*. En Mast er over Vandet.

Fyret paa *Bredgrund* brænder fremtidig fra 15de April til 31te December.

Sverig. Gefle. Den sorte Tønde paa *Stafansgrundet* er igen udlagt.

Bottniske Bugt. Den 29de Okt. 1895 er Fyrskibet »*Norströmsgrund*« inddraget.

Finland. Bottniske Bugt. Den 2den Novb. 1895 er Fyrskibet »*Nahkiainen*«, uden for *Brahestad*, og den 3die Novb. Fyrskibet »*Helsingkallen*«, uden for *Nykarleby*, inddraget.

Paa V. Siden af *Södra Flatskär* er den 45 Fod høje Triangulations-Baake malet hvid og forbliver staaende. 62° 26' 26" N. Br. 21° 8' 7" Ø. Lgd. Kommende N. fra eller fra *Storskatsund* skal man holde lige paa Baaken.

Aalands Øer. Den Ø. lige Vager paa *Märkkallen*, N. 38° V. fra Fyret *Märket*, er ombyttet med en rød Klokketønde med hvid Stage og to sorte Kegler med Spidsen fra hinanden. 60° 19' 30" N. Br. 19° 6' 50" Ø. Lgd.

Tydskland. Pillau. Vraget af Galeasen »*Louise*«, som laa sunket i *Seetief* ved *Pillau*, er optaget. Fyrene paa Baakerne ere igen tændte.

Stettiner Haff. En Lægter, ladet med Kul, er sunken midt i Farvandet i *Stettiner Haff*. Vraget er afmærket med en Vragvager med Stage og Cylinder.

Fyrskibet „Stollergrund“. Fra Fyrskibet »*Stollergrund*« kan faas Lods til *Kaiser Wilhelm Kanal*.

Fleborg Fjord. Vraget, som var sunket Ø. for Tønden paa *Holnis Haken*, er optaget. Afmærkningen er inddragen.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig Bohuslän. Paa 1 Fods Grunden NØ. for *Ösö* er rejst et 14 Fod højt, rødt Stangmærke med Ballon paa Toppen. 58° 13' 11" N. Br. 11° 24' 47" Ø. Lgd.

I *Ljungskile* er 6 Fods Grunden paa NV.-Siden afmærket med en rød Stage med Kost og paa SØ.-Siden med en Stage. 58° 13' 15" N. Br. 11° 54' 12" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Den 15de Novb. 1895 tændes følgende Fyrlamper: *Akrehamn* Fyrlampe, paa *Sødre Vardeholmen*, viser Lys med Formærkelser fra N. 10° V., fri V. om *Dybaalen*, gennem V. til S. 11° V., fri V. om *Ferkingstadneset*. Lyset er grønt fra N. 15° V., fri Ø. om *Kløvning*, til N. 60° V., fri S. om *Skadeflua*, og fra S. 41° V., fri N. om *Nybingbrasen*, til S. 16° V., fri Ø. om *Grundeftua*; rødt fra N. 63° V., fri N. om *Stenen*, gennem V. til S. 48° V., fri S. om *Sandholmfluerne*, forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 30 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Brændetid: 1ste September—31te Marts. Fyret vises fra en hvid, 10 Fod høj Fyrbygning. 59° 15' 25" N. Br. 5° 11' 5" Ø. Lgd.

Veavaag Fyrlampe, paa *Brandøens* SV.-Kant, viser Lys med Formærkelser fra N. 40° V., fri V. om *Melrarne*, *Smaaskjærene*, gennem V. til S. 77° V., fri N. om *Suleskjærstenen*, og fra S. 16° Ø., fri Ø. om *Sandholmflua*, til S. 30° Ø., klos i Land paa Ø.-Siden af *Veavaag*. Lyset er rødt fra N. 56° V., fri N. om *Koitinggrunden*, gennem V. til S. 82° V., fri S. om *Skokjen*, Grunden SV. for *Koitingerne*, forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 40 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Brændetid: 1ste September—31te Marts. Fyret vises fra en hvid, 10 Fod høj Fyrbygning. 59° 18' 55" N. Br. 5° 12' 45" Ø. Lgd.

Løbet mellem *Koitingerne* og *Kapholmen* kan ikke benyttes i haardt Vejr.

Tydskland. Elben. I November foretages Vinterafmærkningen i *Elben*. De tre Lystønder overfor *Finkenwerder* ombyttes med Bøjer med samme Farve som Lystønderne, dog først, naar Isgang befrygtes.

I *Falsches Tief* er Spidstønde F flyttet c. 2 Kbl. SSV. hen i 14 Fod Vand, Lavvande.

Vraget af Damperen »*Davis*«, som ligger sunket ved *Kugelbake*, er bortsprængt og afmærkes ikke mere.

Holland Vlieland. Paa *Vlieland* mellem *Strandduin* Fyr og *Strandkaap* er opført en kendelig Badepavillon med spids Tag. Den afgiver et godt Sømærke. 53° 18' 15" N. Br. 5° 3' 4" Ø. Lgd.

Fyrskibet „Haaks“. Et Vrag ligger sunket N. 27° Ø. fra Fyrskibet »*Haaks*« og fra *Kijkduin* i N. 63° V. En Mast er 5 Fod over Vandet. 53° 33' 15" N. Br. 4° 22' 30" Ø. Lgd.

Hollandsch Diep. Vraget, som laa sunket i *Hollandsch Diep* mellem Stumptønde Nr. 9 og Spidstønde Nr. 11, er optaget. Afmærkningen er inddragen.

Wester Schelde. I *Wester Schelde* ere den store Baake med Ballon paa Yderhoofden ved *Walsoorden*, *Zuidergat*, 51° 23' 49" N. Br. 4° 1' 6" Ø. Lgd., den store Baake med Ballon og den store cylindriske Baake tæt ved *Pynt Walkenisse*, *Nauw van Bat*, igen opførte.

Shetlands Øer. Den 11te Novb. 1895 tændes følgende Fyr: Paa *Hillswick Ness*, V.-Siden af Indløbet til *Ura Firth*, et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 87° V. gennem V., S. og Ø. til N. 37° Ø., rødt Lys fra N. 87° V. til N. 66° V. over *Droongs-Reef* og *Dore Holm*. Flammens Højde: 105 Fod. 60° 27' 10" N. Br. 1° 29' 40" V. Lgd.

Paa *Balla* S.-Pynt et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 66° Ø. gennem Ø. og S. til S. 7° V., rødt Lys fra S. 7° V. til S. 55° V., over *Vere Reef*, og hvidt Lys fra S. 55° V.

gennem V. til N. 34° V. Flammens Højde: 67 Fod. 60° 44' 25" N. Br. 0° 47' 30" V. Lgd.

Der er ikke Vagt ved Fyrene.

Fair Isle. Signalstationen ved *Scaddon* Fyr er igen oprettet.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland, og Irland

Englands V.-Kyst. Ved *South Stack* Fyr er Taageklokken ombyttet med et Taagehorn, der hver 1/2 Minut giver Et-Stød af 7 Sekunders Varighed.

England. Mersey. En Bro anlægges tæt ved Indløbet til *Prince's Dock*. Broens Yderende er afmærket med en Tønde. Fra Broens Yderende vises tre røde Lanterner. Taagesignal gives med en Klokke, hvorpaa hver 1/2 Minut gives afvekslende Et-Slag og To-Slag. Indløbet til *Prince's Dock*: 53° 24' 45" N. Br. 3° 0' 0" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Iroise. Omtrent den 1ste Januar 1896 inddrages den røde Spirtønde NNØ for *La Vandrée*. Fløjtetønden NNV. for Grunden forbliver liggende. 48° 15' 10" N. Br. 4° 47' 16" V. Lgd.

Labrador. Strait of Belle Isle. Taagesignalet paa *Greenly Island* er flyttet 450 Alen N. 89° Ø. hen og staaer nu paa Øens S.-Ende, saa tæt ved Kysten som muligt, 530 Alen fra Fyrtaarnet. Taagehornet giver hver 1 1/2 Minut Et-Stød af 10 Sekunders Varighed. 51° 21' 31" N. Br. 57° 10' 35" V. Lgd.

Cape Breton Island. Ved *Great Bras d'Or* Ø-lige Indløb ere følgende Tønder udlagte:

Blackrock Shoal sorte Spirtønde i 3 1/2 Fv. paa Kanten af Grunden, som skyder sig ud mod N. fra *Blackrock Point*. 46° 18' 38" N. Br. 60° 23' 40" V. Lgd.

Campbell Point sorte Spirtønde i 3 1/2 Fv. paa N.-Kant af Grunden ud for *Campbell Point*. 46° 18' 3" N. Br. 60° 24' 0" V. Lgd.

Tønderne inddrages om Vinteren.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Monomoy Shoals. Massachusetts. Vraget af »*Frank A. Magee*« ligger sunket i 2 Kbl. N. 40° V. for Klokketønden i *Pollock Rip Slue*.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rusland. Krim. Meganom Fyr er til Forsøg forandret saaledes, at det mellem Blinkene viser svagt Lys. Den V.-lige Lysgrænse er N. 71° V. og ikke N. 77° V.

Karantænebestemmelser m. m.

Spanien. — Ø.-Kysten af *Mexiko* og *Guatemala* er erklæret for smittet af gul Feber.

Portugal. — *Aleppo* og øvrige *syriske* Havne, de *russiske* Havne i *Det sorte Hav*, samt *Ceuta* ere erklærede for kolerafri. *Damiette* er erklæret for kolerasmittet, og de øvrige *ægyptiske* Havne i *Middelhavet* for mistænkte for Kolera. *Pernambuco* er betragtet som smittet, og de øvrige Havne i samme Provins som mistænkte for gul Feber.

Gibraltar. — Karantæneforanstaltningerne overfor *Melilla* ere ophævede.

Grækenland. — Karantænen overfor Skibe fra Kysten mellem *Bos Bouroun* og *Kara Bogha* er ophævet og streng Lægeundersøgelse paabudt. Skibe fra *Damiette* og Omegn underkastes 10 Dages Karantæne i *Trikeris* eller *Delos*.

P. Otzen & Thorstenson,

autoriserede Installatører af elektrisk Belysning.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Lynafledere. Ringeapparater og Telefoner. Manometre. Vacuummetre. Tællemaskiner.

Fabrik:

Kontor og Lager:

Ryesgade 105.

Gothersgade 24.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- og Industrielotteri.

18de Series

2den Trækning finder Sted den 20de og 21de Novbr.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.		Hovedgevinststrække.		2. Præmiegevinststrække.	
1	Gevinst paa 400 Kr.	1	Gevinst paa 1200 Kr.	1	Gevinst paa 600 Kr.
1	450	1	900	1	450
1	800	1	600	1	300
3	150	3	300	3	150
90	100	30	200	30	100
55	50	55	100	55	50
68	20	68	40	68	20
100	15	100	15	100	15
293	10	293	10	293	10
1048	8	1048	8	1048	8

Desuden 200 Ekstragevinster à 10 Kr. [10.]

Ialt: 5000 Gevinster.

I denne Trækning ville mindst 200 Numre i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes overalt à 1 1/2 Kr. Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører, og i Hovedkollektionen, **Nørrevoldgade 19**, hvor Planen og Fortegnelsen over københavnske Leverandører kan afhentes gratis.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Firma i København:

Raadhusstræde 4.

Fanø praktiske Sømændsskole.

Saavel Regyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Telefon 1089.
Eneforhandlere & Fabrikantur i Danmark
De foren. Malerm. Farvemølle
Bedste Middelet for Skibshunde
= GEOLIT =
med Fuglighed, Rust, Svamp, Syreudamp.
Grønnegade 33, Købh. K.
Alle Artikler for Malere.
Kun prima Varer

Skindtrøje-Fabrik.

Nørrebrogade 23.

C. J. Scheel,

Specialist i Skindbeklædning.

St. Kongensgades

Brødfabrik

& Melforretning 63

anbefaler

1ma veltørrede Skonnerogger.

Telefon 197.

„Dansk SefartsUdende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvarantal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plæde 19, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø., hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk SefartsUdende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISEMENTS PRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	20	do.	25
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20%	30%	50%
Mindre end 1/2 Side	10%	20%	40%

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 47.

Kjøbenhavn, Fredag den 22. November 1895.

2. Aarg.

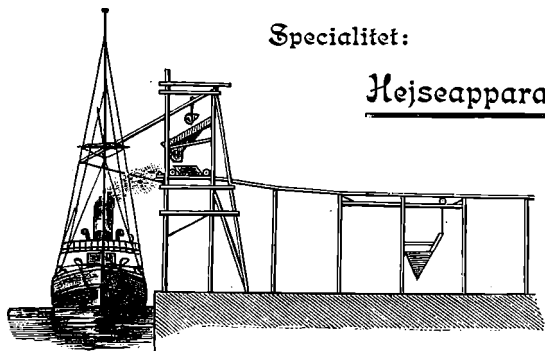
INDHOLD: Paa Udkig. — Et Par Forslag til Overvejelse. — Fiskeri-Statistik. — Bundkøle og Manøvræвне, af Skifter Andersen. — Fiskeriene. — Fra Sø og Land. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Ugens Havarier. — Skibsføretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

Marstrand, Helweg & Co.

Maskinfabrik & Jernstøberi, Kjøbenhavn V.

Specialitet:

Hejseapparater.



Enerepræsentanter og Enefabrikanter for Skandinavien af C. W. Hunt Co.s amerikanske Kulløsningsapparater og avtomatiske Transpor.baner.

Til Kjøbenhavns Vestre Gasværk leveret: 2 Kraner, 11 avtomatiske Baner. **Enorm Besparelse** i Losnings- og Lagrings-Udgifter.

60—100 Tons Kul opløst og lagret i Timen

Overslag og Prospekter paa Forlangende.

Ledig Lodsplads.

Ved Faaborg Lodseri i Fiskerlejet Dyreborg er Plads ledig for en Lods.

Som Betingelser for Ansættelse i denne Post fordres, at Vedkommende er en kyndig Sømand med Indfødsret samt i en Alder af over 22 Aar. Han maa have nøje Kendskab til Farvandet ved Faaborg, til Assens og Køgenæs samt i Svendborg Sund.

Ansøgning, ledsaget af Søfartsbog, Eksamensbeviser, Anbefalinger samt Lægeattest for godt Syn og rigtig Farvesans indsendes til underskrevne Overlodsdistrikt.

Det vestlige Overlodsdistrikt, Aarhus, den 6. Novbr. 1895.

Andersen & Co.

Bangkok — København

have altid paa Lager i Frihavnen

Teaktræ

i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut 1ma Kvalitet.

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.

Ibentræ og rødt Farvetræ ogsaa paa Lager.

Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:

Trækompagniet, Københavns Frihavn.

Masons

Reduktions-Ventiler

leveres

i 10 Størrelser for Rørdiameter $\frac{1}{2}$ "—5".

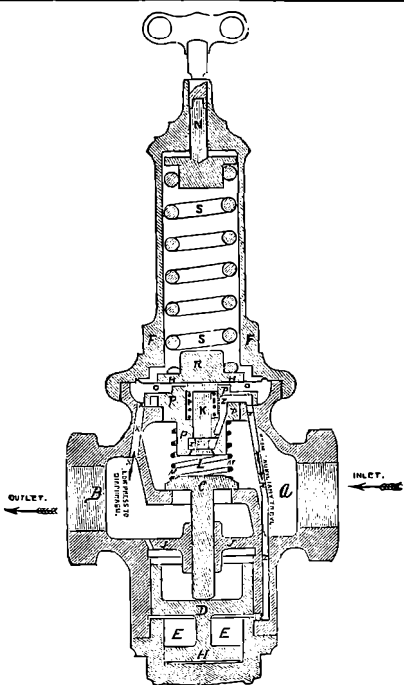
Disse Ventiler, der bestandig hævde deres Overlegenhed i enhver Retning, have vundet meget stor Udbredelse og anvendes nu til Stadighed af vore største Skibsbyggerier og Fabrikker.

Illustreret Prislister tilsendes paa Forlangende.

Kontor og Lager: Gothersgade 155.

Telefon Nr. 956 & 3504.

A. B. Reck.



Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringsselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5
Telefon 3326.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg;

Østergade 10, Kjøbenhavn.

Aut. Forbyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.

Frihavnens

Spedition &

Kommissions-Forretning,

Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørges.

Kontor i Frihavnens Kontorb.
Telefon 2250.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles kraftige og velsmagende Rødvind, faas å 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.
Kjobmagergade 65. Tel. 4138.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

A. Nærup & Co.

Skibsmæglere.

Skandinavisk Forretning.

Swansea.

Telegrafadresse: NÆRUP.

Største Lager

af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. København L.

P. Poulsen.

Nexø Tørdok, Bornholm,

optager Skibe paa 11 Fods Dybgaaende og 160 Fods Længde. Prishillighed. Moderation for flere Skibe af samme Rederi.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Rugbrød

A Frederiksberg A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opbeholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk, Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørger.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,

Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere,

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billige Spedition til alle Pladser.

Skibsmandsarbejde

af enhver Art udføres, Takler, Tallier, Sejsinger, Stropper, Korkfenders, Tougfenders, alle Slags Splidsninger og Knobe etc. Ordres modtages.

Jul. Christensen,

Hjertensfrydsgade 12, Kjøbenhavn K.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:

Raadhusstræde 4.

Fanø praktiske Sømændsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.

Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,

Nordby, Fanø.

Danchells Fabriker.

Linoleum.

Voxdug.



Anker-Mark

Eneudsalg i Danmark for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

Fabrikudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13. Matthæusgade 5.
Telefon 545 Telefon 2680.
Kjøbenhavn.

Hattemagasinet

'London'

Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg

Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

F.W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

Paa Udkig.

Den store Strike, der er udbrudt mellem Skibsbyggerne i Belfast, og den dermed i Forbindelse staaende Lock-out af Maskinarbejderne ved Clyde truer atter Skibbyggeriet i Storbritanien med alvorlige Vanskeligheder, og det synes foreløbigt usandsynligt, at Striden vil kunne løses i Mindelighed. Om dens Aarsager meddele vi efter »Hansa« nogle nærmere Opiysninger, der vise, at dens Historie gaar tilbage til 1892. De paa Værfterne i Belfast beskæftigede Maskinarbejdere indgik den Gang paa en Reduktion i Lønnen af 1 sh. ugentlig og i Oktober det følgende Aar en yderligere Nedsættelse med samme Beløb. Værftsejerne lovede den Gang, at Lønnen atter skulde blive forhøjet til det tidligere Beløb, saa snart Situationen i Forretningslivet tillod det. Efter Arbejdernes Anskuelse var dette nu Tilfældet og de stillede derfor, under Henvisning til Belfast-Værfternes Overflod af Bestillinger, Fordring om at faa den tidligere Løn. I et af Delegerede for Arbejdsgivere og Arbejdere afholdt Møde stillede de første Forslag om, at Maskinarbejderne atter skulde optage Arbejdet mod Tilsagn om Forhøjelse af Lønnen fra 2. Marts n. A. De i Entreprise tagne Nybygninger vare, saaledes begrundedes dette Forslag, kontraherede til saa lave Priser, at en øjeblikkelig Lønforhøjelse vilde bringe Værfterne store Tab. Det synes som om Arbejderne har anset dette Forslag for en Fælde, der skulde gøre det muligt for Værftsejerne at fremme de mest paatrængende Arbejder saa meget inden Foraaret, at de da rolig kunde imødesee en Strike, og under dette Indtryk blev Forslaget forkastet og Striken erklæredes d. 25. Oktober.

Forinden denne Arbejdsnedlæggelse havde der allerede ved Clyde været Bevægelse blandt Arbejderne. I Sommer opstillede man der Fordring om en Minimalløn af 7 d. pr. Time; dette blev imidlertid afslaaet af Værftsejerne, medens en Lønforhøjelse af $\frac{1}{4}$ d. blev garanteret alle de Arbejdere, der fortjente under 7 d. Timen. Det kom ikke til nogen Strike, fordi kun et Mindretal af Arbejderne stemte derfor. Men allerede da mærkede Værftsejerne, at der tilstræbtes en almindelig Lønforhøjelse, ikke alene ved Clyde, men paa alle Værfter, og de sluttede sig derfor sammen med Værfterne i Irland og paa Østkysten, for i Forening at bekæmpe denne Fordring. Uden Tvivl havde Arbejderne til Hensigt først at gennemføre Lønforhøjelsen i Belfast, medens Clyde-Arbejderne under Striken skulde understøtte deres irske Kolleger; blev da Fordringen sat igennem i Belfast, saa var Turen kommen til Clyde, og Understøttelserne vare da vandrede den modsatte Vej. Men denne Plan havde Værftsejerne gennemskuet. Til deres Overraskelse saa Arbejder-Foreningerne sig for første Gang overfor en mægtig Organisation af irske, skotske og engelske Værfter, der greb ind, da den indsaa, at det drejede sig om et Spørgsmaal, der berørte hele Standen. Skibsværfterne ved Clyde have holdt Ord overfor deres Kolleger i Belfast og afskediget omtrent en Fjerdedel af Maskinarbejderne. Følgen heraf var, at ikke alene de øvrige Maskinarbejdere, men ogsaa Skibsbyggerne nedlagde Arbejdet.

Det lader sig vanskeligt sige, hvilket Forløb denne Arbejderkrise vil tage og hvor længe den vil vare. Arbejderne stole paa, at Arbejdsgiverne, paa Grund af den overvældende Mængde Bestillinger, som ere komne fra Regeringen og fra Japan, ikke længe kunne udholde Kampen, i det mindste ikke, naar Nytten heraf tages i Betragtning. Arbejdsstandsningen vil paavirke en Del andre Industrier, særlig Kulindustrien og Jærnværkerne. Men Skibsbygningen i Storbritanien vil lide mest under Striken. Under en Ledelse, som man ikke kan frakende Dygtighed og Omsigt, følge Trade-Unions nøje enhver Vakling i Forretningslivets almindelige Tilstand, og enhver Vending til det bedre i Konjunkturerne udnyttes af dem for at gennemføre gunstigere Vilkaar, uden at de bekymre sig om den Omstændighed, at Værfterne gennem flere Aar have arbejdet med Underskud. Værftsejernes Organisation fremtræder som en Frugt af Strikerne i den engelske Skibsbygnings-Industri. Hvorledes den vil gaa ud af den nuværende Strid, er tvivlsomt. Men de ville næppe let stryge Sejlet.

En Deputation fra Vestkysthavne-Komiteen har overrakt en Adresse til Trafik-, Indenrigs- og Finansministrene. Ministrene underholdt sig i længere Tid med Deputationens Medlemmer om Vestkysthavne-Sagen, og Trafikministeren udtalte sluttelig paa samtlige Ministres Vegne, at Regeringen vilde have sin Opmærksomhed henvendt paa denne Sag; Ministeren erklærede sig enig med Deputationen i, at en Vestkysthavn fornuftigvis burde anlægges ikke blot som Fiskerihavn, men tillige som Trafikhavn; i sidst nævnte Henseende tiltrængtes nærmere Undersøgelse om, i hvilket Omfang en saadan Havn kunde tjene den almindelige Omsætning og hvilken Ind- og Udførsel der kunde paaregnes fra samme.

Vi have fremhævet det centrale i Ministerens Udtalelse, fordi det viser, at Regeringen i denne Sag har indtaget det Standpunkt, vi gennem en Række Artikler have forfægtet: at kun en Havn, der baade tjener Fiskeriets og den almindelige Trafiks Interesser, kan retfærdiggøre de store Omkostninger, der ere forbundne med dens Anlæg.

Generaldirektoratet for Skattevæsenet har under 6. ds. udsendt et Cirkulære til Toldstederne om den gensidige Anerkendelse af dansk og svensk Skibsmaal. De i saa Hensende fra svensk Side truffne Anordninger have vi meddelt i dette Blads Nr. 43 for 25. Oktb. d. A. Vi skulle da kun tilføje, at ovennævnte Cirkulære henleder danske Dampskibsføreres Opmærksomhed, dels paa, at for danske Maalebrev, udstedte før d. 1. April 1895, forbliver den i Tillægs-Skibsmaalings-Instruktionen af 10. Marts s. A. Afd. I, Afsnit B, b, beskrevne Fremgangsmaade fremdeles i Kraft, dels paa, at Manglen af Optagelsen af Tonnagen efter »German Rule« i »Appendix« til Maalebrevet vil medføre Ommaaling af Rummene til den bevægende Kraft og Betaling af Maalings-Afgift.

Et Par Forslag til Overvejelse.

Vi have modtaget følgende:

Skønt Fragterne i vore nærmeste Farvande i Nord- og Østersøen vel ere saa tarvelige som noget Sted, saa at Englænderne ikke kan sejle med Fordel, men hellere lægge deres Dampere op, er dog den overvejende Del af de Nyanskaffelser, vor Dampskibsflaade i de senere Aar har at opvise, navnlig sket med disse Ruter for Øje.

Vi maa altsaa endnu kunne sejle med en beskeden Fordel, hvor Englænderne maa sige Stop; men den Omstændighed, at vi paa Grund af lavere Hyrer, billigere Assurance og vore Kaptajners større Hæderlighed og Paa-passelighed kan konkurrere med andre, hvor Fragterne er smaa, burde ikke afholde os fra ogsaa og fortrinsvis at tage Kampen op, hvor Farten er mere lønnende. Og dog komme vi næsten altid bag efter paa saadanne Steder, naar andre har skummet Floden, hvis vi da i det hele taget kommer der. De vestindiske, de kinesiske og sagtens mange andre Farvande afgive Eksempler nok derpaa, og hvorfor? Uden Tvivl fordi vi mangler tilstrækkelig gode Forbindelser.

Af og til, naar aarsgamle Konsulatsberetninger offentliggøres, ser man, at der eller der har været Penge at tjene for Skibe, men Forbindelser, der stadig holder vore Redere à jour, og til hvem de med Tryghed kan betro Varetagelsen af deres Interesser, savnes paa alt for mange for Skibsfarten vigtige Pladser. Hvor vigtigt for hele Udviklingen af vor Skibsfart det er, at disse Mangler afhjælpes, behøver ikke nærmere at belyses; Spørgsmaalet er kun, hvorledes det bedst sker. Udsendelsen af danske Consules missi vil ikke være tilstrækkelig. De vil kunne give fyldigere Beretninger, som formodentlig ligesom hidtil vil komme bag efter, men de vil ikke kunne paatage sig at afslutte en Fragt, og vore Redere vil heller neppe have stor Lyst til at betro deres Skibe til en Embedsmand, maaske en juridisk Kandidat eller hvem man nu vilde vælge ved Besættelsen af disse Poster. Her vilde jeg tillade mig at fremsætte et Tankeeksperiment.

Dersom nogle energiske, dygtige, yngre Mænd, f. Eks. praktisk og teoretisk uddannede Mæglerclerks med gode Sprogkundskaber vilde tage sig for at samle minutiøse Oplysninger om hvert enkelt Skib i vor Dampskibsflaade, dets Drægtighed og Ladeævne, Kulforbrug, Fart o. s. v., samtidig ved Konference med Rederierne sætte sig ind i, hvilke af disse, der kunde tænkes villige til eventuelt at bortfragte deres Baade i fjernere Farvande, og derefter henvende sig til første Klasses Huse paa oversøiske Pladser, vilde det neppe falde dem vanskeligt at opnaa Engagement. Kom de vel anbefalede hjemme fra, maaske med officiel Introduktion til Konsulerne og med saa at sige hele den danske Dampskibsflaade (minus »Det forenede«) paa Haanden, vilde sikkert mere end et Befragtningsfirma i Kina eller Bagindien, i Vestindien eller Brasilien, ja man kunde for den Sags Skyld godt medtage nærmere Pladser som Middelhavslændene, modtage dem med forholdsvis aabne Arme.

Og var nu ogsaa de Stillinger, der blev dem budt til en Begyndelse, beskedne, viste det sig, at de kunde tilføre deres Huse Forretninger, vilde de nok avancere, i mange Tilfælde til »junior partners«. Behøvedes der Sub-

sidier til Rejsen og til det første Ophold, burde saadanne nok kunne skaffes tilveje. De danske Rederier vilde godt kunne staa sig ved at yde klækkelige Bidrag, om Midlerne ikke kunde tilvejebringes ad anden Vej.

Jeg forudsætter, at Vedkommende tillige vilde sørge for inden Bortrejsen at sætte sig fuldstændig ind i danske Eksportartikler, særlig alt, hvad der henhører til »Provisioner«, saa at de ogsaa i Va:eforretningen vilde kunne virke for deres Land, samtidig med at de arbejdede for deres egen Fordel. Og at deres egen Fordel er med i Spillet, vil udrette adskilligt mere end nok saa megen Energi hos statslønnede Embedsmænd.

Havde vi i nogle Aar haft gode Forbindelser ude paa de for vor Skibsfart vigtige Pladser, er der ingen Tvivl om, at adskillige af vore Dampskibsselskaber vilde have haft deres Skibe bortfragtede i oversøiske Farter. Vi vilde ikke have nøjedes med at lade de tre Randers baade repræsentere Flaget i de kinesiske Farvande og høste Fordel af de gode Fragter, der er betalt, og vi vilde, anderledes end nu er sket, have benyttet Chanaerne til at skille os af med forældede Skibe. Med bedre Udbytte vilde det have været lettere at skaffe Penge til at udnytte de billige Konjunkturer til Nyanskaffelser.

Herved kommer jeg ind paa mit andet Forslag til Overvejelse.

De Pengemidler, der her til Lands søger Anbringelse i Rederiforretninger, er tildels af anden Art end f. Eks. i Norge.

En stor Del Opsparinger, som i dette Naboland sættes i Skibsparter, anbringes her paa anden Maade, enten direkte i Prioriteter eller indirekte gennem Sparekasser, Livsforsikringsanstalter, Overformynderiet og lignende Institutioner, der efter hele deres Natur ikke kan frugtbar gøre dem i Papirer med saa vekslende Udbytte som Dampskibsaktier.

Og dog, skal der komme Fart i Udviklingen af vor Dampskibsflaade, skal denne holde Skridt med andre Landes, er det nødvendigt at faa Smaakapitalisterne med, allermest her i Danmark, hvor Kapitalerne er spredt paa forholdsvis mange Hænder; men det maa gøres saaledes, at de Ejere, der foretrækker et regelmæssigt, om end lavere Udbytte fremfor større, men usikker Avance, kan faa dette Ønske opfyldt. Hertil er der kun en, i andre Forhold vel kendt Vej, Oprettelsen af en Kreditforening for Dampskibsprioriteter.

Der synes ikke at være nogen Grund til, at Obligationer, udstedt af en Kreditbank eller Kreditforening for Prioritetslaan i Dampskibe (hvilken af de to Former, man maatte vælge, maa gøres til Genstand for nærmere Overvejelser), ikke skulde vinde Indgang her hjemme og opnaa at blive et vel anset Anlægspapir baade for Private og for Pengeinstitutioner. Renten maatte vel nok være en Ubetydighed højere end f. Eks. Kreditforeningernes for Laan i faste Ejendomme, men paa den anden Side ikke saa høj, at Kursen i Almindelighed stod over Pari, hvad der er uheldigt, navnlig for et Papir med forholdsvis hurtig Amortisation. En vel ordnet Kreditforening vilde uden Fare kunne gaa noget højere med sine Laan, end man anser praktisk ligeoverfor enkelte Skibe eller Selskaber med faa Skibe. Det er ikke usandsynligt, at man vilde anse det forsvarligt at gaa endog op til Halvdelen af Værdien. Med det solidariske Ansvar og en saa hurtig

Amortisation, som den billige Rentefod vilde tillade, vilde Papirerne alligevel være fuldt sikre.

Det er vel muligt, at ogsaa en Serie for Laan i større Sejlskibe vilde kunne finde Plads indenfor en saadan Kreditforenings Rammer. At f. Eks. Fanøboerne maa søge til Hamburg efter Kapital, ligger jo ingenlunde i, at der ikke er Penge nok indenfor Landets Grænser, men deri, at Ejerne ikke har Lyst til at anbringe dem i Skibsparter. Som Regel maa Fanøboerne dog selv skaffe Halvdelen af Kapitalen. Dersom den anden Halvdel blev udbudt som Kreditforeningsobligationer, for hvilke en hel Flaade hæftede solidarisk og med en fast Rente af f. Eks. 4 pCt. og rimelig Amortisation, vilde saadanne Papirer nok finde Købere her hjemme.

Men for at en saadan Kreditforening skulde kunne trives og være til Gavn for Udviklingen af vor Skibsfart,

vil det selvfølgelig være en absolut Betingelse at den faar en saadan Størrelse, at de udbudte Papirer kan opna daglig Kursnotering, og at den ikke i nogen væsentlig Grad kan paavirkes af Uheld, som maatte ramme enkelte Skibe eller et enkelt Selskab.

Jeg behøver næppe at tilføje, at jeg i dette Bidrag til Diskussionen om de Midler, der kunde hjælpe os til at hævde vor gamle Plads i de søfarende Nationers Række paa en værdig Maade, helt igennem har set bort fra »Det forenede Dampskibsselskab«, hvis Størrelse og ovrigt Forhold giver det en Særstilling, som tillader det at se bort fra den Støtte, andre Rederier vilde finde i et Samarbejde for fælles Interesser.

Kjøbenhavn, d. 18. November 1895.

Karl N.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jærnbane & Dampskib

I Ugen fra 10. November til 17. November 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Hølle-flynder Pd.	Gedde n. m. Pd.	Tunger ¹ og Sletter ² Pd.	Torsk Pd.	Kuller Pd.	Sild. Pd.	Aal ¹ og Aale- kvabber ² Pd.	Laks ¹ og Ørred ² Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt. Pd.
9 danske Fiskerfartøjer	5,580				26,100							
20 danske Kvaser	34,200				104,220							
4 svenske Fiskerfartøjer					6,840		8,000					
pr. Baad og Vogn fra nær- liggende Fiskerlejer	320				3,320		260	1,033 ¹ 74 ²				
pr. Jærnbane og Damp- skib	1,808	6,700	7,192		2,382	1,300	304,800	4,410 ¹	2,939 ¹ 5,300 ²	22,372	7,931	
Ialt =	41,908	6,700	7,192	—	142,862	1,300	313,060	5,517	8,239	22,372	7,931	557,081
Betalt	levende				levende		svenske	Aal,				
Gennemsnitspris af	2Kr.50Ø.				1Kr.05Ø.		75 Øre	blanke,				
Opkøbere	til				til		til	56-66 Ø.,				
	3Kr.50Ø.				1Kr.66Ø.,		1 Kr.	gule				
	Kassef.				svenske		pr. Ol.	30-45 Ø.				
	1 Kr til				2Kr.25Ø.,			pr. Pd.				
	1Kr.50Ø.				Kassef.							
	pr. Lpd.				50.80 Ø.							
					pr. Lpd.							

Ugens Tilførsel af levende Fisk har holdt sig omkring det normale. Markedet trent med ringe Købelyst og smaa Priser.

Bundkøle og Manøvreævne.

Gensvar af Skifter Andersen.

I denne Tidendes Nr. 46 mener Hr. Skibsfører H. Nielsen blandt andet, næst efter at de af mig anbefalede Bundkøle erkendes at have fortrinlige Egenskaber til at forebygge Rullinger, Afdrift m. m. m., at de fra et økonomisk Standpunkt set næppe maaske ere en Forbedring. Der indvendes, at Bekostningen er stor, ca. 5000 Kr. for et 3000 T. Skib. Hr. N. overser imidlertid for meget, at denne falder bort, da man ved Anvendelsen af Bundkøle-systemet kan spare paa andre Omraader, blandt andet ved at afskaffe den bekostelige Pik for og agter, som, naar Skibsenderne ikke ere abnormt fyldige, kun tynger Skibet. Og langstrakte, hule Vandlinier erstattes jo, som Modstand mod Rullinger m. m., netop ved Anvendelse af dette nye Kølsystem. Endog fyldige Tramps have Fordel deraf, naar det anbringes rigtig efter Behovet, endog paa byggede Skibe. Ved Nybygninger paa moderne Vis bliver Bekostningen snarere mindre derved.

Hvad det angaar, som Hr. N. mener, at Skibe for-

synede med Bundkøle skulde kunne tage mere Skade af at ligge paa Grunden i »Tørhavn«, end uden dem, da synes dette mig urimeligt. Selv om det er Stengrund, ville de snarere beskytte end skade Bunden. Skulde 1/2 Tomme pr. Fod af Dybgaaendet imidlertid være for stor, da kan man jo gøre dem smalle. Eventuelle Reparationer ere ikke meget bekostelige, da de kunne indsættes af korte Længder.

Skraben og Malen forøger maaske Udgifterne noget hvert eller hverandet Aar, men selv 600 [] Alen à 20 Øre for en Rullings- og Afdriftsmodstand af 1200 Kv. Fod er dog tilvisse ikke for dyrt betalt dermed.

Dokning volder ingen Besvær, naar Tegning kan forelægges af Systemet, men dette, om end lille Tillæg til Dybgaaende, maa desværre tages med i Betragtning, hvor meget store Skibe ere indskrænkede dertil, fordi Dokkerne ikke ellers kunne bjerge dem, med mindre de gøres bredere som Erstatning for Dybgaaendet. Der indvendes at Manøvreævnen maaske ikke skulde være saa god ved Systemets Anvendelse. Her maa først gøres opmærksom paa, at et fladt Skib uden Køle girer, og under Dreiningen for Roret tidt gaar over Stregen til den modsatte Side. Paa Drejningsmod-

standen kan der som sagt raades Bod ved at undvære For- og Agterpikene, som jo dog alt for ofte svigte, naar de i Søgang skulle gøre Nytte imod Rullinger m. m. Er nu f. Eks. begge Pike i Profil á 400 Kv. F. paa et 20 F. dybt og 300 F. langt Skib, da bliver Drejningsmodstandsmomentet c. $140' \times 400 = 5600$; hvorimod Bundkølesystemet, som kun strækker sig over omtrent den halve Bunds Længde, altsaa gennemsnitlig 150 Fod. Vi faa da kun $37\frac{1}{2}$ Fod paa hver Side af Midten til Systemets Grav. Renter gange de antagne 1200 Kv. Fod = 4500 Moment. Hovedsagen er her dog ikke dette mindre Tal, men at vi naturligvis i Stedet for 6 á 7 Bundkøle kunne anvende f. Eks. det dobbelte Antal, og da kun gøre dem halvt saa lange; vi bringe derved Momentet ned til saa at sige et Minimum, som nærmer sig henimod Centrebordets Fortrin, uden dog at have dettes store Mangler til praktisk og storskibs Brug. Uden paa nogen Maade derved at forringe Rullings- og Adriftsmodstandsævnene opnaa vi altsaa den attraaede forbedrede Manøvreævine, og Bundkølesystemet kan i det hele taget indrettes efter Behovet. — Kimmingskøle virke som sagt ikke saa samtidig og alsidig. Og man maa huske, at Drejning for Roret derved bliver sikrere, og heller ej foregaar med den Hastighed, som stærke Rullinger kunne have, samt at Modstanden forholder sig som Hastighedens Kvadrat. Et Skib, som slingrer, girer og driver, afføder mange Ulemper, hvoraf den at vise fejle Lanterner ikke er den mindste, jvfr. mine tidligere Artikler.

Det er en Selvfølge, at Bundkøle kunne gøre Nytte med et meget mindre Areal end ovenfor anført. Endog 2 á 300 Kv. F. under Midten af et 3000 Tons, fladt Skibs Bund, vil allerede øve en betydningsfuld, heldig Virkning. Lad os f. Eks. anbringe 8 Bundkøle á 30 F. af 10 Tm. Højde, da faa vi et Areal af 200 Kv. Fod, som jo svarer til, lad os sige et meget stort Centerbord.

Bundkølesystemet maa naturligvis rette sig efter Forholdene, baade hvad Fart, Form og Bundoverflade angaar, og hvad jeg i det hele taget har benævnt med Skibets Behov.

Fiskerierne.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 19. November:

Storm og uroligt Vejr har i den første af de to sidst forløbne Uger hæmmet Fiskeriet meget; kun faa af Kutterne forsøgte at tage paa Havet, men Resultatet var betydningsløst. Derimod havde de i Ugens første Dage indkommende Kuttere for de førstes Vedkommende udmærket Udbytte, vel at mærke i kvantitativ Henseende, ikke i kvalitativ. Herpaa skorter det, som bekendt, for det meste, naar der er Tale om Kattegats-Rødspætter.

Fiskeriet foregik dels i Læsørende, dels i den sydlige Del af Aalborg-Bugten samt paa Herthas Flak og i Aalbæksbugten. Udbyttet har varieret mellem 100 og 300 Snes Rødspætter pr. Kutter. Fisken har vejet fra 10—13 Pd. pr. Snes og har kun opnaaet lave Priver, fra 50 Øre til 1 Kr. pr. Snes. Enkelte Kuttere have drevet Fiskeri omkring Trindelens Fyrskib, hvor Udbyttet har været c. 150 Snes Rødspætter for hver Kutter, foruden mindre Partier af Slethvar, betalt med 15 Øre pr. Pd., Pighvar med 60 Øre og Tunge med 75 Øre pr. Pd. To Kuttere have paa Kobbergrunden sydost af Læsø gjort udmærket Fiskeri. Foruden fuld Last af Rødspætter havde de hver godt 800 Pd. Tunge samt mindre Partier af Slethvar og Pighvar; det pekuniære Udbytte løber op til c. 900 Kr. for hver, et godt Resultat efter c. 4 Dages Arbejde.

Tungen er da endnu ikke helt uddød, men saa rigeligt, som den forekom for c. 6 Aar siden, vil den vist ikke vise sig i Kattegat. Paa de Tider blev Fiskeriet ogsaa drevet altfor skaanselløst, det var det rene Rovfiskeri, og Følgen ude-

blev jo heller ikke. I lange Tider er der ikke indbragt saa store Partier som af ovennævnte to Kuttere. For 5—6 Aar siden var derimod en Fangst af 1000—2000 Pund ikke ualmindelig.

Huimertilførslen var i denne Uge temmelig knap, fra Sverige blev kun tilført c. 5000 Stk. og fra Norge godt Halvdelen af dette Kvantum. Prisen er stegen en Del og fra de herværende store Lagre foregaar Afsætningen livligt.

Det allerede længe ventede almindelige Indsig af Sild i den svenske Skærgaard lader nu til endelig at have fundet Sted, noget senere end sædvanligt. I Fjor var der saaledes allerede i Slutningen af Oktober stor Tilførsel af Sild. Tilførslen i denne Uge har udelukkende fundet Sted pr. Dampskib fra Gøteborg og har andraget c. 2000 Kassar.

Vejrliget i sidste Uge har været i høj Grad omskifteligt, men rasende Storme med stærke Regnskyl har været mest fremherskende. Under saadanne Forhold er der ikke andet for Fiskerne at gøre end at holde sig rolig i Havnen og haabe paa bedre Tider.

Ganske faa Kuttere have i en af de faa kortvarige rolige Perioder drevet Fiskeri i Aalborg Bugt, men Resultatet var kun tarveligt, naaede for ingens Vedkommende over 100 Snes Rødspætter, ja der var dem, som kun havde 20—30 Snes. Fisken vejede fra 10—12 Pd. Snesen og blev betalt med c. 1 Kr. Snesen; ogsaa i Læsørende have faa fisket, men Udbyttet derfra var endnu tarveligere, saa Tilførslen har i sin Helhed været meget knap. Tungefiskeriet, der jo blev saa godt begyndt i forrige Uge, har ej heller givet noget Udbytte; naar Tungen nu blot maa holde sig paa Fiskegrundene, til roligere Vejrforhold indtræde. Sildefisket i Skærgaarden maa ogsaa have lidt af det urolige Vejr, idet Tilførslen derfra er aftagen betydeligt og Prisen stegen noget, der er pr. Dampskib fra Gøteborg tilført c. 500 Kister. Prisen, der først i Ugen var dalet til $3\frac{1}{2}$ Kr., er nu 5 Kr. pr. Kst. ab Gøteborg. Nu da Sildefiskeriet drives i større Udstrækning, ere alle Fiskere i den svenske Skærgaard beskæftigede dermed, saa alt Hummerfiskeri er nu opgivet, og der har derfor slet ingen Tilførsel funden Sted af Hummer derfra i sidste Uge, men denne har udelukkende fundet Sted pr. Dampskib fra Vest-Norge, hvorfra er tilført c. 8000 Stk., hvoraf dog kun c. 3000 Stk. til stedlige Forhandlere, Resten er afgaaet direkte til Tyskland. Prisen er c. 1 Kr. pr. Pd. ab Norge.

—nn.

Fra Sø og Land.

Skibe, der skulle til New-York, ville for Fremtiden ikke mere finde de amerikanske Lodsbaade ventende i saa stor Afstand fra Kysten som tidligere. Lods-Kommissionen har besluttet at tillade Lodserne at reducere Antallet af deres Baade fra 21 til 7. Dertil kommer endnu 3 New-Jerseybaade, saa at i det hele 10 Fartøjer ere disponible for Lodstjenesten. Lodserne ville for Fremtiden krydse indenfor Grændselinien Fire Island-Bernegat. Lodserne ville derved forringe deres Omkostninger betydeligt, og de tænke paa at erstatte Skonerterne med Dampere. (Hansa).

Dampskibsselskabet Myren har anskaffet sig et nyt Dampskib. Kapt. Moyell, der i en Del Aar har ført nævnte Selskabs Dampskib, skal overtage Kommandoen paa den ny Damper, medens Anna føres af Kapt. L. Petersen, der i flere Aar har været 1ste Styrmand paa det forenede Dampskibsselskabs Damper Kasan.

Dampskibsselskabet Gorm agter at anskaffe et nyt Dampskib og udvide Aktiekapitalen.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.
Indgaaede Skibe.

18. November. Dampskib »Georgia«, Kapt. Wørpel, fra New York med 280 Fade Oleo Oil, 1500 Sække Mel, 60 Fade Smør-Olie, 298 Kasser tørrede Æbler, 450 Fade Sirup, 32 Fade Cubricating Olie, 13 Stk. Birketræ, 500 Kasser tørret Frugt, 50 Bøtter Smør, 25 Sække Frø, 15 Pd. Fittings, 15 Fade Vin, 3 Kasser Fibre, 51 Kolli Isenkram, 550 Bøtter Fedt, 390 Kasser Kød, 12100 Stk. Staver, 43500 bushels Hvede og 8410 bushels Majs.

Sejlskib »Anna Cecilie«, Kapt. G. H. Larsen, fra Stettin med 500 Ballons Saltsyre.

Dampskib »Jacob«, Kapt. Spiesen, fra Hamburg med 3 Kasser Bogtrykkerrevisiter, 76 Sække Kaffe, 2 Fade kandiseret Frugt, 1 Balle Mandler, 2 Fade Cremortartari, 2 Kolli Fibre, 64 Kolli Læder, 17 Sække Brunsten, 900 Sække Mel, 211 Blokke Træ, 60 Fade Oleo Oil, 2 Fade Talkum, 100 Fade Harpix, 2 Fade Farve, 27 Fade Jærnvitriol, 20 Kasser Catechu, 60 Kolli Købmandsgods, 10 Sække Nødder, 50 Sække Cacao, 1 Kasse Bøger, 44 Kasser Ingber, 10 Fade Terpentiniolie.

Ugens Havarier.

Leo, Dampsk. af London, er paa Rejsen fra Odessa til København sunket i Skagerak d. 12. ds. De reddede beretter følgende Enkeltheder om Ulykken:

Dampskibet var ca. 3000 Tons stort og afsejlede d. 19. Oktbr. med en Ladning Korn fra Odessa, bestemt til København. Da Skibet naaede op i Skagerak blev det Natten til Søndag overrasket af Storme, hvorved Ladningen, der var daarligt fordelt og vel rigelig, forskød sig i den hæftige Søgang, Skibet faldt mere og mere over og forsvandt tilsidst med rivende Hurtighed i Bølgerne. Da Kaptajnen mærkede at Ladningen forskød sig, lod han Baadene holde parat, og i disse kunde desværre kun 11, deriblandt Kaptajnen, af den 22 Mand stærke Besætning redde sig, de øvrige gik til Bunds med Skibet. Stedet, hvor Ulykken skete ligger i Nærheden af Hanstholm. Besætningen i Baadene havde ikke kunnet redde det ringeste — og saa drev de da, om paa Havet i 19 Timer uden noget at spise eller noget at dække sig med mod Stormen og Søen. For at komme frem, havde de sat Sejl. Under denne 19 Timers Sejlsads, hvor de det ene Øjeblik havde Fyret i Sigte for i det næste at blive slaadet tilbage igen, døde paa Grund af Kulde og Udmattelse første Maskinmester, Hovmesteren og Kaptajnen, den sidste 2 Timer før de overlevende blev reddede af Dampskib Embleton af W. Hartlepool, Palkinhorn, der var paa Rejsen fra Newcastle til Stettin med Kul.

Embleton traf den første Baad, hvori befandt sig 3 Søfolk og 1 Fyrbøder, SO til O. 25 Sømil fra Hanstholm og hjærgede dem om Bord d. 12. Novbr. om Formiddagen Kl. 9.15. Den anden Baad, i hvilken de 3 Lig og de øvrige 4 Overlevede befandt sig, tog han Kl. 2.15, 27 Sømil fra Hanstholmen. Kaptajnen paa Embleton plejede paa det bedste de stakkels Skibbrudne og landsatte dem i Swinemünde De reddede ere: 2. Styrmand, 2. Maskinist, 1 Fyrbøder og 5 Matroser.

Johan August, Skonnert af Nyhamn, Andersson, strandede d. 16. ds., paa Rejsen fra Gefle til Hou, udfor Snekkersten. Skibet blev Søndag Morgen tagen af Grunden og indbragt i Helsingør Havn af Bjergningsdampskibet Droden. Under Indsejlingen i Havnen kolliderede Skibet med en Galease »Oskar« af Espergærde, som var for Udsejling. Galeasen mistede Mesanmast og en Del Sejl, »Bien« bragte Oskar til Bestemmelsesstedet, Stettin.

Oskar, Brig af Christiania, og »Salme«, Skonnert af Kaspervik, kom under Storm d. 16. ds. i Kollision med hinanden paa Helsingørs Red, skraas for Indløbet til Havnen.

Oskar, der var paa Rejsen fra Blyth til Faxø med Kul, sank straks efter Sammenstødet, og Besætningen reddede sig i Land i egen Baad. Salme var paa Rejsen fra Kronstadt til Leith med Trælast. Vraget af Oskar er nu efter Marineministerens Ordre uskadeliggjort; Dykkerdpsk. »Kattegat« har udtaget Master og Rigning af Briggen, som staar ret op og ned paa Haybunden. Da der, efter at Rigningen er fjernet, mindst vil være 11 Favne Vand over Vraget, vil man næppe bortspringe dette.

Merida, 3/m. Skonnert af Faaborg, er paa Rejsen fra Kotka til Granton med en Ladning Træ indkommen læk og med oven Bords Skade til Østerrisør d. 18. ds.

Dina Maria, Galease af Thurø, er paa Rejsen fra Saltvik til Stettin med Granit, indløben læk til Rønne.

Asger Ryg, Brig af København, der, som meddelt, drev paa Land udfor Emden, er under de sidste Storme kastet højere op paa Stranden, saaledes at man ved Ebbetid kan spasere ud til det. Masterne ere faldne over Bord og man kan se helt ind til Ladningen agter, hvor der er helt aabent.

Harald, finsk Skonnert, er, efter Grundstødning paa Bredegrunden, indbragt hertil af Svitzers.

Nielsine, Jagt af Fejø, paa Rejsen fra København til Hjemsted, stødte d. 18. ds. syd for Dragør paa en Sten og blev derved saa læk, at det maatte sættes paa Grund i Dragør Havn. Ladningen, Kul, Brædder og Stykgods, losses i Dragør, for at Skibet kan tættes.

Gebruders Nyhnes, Kuf, Andersen, er paa Rejsen fra Skotland til Lemvig d. 17. ds. strandet ved Sandnæshage, Besætningen bjærgedes.

Carmen, Skonnert af Svendborg er paa Rejsen fra Flensborg i Ballast til Leith indløben til Christianssand læk og med uklare Pumper.

Christine, Tankdamper af Aarhus. Under Udladning af Petroleum i Korsør Havn d. 15. ds. sprang et af Røerne, som forbinder Tanken i Damperen med Rørledningen i Land. Skaden opdagedes først, da allerede ca. 50 Td. Petroleum var løbet ud i Søen.

Skældervig, Skonnert af Janstorp, er d. 14. ds. indkommet til Helsingør med betydelig oven Bords Skade, efter at have været i Kollision med Barkskibet »Onni« af Nystad, der ligeledes ligger paa Helsingørs Red med Tab af Klyverbom.

Rebecca, 3/m. Skonnert af Danzig, der, som meddelt, indkom til Helsingør efter Grundstødning paa Hettorp, er undersøgt af Dykker, erklæret for sødygtig og har fortsat Rejsen.

Riberhuus, Dampsk. af Esbjerg, har paa Rejsen fra Hjemstedet til Altona med Kreaturer, været i Kollision paa Elben med et andet Dampskib, og faaet en Del Skade.

Enigheden, Galease af Marstal, Boye, er paa Rejsen til Svendborg med Kul d. 18. ds. grundstødt ved Nyborgfjord.

Georg, Dpsk. af København, blev paa sin sidste Rejse hertil under et Uvejr paa Søen ramt af et Lyn i Masten, der dog heldigvis ikke anrettede anden Skade, end at Kompasserne maatte rettes ved Ankomsten hertil.

Johanne Marie, Jagt af Assens, er kæntrret og sunket udfor Bobanken ved Helnæs. Besætningen er reddet.

Fra Skagen skriver vor Korrespondent den 18. November.

Onsdag d. 13. d. M. Efterm. Kl. 5³/₄ grundstødte paa Skagen Nordstrand ca. 1/4 Mil øst for Højen Fyr, 300 Favne fra Land, Dampskibet »Stockholm« Kaptajn J. F. R. Rosander, af Stockholm, fra Antwerpen til Malmø med Stykgods; Skibet er 590 Reg. Tons drægtig med 15 Mand Besætning, 2 Kvinder og 1 Passager.

Vinden var V. S. V. med stiv Kuling og en Del Sø. Der blev straks sluttet Akkord med Svitzers Bjærgningsentreprise og Skagens Bjærgningskorporation, saaledes at Bjærgelønnen fastsættes ved Voldgift.

Storm og Sø tog imidlertid hurtigt saaledes til, at det blev nødvendigt at hidkalde Redningsbaaden, for at Besætningen og 8 om Bord værende Skagboere kunde komme i Land.

Kl. omtrent 10^{1/2} Aften kom Skagen Redningsbaad paa Siden og tog 14 Personer i Land, den gik derefter straks ud igen og ved Midnat vare alle bjærgede

Søen brød da paa alle Revler og det blæste en Storm af Vest.

De to følgende Dage var det ikke muligt at komme til Skibet, der i denne Tid drev ca. 300 Favne østefter over 3. Revle ind paa 2. Revle, saaledes at det nu staar helt ind over denne med Agterskibet imod Søen.

Først Lørdag Morgen kom man om Bord og forefandt Skibet saa godt som ubeskadiget, Forrummet var tørt, medens der var 4 á 5 Fod Vand i Maskinen og Agterrummet.

Besætningens Tøj blev straks bragt i Land, medens man begyndte at løse af Lasten over i Bjærgningsdampskibet »Skandinavien«, der tilligemed Bjærgningsdampskibet »Frederikshavn« var til Stede paa Strandingsstedet. Om Eftermiddagen blæste det atter op, saa at Bjærgningsarbejdet maatte indstilles og Redningsbaaden om Natten bringe de om Bord værende i Land.

Lasten er meget kostbar og bestaar bl. a. af Vin og Likører, Manufakturvarer, Kaffe, Olie, Jærn m. m.

Skirner, Skonnert, Nielsen, er, medens den paa Cuxhafen Red laa for Anker, bleven paasejlet af Fiskedamperen Dr. Giese. hvorved Skirners Ankerkætting sprængtes og den drev ned mod 3/m. Skonnert Marie, J. Petersen, der ligeledes laa for Anker. »Marie« mistede derved Klyverbom og »Skirner« Klyverbom og Bouspyrd foruden at den fik anden Beskadigelse. Begge Skibe ere nu indbragte i Cuxhafen Havn.

Slyngelstreg.

Fra Frederiksstad skrives d. 16. ds.: Ved Hvaler er der fundet en Flaske, der indeholder en Meddelelse om, at Dpsk. Kasan d. 29. Oktober 1895 er gaaet under med Mand og Mus i Nordsøen; man antager, at det er Dpsk. Kasan af Kjøbenhavn. Denne Meddelelse er heldigvis falsk — Kasan ligger velbeholden i Königsberg.

Bjærgt Skibsbesætning.

Mathæus Richert, Skonnert af Marstal, Lauritzen, har paa Rejsen fra Brevig til Vest-Frankrig optaget Besætningen fra Skonnerten Fortuna af Drammen, der paa Rejsen fra Skotland til Horn med en Ladning Kul maatte forlades synkefærdig ca. 15 Sømil fra Lindsnæs. Besætningen landsattes i Ydre Flekkerø.

Southella, Dpsk. af Hull, Pinder, har i Nordsøen reddet Besætningen, 6 Mand, fra Skonnerten Agler af Høganæs. Jönsson, der paa Rejsen fra Umeå til Chalham med Trælast sprang læk d. 15. ds. i en forrygende Storm og maatte forlades af Mandskabet efter at Sejlene vare blæste i Stykker og Roret beskadiget. De Skibbrudne landsattes Søndag Morgen i Helsingør.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 19. November:

Barkskibet Sunbeam, Kaptajn Hansen, af Porsgrund, indkom i Lørdags paa Reden. Barken, som var paa Rejse fra Pensacola til Aarhus med Pitchpine og er ca. 800 Tons drægtig, var i Atlanterhavet bleven ramt af en mægtig Brandsø, hvorved 2 af Skibets Baade bleve knuste og nogle af Ruffene revne overbord, hvoriblandt Bestiklukafet, hvor alle Skibets nautiske Instrumenter befandt sig, desuden blev Roret beskadiget. Skibet drev nu hjælpeløst omkring i flere Dage, indtil det fik Forbindelse med det tilfældig forbi-sejlende norske Barkskib »Eugenia«, der laante »Sunbeam« Kompas og andre Instrumenter, og efterat Roret var bleven foreløbig repareret, fortsattes Rejsen hertil. Paa Grund af det snevre Farvand og Skibets Dybgaende (19^{1/2} Fod) samt det beskadigede Ror vil man ikke fortsætte Rejsen længere under Sejl, hvorfor Kaptajnen afsluttede Akkord med Bugserbaaden »Expres« om at bugsere Fartøjet til Aarhus, hvortil det afgik i Gaar Formiddags.

Dampskibet Gorm, Kaptajn N. W. Schmidt af Kjøbenhavn, der var paa Rejse fra Reval til London med Stykgods og Havre og i Lørdags havde anløbet Kjøbenhavn for Kul-

forsyning, havde, da det forlod Kjøbenhavn, udfor Trekrøner en mindre Kollision med det tyske Dampskib »Kalmars«. Kaptajnen paa »Gorm« mente ikke, at hans Skib havde taget væsentlig Skade og fortsatte derfor Rejsen, men ud paa Natten mærkedes at Skibet lakkede. En Plade maa være bleven løsnet ved Sammenstødet, og man søgte derfor ind til Frederikshavn, hvor en Del af Ladningen blev opløst for at finde Lækken, som da ogsaa i Dag blev funden og repareret, hvorefter Lasten bliver bragt ombord igen. Skibet menes at blive færdig til Afgang i Nat.

Dampskibet Forsteck, Kaptajn C. Scheller af Hull, paa Rejse fra Hjemstedet til England, indkom i Dag fra Søen med Skade paa Maskinen. Skibet skal eventuelt repareres her.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Gibraltar 18. Novbr., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Dartmouth 19. Novbr., bestemt til Cadiz, Malaga, Tarragona, Barcelona, Marseille. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Smyrna 14. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 15. Novbr., bestemt til Southampton, Cadiz, Spanien, Cette, Italien, Sicilien. — Castor, Holm, ankom til Petersborg 11. Novbr., bestemt til Kbhvn., Middelhavet. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Stettin 18. Novbr., bestemt til Königsberg, Southampton. — Dagmar, Kofoed, afgik fra Dartmouth 17. Novbr., bestemt til Cette, Italien. — Douro, Brabrand, afgik fra Dartmouth 18. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, ankom til Antwerpen 4. Novbr., bestemt til Tunis, Piræus, Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Königsberg 17. Novbr., bestemt til Kbhvn., Southampton, Spanien. — Kiew, Rabe, ankom til La Rochelle 19. Novbr., bestemt til Bordeaux, Santander. — Kursk, Staal, ankom til Petersborg 15. Novbr., bestemt til Königsberg, Bordeaux. — Leopold II, Kruse, afgik fra Antwerpen 11. Novbr., bestemt til Algier, Tunis, Piræus etc. — L. P. Holmblad, Strubberg, ankom til Petersborg 18. Novbr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Riga 12. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Bordeaux 19. Novbr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Jensen, ankom til Denia 17. Novbr., bestemt til Malaga, Cadiz, Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 18. Novbr., bestemt til Sortehavet. — Tomsk, Petersen, ankom til Kbhvn. 18. Novbr., bestemt til Riga. — Vesuv, Gade, afgik fra Dartmouth 17. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Viking, Jørgensen, afgik fra Oporlo 20. Novbr., bestemt til Lissabon, Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Antwerpen 6. Novbr., bestemt til Tunis, Piræus, Constantinopel, Samsoun, Trebizonde, Batoum, Novorrossisk, Odessa.

Anglo Dane, Petersen, laa til Ankers ved Skagen 15. Novbr., bestemt til Antwerpen — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 19. Novbr., bestemt til Stettin. Ceres, Svensson, afgik fra Havre 19. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Charkow, Norden, afgik fra Hull 19. Novbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 19. Novbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik Arendal 14. Novbr., bestemt til Vestnorge. — Frederik, Harboe, ankom til Kbhvn. 20. Novbr., bestemt til Königsberg — Jolantha, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 20. Novbr., bestemt til Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom til Königsberg 17. Novbr., bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, ankom til Trangisvaag 16. Novbr., bestemt til Thorshavn etc. — Louise, Brabrand, afgik fra Königsberg 19. Novbr., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Manchester 18. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Lind, afgik fra Kbhvn. 19. Novbr., bestemt til Königsberg, Danzig. — Mosk'ov, Petersen, afgik fra Antwerpen 19. Novbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 14. Novbr., bestemt til Kbhvn., Anvers. — Odin, Lissner, afgik fra Königsberg 19. Novbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 19. Novbr., bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, afgik fra Libau 17. Novbr., bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom til Libau 18. Novbr., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Eskefjord 14. Novbr., bestemt til Faskrudsford etc. — Tula, Paaske, ankom til Stettin 19. Novbr., bestemt til Königsberg — Valdemar, Sørensen, ankom til Libau 20. Novbr., bestemt til Kbhvn., Anvers. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Kbhvn. 18. Novbr.,

bestemt til Danzig — Anna, Moyel, ankom til Riga 17. Novbr., bestemt til Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 20. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Odense 21. Novbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 21. Novbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 19. Novbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 19. Novbr., bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankensen, afgik fra Odense 20. Novbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 20. Novbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Leith 19. Novbr., bestemt til Odense.

Dannebrog. Christiansborg, Schmidt, ankom til Trangsund 16. Novbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Stockholm 20. Novbr. — Frederiksborg, Andersen, afgik fra Libau 16. Novbr. til Rotterdam. — Rosenborg, Schultz, ankom til Blyth 18. Novbr. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Terneuzen 18. Novbr.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, ankom til Dordrecht 18. Novbr. — Fyen, Hansen, afgik fra Kbhvn. 16. Novbr., ankom til Reval 18. Novbr. — Hafnia, Neergaard, afgik fra London 16. Novbr., ankom til Grangemouth 18. Novbr. — Jylland, Starck, afgik fra Libau 14. Novbr. til London. — Russia, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 16. Novbr. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra London 16. Novbr., ankom til Blyth 17. Novbr., afgik 19. Novbr. til Kbhvn.

Thingvalla. Island, Thomsen, afgik fra Kristianssand 12. Novbr. til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 1. Novbr., ankom til New-York 12. Novbr. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 9. Novbr. til Kbhvn.

Det Jyde-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest Olsen, afgik fra Aarhus 14. Novbr., anløb Frederikshavn 15. Novbr., ankom til Newcastle 18. Novbr. — Octa, Enemark, afgik fra Newcastle 13. Novbr., ankom til Göteborg 17. Novbr. — Orrik, Erichsen, afgik fra Randers 11. Novbr., anløb Aarhus 12. Novbr., ankom til Lübeck 13. Novbr., afgik 14. Novbr., ankom til Aalborg 16. Novbr.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Methil 14. Novbr., afgik 15. Novbr., ankom til Esbjerg 18. Novbr. — Nerma, Degn, afgik fra Esbjerg 15. Novbr., ankom til Hartlepool 18. Novbr. — Nord søen, Meinertz, ankom til Newcastle 13. Novbr., afgik 15. Novbr., ankom til Esbjerg 16. Novbr., afgik 19. Novbr. til London.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Reval 12. Novbr., bestemt til London. — Frode, J. C. Jensen, afgik fra Stettin 15. Novbr., ankom til Riga 18. Novbr. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 20. Novbr., bestemt til Reval — Svend, Hveysel, afgik fra Rotterdam 18. Novbr., ankom til Blyth 20. Novbr. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Newcastle 5. Novbr., ankom til Libau 12. Novbr. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Stettin 15. Novbr., ankom til Reval 18. Novbr. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Antwerpen 15. Novbr., ankom til Swansea 18. Novbr. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Rio de Janeiro 7. Novbr., bestemt til La Plata. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Rio de Janeiro 28. Oktbr., bestemt til La Plata. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga 11. Novbr., bestemt til Rouen. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Reval 20. Novbr., bestemt til Schiedam. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Stettin 16. Novbr., ankom til Reval 19. Novbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Riga 12. Novbr., bestemt til Dunkerque. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Antwerpen 27. Oktbr., ankom til St. Petersborg 4. Novbr. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra London 13. Novbr., ankom til Sunderland 15. Novbr. — Pawel Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Cronstadt 13. Novbr., bestemt til London. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Cronstadt 3. Novbr., ankom til Amsterdam 10. Novbr.

Helmdal. Anine, Knudsen, afgik fra Newcastle 16. Novbr., ankom til Stettin 20. Novbr.

Sejlskibe.

Fane, Nordby. Aalborg, Callesen, afgik fra Tocopilla 15. Novbr. til Kanalen. — Anna Marie Schwalbe, Brinck, afgik fra Hamburg 4. Novbr. til Port Elisabeth. — Afma, Ankensen, indkom til Portland 12. Novbr. fra Hamburg til Pernambuco. — Casma, Sonnicksen, prajet 19. Oktbr. paa 2^o N. 29^o V. fra Hamburg til Guaymas. — Cingalese, Christensen, afgik fra Punta Arenas 11. Novbr. til Kanalen. — Claus, Hansen, ankom til Mossaro 18. Oktbr. fra St. Catharina. — Copley, Struckmann, ankom til San Francisco 7. Novbr. fra Swansea — Dania, Nielsen, afgik fra Hamburg 11. Novbr. til Pernambuco. — Dorane, Rødgaard, indkom til

Dover 7. Novbr. fra Antwerpen til Port Natal. — Doris Brodersen, Mathiasen, ankom til Dunegan (New-Zealand) 11. Novbr. fra New-York. — Elisabeth, Harrebye, ankom til Hamburg 16. Novbr. fra Monta. — Elisabetha, Fischer, ankom til Cadiz 6. Novbr. fra Havre. — Embla, Jepsen, ankom til Hamburg 18. Novbr. fra Sydhavet. — Fane, Mortensen ankom til Capetown 18. Oktbr. fra Rio de Janeiro. — Helene, Sørensen, ankom til Capetown 18. Oktbr. fra Rio de Janeiro — Sottie, Clausen, ankom til Guaymas 15. Novbr. fra Hamburg. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Laguno 8. Novbr. fra Maracaibo. — Mærdor, Brinck, ankom til Vlis-singen 10. Novbr. fra Buenos Ayres. — Nancy, Svarrer, afgik fra Cadiz 6. Novbr. til Santos. — Rosa, Brinck, ankom til Plymouth 11. Novbr. fra Laguna, afgik 13, ankom til Havre 16. Novbr. — Solid, Jørgensen, ankom til Santos 9. Novbr. fra Hamburg. — Thea, Jessen, afgik fra Liverpool 1. Novbr. til Rio Grande — Thor, Duysen, afgik fra Pasca-goula 8. Novbr. til Buenos Ayres. — Valparaiso, Lorentzen, ankom til Lissabon 18. Novbr. fra Padang. — Venus, Peter-sen, afgik fra Para 8. Novbr. til Barbados, fragsøgende. — Wilhelmine, Oldefar, afgik fra Barios 8. Novbr. til Apala-chicola.

Fane, Sønderho. Agnes, Riber, ankom til Rio Grande 4. Novbr. fra Porto Alegre. — Anna, Mortensen, er afgaaet fra Kbhvn. til Drammen. — Cathrina, Christiansen, afgik fra Hamburg 15. Novbr. til Porto Alegre. — Clara, Hansen, er beordret fra Falmouth til Hamburg. — Killeena, Hansen, ankom til Hamburg 8. Novbr. fra Falmouth. — Martha, Nissen, ankom til Barbados 17. Novbr. fra Rio Grande. — Phønix, Øhle, afgik fra Rockingham (W. A.) 6. Novbr. til London. — Venner, Aarre, ankom til Pernambuco 12. Novbr. fra de Cap-verdiske Øer.

Chr. Simoni, Aalborg. Carl, Andersen, ankom til West Hartlepool 5. Novbr. — Caroline Smith, Ægidiussen, ankom til Aalborg 31. Okt. — Flora, Larsen, afgik fra Borgå 31. Okt., ankom til Aalborg 12. Novbr. — Kirstine, Ægidiussen, ankom til Rochester 19. Novbr.

M. J. Ipsen, Renne. Camtoos, Pedersen, ankom til London 20. Novbr.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn Lübeck, meddele os den 21. Novbr.:

Reval noter for Dampere:

London 1/1¹/₂ d., Rotterdam 1/3 d., Antwerpen 1/3³/₄ d., Rouen 1/6 à 1/7¹/₂ d., Glasgow 1/6 à 1/7¹/₂ d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis

Danmark, nordligst Aarhus, 13/14 M. pr. 2000 Kilos Rug-basis.

Libau noter for Dampere:

London 1/—10³/₄, Hull eller Leith 1/—, Rotterdam 1/—10³/₄ d., Antwerpen 1/1¹/₂ d., Dunkirk 1/1¹/₂ d., Ghent 1/2 d. (20/21 frcs. pr. Ton Hør), Rouen 1/4¹/₂ d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Danmark, nordligst Aarhus, 20/21 M. pr. 2000 Kilos Klid, 12/13 M. pr. 2000 Kilos Rug.

Windau, Hull 26/— pr. Standard Deals/Battens South Alloo 11/— pr. lood Props, Boness 12/— pr. lood Props, Cherbourg 40 frcs. pr. Std. Deals Battens, Antwerpen 37¹/₂ frcs. pr. Std. Deals Battens.

Hudikswall, London 27/6 D/B. Hull 27/6 Props.

Gefle D. Malaga 65/67 Pes. D/B., Dublin 40/— D/B, Cardiff 35/6 D/B.

Stockholm, Cardiff 27/6 d., D/B.

Kalmar, Dorn 27/6 d., D/B.

Aabo, Barcelona 70 Pes., D/B.

Wyborg, Carthage 67 Pes., D/B.

Danzig noter for Dampere:

London 6/3 à 6/6 d. pr. Ton Dødvægt, Newcastle 6/6 à 7/— pr. Ton Sukker, Dunkirk 16 frcs. pr. 2000 Kilos Melasse. Sundborn, Dunkirk 8¹/₂ frcs. pr. Ton Melasse.

Kulfragterne fra Englands Østkyst til Danmark ere uden Forandring siden vor sidste Notering.

D'Hrr. Funch Edye & Co., New York, meddele den 8. Novbr.:

Efterspørgslen efter Tonnage for Korn, saavel fulde som Partladninger, er nu mindre stærk, og som Følge deraf er den tidligere opadgaende Tendens i Fragtraterne nu standset. Rederierne synes alligevel tilbøjelige til at anlægge deres Dampere for Partladninger til de nu gængse Rater, og Tilbudet af middelstore Baade har i den forløbne Uge været rigeligt. Der meddeles ikke om nye Forretninger fra Bom-

uldshavnene, og Udsigterne i denne Retning ere nærmest daarligere, og i andre Brancher af Dampskibs-Forretningen er intet nyt af Interesse at berette.

Begæret efter Sejlskibs Tonnage har i den forløbne Uge næsten udelukkende indskrænket sig til Petroleums-Skibe, saavel til Ostindien som til Europa, men desværre ere Raterne svage og vise i enkelte Tilfælde en Nedgang fra de sidste Noteringer. I andre Retninger er intet nyt at meddele og vi kunne kun tilføje, at Markedets Tilstand i al Almindelighed er flov og uden Udsigt til nogen snarlig Bedring.

Der er betalt følgende Rater:

Philadelphia eller Baltimore til Cork f. O. Korn $3\frac{1}{2}$ d.
Baltimore til Sundhavne $3\frac{3}{4}$ d. hvis en Havn, $3\frac{1}{10}$ d. d.

hvis to Havne.

New Orleans til Rotterdam og Hamburg, Bomuld $36\frac{1}{2}$, Liver-
pool $35\frac{3}{4}$ d., Havre eller Bremen $36\frac{9}{10}$ d.

Savannah til Barcelona eller Genua $34\frac{1}{2}$. Galveston til
Liverpool $36\frac{1}{2}$. Continentet $37\frac{1}{6}$ d.

New-York til Dublin eller London Petroleum $1\frac{1}{9}$ d., Rouen
 $2\frac{1}{6}$ d., Christiania 2. Philadelphia til Lissabon $2\frac{1}{6}$ d., New-
York til Bombay og røde Havs Havne 18 c., Hong-Kong 15
c., Calcutta $12\frac{1}{2}$ c., Shanghai $19\frac{1}{2}$, Java $16\frac{1}{2}$ à $18\frac{1}{2}$ c.

Pensacola til London Tømmer £ 4. 10/. Rio Janeiro
Doll. 14, italienske Middelhavshavne £ 4. $12\frac{1}{6}$ d., Marseilles
£ 4. $12\frac{1}{6}$ d., Storbritanien £ 4. 10/.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under
16. November:

Kulfragterne til Østersøen ere lidt lavere for større Dampere,
og Omsætningen har i det hele ikke været stor i sidste Uge.
For Middelhavet er vedblivende godt Begær med tildels stige-
nde Rater. Af Befragtningerne nævnes: Tyne, Blyth eller
Wear til: Riga $4\frac{1}{2}$ (Rutebaad), Königsberg $650\frac{6}{10}$ —, Pillau $1600\frac{4}{3}$,
Neufahrwasser $850\frac{4}{9}$, $1750\frac{4}{10}$ —, Swinemünde $1800\frac{3}{9}$,
 2500 , $1850\frac{3}{10}$, $1600\frac{3}{11}$, Horsens $1000\frac{4}{9}$, Helsingør $700\frac{5}{1}$,
 $850\frac{4}{9}$, Nykjøbing F. $1000\frac{4}{10}$, Kjøbenhavn $2200\frac{3}{9}$,
 $1800\frac{4}{1}$, $1600\frac{1250}{4}$, Helsingborg $1200\frac{4}{11}$, Bordeaux
 $1450\frac{4}{1}$, Lissabon $950\frac{5}{9}$, Sevilla $650\frac{6}{9}$, $1450\frac{6}{11}$, Malaga
 $1500\frac{7}{1}$, Barcelona $1700\frac{7}{6}$, Tarragona $2250\frac{7}{9}$, Cette $3100\frac{5}{1}$
($5\frac{1}{2}$ —), Genua $3000\frac{5}{1}$, Spezzia $2600\frac{5}{1}$, Ca Vecchia $3300\frac{5}{7}$,
Neapel $2200\frac{5}{3}$, Messina $1600\frac{5}{9}$, Cagliari $1200\frac{6}{3}$,
Triest $2900\frac{6}{10}$, Alexandria 2700 , $3200\frac{5}{1}$, Algiers $1500\frac{4}{9}$.

Time charter:

U. K. Kontinent og Staterne 1646 Netto £ 650 pr. Maaned.
Returmarkedet fra Sortehavet er faldende og Donau-Markedet
ligeledes. Fra Odessa og Sebastopol noteres $11\frac{1}{6}$ paa n. c.
Betingelser, 3 d. mere fra Sulina, Bourgas etc. Donau-Markedet
er overfyldt med Tonnage og Raten falden til $14\frac{1}{10}$ — n. c.

Fra Middelhavet er sluttet:

Alexandria til Marseilles 1849 Netto frc. 11 , seed, Alex-
andria til Hull 1618 Netto $11\frac{1}{10}$ —, Alexandria til U. K. 2200
tons $11\frac{1}{6}$ Ordre, $10\frac{1}{6}$ direkte.

Smyrna til London, Hull eller Harwich 3000 tons $12\frac{1}{10}$ —,
Smyrna & Chenak til Bristol 2300 tons £ 1300 , Marseilles til
Swansea 2000 tons $8\frac{1}{6}$, Carloforte til Dunkirk 3000 frcs fri
dispatch. til Antwerpen frc. 1350 ogsaa fri for dispatch.

Fra Østersøen er sluttet:

Norrköping og Göteborg til Rio Janeiro 560 stds., $80\frac{1}{10}$
std. Deal Capacity, Åbo til Kanalen $1\frac{1}{9}$ d. Havre.

Riga til London $8\frac{3}{10}$ sleepers, Windau til London $9\frac{3}{10}$
sleepers, Gefle til London 380 stds. $30\frac{1}{10}$ —, Oxelösund til Rotter-
dam 803 Netto $5\frac{1}{10}$ —.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Syns-
vidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne
angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.)
Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Limfjorden. Den 15de Novb. 1895 er *Thyborøn* Fyrskib
inddraget for Vinteren.

Sundet. En Brig er sunken i Kbl. ØSØ. for *Helsingør*
Havnelyr. Vraget er afmærket med en Vragvager, som ligger
NØ. for det. Masterne ere udtagne. Mindste Dybde over
Vraget er 12 Fv.

Taasinge og Turo. Paa Ø.-Kysten af *Taasinge*, c. 800
Alen N. for *Valdemar-Slot*, er tændt to hvide, faste Fyr, der
holdte overet i N. 79° V. og S. 79° Ø. lede fri S. om *Turo-
Rer* og *Grønne-Odde*. Synsvidden: 5 Kml. Fyrene vises fra
hvide Pæle, hver med en rød Ballon paa Toppen. Brændetid:
1ste August—30te April.

Paa V.-Siden af *Turo*, c. $1,000$ Alen Ø. for *Maarodde*, er

tændt to røde, faste Fyr, der holdte overet i N. 130° V. og S.
 130° Ø. lede fri V. om *Grønne-Odde* og Ø. om *Troense-Hage*.
Synsvidden: 4 Kml. Fyrene vises fra hvide Pæle, hver med
en rød Ballon paa Toppen. Brændetid: 1ste Aug.—30te
April.

Bøgestrøm. Den 18de November 1895 er *Bøgestrøm*
Klokke-tønde ombyttet med Vintersømærket, som er en rød
Spidstønde med rød, kort Stage og 1 opadbunden Kost.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sundet. Skonnerten, der er sunken c. 2 Kml. V. for
Bredgrund, er afmærket med en grøn Vragvager med Flag,
som ligger S. for Vraget og med et Vragfyrskib, som ligger
V. for Vraget. Begge Masterne ere afbrækkede.

Sverig. Södermanlands Skjærgaard. Omtrent 6 Kml. S.
for de ydre Skjær ved *Häfringe Fyr* skal findes et Sted med
et Par Kbl. Omkreds, hvor Kompasserne vise sig upaalidelige.

Stockholm Skjærgaard. Ved *Söderarm* og *Landsort* Lods-
Stationer hejses en stor Ballon med hvidt Bælte, naar Lods
findes ved Stationen.

Bottniske Bugt. Den 10de Novb. 1895 er Fyrskibet
»Quarcken» (*»Snipan»*) inddraget for Vinteren.

Øregrund Skjærgård. Ved *Svartklubbens* Lods-Station
hejses en sort Ballon med hvidt Bælte, naar Lods findes paa
Stationen.

Bottniske Bugt. Mellem *Råneå* og *Liggskär* ere følgende
Sømærker inddragne: Stagen med Kost ved *Laxögrundets*
NV.-Pynt, to Stager med Kost ved *Mjöfjärdsnäsgrundet*, Stagen
med Kost lige over for samme Grund, Stagen lige over for
Laxö Vattungen og Stagen med Kost ved *Laxö Vattungen*
Grund.

Ved Grunden lige over for *Hälholmen* og *Granholmen*
udsættes en Stage.

Inre og *Yttre Hälholmsgrundets* Stager med Kost flyttes
noget V. hen, ud i Farvandet.

Inre-Külholmsgrundets Stage med Kost flyttes til $65^{\circ} 48'$
 $38''$ N. Br. $22^{\circ} 26' 0''$ Ø. Lgd.

Ved N.-Kant af *Långörarnas Grnd* flyttes Stagen med
Kost til $65^{\circ} 47' 30''$ N. Br. $22^{\circ} 27' 0''$ Ø. Lgd.

N. for *Sigfridsö* inddrages Stagen med Kost ved *Flam-
boros Grund* og Vageren med Stage og sort Ballon ved
Brändö Vattungens Grund. En Stage udsættes paa $65^{\circ} 43'$
 $20''$ N. Br. $22^{\circ} 24' 28''$ Ø. Lgd.

Eu Stage med Kost udsættes SSØ. for sidstnævnte Stage
ved Landgrunden N. for *Sigfridsö*.

Ved Grunden *Bådan* NØ. for *Kälkholm* udsættes en Stage.
 $65^{\circ} 32' 45''$ N. Br. $22^{\circ} 26' 0''$ Ø. Lgd.

Rusland. Finske Bugt. *Bronnaja* Baake V. for *Oranien-
baum*, er ødelagt.

Narva Bugt. Baaken paa *Wigrund* ved Indløbet til
Narva Bugt er ødelagt.

Tydskland. Kurisches Haff. I *Kurisches Haff* er Vinter-
afmærkningen foretagen.

Swinemünde. Ved *Swinemünde* er Vraget af Bark *»Ostsee»*
borttaget. Afmærkningen er inddraget.

Stettin Distrikt. I Følge Indberetning fra det kgl. General-
konsulat i *Stettin* er Vinterafmærkningen i *Stettin* Distrikt
foretagen.

Kieler Fjord. I *Kieler Fjord* er Fyret paa *Lystønden*
midlertidig slukket.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Gullmarsfjorden. Ved Indløbet til *Munkedals*
Havn, tidligere kaldet *Skree Håla*, udsættes i 19 Fod Vand
to røde Stager, en med 2 og en med 1 Kost. $58^{\circ} 26' 12''$ N.
Br. $11^{\circ} 40' 49''$ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Vesteraalen. Skaarvaag Fyrlampe er forandret.
Den viser nu Lys med Formærkelser fra S. 30° V., fri uden
om *Jensskalfuen*, gennem V. til N. 25° V., fri uden om
Rørfaldene. Lyset er rødt fra S. 7° V., fri inden om *Flad-
holmskallen*, til S. 52° V., fri N. om *Store Gotringskjær*, og
fra N. 35° V. fri inden om *Klakken*, til N. 78° V., fri S. om
Nordre Hvittingkallen, forøvrigt hvidt. Desuden viser det
hvidt Lys mod *Skaarvaag*. Flammens Højde: 44 Fod. Lys-
vidden: 6 Kml. Det vises fra en hvid, 24 Fod høj Pæl.
Brændetid: 15de Aug.—30te April. $68^{\circ} 40' 45''$ N. Br. 14°
 $24' 40''$ Ø. Lgd.

Strømsjø Fyrlampe, paa *Hella*, viser hvidt Lys med For-
mærkelser fra N. 35° V. til S. 62° V., fri uden om *Rørfaldene*.
Flammens Højde: 38 Fod. Lysvidden: 6 Kml. Fyret vises
fra et hvidt, 10 Fod højt Fyrhus.

I Retning N. 51° V. og en Streg paa hver Side deraf vises et hvidt, fast Fyr 24 Alen bagved og 34 Fod over det første. Holdte overet angive de det N. lige Indløb mellem *Nittingen* og *Nittingskallen*. Brændetid: 15de Aug.—30te April. 68° 42' 30" N. Br. 14° 28' 0" Ø. Lgd.

Tyskland. Elben. Paa Fyrskibet »*Elbe Nr. II*«, er det øverste Fyrs Højde nu 49 Fod og det nederste 29 Fod. Synsviddens: 10 Kml. for det øverste, 8 Kml. for det nederste Fyr.

Weser. I *Weser* ovenfor *Farge* ved 24,9 Km. Stenen. er fundet en 11 Fods Sten. Den er paa Ø.-Siden afmærket med en Vragtønde med Ø.-lig Topbetegnelse. *Lemwarden* Ledefyrilinje leder fri Ø. om Vragtønden.

Jade. I *Aussenjade* er Baaketønde F for Vinteren ombyttet med en Spirtønde og Baaketønde Nr. 8 med en Spidstønde. Lystønderne Nr. 3 og 6 inddrages først naar Isgang ventes.

Holland. Friesche Zeegat. I *Noordwestrak*, tæt ved *Pesensrede*, er Skibet »*Talisman*« sunket. Det er afmærket med en grøn Spidstønde. 53° 26' 18" N. Br. 6° 4' 39" Ø. Lgd.

Zuiderzee. Ved *Schokland* V-Side ere Resterne af den tidligere Kystsikring afmærkede med 4 Stager med afkortet Kegle. 52° 38',5 N. Br. 5° 46',4 Ø. Lgd. Man maa ikke komme inden for Afmærkningen.

Hollandsch Diep. Et Fartøj er sunket i *Hollandsch Diep* omtrent lige over for *Strijensas* Havn. 51° 42' 40" N. Br. 4° 35' 24" Ø. Lgd.

W.-Hellegat. Vraget, som laa sunket i *W.-Hellegat* ved Kugletønde Nr. 10, er optaget. Afmærkningen er inddragen.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland, og Irland

England. Milford Haven. En hvid, 16 Fod høj Baake er opført paa S.-Enden af *Weare Point*, 1,3 Kbl. S. 65° V. fra *Newton Wear House*. 51° 42' 0" N. Br. 4° 59' 10" V. Lgd.

Bristol Channel. Omtrent den 1ste Marts 1896 forandres Taagesignalet paa Fyrskibet »*Breaksea*«. Et *Reed-Taagehorn* skal da hver 1/4 Minut give Et-Stød af 4 s Varighed. 51° 21' N. Br. 3° 20' V. Lgd.

Englands V.-Kyst. Paa *St. Tudwall-Roads* er Vraget af Fartøjet »*Peter Varkevisser*«, som laa 1,2 Kml. N. 9° V. fra *St. Tudwall Kirke*, optaget. Afmærkningen er inddragen.

Dee. Englands V.-Kyst. Et Vrag ligger sunket i 5 1/2 Fv. Vand i *Dee*, 2 Kml. S. 80° V. fra *Chester Barre Tønde*. Vraget, der sandsynligvis er af »*William Henry*«, er paa NV.-Siden afmærket med en grøn Spidstønde. 53° 23' 30" N. Br. 3° 31' 0" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Brest. Taarnet paa Klippen *Mengan* er nu fuldført. Det er 30 Fod højt over Højvande og rød og sort vandret stribet. Fra Taarnet skal vises et Fyr med Formørkelser. 48° 20' 19" N. Br. 4° 34' 34" V. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

Canada. Northumberland Strait. Paa *Point de Chêne*, Ø.-Siden af Indløbet til *Shediac Harbor*, er tændt to røde, faste Ledefyr, som holdte overet i S. 11° V. lede fra tværs af *Cassie Point* til *Shediac Island* Ledefyr komme overet. Flammens Højde: 38 og 32 Fod. Synsviddens: 7 Kml. Fyrene vises fra hvide Pæle, der staa 300 Alen fra hinanden. Forfyrets Beliggenhed: 46° 14' 45" N. Br. 64° 30' 50" V. Lgd.

Shediac Island Ledefyr vise hvidt, fast Lys over en lille Vinkel. Flammens Højde: 52 og 36 Fod. Synsviddens: 11 Kml. Fyrene vises fra Bygninger, røde foroven, hvide for neden. Fyrene staa 310 Alen fra hinanden. Forfyrets Beliggenhed: 46° 15' 30" N. Br. 64° 31' 55" V. Lgd. Holdte overet i S. 82° V. lede Fyrene S. om *Medea* og *Zephyr Rock* hen mod *Shediac Harbor*, indtil *Point de Chêne* Jerbanebro Fyr ere overet.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Connecticut. Omtrent den 9de Novb. 1895 tændes paa *Jones Rocks* et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 27 Fod. Synsviddens: 4 Kml. Fyret vises fra en sort Baake med Firkant paa Toppen. 40° 59' 18" N. Br. 73° 38' 7" V. Lgd.

Samtidig inddrages den sortmalede Lystønde Nr. 1, som vises hvidt, fast Lys, ved *Jones Rocks*.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien S. Gibraltar. Den 1ste Novb. 1895 er et Mærkeskib udlagt 4 1/4 Kbl. S. 65° V. fra *Ragged Staff* Fyr og N. 44° V. fra *New Mole* Fyr. Det afmærker Yderenden af *New*

Mole Forlængelse. Det viser to røde Balloner og to røde Lanterner lodret for hinanden. Man maa ikke gaa SØ. om Skibet. 36° 7' 40" N. Br. 5° 21' 50" V. Lgd.

Italien. Neapel. Det grønne Fyr med Formørkelser paa Yderenden af den buede Ø.-Mole ved *Neapel* er midlertidig ombyttet med et grønt, fast Fyr.

Pianosa. Baaken paa Grunden *San Giovanni*, NØ. for *Pianosa* lille Havn, er ødelagt.

Korsika S. Razzoli. Det hvide, faste Fyr med rød Vinkel, paa Øen *Razzoli*, er nu forandret saaledes, at det er formørket N. for S. 67° Ø. 41° 18' 25" N. Br. 9° 20' 20" Ø. Lgd.

Sardinien Ø.-Kyst. Kap Ceraso. Stagen med Flag paa Grunden ud for Kap *Ceraso* findes ikke.

Sicilien. Empedocle. Ved *Empedocle* Havn lyse det røde faste Fyr paa Ø.-Molen og det hvide, faste Fyr paa V.-Molen. Horizonten rundt 37° 17' N. Br. 13° 32' Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Budua. Det hvide, faste Fyr paa SØ.-Pynten af Øen *St. Nicolo*, *Budua*, lyser fra N. 67° Ø. gennem Ø., S og V. til N. 67° V. 42° 16' N. Br. 18° 52' Ø. Lgd.

Zaravecchia. Paa Yderenden af NV.-Molen ved *Zaravecchia* er tændt et grønt, fast Fyr, der vises fra en Pæl. Flammens Højde: 16 Fod. Synsviddens: 2 Kml. Fyret er formørket fra N. 42° V. til N. 35° V. over Grunden *Kocensko*. 43° 56' 20" N. Br. 17° 26' 23" Ø. Lgd.

Rusland. Anapa N. En Grund har dannet sig tæt ved *Anapa* Anlægsbro i det grønne Fyrs Lysvinkel, mellem Ledefyrilinjen, S. 60° Ø., og Brohovedet. Paa Grunden findes den mindste Dybde, 11 Fod, c. 1 Kbl. N. for Broen. Mellem denne og Grunden er der 17 1/2 Fod og ved Broen 14 Fod Vand.

Poti. Poti Fyr er midlertidig ombyttet med et andet Fyr af samme Art, men med mindre Lysstyrke. Det vises fra Fyrtaarnets Galleri.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Naar Uddybningsmaskinen ved *Pensacola Harbor* arbejder om Natten, vises et hvidt, fast Fyr ved hvert af de to Ledefyr, saa at man i Fyrilinjen har 4 Fyr overet. Ledefyrene ere skjærmede, saa at de ikke kunne ses fra Fløjtetønden ved Indløbet.

Mexico. Lobos. Paa S.-Enden af Øen *Lobos* er tændt et hvidt Blinkfyr, som hver 1/2 Minut viser Et-Blink. Flammens Højde: 54 Fod. Det vises fra et 52 Fod højt, hvidt Jerntaarn. 21° 28' 20" N. Br. 97° 13' 20" V. Lgd.

Coatzacoalcos. Ved Munden af *Coatzacoalcos* er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 29 Fod. Synsviddens: 11 Kml. Det vises fra en 19 Fod høj Pæl, som staa 570 Alen fra Fyrtaarnet. 18° 9' N. Br. 94° 25' V. Lgd.

For at passere Barren holdes det ny Fyr i S. 3° V., indtil man har 13 Fod Vand, da man forandrer Kurs til S. 20° Ø. og staa videre ind.

Yucatan. I *Progreso* er det hvide, faste Fyr paa Toldbygningen slukket. 21° 17' N. Br. 89° 39' V. Lgd.

Yucatan V.-Kyst. Laguna de Terminos. Det V.-lige Indløb til *Laguna de Terminos* er afmærkede saaledes:

Klokketønde Nr. 1 med sort Ballon i 2 Fv. 18° 42' 59" N. Br. 91° 52' 50" V. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 3 med hvid Ballon. 18° 41' 24" N. Br. 91° 52' 56" V. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 5 med sort Ballon. 18° 39' 33" N. Br. 91° 52' 11" V. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 7. 18° 38' 46" N. Br. 91° 51' 37" V. Lgd.

Rød Spidstønde Nr. 2. 18° 37' 58" N. Br. 91° 51' 51" V. Lgd.

Rød Spidstønde Nr. 4 i 2 Fv. 18° 37' 40" N. Br. 91° 50' 19" V. Lgd.

Cuba N.-Kyst. Gibara. Ved *Punta de Peregrina*, Ø. for Indløbet til *Gibara* Havn, er i 21 Fod Vand, Lavvande, udlagt en rød Kugletønde med Stage og hvid Fløj. 50 Alen V. for Tønden er der 25 Fod og 1/2 Kbl. fra den 8 Fv. Vand.

Karantænebestemmelser m. m.

Sverig. — *Galicien* er erklæret for kolerasmittet.

Reserveløjtnantsskole ved Søværnet.

I Henhold til Bestemmelserne i Lov af 28. Maj 1880 om Søværnets Ordning vil en saadan Skole blive afholdt i Vinter for Skippere og Styrmande, som enten:

have bestaaet Afgangseksamen ved en Realskole, som svarer til den ved kgl. Anordning af 30. August 1881 fastsatte almindelige Forberedelseksamen, dog med Forbigaaelse af et af de tvende levende Sprog, Fransk eller Tysk efter frit Valg, eller

have taget den almindelige Styrmandseksamen efter Lov af 30. Marts 1892 med Tillæg af Eksamen i et Fag, Navigation fraregnet, af den udvidede Styrmandseksamen, eller have taget den almindelige Styrmandseksamen efter Lov af 24. Juli 1880 med Tillæg af Eksamen i Maskinlære og desuden et Fag, Navigation fraregnet, af den udvidede Styrmandseksamen efter en af de to nævnte Love.

Ved Skippere og Styrmande forstaas de, som ifølge Lovgivningen have Ret til Fart som saadanne med større Skibe og paa længere Rejser.

Skolen, under hvilken Eleverne indkaseres i Kaserne-skibet Sjælland og uniformeres, samt lønnes som Underofficerer af 2den Klasse, begynder i den første Halvdel af Januar Maaned og varer omtrent i 10 Uger, og ingen kan optages,

Marineministeriets Sekretariat og Kommando-Kontor, den 14. Novbr. 1895.

som til den Tid vil være over 28 Aar gl. eller ikke har dansk Indfødsret.

Skolen sluttet med en Prøve. De antagne Elever, der i militær Henseende ere ligestillede med Kadetter, gennemgaa et Skydekursus, hvorefter der gives dem en videre Uddannelse først som Hjælpelærere ved Foraarskolen for Lægdsmændskabet i Land og derefter i de udrustede Skibe eller ved Søminekorpset. Eleverne lønnes som Underofficerer af 2den Klasse og uniformeres. Der beregnes dem for den Tid, de under Uddannelsen have været udkommanderede med Flaadens Skibe, Togt efter de almindelige Regler.

De Skippere og Styrmande, der ønske at komme i Betragtning ved Antagelsen til at gennemgaa Skolen, ville have at indgive skriftligt Andragende til Marineministeriet inden førstkommande 15. December, indeholdende Oplysning om Opholdssted og fuldstændig Adresse samt bilagt med Søfartsbog, Lægeattest om Helbredstilstand, Oplysning om den Paagældendes Alder og Stilling i Rullen, Skipper eller Styrmandsbevis, Attester for tagne Eksamina samt saa vidt muligt anbefalinger for tidligere Virksomhed. Hvis muligt afleveres Andragendet personligt. Ved Aarets Udgang vil nærmere Underretning om Antagelsen blive meddelt de Vedkommende.

N. Chr. Rønnes
Skibssnedkeri.
Telefonnummer C 1766.
St. Annegade 3.
Kjøbenhavn C.

Hans Chr. Berg,
Stukkatur, Cementstøberi
og
Kridtstensværksted.
Gothersgade 91. K.

Emil Felumbs
Pianofabrik,
Vestergade 20, Kjøbenhavn.
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.
Største Lager
af
Fedevarer.

S. Jacobsens
Sønner,
48, Gothersgade 48.
Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler
ferske, saltede og røgede Varer.

Flensborgs
Skibsbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjæder
sædeles hurtigt og billigt.
Et Skib tage i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Den anerkjendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson,
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

M. Christiansen,
Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering
henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.

C. F. Schlüter,
Skandinavien største
Skibshandel.
Etableret 1857.
En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

J. A. Thiesson,
Smør-, Æg- & Osteforretning,
Leverandør i Skibsproviant.
Oprettet 1831.
Raadhustrøede Nr. 2 B,
Kælderen
(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier,
Maskinolier,
Carbolineum etc.
John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Anti-magnetiske
Ankergangs-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chromometere
fra 50 Kr.
Marinekikkerter og
Barometere.
Alle Reparationer udføres.
PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.



Faas hos de fleste Handlende i Byen, paa Broerne og Frederiksberg til følgende Priser:
Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.
Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.
Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.

Hovedforhandler:
Peter Buch,
Vinhandel
en gros & en detail.
Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.
Telefon 1107.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN		AVERTISSEMENTSFRIS:			
er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.		Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Brede	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
Abonnement modtages St. Annæ Plads 18, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø.		De øvrige Sider	—	do.	25 —
hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.		Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.		1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
		Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Brødgade, og flere Steder.
Redigeret af L. DRECHSEL.
I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

KJØBENHAVN. — TRIERS BOGTRYKKERI (H. J. SCHOU).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 48.

Kjøbenhavn, Fredag den 29. November 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Vore Skibes Bemanding. — Ombygningen af Langebro. — Fra Island. — Fiskeri-Statistik. — Den danske Lamper »Horsa« beslaglagt for Søveri. — Søfartsmøde i Marstal. — Losning af Træløst i engelske Havne — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.

-18, Kongens Nytorv 18.
Grundlagt 1857. Telefon 106.

Normal-Blæk, Normal-Papir
Normal-Konvolutter

till de af Regleringen autoriserede Priser.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.
Udealg;
Østergade 10, Kjøbenhavn.

Petersen & Rand,

Niels Juelsgade 7.
→ Telefon 3523. ←

Import af finsk Smør,
fineste holdbar Kvalitet,
billigste en gros Pris.

SEIFERT & NØRGAARD,

Ny Østergade 1,
Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.

Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sporrøng & Co.,
Stockholm.

Anbefaler alle Slags Uniformeffekter.

Telef. 1297.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigstelefon: Nr. 3876.
Willschou.

31, Havnegade, Kjøbenhavn K.

modtager Ordres som Agent for Firmaerne
Messrs. **Bolling & Lowe, 2 Laurence Pountney Hill,**
London. E. C.

La Société Cockerill, *Seving i Belgien.*

Messrs. **Bullivant & Co., Millwall og 72, Mark Lane,**
London. E. & E. C.

Messrs. **E. T. Brown & Co., 22, Great St. Helen's,**
London. E. C.,

samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybningsmateriel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer af alle Slags til og fra Kjøbenhavns Havn.

Metalspejlsapparater, Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:
Læderstræde Nr. 9.
Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

Skindtrøje-Fabrik.

Nørrebrogade 23.
C. J. Scheel,
Specialist i Skindbeklædning.

Frihavns
Spedition &
Kommissions-Forretning,
Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørges.
Kontor i Frihavns Kontor.
Telefon 2250.

Kaptajn søges

til en Damper, der skal sættes i regulær Fart imellem England og Kjøbenhavn En Part paa 20 à 30,000 Kroner maa tages.

Billet mrkt. „Kaptajn“ bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

M. Christiansen, Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.
Transit og Kreditplagevarer.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordelagtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902. Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

Kystdamper søges.

Enhver, der vil paatage sig at vedligeholde en fast Dampskibsforbindelse imellem Fjordene paa Islands Østkyst for næste Sommer i det mindste for et Tidsrum af 3½ Maaned, regnet fra den 15—30. Juni, imod at erholde et Bidrag af indtil 8000 Kroner (6000 Kr. fra den islandske Statskasse og 2000 Kr. fra Norder og Sønder Mule Syssels Kasse), bedes henvende sig inden den 18de Marts n. A. til en af os Under tegnede, som have uindskrænket Fuldmagt til at handle i dette Tilfælde paa Østlandets Vegne

Tilbudet maa være nøjagtigt, indeholdende en fast Fartplan for de enkelte Anløbssteder, en Angivelse af Skibets Størrelse, Hurtighed, Passagerplads, Passager- og Fragttakst.

Skibet er forpligtet til at medtage Post og hente og aflevere denne paa Posthuset paa de forskellige Stationer uden Vederlag.

Den, som giver Tilbud ind om denne Fart, maa sammen med Tilbudet bevise at have deponeret 2000 Kr. i en kjøbenhavnsk Bank til Sikkerhed for, at han staar ved sit Tilbud, hvis det af os bliver akcepteret Nærmere Oplysninger faas hos Hr. Grosserer Thor. E. Tulinius, Havnegade 43, Kjøbenhavn.

Seydisfjord, den 30. Oktober 1895.

Sveinn Sigfusson,
isl. Købmand.

A. V. Tulinius,
Sysselmand.

Bjørn Torlaksson,
Præst.

M. Christensen.

John Hintze.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles kraftige og velsmagende Rødvind, faas à 65 Øre pr 1/4 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.
Største Udvalg. Billigste Priser.
14 Adelgade 14.
Telefon 3796.

A. Nærup & Co.

Skibsmæglere.
Skandinavisk Forretning
Swansea.
Telegrafadresse: »NÆRUP«.

Største Lager
af
Skindtrøjer
en gros en detail
Jagtvej 67. København L.
P. Poulsen.

HOTEL GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.
J. Foverskov.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)
Direct. P. Holman-Bang, Ingr., M. Ing. F.
Udtagelse og Opretholdelse af
Patenter
i Ind- og Udlandet.
Indregistrering af Varemærker etc. etc.
Oversættelser
til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.
Specialitet: Tekniske Oversættelser
5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Fred. Drost,
Maskinværksted og Smedie,
Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).
Maskinreparatur af enhver Art.
Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

Carlsen, Nielsen & Co.,
Skibshandlere & Sejlmagere.
PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Nørrebro
Koste- og Levangerfabrik,
Nørrebrogade Nr. 30.
Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

P. Otzen & Thorstenson,
autoriserede Installatører af elektrisk
Belysning.
Lager af Materiel og elektriske Artikler.
Lynafledere. Ringeapparater og Telefoner. Manometre.
Vacuummetre. Tællemaskiner.
Fabrik: Ryesgade 105. Kontor og Lager: Gøthersgade 24.

Ny Carlsberg Øl
kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.
Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.
Depot: Toldbodgade 14.

C. W. Obel's
Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.
Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:
Frederiksberggade Nr. 1.
Telefon 3669.



ENEFORHANDLER:
V. LÖWENER,
Kvæsthusgade 6,
KJØBENHAVN. K.

Linoleum
og
Voxdug
til
Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.
E. Meyer,
St. Kjøbmagergade 26.

Presenninger
af H. E. Hansens gode velbekjendte vandtætte Dug have stede paa Lager.
Holbergsgade 15.

Hattemagasinet
'London'
Moderne elegante Herrechatte
i stort Udvalg
Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

Orgel-Harmoniums
og alle
Musik-Instrumenter
føres i største Udvalg og til billigste Priser. Ved Udførsel godtgøres Tolden. Forlang vore illustrerede Kataloger.
Petersen & Steenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

Carl Krarup,
Kjøbenhavn K.
Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:
»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,
»Falken« og »Svanen« i Farten
Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg
og Mellemstationer samt
»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Svea«
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Svendborg Margarinefabrik.
Jes Jensen & Søn.
Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:
Raadhusstræde 4.
Fanø praktiske Sømændsskole.
Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.
Nærmere Oplysninger ved
P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Paa Udkig.

Mange af vore Læsere ville vistnok erindre, hvorledes Besætningen fra den danske Bark Jacob af Rønne under meget farefulde Forhold bjærgedes af det norske Dampskib Union, Kaptajn Egenes; de Skibbrudne landsattes i Kronstadt, og den derværende danske Konsul sendte os en udførlig Fremstilling af det passerede; denne var optaget i »Dansk Søfartstidende« i afvigte Sommer og vi henvise dem, der ville gøre sig bekendte med eller opfriske de nærmere Omstændigheder ved den norske Skibsførers og hans Folks raske Daad, til denne.

Vi have i disse Dage fra en dansk Skibsfører modtaget et Brev, hvori han anmoder os om at henlede rette Vedkommendes Opmærksomhed paa, at Kaptajn Egenes og hans Folk ikke fra dansk Side have modtaget nogen- somhelst Anerkendelse for deres Daad. Indsenderen gør opmærksom paa, at en dansk Sømand, Oluf E. Madsen, netop i disse Dage af den engelske Regering er bleven dekoreret og belønnet for sin brave Handlemaade overfor Englændere, og udtaler, at vor Regering utvivlsomt kunde have Grund til at vise Kaptajn Egenes, at han ikke er glemt.

Vi vide ikke, om det er i Overensstemmelse med Praksis, eller om det mulig er ved en Forglemmelse el. lign., at der ikke fra den danske Regerings Side er vist Kaptajn Egenes og hans Folk en Anerkendelse, som vi unægtelig synes, de maa have et billigt Krav paa. Vi bringe i hvert Fald gjerne den ærede Indsenders Anke videre i det Haab, at der maa blive vist den norske Skibsfører den Anerkendelse, som han i saa høj Grad har fortjent. Det var maaske i det hele taget ønskeligt, om man fra Statens Side ved adskillige Lejligheder var noget mindre sparsom med Anerkendelser for de Gærninger, der udøves paa Søen under meget vanskelige Forhold. Vi tage Anledning af den danske Skibsførers Brev til at henstille dette til Overvejelse.

Det har ofte været overvejet, hvor meget der bør afskrives paa Skibes Værdi efter Haanden som de blive ældre, og dette Spørgsmaal har jo en betydelig Interesse for alle Skibsredere. I Gøtb. Hand.- og Søf. Tidn. giver en Indsender et interessant Bidrag til dets Belysning, idet han omtaler de to i Liverpool hjemme hørende Dampere, »Arizona« og »Alaska«, der forleden Dag udbødes til Salg ved en offentlig Auktion derovre. Begge disse Skibe vare indtil for et Par Aar siden de hurtigste Post- og Passagerbaade mellem England og New York; de kaldtes »the grey hounds of the Atlantic.«

Arizona byggedes i Glasgow 1879; den er 2,657 Netto Reg. Tons, har Klasse 100 A 1 og 1200 H. K.; den kostede ca. £ 300,000. Det højeste Bud, der opnaaedes ved Auktionen, var £ 20,000.

Alaska byggedes i Glasgow 1881, er 3,554 Netto R. T., har Klasse 100 A 1 og 1,800 H. K.; den kostede ca. £ 350,000. Det højeste Bud paa Auktionen var £ 27,000.

Man maa i Sandhed spørge: Kan en saadan Reduktion af Værdien være mulig for saadanne Skibe, der kun ere 14—15 Aar gamle. Men Forholdene ere virkelig saa-

ledes; thi Forandringerne og Forbedringerne i Dampskibenes Konstruktion og ved Maskinerne foregaa saa hurtigt og sikkert, at mange Dampere, der betalte sig godt som nye, give Tab efter 14—15 Aars Forløb.

Begge disse Dampere havde Triple-Maskiner; men Forbedringerne i dette System siden de byggedes have bevirket, at de ikke have kunnet staa sig i Konkurrencen; thi deres Kulforbrug, for at præstere en Fart af 18—20 Knob, er alt for stort og kostbart i Forhold til de nyere Baades.

Hvor meget burde da aarlig været afskrevet paa Arizona og Alaska, naar man ser hen til den Pris, der nu bødes for dem paa Auktionen i Liverpool.

Beregningen er snart gjort. For Arizona maatte man have afskrevet ca. £ 18,666 og for Alaska ca. £ 24,000, for at Ejerne skulde være fuldt dækkede, naar der ikke kunde faas mere for dem end paa Auktionen i Liverpool.

For os Skandinaver, som holde saa meget af at købe gamle Skibe, ere saadanne Værdifald gode at faa Forstand af; thi Faktum er, at kan man ej tjene noget med nye Dampere, kan man langt mindre med de ældre.

Spørgsmaalet bliver egentlig, hvad Aktier i et nyt Dampskib, der tegnes for 1,000 Kr. Stykket, egentlig ere værd om 10—15 Aar. Dette maa man overveje, saa at man ikke kommer til at sidde inde med en Bunke Aktier i gamle Skibe, der før vare gode, men nu ere værdiløse.

Allerede for 15 Aar siden udtalte en gammel forstandig engelsk Reder: Man bør ikke beholde en ny Damper mere end seks Aar; saa har den udrettet, hvad den kan; den bør da sælges og en ny anskaffes.

Udenrigsministeriet offentliggør følgende:

»Fra den spanske Regering har Ministeriet modtaget en Meddelelse, hvorefter danske Skibe skal have bragt Frivillige, Vaaben og Ammunition til Insurgenterne paa Kuba. I den Anledning maa Udenrigsministeriet alvorligt advare danske Redere og Skibsførere imod at deltage i deslige Foretagender, hvorved de i Tilfælde af Opbringelse udsætter Skib og Ladning for Kondemnation og Mandskabet for stræng Straf, uden at den danske Regering i saa Fald vil kunne yde dem nogen Beskyttelse. Endvidere henledes Opmærksomheden paa, at et Skib med Krigsfornødenheder, der er bestemt til Insurgenterne, kan, naar det løber ind i en fremmed Havn, af dennes Øvrighed hindres i atter at forlade den med den ovennævnte Ladning om Bord. Endelig vil Vedkommende efter Omstændighederne kunne blive dragen til kriminelt Ansvar ved dansk Domstol for det udviste Forhold.«

»Berl. Tagebl.« meddeler, at der i det sidst afholdte Handelskammermøde i Kiel blev givet Meddelelse om, at Regeringen havde afslaaet for denne Vinters Vedkommende at nedsætte Tarifen i Nord-Østersø Kanalen med de 25 pCt., som Vintertarifen er større end Sommer- tarifen. Bladet tilføjer, at man i Reder- og Købmandskredse er temmelig enig om, at en Nedsættelse i Kanalafgifterne under alle Omstændigheder er nødvendig, dersom

Forhaabningerne om Kanalens Afbenyttelse skulle gaa i Opfyldelse.

Formanden for den kejserlige Kanalbestyrelse har udstedt en Forordning, hvori der bl. a. findes følgende nye Bestemmelser: Riget overtager ingen Forpligtelse til Skadeserstatning for Beskadigelser, som Skibe lide i Kanalen, end ikke om det skeer ved Kanallodsernes eller andre Funktionærers Skyld. Skibenes Fart i Kanalen maa ikke overskride 5,4 Knob. Skibe med over 6½ Meters Dybgaaende maa anmeldes forud. Skibe, der føre Dækslast, som skader Stabiliteten eller Manøvreedygtigheden i væsentlig Grad, kunne tilbagevises. Dampskibe maa som Regel benytte deres egen Dampkraft. Sejlskibe paa over 35 Registertons skulle benytte Slæbedampskib.

Vore Skibes Bemanding.

I »Nautical Magazine« for November findes en Meddelelse om, at der i New Zealand er vedtaget Lovbestemmelser om Størrelsen af den Besætning, Skibene skulle have. Det er ikke alene ønskeligt, men ogsaa nødvendigt, at vi her i Danmark faa lignende Lovbestemmelser, i det mindste for Dampskibenes Vedkommende. Det er jo nemlig desværre en Kendsgerning, at der i de senere Aar findes Dampskibe, som sejle med en, for at bruge det mildeste Udtryk, utilstrækkelig Besætning, og bliver der ikke i Tide sat en Stopper derfor, vil Følgen blive, at de Redere, og det er dog endnu den overvejende Del, som holde paa Skibenes tilstrækkelige Bemanding, af Hensyn til Konkurrencen tvinges til ogsaa at reducere Besætningerne, og danske Dampskibe ville da snart tabe det gode Navn, som de hidtil have haft i Udlandet. At et Skib er utilstrækkelig bemanded, er ikke alene en Fare for dette Skib, men ogsaa for mødende Skibe, og Katastrofer som »Elbe«s Undergang kunne let foraarsages derved. Enhver Sømand vil ogsaa af egen Erfaring vide, hvor haardt det føles, naar et Par af Besætningen, selv paa et vel bemanded Skib, blive syge og uarbejdsdygtige, noget, der saa jævnlig hændes paa Dampskibene, og hvis Redere selv skulde sejle med Skibene, vilde de ogsaa nok sørge for tilstrækkelig Besætning. Men nu sidde de hjemme paa deres lune Kontorer og bære ikke en Gang det juridiske Ansvar for, at Skibene ikke ere tilstrækkeligt bemandede. Dette Ansvar er ifølge Søloven lagt paa Skibsførerne, uaagtet enhver, som kender Forholdene, vil vide, at netop hos Redere, som lade deres Skibe sejle med utilstrækkelig Besætning, have Skibsførerne lidet eller intet at sige. Det er dog indlysende, at Skibsføreren helst vil have tilstrækkelig Besætning og kun gaar til Søs med en utilstrækkelig, naar han af Forholdene tvinges dertil. Men naar nu Lovgivningsmagten saaledes har paalagt Skibsføreren Ansvar for Forhold, over hvilke han praktisk set ikke er Herre, saa er det ogsaa dens Pligt ved Lovbestemmelser at skaffe ham den fornødne Støtte. Vi have jo desuden allerede nu Lovbestemmelser om, hvor mange Styrmand og Maskinmestre et Dampskib skal have, og der kan med lige saa fuld Føje gives Bestemmelser om, hvor mange Dæksfolk og Fyrbødere det skal have, navnlig da dette kan gøres, uden at træde nogen berettiget Interesse for nær. Nu vil man maaske indvende, at saa længe andre Nationer, og navnlig Englænderne, ikke have en saadan Lov, gaar det for Konkurrencens Skyld ikke an, at vi faa den. Men dels trænge Englænderne ikke saa haardt dertil som vi, thi der findes danske Dampskibe, der fare med mindre Besætning end engelske af samme Størrelse, og dels vil det næppe vare længe, før Englænderne faa en saadan Lov, da der allerede for længere Tid siden i England er

bleven nedsat en Kommission for at undersøge disse Forhold.

Der har i Sommerens Løb i de interesserede Kredse været talt en Del om, at der burde indgives et Andragende til Regeringen om Nedsættelse af en Kommission desangaaende her hjemme, men det synes som om denne Bevægelse kun bliver til »words« og ikke til Handling. Noget bør der imidlertid gøres i Sagen, og jeg er overbevist om, at selv de fleste Dampskibsredere ville være glade ved, at der kom Lovbestemmelser paa dette Omraade, naturligvis forudsat, at saadanne Bestemmelser blev fornuftige og retfærdige.

En Sømand.

Ombygningen af Langebro.

Vi have modtaget følgende:

Til min Forundring ser jeg i Aviserne, at Autoriteterne ved Ombygningen af Langebro ville bibeholde det forældede og upraktiske Klapsystem; man skulde virkelig tro, at vore Autoriteter kun rejste til Tyskland for at iagttage, naar der skal laves noget nyt; thi hvor upraktiske Klapbroer have vist sig at være, hvor store Skibe skal passere, have vi intet Sted set bedre end i Kjøbenhavn og Stettin. Vi Skibsførere, som komme ofte i Gasværkshavnen, kunne tale med af Erfaring, thi det hjælper ikke, at vi har god Plads i selve Broaabningen, naar Davidder, Baade, Galger etc. knuses og brækkes paa Broklapperne; baade i den nuværende Knippelsbro og Langebro ere flere Davidder brækkede og Baade knuste, end der er kommen til almen Kundskab, og det fordi Klapperne toge foroven, førend den faste Pille tager paa Skibssiden.

Om end, som vedtaget, Broaabningen bliver 60', er der dog altid en Del større Fare ved at gaa gennem en Klapbro end gennem en Svingbro, og en Svingbro arbejder ligesaa let og hurtig, om ikke lettere og hurtigere, end en Klapbro, og tilmed kan et Skib for nordgaaende og et Skib for sydgaaende samtidig passere Broen. En god Stenpille i Midten af Farvandet og 55' à 60' paa hver Side, vilde være hensigtsmæssigt og tidssvarende; ingen ved, hvilken Brede Skibene naa om 20 Aar; men er Broen en Svingbro, kan et Skib passere med 1' à 2' mindre Bredde end Broen, thi man vil altid kunne fænde af uden at tage Hensyn til Galger, Baade, Davidder etc. Jeg vil haabe, at Dampskibsrederi-Foreningen, som alt har optaget Spørgsmaalet om Ombygningen af Knippelsbro, og andre Foreninger i Søfartens Interesse ogsaa ville interessere sig for at faa en Svingbro istedet for en Klapbro, at ikke den ny Langebro skal blive en Skandale for Kjøbenhavn og en Skræk for alle Skibsførere, som Knippelsbro er nu.

A. L. W. C.

Fra Island.

Korrespondance til »Dansk Søfartstidende«.

Seydisfjord, d. 5. Novbr. 1895.

Som man havde ventet, udeblev Efterretningerne ikke om Søulykker efter den orkanagtige Storm, som rasede i Oktober Maanedes Begyndelse her paa Island. Fra Øfjord paa Nordlandet har man saaledes faaet Meddelelse om ikke mindre end tre Strandinger, nemlig det islandske Skonnertskeib »Hildur«, den norske Galease »Lodsen«, 72 Register Tons og hjemmehørende i Bergen, og endelig det

norske Dampskib »Stamford«, Kaptajn Gjemre, 299,39 Register Tons stor og hjemmehørende i Stavanger. Stamford, der i flere Aar har været fragtet paa Island, var netop paa sin sidste Tur, idet Skibet den 1ste December d. A. var solgt til Hamburg for 70,000 Kroner. Stamford er nu kondemneret, og er efter Sigende det bergensiske Dykkerselskab for Øjeblikket paa Øfjord i Færd med at undersøge, hvorvidt der kan gøres noget for at redde Skibet. I Reykjavik er Dampskibet »Elin«, der benyttedes som Kystskib, strandet. Intet Menneskeliv er heldigvis gaaet tabt ved disse Strandinger.

Angaaende den paatænkte forøgede Kommunikation paa Island, søges nu iværksat en Kystfart fra næste Sommer her paa Østkysten, og er der til dette Øjemed fra Landets Kasse og her fra Østlandet bevilget et aarligt Tilskud paa 8000 Kroner. Gennem Avertissement i »Dansk Søfartstidende« og »Berlingske Tidende« meddeles der Oplysninger for de, der maatte ønske at entre paa dette Foretagende. Det er Mening, at Kystdampskibet skal anløbe følgende Fjorde her paa Østkysten: Bakkafjord, Vopnafjord, Borgarfjord, Lodmundarfjord, Seydisfjord, Mjøfjord, Norfjord, Eskefjord, Rødefjord, Farskrudsfjord, Stedvarfjord, Breidal og Djupavaag; i de 3½ Maaned skal Skibet efter Fartplan have tilendebragt henvend 10 Ture paa nævnte Fjorde.

Fiskeriet har dette Aar, som tidligere bemærket, været ualmindelig rigt, hvad der maa søge sin Grund i Tilstede værelsen af Agn hele Sommeren, og dette er alt opnaaet ved Opførelsen af Ishuse, hvorfra Fiskerne hele Tiden have været forsynet med Agn i Form af frossen Sild, der dog kun

har været benyttet i de Perioder, hvor anden Agn har været uerholdelig. Omkostningerne ved disse Ishuse ere saa smaa i Forhold til det Udbytte, man har opnaaet igennem dem, at man med Berettigelse forventer, at det islandske Baadfiskeri, der hidtil har kæmpet med mange Genvordigheder, gaar en lysere Fremtid i Møde; dette Fiskeri har nemlig hidtil ofte stagneret af Mangel paa Agn. Ishusene ere byggede og Frysningen foregaar efter amerikansk Metode (Kanada). Sildefiskeriet er vedvarende rigt her oppe, men ere Priserne desværre gaaet ned i 14 og 15 Kroner Tønden i Udlandet formedelst Nordlandsfiskeriet paa Norge. Hvad der derimod synes at være en lukrativ Forretning, er Nedsendelsen af fersk Sild i Is til det engelske Marked, hvor den konsumeres i røget Tilstand. Den danske Trawldamper Cimbria, Kaptajn Bagger, er nu paa sin 4de Tur dette Efteraar med fersk Sild i Is til Grimsby.

Postskibet Thyra ventes her til hver Dag paa Rejsen til Kjøbenhavn; det er efter Forlydende sidste Tur, Kaptajn Garde er Skibets Fører, idet han nu atter indtræder til aktiv Tjeneste i sin Stilling i Marinen, og efterlader han sig blandt alle her oppe et Navn som en dygtig, paa-passelig og samvittighedsfuld Kaptajn, der ved hele sin Optræden har forstaaet at vinde Befolkningens udelte Sympati.

Den 10de Novbr. Thyra ankom Dags Morgen og afgaar videre i Løbet af Dagen. Det norske Dampskib Stamford er kommen flot og bliver nu bragt til Norge, hvortil Skibets Mandskab og Kaptajn allerede vare rejste for en Maaned siden.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jærnbane & Dampskib

I Ugen fra 17. November til 24 November 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-lynder Pd.	Gedde n. m. Pd.	Skrupper ¹ og Sletter ² Pd.	Torsk Pd.	Kuller Pd.	Sild. Pd.	Aal Pd.	Laks ¹ og Ørred ² Pd.	Skaldyr Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt Pd.
8 danske Fiskerfartøjer	19,170	.....	.....	.....	6,678	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
21 danske Kvaser	11,700	.....	.....	.....	114,102	.....	.....	8,500	.....	.....	.....	.....
8 svenske Fiskerfartøjer pr. Baad og Vogn fra nær- liggende Fiskerlejer	.....	.....	.....	.....	18,450	1,110	.....	.....	.....	.....	.....	.....
pr. Jærnbane og Damp- skib	406	7,580	9,014	.....	2,304	3,448	421,000	5,460	7,269 ¹ 2,160 ²	20,619	14,113	.....
Ialt =	31,276	7,580	9,014	—	145,634	4,558	421,400	15,199	9,429	20,619	14,113	678,822
Betalt	levende	.....	.....	.....	levende	.....	svenske	Aal,	.....	.....	.....	.....
Gennemsnitspris af	2 Kr til	.....	.....	.....	75 Øre	.....	50-75 Ø.	blanke,	.....	.....	.....	.....
Opkøbere	3Kr.25Ø. pr. Lpd.	.....	.....	.....	til	.....	pr. Ol.	58-65 Ø.,	.....	.....	.....	.....
		.....	.....	.....	1Kr.50Ø.,	.....	gule	30-46 Ø.	.....	.....	.....	.....
		.....	.....	.....	svenske	.....	pr. Pd.	.....	.....	.....	.....	.....
		.....	.....	.....	2Kr.35Ø.,	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
		.....	.....	.....	Kassef.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
		.....	.....	.....	35 Øre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
		.....	.....	.....	til 1 Kr.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
		.....	.....	.....	pr. Lpd.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Der tilførtes i Ugens Løb Markedet rigelige Kvanta levende Fisk. Handelen fremdeles meget treven med ringe Købelyst og smaa Priser. Ingen Udsigt til opadgaende Priser foreløbig.

Den danske Damper „Horsa“ beslaglagt for Søøveri.

»Nyborg Avis« har modtaget følgende: »I Følge en Depeche fra Kingston paa Jamaika afgik den danske Damper Horsa derfra d. 15. November, for paa Kuba at landsætte 40 Mand og bringe en større Del Ammunition i Land. Medens Mandskabet gik i Land, blev Horsa forfulgt af en spansk Kanonbaad og flygtede. Horsa fik ikke Tid til at bringe al Ammunitionen i Land. Ved dens

Ankomst til Kingston blev den beslaglagt paa Grund af Søøveri.«

Om denne Meddelelse, der synes at vise Betimegheden af den af Udenrigsministeriet udstedte, foran i Bladet optagne Advarsel, meddeler »Aarhus Stfd.« fremdeles:

»Denne Meddelelse, der angaar jysk-engelsk Dampskibsselskabs Damper »Horsa«, der, som bekendt, nu paa tredje Aar sejler i Fragtfart mellem Filadelfia og Mellemamerika, er vel skikket til at vække Uro i Aarhus, hvor Skibet og største Delen af Besætningen er hjemmehørende,

og da desuden den sidste Passus i Nyheden, den, at Skibet skulde være beslaglagt i Kingston, paa den engelske Ø Jamaika, maatte være absolut urigtig, henvendte vi os straks paa Rederiets Kontor.

Hvor meget eller hvor lidet der er om Sagen, er det imidlertid umuligt for Øjeblikket at fastslaa, men notorisk er det i ethvert Tilfælde, at »Horsa« paa en ret ubehagelig Maade har været indviklet i de kubanske Forviklinger.

Allerede for et Par Dage siden var det gennem engelske og amerikanske Blade bleven »Jysk-engelsk Selskab«s Forretningsfører, Konsul Bergmann, bekendt, at Skibet havde forsøgt at bringe Krigskontrebande til Oprørerne paa Kuba, og et Blad benyttede endog Udtrykket Flibustery (Sørøveri) om Skibets Forhold. Umiddelbart derefter fik Selskabet en lignende Meddelelse, og det fra en Side, der fjærnedes al Tvivl om, at Skibet havde været eller var i en temmelig ubehagelig Situation, og at det befandt sig i Kingston i Jamaika; det fremgik af samme Meddelelse, at Skibet, saafremt det forlod Kingston Havn, kunde være meget udsat for at blive opbragt af spanske Krydsere, i hvilket Tilfælde Skibet utvivlsomt vilde blive beslaglagt og Besætningen summarisk afstraffet, d. v. s. skudt ned paa staaende Fod.

Konsul Bergmann afsendte derpaa øjeblikkelig en Telegramdepeche til Kingston til »Horsa«s Fører, Kaptajn Wiberg, hvori det paa det bestemteste blev ham paalagt ikke at forlade Havnen, og om muligt at lægge Beslag paa Resten af den Ladning, han maatte have inde. Paa dette Telegram er der endnu ikke indløbet Svar.

Det er Rederiet temmelig uforstaaeligt, hvorledes »Horsa« har kunnet indlade sig paa den farlige Fragtfart. Den Mulighed foreligger jo imidlertid, at baade Ammunition og de Frivillige kan være listede om Bord under et falsk Foregivende, og Kaptajnen da i rum Sø med Revolveren for Panden er bleven tvungen til at gaa til Kuba.

Hvorledes Besætningens Skæbne var bleven, hvis det ikke var lykkedes den rapfodede »Horsa« at løbe fra de spanske Krydsere, er ikke svært at gætte.

Søfartsmøde i Marstal.

Under et kort Ophold i Marstal d. 14. ds. afholdt Kaptajn, Folkethingsmand Trolle efter Opfordring et Møde med derværende Skibsredere og Skibsførere, for at drøfte forskellige Søfartsspørgsmaal. Efter »Ærø Avis« bringe vi et Referat af Forhandlingerne.

Mægler H. C. Grube opfordrede de til Stede værende til at udtale sig, da Kapt. Trolle havde lovet i Rigedagen at tale Sejlskibsfartens Sag. Taleren fremdrog den nye Sølov, Konsulatloven og Journalføringen som Ting, man i Sømandstanden var mere eller mindre fornøjet med. Han gjorde opmærksom paa den uheldige Bestemmelse om Søfolks Hjemsendelse efter Forlis. Naar et dansk Skib forliser i fremmede Farvande, byder Loven, at Konsulen skal sørge for Besætningens Hjemsendelse til nærmeste danske Havn. Ankommen dertil faar Kaptajnen fri Rejse, medens Mandskabet skal sørge for sig selv. Dette er uheldigt og urigtigt. Taleren vilde saaledes anføre, at naar et Skibs Besætning f. Eks. ankommer til Esbjerg, kan Kaptajnen faa de fornødne Midler til at rejse til Hjemstedet for, medens Mandskabet, der maaske staar fuldstændig blottet, ikke kan komme videre, forinden enten Familie eller Rederi sender dem Rejsepenge. I modsat Fald skal Mandskabet besørge hjem for den paagældende Kommunes Regning. Et saadant Tilfælde var indtruffet i Esbjerg; der havde Sogneraadet givet Mandskabet Rejsepenge og troet at kunne faa dem tilbagebetalt af Staten, men Ministeriet svarede Raadet, at Beløbet skulde betales af Mandskabet, der imidlertid var spredt for alle Vinde. Staten, der betaler Kaptajnens Rejse, bør ogsaa besørge Mandskabets Hjemsendelse.

Kaptajn Marcussen, Rudkjøbing: For nylig kom Mandskabet fra det forliste »Nadinga« til Esbjerg; Mandskabet stod blottet, og havde ikke en derværende Skibsmægler taget sig af de forliste Søfolk, havde disse enten maattet sætte deres Tøj ud for at faa Penge til Hjemrejsen, eller ogsaa have ladet Fattigvæsenet besørge dem hjem.

Kaptajn Trolle takkede for Indbydelsen. Han vidste godt, at der ved de sidst udkomne Love vedrørende Søfarten havde været en Del at anke over, men han nærede det bedste Haab om at faa disse Mangler afhjulpet. Man tilskrev med Urettc Regeringen Skylden for den mindre heldige Affattelse, Lovene for flere Paragrafers Vedkommende havde faaet; den vilde gerne gøre noget for vor flinke og dygtige Skibsførerstand. Naar den ikke havde kunnet udrette mere, var det ikke Manglen paa Vilje, men Ævnen det skortede paa; den havde ikke haft tilstrækkelig Vejledning. Den nye Sølov var nærmest fremkommet ved et Kompromis mellem andre søfarende Nationers Regeringer, hvortil man maatte tage Hensyn. Jeg vil være med til at søge at rette de Misforstaaelser, der findes i Loven, og vil bl. a. forhandle herom med Skibsfører-Foreningerne. Lovgivningsmagten er inde paa, at der klæber Mangler ved Konsulatloven. Taleren oplæste her Folkethingsmændene Chr. Hages og Bluhmes Udtalelser ved denne Lovs Behandling. Af disse Udtalelser fremgik det bl. a., at den nuværende Maade at betale Konsulatafgift paa vil være til Skade for en Mængde Skibe, men der var dog andre, den var til Gavn for, og medens de Glade tie stille, hører man de Misfornøjedes Røst. Taleren erkendte imidlertid, at Konsulatafgifterne vare for høje.

Kaptajn Carlsen (»Kiana«): Vi burde være helt fri for Konsulatafgiften, thi Skibsførerne har ingen Nytte af Konsulterne.

Kaptajn Trolle: Ja, det kunde mulig være ønskeligt for Standen, men dette naar vi ikke lige med et Spring.

Kaptajn Carlsen: Som det nu er, findes der mange Steder, hvor man slet ikke træffer nogen Konsul.

Kaptajn Trolle: Jeg tror Søfarten er bedst tjent med at betale et mindre, ensartet Beløb.

Kapt. Carlsen ansaa det for uheldigt, at Mandskabet uden Hensyn til Hyrekontrakten kan opsigte Hyren i hvilken Havn, Skibet end ligger; det er særlig galt, naar det ligger f. Eks. for aaben Kyst. Bestemmelsen om at Mandskabet kun er forpligtet til at blive 8 Dage ombord, for at deltage i Losning m. v., er uheldig; vore Skibe bruge i Reglen 10 Dage til Losning, saa at man ofte mod Slutningen af Losningen maa leje fremmede Folk. Det er ogsaa uheldigt, at Besætningen kan forlange $\frac{2}{3}$ af den fortjente Hyre, selv om Skibet befinder sig i aaben Sø Hele Sølovens 12. Kapitel burde nøje gennemgaa; de deri angivne Straffe ere alt for haarde.

Trolle: Hvor Komplettering af Mandskab ikke kan finde Sted, bør dette ikke kunne opsigte Hyren. Taleren skulde overveje 12. Kapitel, men vilde dog bemærke, at Skibsførernes Uvillie over for det vistnok væsentlig havde sin Grund i, at de til Dels misforstode det. Juristerne har sagt om det: »Skibsførerne maler Fanden paa Væggen.«

Carlsen: En Skibsfører er ansvarlig for alt, hvad hans Folk foretager sig. Er det rigtigt og er det ikke for meget forlangt?

Mægler Herman Bøye: Loven siger, at Skibsføreren skal forhandle med sine Folk, men hvad nytter det. Hvad enten han følger dem eller ikke, bærer han i et og alt Ansvaret.

Trolle: Skibsførerne skal nok forhandle med Folkene, men juridisk kan kun én have Ansvaret, og derfor er det naturligt, at Skibsføreren har den afgørende Myndighed. Den danske Skibsførerstand ser lidt vel sort paa Loven, og Grunden er den, at Skibsførerne ere pligtopfyldende.

Mægler H. C. Grube vilde opfordre Skipperforeningen til at tage de forskellige Spørgsmaal under Diskussion og efter moden Overvejelse indsende det gennemgaaede Materiale til Kaptajn Trolle, der saa nok vilde tage sig af Sagen i Rigsdagen, naar Lejlighed gives. Taleren vilde henlede Opmærk-

somheden paa en ny Konstruktion af Dampskibe, som vilde genere Sejlskibsflaaden i høj Grad.

Den ny Konstruktion ser saaledes ud: Man tænker sig Bunden til Vandlinien som en Slæbeprem. Fra Vandlinien er Skibet bygget som et S. Den øverste Del af Lugens Brede er formet saaledes, at en Mand kan passere imellem Lugerne og Lønningen. Fra den yderste Kant rejses Jærnstænger, som fra neden af er indrettet til at kunne lægges ned, naar Skibet er kullastet, men rejses derimod, naar Skibet laster Træ. I øverste Ende af disse Jærnstænger er et Øje, hvor igennem trækkes en Staalstang, som altsaa danner Lønning. Alt dette Udenomsrum bestives med Trælast, som altsaa ligger udenfor Skibets Maaling. Det Skib, Taleren havde set, var maalt til 600 Tons, men loesede 11 à 1200 Tons Kul.

Købmændene faar saaledes den halve Ladning indført toldfrit, Skibet sparer altsaa de halve Havnlastepenge og ved dette Maalesystem mister Staten altsaa den halve Toldindtægt. Og hertil kommer, at Købmændene foretrækker disse Skibe, da de ved de lave Fragter kan opnaa at sælge billigere Kul til de mindre Byer og de mindre Købmænd, der umulig kunne tage en saadan Konkurrence op, idet deres Forbrug ikke er stort nok til at kunne fragte saadanne store Skibe. At de ogsaa lægger et stærkt Pres paa Sejlskibsfarten, turde være temmelig indlysende.

Skibsreder N. Ohlsen: Der burde betales efter Varernes Told.

Trolle: Jeg har netop nylig berørt det urimelige i det paaklagede Forhold.

Mægler Herman Bøye: Ophævelsen af indgaaende Skibsafgifter burde aldrig have fundet Sted. Nu er vi overstrømmet af fremmede Skibe. Staten maa hellere have en Ulykkes- eller Alderdomsunderstøttelses-Forening for trængende Søfolk for Indtægten af de indgaaende Skibsafgifter, saa kom de fremmede Skibe dog til at hjælpe den danske Sømand.

Trolle: Om ca. 14 Dage agter Dansk Sejlskibsrederi-Forening sammen med Dampskibsrederi-Foreningen at holde et Møde med flere Rigsdagsmænd, deriblandt Taleren, Bluhme og I. Frederiksen. De sidste tvende have jo, som bekendt, talt for og anbefalet en Nedsættelse af Konsulatafgiften. Man vil da debattere om, hvad der bør gøres for at fremme Søfartens Interesser. Taleren ser gerne, at ret mange Redere og Søfarende slutte sig til Sejlskibsrederi-Foreningen, da denne navnlig og først derved faar Betydning, særlig overfor Rigsdagen. Dansk Sejlskibsrederi-Forening varetager Søfartens Interesser indad- og Nordisk Skibsrederforening udadtil.

Agent N. Petersen anbefalede Tilslutning til Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Mægler H. C. Grube takkede sluttelig Kaptajn Trolle for hans Nærværelse samt for hans velvillige Syn og Stilling overfor Sejlskibsflaaden og dens Interesser.

Losning af Trælast i engelske Havne.

Skibsmæglerne Jawcitt & Co. i West Hartlepool meddele Norg. Sjøft.:

I Anledning af det i Deres ærede Blad af 5. ds. optagne Inserat fra Nordisk Skibsrederforening angaaende Losning af Trælast i engelske Havne, og især med Hensyn til West Hartlepool, tør vi anmode Dem om Plads for nogle Bemærkninger om denne Sag.

Det har længe været et vigtigt Spørgsmaal og Aarsag til mangen Tvist, at Førerne af Skibe, efter at have leveret sine Ladninger, ej har kunnet erholde Opgør af Fragten inden Fartøjets Afgang fra England, og det nu gængse System trænger til adskillig Forandring og Reform.

Paa den ene Side er det jo kun ret og billigt, at Skibet, saa snart som Rejsen er fuldendt og Ladningen leveret, faar Fragten udbetalt; men paa den anden Side

er det jo ogsaa rimeligt, at Købmanden vægrer sig ved at udbetale samme, førend han faar underrettet sig om det udlossede Kvantum.

Det gælder derfor om at holde nøje Rede paa det udlossede Kvantum, og hvorledes dette bedst kan ske, er især det Punkt, som trænger til at overvejes. Den første Forholdsregel er naturligvis for Kaptajnen at paase, at Ladningen bliver rigtig tallet paa Lastestedet, og at hans Tal stemmer med Afladerens, samt at han kun underskriver Konnossement i Overensstemmelse med det paa denne Maade opnaaede Resultat. Dernæst bør han ved Udlosningen have en kompetent Person til at tælle Lasten, eftersom den bliver losset, og turde vi i dette Stykke især anbefale en uafhængig Kontrollør fra Land, eller hvad der er endnu bedre, en Toldbod-Maaler. Har Kaptajnen taget disse Forholdsregler, saa er han jo i Stand til straks at forelægge vedkommende Lastemodtagere en Fragtregning for ret og rigtig Udlosning af Lasten i Overensstemmelse med Certepartiet, og Spørgsmaalet med Hensyn til Fragtens Beløb kan ikke længere blive Genstand for Disput, og Modtagerne kan følgelig heller ikke med Ret nægte at give et prompte Opgør.

Den engelske Lov bestemmer, at Fragten er betalbar eftersom Lasten udleveres, og er Modtageren derfor ej berettiget til at erholde Ladningen, med mindre han er rede til straks at betale Fragten. Paa den anden Side har Skibet ingen Fordring paa Fragt, før det er færdig til at losse, men kan Føreren nægte at fortsætte Losningen, medmindre Fragten udbetales ham efter hvert som Ladningen leveres.

Saa snart Kaptajnen kan bevise, at Lasten er rigtig leveret, har han, som ovenfor antydte, fuldt Krav paa Fragten, men kan saadant Bevis jo kun skaffes, naar Lasten bliver talt og maalt under Losningen. Hvis Føreren undlader at faa Lasten tallet ind og ud, samt overlader til Modtagerne at maale samme, kan han ikke kontrollere, hvor meget Fragt der virkelig tilkommer Skibet.

Desværre er det Kutyme her, at Skibene leverer Lasten og venter indtil Modtagerne faar losset den paa Jærnbanevognene og maalt den, førend Fragten udbetales.

Grundet paa den meget store Mængde Trælast, som kommer hertil, er der ofte Mangel paa Kajplads og hænder det ikke saa sjælden, at et Fartøj maa lægge sin Last umiddelbart ved Siden af, ja endog ovenpaa et andet Skibs Ladning. Saaledes bliver Ladningerne blandede, og et af vedkommende Fartøjer kommer gærne tilkort, men hvis ovenanførte Forholdsregler varetages, kan dette selvfølgelig let undgaaes.

Imidlertid maa det indrømmes, at Lastemodtagerne ikke er alene Skyld i de herskende Misforhold, da de ofte har meget vanskeligt for at faa Jærnbanevogne til at føre deres Last væk fra Kajen; men er der nu fra de væsentligste Købmænd her indgaaet Andragende til Jærnbane-Selskabet (som ogsaa ejer hele Doksystemet) om at skaffe et tilstrækkeligt Antal Vogne til at overkomme Indførslen, og saa snart dette sker, vil vistnok mange Vanskeligheder forsvinde.

Endelig være det os tilladt at anbefale, at D'Hrr. Redere og Kaptajner altid, naar de slutter for Tømmer, Props o. s. v., paaser om muligt at faa en Klausul i Certepartiet, der bestemmer, at Lasten skal maales af Toldboden ved Skibets Side, og at Skibet og Lastemodtagerne skal bære hver sin Halvdel af Omkostningerne, hvorved et korrekt Fragtopgør sikres, og vil dette Arrangement uden Tvivl vise sig billigst i Længden.

Hvad Skurlast betræffer, vil det som Regel være tilstrækkeligt at lade Lasten tælle, da der ikke saa ofte forekommer Disput med den Slags Last.

Fra Sø og Land.

Medlemmer af Sø- og Handelsretten, fhv. Skibsfører, Skibsreder J. C. F. Breiningen, fhv. Skibsfører og Skibsinspektør J. H. Petersen og Grosserer G. A. B. Nagel, ere udmærkede til Riddere af Dannebrog.

Skibsreder R. Rasmussen i Svendborg er afgaaet ved Døden. Han blev 87 Aar gammel.

Dampskibsfører C. F. Christensen i Ribe er afgaaet ved Døden.

Dampskibet »Svanen« er af det hallandske Dampskibsselskab solgt til Gøteborg.

Ifølge Indberetning fra den kgl. Generalkonsul i Leith maa en dansk Sømand ved Navn Eli Chr Lauritzen, der den 1. Juni f. A. blev forhyret med det engelske Skib »Florence« af Glasgow, for en Rejse til Sydamerika og tilbage, anses for at være gaaet under med dette Skib, der savnes siden Januar Maaned. Den afdøde efterlod sig et mindre Pengebeløb.

Da hans Hjemsted og Familie ere Ministeriet ubekendte, opfordres herved enhver, der maatte kunne give Oplysning i saa Henseende, til at henvende sig til undertegnede Ministerium.

Udenrigsministeriet, den 23. November 1895.

Ifølge Indberetning fra den kgl. Konsul i Pernambuco afgik Sømand Anders Johnsen, der var forhyret med den norske Bark »Bravo« af Kragerø, ved Døden af gul Feber i Pernambuco den 13. Juli d. A., efterladende sig et ringe Pengebeløb.

Han opgives at være født i Fredensborg den 8. August 1870 og at være hjemmehørende der, men da det ved de i Kirkebogen anstillede Undersøgelser er godtgjort, at der ikke er født nogen af dette Navn i Fredensborg i Aarene fra 1869 til 1873, opfordres de, der maatte kunne give Oplysninger om hans Hjemsted eller Familie, til derom at henvende sig til undertegnede Ministerium.

Udenrigsministeriet, den 26. November 1895.

Fra Aalborg skriver vor Korrespondent den 23. November:

I Aaret 1720 oprettedes den herværende Navigationsskole, og i Aar kunde der altsaa fejres 175 Aars Jubilæum. Ved Skolens Oprettelse bestemte Byen sig til at yde frit Undervisningslokale, og et saadant anvistes i — Byens Fattighus. Principet at yde frit Husrum er stadig bleven bevaret, og sidste Aar tog man en af Byen opført, smuk Skolebygning i Brug, og derude synes den gamle Institution at trives fortræffeligt. I disse Dage, fra den 15. til 21., er der afholdt Eksamen, til hvilken indstilledes 8 Elever i 1ste Afdeling, 5 i Søret og Handelsvidenskab og 4 i Engelsk, og disse bestode alle. I første Afdeling blev Middelkarakteren 98 Points, og den gennemsnitlige Forberedelsestid har været 8 Maaneder, saa det synes, at det selv under de skærpede Fordringer er muligt for en ung Sømand at faa sin Eksamen med et Udlæg paa 5—600 Kr. Skolen har 3 faste Lærere, hvorhos Stads-lægen underviser i Sygepleje, og forskellige andre afholde jævnligt Foredrag ved Skolen.

I det franske Deputeretkammer er, ifølge »Hansa«, indbragt et Lovforslag om at indføre to Slags Konnossementer. Den ene Slags skulde være til at sælge og til at overdrage andre, den anden derimod ikke.

Reserveløjtnant-Skolen ved Søværnet vil blive afholdt i Vinter som sædvanlig. Om de nærmere Bestemmelser henvises til Bekendtgørelsen i vort sidste Nummer.

Af Samling af Anmeldelser til Rederiregistret er udkommet de i Juli-September Maaned bekendtgjorte.

Sømand Lars Nielsen af Mols, der var forhyret med Skibet »Wm. C. Mitchell« af Belfast, er afgaaet ved Døden

Som Havnefoged i Stege er Skipper Hemmingsen ansat og som hans Assistent Skipper Søren Hansen.

Efter en tilfredsstillende Prøvetur, der i alle Retninger opfyldte de i Kontrakten fastsatte Fordringer, overtog Rederiet Schmidt & Hansen i Flensborg Dampskibet »Mercur«, der lige er bygget paa Flensborg Skibsbygnings-Selskabs Værft. Det er praktisk og komfortabelt indrettet og er bestemt til Fragtfart, hovedsagentlig i Nord- og Østersøen. Dets Hoveddimensioner ere: Største Længde 250', Bredde 34' 2", Dybgaaende 16' 10" med 2050 Tons d. w. »Mercur« tiltraadte straks sin første Rejse til Riga, ført af Kaptajn Matthiessen.

Forulykket Sømand. Kaptajn Garde paa det islandske Postdampskib »Thyra«, som ankom hertil fra Island og Færøerne i Onsdags, meddeler, at en af Skibets Matroser ved Navn Marcus Madsen under en voldsom Storm, som Skibet havde paa Rejsen imellem Island og Færøerne, blev skyllet overbord af en Braadsø og druknede. Den samme Sø forarsagede desuden en Del Skade paa Skibets Baade samt paa Dækslasten.

Ugens Havarier.

Passeret Vrag. Den danske Skonnert »Addy« af Kjørteminde har den 18. ds paa 57° 19' n. B. og 7° 25' ø. L. passeret en meget havareret tremastet Skonnert, forladt af Mandskabet og fuld af Vand. Paa Vraget kunde intet Navn observeres, ligesom der heller ikke fandtes nogen Baad ombord. Vraget laa meget farligt for Skibsfarten.

Vor Korrespondent i Skagen telegraferer d. 28.: Dampskibet »Stockholm« af Stockholm blev igaar Aftes bragt flot af Bjergningsdampskibet »Kattegat«. Største Delen af Lasten er udloset og bragt i Land paa Skagen eller til Frederikshavn. Skibet ikke meget beskadiget, skal nu slæbes til Gøteborg.

Psyche, Skonnert af Svendborg, blev paa Rejsen fra Grimsby til Holbæk med Stenkul, i Nordsøen paasejlet af Dpsk. Calabria af Dundee. Skonnerten, der fik betydelig Skade, blev af Dpsk. slæbt udenfor Skagen, hvor Dpsk. Expres tog den paa Slæb og bragte den til Frederikshavn.

Caroline, Skonnert af Holbæk, har for Indgaaende til Dover været i Kollision med Dokhovedet, og fik en Del oven Bords Skade.

Kammerherre Schiøtte, Skbg. af Horsens, Hansen er paa Rejsen fra Åbo til Southampton med Trælaster indløben til Christianssand med knækket Storbom og Skade paa Skandsekledning etc.

Renska, Skonnert af Grossefehn, paa Rejse fra Memel til Pappenburg med Trælaster, har paa Helsingørs Red været i Kollision med Gaffelskonnerten Christine af Mandal. Renska er indbragt til Helsingør af »Bien« med Skade paa Agterskib og læk. Christine er indgaaet til Helsingborg.

Erna, Skonnert, er paa Rejsen fra St. Petersburg med Oliekager indløben til Dundee med en Del Skade ovenbords. Skibet afgik d. 14de Septbr. fra St Petersburg og har haft meget haardt Vejr at kæmpe mod. Efter at være foreløbig repareret i Dundee afgik Skibet til Perth.

Cito, Dpsk. af Gøteborg, strandede d. 23de ds., paa Rejsen fra Middelsbro til Hjemstedet med Jærn og Kul. lidt syd for Bovbjerg. Svitzers Bjergningsdampskib Frederikshavn bragte Skibet flot d. 25. ds. med Assistance af Kystboerne.

Scandia, svensk Dpsk., er i finske Bugt gaaet under med Mand og Mus.

Mountpark, engl. Dpsk., er d. 26. ds. strandet paa Hveen. Dpsk. Drogden assisterer.

Alma, Skonnert af Swinemünde, kom Natten til d. 26. ds. paa Grund paa Sprogø. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen.

Martin, tysk Galease, paa Rejsen fra Höganäs med ildfaste Sten til Elben, er den 24. ds. sunken ved Lysegrunden. Mandskabet reddede sig i Land. Skibet er Vrag.

Vesuv, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 22. ds., paa Rejsen fra Middelhavet til Hjemstedet med en Ladning Stykgods, paa Grund paa Stubben. Efter at en Del af Ladningen var løst over i Saxo, kom Skibet flot med Assistance af Kureren. Indgik til Toldboden og lossede sin hertil bestemte Ladning.

Norrköping, Dpsk. af Hamburg, kom d. 22 ds. fra Åbo til Rochester med en Ladning Havre paa Grund paa Stubben. Skibet blev bragt flot af Svitzers, blev undersøgt af Dykker, befundet ubeskadiget og fortsatte Rejsen.

Littuania, Dpsk. af Memel, ankom d. 24. ds. til Korsør fra Cardiff med en Ladning Klid. Skibet har haft haardt Vejr under Vejs, og Ladningen er delvis beskadiget af Søvand.

Satisfaction, svensk Brig, afsejlede d. 22. ds. herfra, bestemt til Malmø, men maatte paa Grund af stormfuldt Vejr gaa til Ankers paa Yderreden. Her blev Skibet Lørdag Morgen Kl. 6 paasejlet af en stor, syd fra kommende 3/m. Damper, der, uden at bekymre sig om Briggen, fortsatte Rejsen. Briggen fik Skade, men kunde dog gaa til Malmø.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New York, meddele den 15. Novbr.:

I den forløbne Uge er Begæret efter vore Kornsorter yderligere aftaget hvilket, har haft en skadelig Indflydelse paa Fragtmarkedet, og Raterne vise i de fleste Retninger en aldeles tydelig Tilbagegang, saaledes for fulde Ladninger saavel til Cork for Ordre som til bestemte Destinationshavne, og disse Rater ville uden Tvivl gaa lavere endnu, dersom Rederne vedblive med at overfylde Markedet med Tonnage. Bomulds-Markedets uheldige Tilstand og Mangel paa anden Sysselsættelse tvinger imidlertid Rederne til næsten udelukkende at søge Beskæftigelse i Kornfarten og Tilbudet af i Særdeleshed store Dampere er usædvanligt stort i Øjeblikket.

Ugen har ligeledes været meget stille hvad Sejlskibs-Markedet angaar. Der er ingen Livlighed i Efterspørgslen, men paa den anden Side har Tilbudet af Skibsruun ogsaa været begrændset. Raterne udvise ingen Forandring af Betydning, og det eneste af Interesse, der er at meddele, er det vedholdende Begær efter Tonnage for Trælast fra Golfen til La Plata Floden; nogle mindre Ladninger ere fragtede til Doll. 11,25 med 2 Doll. Klavsulen, medens et stort Skib paa ca. 1350 Reg. Tons meddeles at være fragtet til Doll. 10,50.

Der er betalt følgende Rater:

Nordatlantiske Havne til Storbritanien Korn 2/9 d., Kontinentet 2/10¹/₂, Cork f. O. 3/3 à 3/4¹/₂ d., Sundet eller Danmark 3/6 d. en Plads, 3/7¹/₂ d. to Pladser.

New York til Cork f. O. 3/3 à 3/4¹/₂, Oporto 3/9, Lissabon 3/3.

New Orleans til Dunkirk 12/9, Storbritanien eller Kontinentet incl. Rouen 13/3 d., Cork f. O. 13/.

Charleston til Barcelona Bomuld 11—32 d., Galveston til Liverpool 36/, Kontinentet 37/.

Philadelphia til Dunkirk Petroleum 2/4 à 2/7¹/₂ d.

Golfhavn til Holland Trælast £ 5, 2/6 d., Pensacola til Rio Janeiro Doll. 14,50, Bridgewater til Buenos Ayres Doll. 6,50, Rosario Doll. 7,50, Mobile til Buenos Ayres Doll. 10,50, Golfhavn til Buenos Ayres Doll. 11.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 23. Novbr.:

Fragtmarkedet har fluktueret en Del siden vor sidste Rapport, og er Tendensen gennemgaaende flovere for saavel Damp- som Sejlskibe.

Fra Syd-Australien bliver der neppe noget Korn til Udførsel førend næste Høst; den sidste Avl er mislykket, saa at der nu importeres Korn andetsteds fra. Kalifornien har sendt nogle Ladninger til Sydney, for hvilke der er betalt 21/— i Fragt. Foranlediget ved Misvæksten i Australien, er Syd-Afrika som hidindtil har faaet sit Behov derfra — henvist til andre Eksportmarkeder, og har Kalifornien ogsaa her fundet et nyt Felt; flere Skibe ere ekspederede til de sydafrikanske Havne til en Fragt af 28 9 pr. Ton.

Af de i de sidste Dage afsluttede Fragter kunne vi nævne følgende:

For Dampskibe.

Sunderland til B. Ayres 9/— Retur for Floden 20/— for indtil Rosario, 5/— mindre for Komplettering i de nedre Havne-December Lastning; samtidig er der for Januar/Februar Lastning optaget flere Baade til 21/3 fra Rosario.

For Sejlere.

Pitch Pine fra Pensacola til Kingdom, Kontinent 92/6 for 1300 Register, og indtil 100.— efter Skibenes Størrelse.

For Salpeter fra Vestkysten af Sydamerika er der betalt 21/3 for prompt Lastning, medens der for April/Maj Lastning er accepteret 22/6 direkt til Hamburg. — Fra San Francisco er Fragterne 27/6 for prompt Afskibning.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 23. November:

Fragtmarkedet til Østersøen har været stille i forløbne Uge, og Raterne ere omtrent uforandrede for større og mellemstore Dampere. For mindre Baade er der en Del Efterspørgsel til danske Havne og for Dampere 6/700 tons vil 5/6 kunne opnaas. For Middelhavet er god Efterspørgsel til stigende Rater. Der er sluttet Tyne Blyth eller Wear til Pillau 2400 4-1¹/₂, Swinemünde 1850 4/; Tuborg 1000 5/, Kjøbenhavn 1500, 2100 3/10¹/₂ Oporto 900 5/6. Lissabon 2000, 1450 5/— Sevilla 1600 6/3 d. V. Motril 2000 7/3. Malaga 1450 7/. Barcelona 1650 8/ d. V. Valencia 1300 7/ d. V. Genua 2200 5/1¹/₂, 1900 5/3. Livorno 1400 5/6. Ca Vecchia 3000 5/9. Venedig 2750 6 7 2800 6/6. Konstantinopel 2100 5/. Alexandria 3800 5/.

Fra Firth of Forth Swinemünde 1900 4/1¹/₂ Wismar 800 5/. Rostock 1200 5/1¹/₂, 1400 5/. Aarhus 1850 4/. Neufahrwasser 1100 4/4¹/₂.

Sortehavs Markedet er yderst flovt og Raterne dalede yderligere; navnlig for prompt Lastning er intet Begær, hvorimod Baade for Decbr. ere lidt mere efterspurgt. Fragterne ere nominelt 9/6 n. c. fra Odessa, 9/3 & 9/6 fra Sulina, Kustondje etc. og 12/ fra Donauen.

Returmarkedet fra Middelhavet er ligeledes demoraliseret, kun for Dampere for Ertslaster til U. S. har Begæret holdt sig. Der er sluttet:

Alexandria til Hull 1880 netto og 4000 d. V. 9/ og 1/9.

Sicilien til London 1160 netto £ 1075.

Carloforte til Antwerpen 980 netto frs. 12.

Ergasteria til Glasgow 8/9, til Barrow 8/.

Santander til Stettin 2150 d. V. 8/1¹/₂.

Bilbao Middlesbro 5/4¹/₂, Stockton 5/6.

Fra Østersøen er sluttet:

Oxelosund til Rotterdam 2000 4/10¹/₂, 2 Rejser.

Sundswall til Grangemouth 580 stds. 26/ D. B.

Time charter:

Home Trade for 12 Maaneder 962 tons gross, £ 412 10/ p. Maauel, fri for Commission.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, pas. Gibraltar 18. Novbr., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik Cadiz 26. Novbr., bestemt til Malaga, Tarragona, Barcelona, Marseille. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Smyrna 14. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Southampton 22. Novbr., bestemt til Malaga, Cette, Italien. — Castor, Holm, afgik fra Petersburg 23. Novbr., bestemt til Zwidja, Kbhvn., Middelhavet. — Chr. Broberg, Gotsche, ankom til Königsberg 26. Novbr., bestemt til Kbhvn., Southampton, Middelhavet. — Dagmar, Kofod, afgik fra Dartmouth 17. Novbr., bestemt til Cette, Italien. — Douro, Brabrand, ankom til Kbhvn. 23. Novbr., bestemt til Stettin. — Georgios I, Kihl, afgik fra Anvers 24. Novbr., be-

stemt til Tunis, Piræus, Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Kbhvn. 26 Novbr., bestemt til Southampton, Spanien, Marseille. — Kiew, Rabe, ankom til Bordeaux 23 Novbr., bestemt til Santa:der, Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til Königsberg 22. Novbr., bestemt til Kbhvn., Bordeaux. — Leopold II, Kruse, afgik fra Tunis 25. Novbr., bestemt til Piræus, Smyrna, Constantinopel, Odessa. — L. P. Holmblad, Strubberg, ankom til Petersborg 16. Novbr., bestemt til Reval, Kbhvn. Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen ankom til Kbhvn. 26. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Kbhvn. 27. Novbr., bestemt til Königsberg. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Cadiz 27 Novbr., bestemt til Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, ankom til Anvers 17. Novbr., bestemt til Southampton, Sortehavet. — Tomsk, Christensen, ankom til Riga 24. Novbr., bestemt til Dunkerque. — Vesuv, Gade, ankom til Kbhvn. 22. Novbr. — Viking, Jørgensen, ankom til Lisbon 25. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Tunis 24. Novbr., bestemt til Piræus. Constantinopel, Samsoun, Trebizonde, Batoum, Novorrossisk, Odessa.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Antwerpen 26 Novbr., bestemt til Kbhvn., Libau — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 28. Novbr., bestemt til Vestnorge. Ceres, Svensson, afgik fra Kbhvn. 26. Novbr., bestemt til Libau. — Charkow, Norden, afgik fra Kbhvn. 26. Novbr., bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 24. Novbr. bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Kbhvn. 27. Novbr., bestemt til Stettin. — Frederik, Harboe, ankom til Königsberg 24. Novbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Hamburg 27 Novbr., bestemt til Danzig, Königsberg. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 25. Novbr., bestemt til London. — Laura, Christiansen, ankom til Trangisvaag 16. Novbr., bestemt til Thorshavn etc. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Kbhvn. 27. Novbr., bestemt til Riga. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 24. Novbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 24 Novbr., bestemt til Stettin. — Morsø, Lind, ankom til Königsberg 23. Novbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 25. Novbr., bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 27. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Odin, Lissner, ankom til Hamburg 25. Novbr., bestemt til Danzig, Königsberg — Perm, Andersen, ankom til London 25. Novbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Hull 23. Novbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Harder, afgik fra Libau 24 Novbr., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Kbhvn. 27. Novbr. — Tula, Paaske, ankom til Königsberg 25. Novbr., bestemt til Kbhvn., Manchester — Valdemar, Sørensen, ankom til Kbhvn. 27. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Danzig 23. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Kbhvn. 27. Novbr., bestemt til Riga. — Anna, Moyel, ankom til Hamburg 26. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Rønne, Hintze, ankom til Riga 23 Novbr., bestemt til Hamburg. — Tejo, Fenger, ankom til Antwerpen 25. Novbr., bestemt til Kbhvn.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 28. Novbr., bestemt til Newcastle. — Esb, Snare, Therkildsen, afgik fra Newcastle 26. Novbr., bestemt til Odense. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 27. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 27. Novbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Odense 28. Novbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 26. Novbr., bestemt til Odense. — Storebælt, A. Göllich, afgik fra Newcastle 26. Novbr., bestemt til Nakkov. — Union, Bloch, afgik fra Odense 27. Novbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, Schmidt, afgik fra Reval 12. Novbr., ankom til London 24. Novbr. — Frode, J. C. Jensen, afgik fra Stettin 15. Novbr., ankom til Riga 18. Novbr. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Reval 26. Novbr., bestemt til Dundee. — Svend, Hveysel, afgik fra Blyth 22. Novbr., bestemt til Libau. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Libau 21. Novbr., ankom til Rotterdam 26. Novbr. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Reval 23. Novbr., bestemt til Schiedam. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Swansea 21. Novbr., bestemt til Stettin. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga 11. Novbr., ankom til Rouen 20. Novbr. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Reval 20. Novbr., ankom til Rotterdam 26. Novbr. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Reval 23. Novbr., bestemt til London.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Riga 12. Novbr., ankom til Dunkerque 21. Novbr. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik St. Petersborg 21. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Sunderland 22. Novbr., ankom til Kbhvn. 26. Novbr. — Pawel Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Cronstadt 13. Novbr., ankom til London 21. Novbr. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Burntisland 26. Novbr., bestemt til Kbhvn.

Heimdal, A nine, Knudsen, afgik fra Swinemünde 26. Novbr., bestemt til Riga.

Dannebrog, A malienborg, Olsen, ankom til Memel 26. Novbr. for at laste til Antwerpen. — Christiansborg, Schmidt, afgik fra Kronstadt 26. Novbr. til Antwerpen. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Stockholm 20. Novbr. — Frederiksborg, Andersen, ankom til Rotterdam 22. Novbr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Burntisland 25. Novbr. — Uranienborg, van Deurs, afgik fra Terneuzen 25. Novbr. til Skutskar.

Kjøbenhavn, Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Dordrecht 27. Novbr. til Kiel. — Fyen, Hansen, afgik fra Reval 22. Novbr. til Dundee. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Grangemouth 20. Novbr., ankom til Kbhvn. 24. — Jylland, Starck, ankom til London 21. Novbr., afgik 27. til Blyth. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 24. Novbr., ankom til Riga 26. — Sjælland, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 24. Novbr.

J. Lauritzen, Esbjerg, Neptun, Jessen, afgik fra Esbjerg 21. Novbr., ankom til Methil 23., afgik 26. til Esbjerg. — Nerma, Degn, afgik fra Hartlepool 21. Novbr., ankom til Frederikshavn 23., afgik 27. til Göteborg. — Nordsoen, Meinertz, ankom til London 21. Novbr., afgik 23., ankom til Middlesbro 25.

Sejlskibe.

Fane, Nordby, Annete, Nielsen, ankom til Paranagua 22. Novbr. fra Hamburg. — Dania, Nielsen, afgik fra Cuxhaven 20. Novbr. til Pernambuco. — Dorane, Rødgaard, afgik fra Dover 19. Novbr. til Port Natal — Elisabetha, Fischer, afgik fra Cadiz 16. Novbr. til Rio Grande. Faneø, Mortensen, afgik fra Capstaden 1. Novbr. til Pernambuco. — H. Grohmann, Nielsen, afgik fra Cadiz 16. Novbr. til Rio Grande. — Ines Røhl, Jessen, afgik fra Paranagua 25. Okt. til Buenos Ayres. — Union, Svarrer, afgik fra Santos 23. Novbr. til Rangoon. Verdande, Nielsen, ankom til Liverpool 22. Novbr. fra Sydhavet via Punta Delgade.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Sundet, Helsingør Havn & Vragvageren som laa NØ. for den 1 Kbl. ØSØ. for Helsingør Havnefyrs sunkne Brig, er ind-dragen. Mindste Dybde over Vraget er 12 Fv.

Flinterenden, Nordre Flint. Den 19de Novb. 1895 er Klokketønden ved Nordre Flint inddragen.

Store-Bælt, Sjællands V-Kyst, Revsnæs. Den 1ste December 1895 sluktes Revsnæs Fyr. Samtidig tændes midlertidigt et hvidt, fast Fyr af 6te Orden. Synsviddens: 8 Kml. Det ny Blinkfyrtændes i Løbet af Vinteren.

Lysegrund. En Evert er sunken paa Lysegrund. Nærmere ubekendt.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sundet S. Bredgrund V. Skonnerten, som var sunken c. 2 Kml. V. for Bredgrund, er bortsprængt. Mindste Dybde over Vraget 27 Fod. Vragfyrskipet er inddraget.

Sverig. Den 20de Nov. 1895 er, i Følge Telegram fra Overlødsen i Sundswall, Fyrskipet »Sydostbrotten« inddraget.

Gefle, Edsköklubb. Den 19de Novb. 1895 er Edsköklubb Fyr tændt paa Edsköklubb NØ.-Side. Det viser rødt, fast Lys fra N. 180 Ø til N. 320 Ø. Flammens Højde: 27 Fod. Synsviddens: 4 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Brændetid: 1ste Aug. - 1ste Maj. Der er ikke Vagt ved Fyret, der vises fra et lille, hvidt Fyrhus. 60° 47' 55" N. Br. 17° 21' 40" Ø. Lgd.

Kommende N. fra holder man sig i Trödjeällan Fyrs N-lige hvide Hurtigblink saa langt V. paa, at Edsköklubb Fyrs røde Lys ikke bliver synligt, til næsten tværs af Trödjeällan Fyr, da man holder Bagbord over i Edsköklubb Fyrs røde Lys, i hvilket man holder sig, indtil man kommer ind i Trödjeällan Fyrs S-lige hvide Hurtigblink, da man tager dette sidste Fyr agterude.

Gefle Bugt. Ved Indløbet til Lärkudden Havn i Skutskärsviken er om Styrbord for Indgaende udsat en Stage og om Bagbord en Stage med Kost.

Bottinske Bugt, Hornslandet, Bålsö. Den 19de Novb.

1895 er *Bålsö* Fyr tændt. Det er et hvidt, hurtigblinkende Fyr, som V. for N. lyser ind over *Bålsö* og derfra gennem N., Ø og S. til S. 13° V. Flammens Højde: 19 Fod. Lysevnen: 6½ Kml. Linseapparat af 6te Orden. Fyret vises fra et lille hvidt Fyrhus, som er anbragt paa Skæret *Gåshällan* Ø. for *Bålsö*. Der er ikke Vagt ved Fyret. 61° 43' 28" N. Br. 17° 34' 3" Ø. Lgd.

Östergötlands Skjærgaard. Håskö—Arkö. Afmærkningen i det gamle Farvand mellem *Håskö* og *Arkö*, Ø. om *Yttre Olsö*, er inddragen.

Rusland. Finske Bugt. I Følge Meddelelse fra det kejserlig russiske Generalkonsulat i *Kjøbenhavn* er Fyrskibet »*Kalbodan*« inddraget.

Tydskland. Königsberger Haff. Et Fartøj lastet med Sten er sunket i 11 Fod Vand i *Königsberger Haff*, 2½ Kbl. SV. for Tønden ved Ø.-Kant af *Camstiggaller Haken*. Vraget er afmærket med et grønt Flag og om Natten med en hvid Lanterne.

Frisches Haff Et Fartøj lastet med Sten er sunket i *Frisches Haff* tæt ved *Passarge* Indløb. Masterne over Vandet. Vraget er om Natten afmærket ved et Fartøj med en hvid Lanterne.

Elbing. Anduvningstønden uden for *Elbing* Farvand er inddragen. Den udlægges igen til Foraaret.

Neufahrwasser. I *Neufahrwasser* Distrikt foretages Vinterafmærkningen i Slutningen af November.

Stettiner Haff. Fartøjet, som var sunket midt i Farvandet i *Stettiner Haff*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Femersund. I *Femersund* er Vinterafmærkningen foretaget.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Bohuslän. Den 16de Novb. 1895 ere følgende Fyr tændte:

1. Et hvidt, fast Fyr paa *Norra Långö* NØ.-Pynt. Det lyser i Ledefyrinien og i Løbet Ø. om *Långöarne* til *Tjurholmen*. Flammens Højde: 19 Fod Synsvidden: 10 Kml. mod Søen, 7 Kml. mod Land. Spejl- og Linseapparat af 6te Orden. Fyret vises fra et lille, hvidt Fyrhus paa Betonfundament. 58° 58' 2" N. Br. 11° 6' 30" Ø. Lgd.

2. Et hvidt, hurtigblinkende Fyr paa *Mjölketången*. Det lyser i Ledefyrinien. Flammens Højde: 67 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Spejlapparat. Fyret vises fra et lille, hvidt Fyrhus. 58° 37' 45" N. Br. 11° 7' 40" Ø. Lgd. Der er ikke Vagt ved Fyrene. Brændetid: 20de Juli—

15de Maj. Holdte overet i N. 65° V. og S. 65° Ø. lede Fyrene mellem *Trestenene* S. om *Hvalöarne* og *Boerne* N. for *Tister* til *Långörännan*. *Strömstad* N.-lige Indløb.

Strömstad N. Dynekilen. *Tjurholmen* Fyr er forhøjet. Flammens Højde: 65 Fod. Fyret viser nu hvidt, fast Lys fra S. 10° V. gennem S. og Ø., N. efter. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 58° 59' 5" N. Br. 11° 6' 8" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Holland. Zuiderzee. En Tjalk er sunket i Løbet over *Vlakte van Oosterbierum*, N. for *Harlingen*. En grøn Spids-tønde er i 9 Fod Vand udlagt ved Vraget. 53° 11' 36" N. Br. 5° 24' 22" Ø. Lgd.

Den 26de November 1895 og følgende Dage afholdes Skydeøvelser fra Fort *Pampus*. Skydepladsen er mellem Fortet og to Fartøjer, som ligge 13,000 Alen fra Fortet og 11,000 Alen fra hinanden. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fartøjerne, Fort *Pampus*, Batterierne *Durgerdam*, *Diemer-dam* og *Muiden* samt paa *Muiden* Kirke.

Ø.-Hellegat. En Tjalk er sunket i 25 Fod Vand i Munden af *Ø.-Hellegat*. En Vragtønde er udlagt ved Vraget, som ligger meget farligt for Skibsfarten. Munden af *Ø.-Hellegat*, 51° 40', N. Br. 4° 23', Ø. Lgd.

England. Tyne. Ved Indløbet til *Tyne* ere Fyrene for- andrede saaledes:

North Pier permanente Fyr bestaar af et grønt, fast Fyr over et hvidt, fast Fyr over et rødt, fast Fyr, stillede lodret for hinandvn i 5 Fods Afstand. Lysevnen for alle tre Fyr: 7 Kml. Fyrapparat af 4de Orden for det grønne, af 6te Orden for det hvide og af 5te Orden for det røde Fyr. De vises fra et graat, rundt Taarn paa *North Pier* Yderende. 55° 0' 55" N. Br. 1° 24' 5" V. Lgd. De midlertidige Fyr paa *North Pier* ere slukkede.

South Pier Fyr er et Fyr med Formørkelse hver 10 s.; Lys 8 s., Mørke 2 s. Det viser hvidt Lys fra c. Ø. t. N.

gennem N. og V. til V. t. S., og rødt Lys fra V. t. S. gennem S. og Ø. til Ø. t. N. Flammens Højde: 48 Fod. Lysevnen: 7 Kml. Det vises fra et graat, rundt Taarn paa *South Pier* Yderende.

Det røde, faste Fyr midt paa *North Pier* er slukket.

North Shields forreste hvide, faste Ledefyr er flyttet 230 Alen S. 78° Ø. hen. Flammens Højde: 80 Fod.

Det bageste hvide, faste Ledefyr er flyttet 550 Alen S. 66° V. hen. Flammens Højde: 140 Fod.

Holdte overet i S. 77° V. lede de ind mellem Pierhovederne.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland, og Irland

Frankrig. Saint Marcouf. Baaken paa *Pointe d'Ouy* er igen opført.

Irlands Ø.-Kyst. Tor Point. Signal-Stationen paa *Tor Point* er igen oprettet 55° 11', N. Br. 6° 3', V. Lgd.

Irlands V.-Kyst. Eagle Island. Det røde og hvide Fyr med Formørkelser paa *Eagle Island* er tændt.

De to hvide faste Fyr ere slukkede.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Ouessant. Créac'h elektriske Fyr skjules af nogle Højder i Nærheden af *Stiff*, i Retning af *Four* Fyr, hist og her til henimod Kysten *Argenton*.

Le Four. En rød Jernbaake med Kegle, 8 Fod høj over Højvande, er nu anbragt paa *Le Four* ved Indløbet til *Bénodet*. 47° 51' 50" N. Br. 4° 6' 26" V. Lgd.

Canariske Øer. Gran Canaria. Telegrafstønden paa *La Luz* Red er flyttet og ligger nu fra *Pillen* paa Kysten i N. 28° Ø. og fra *Fort Santa Catalina* i S. 31° Ø. 28° 8' 25" N. Br. 15° 25' 25" V. Lgd.

Cape Breton Island. Den 1ste Novb. 1895 er et rødt, fast Fyr tændt paa *Mc. Kenzie Point, Campbell Cove* V.-Side, *Great Bras d'Or Lake* S.-Kyst. Flammens Højde: 47 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Det lyser Farvandet rundt. Fyret vises fra et hvidt, firkantet, 36 Fod højt Taarn med rødmalet Lanterne. 45° 47' 32" N. Br. 60° 44' 50" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. En sort Spirtønde Nr. 7 er udlagt i 24 Fod Vand tæt Ø. for Grunden, hvorpaa *Middle Rock* ligger, fra *Greenings Island* SØ.-Kant i N. 33° V. og fra *Manchester Point* S.-Kant i S. 85° V.

Spirtønden ved N.-Pynten af *Greenings Island* har nu Nr. 5 og er malet sort.

Myrtle Ledge røde Spirtønde har nu Nr. 8.

Bar Ledge sorte Spirtønde har nu Nr. 9.

Masson Ledge sorte Spirtønde har nu Nr. 11.

Boston Harbor. Skonnerten »*Lillie*« ligger sunken i Indløbet til *Boston Harbor*. 50 Alen Ø. for Vraget er i 11 Fv. Vand udlagt en rødmalet Lystønde, som viser hvidt, fast Lys, fra *Long Island Head* Fyr i N. 44° Ø. og fra *Deer Island* Fyr i S. 74° Ø.

Monomoy Shoals. Pollock Rip Slue. Et Vrag ligger sunket 2¼ Kbl. N. 39° Ø. for Fyrskibet »*Pollock Rip*«.

Af Skonnerten »*F. E. Magee*« er nu intet over Vandet. Lægteren »*Tioli*« ligger sunken ½ Kml. N. 79° V. fra Fløjttønden.

Omtrent 6 Kml. S. 78° V. fra Fyrskibet »*New South Shoal*« er der fundet 13 Fv. Vand, hvor Kortene angive 21 Fv.

New Jersey. Delaware River. Vraget, som laa sunket i den N.-lige Del af det gravede Løb over *Bulkhead Shoal*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

I *Delaware River* ere Vandstands Maalere, som angive Dybden, anbragte paa følgende Steder:

Mifflin Barre, paa den øvre Side af *Fort Mifflin Wharf*. *Schooner Ledge*, paa den øvre Side af *Edgemont Street Wharf, Chester*.

Cherry Island Flats, paa den øvre Side af *Lighthouse Wharf, Edgemoor*.

Bulkhead Barre, paa den øvre, ydre Hjørne af *Powder Wharf*, som er det andet neden for *Christiania Creek*.

Maalerne ere sorte med hvide, 6 Tommer høje Tal, der angive Fod over eller under Nul. Underkant af Tallet Nul angiver Middel Lavvande paa Stedet.

North Carolina. Fyrskibet »*Frying Pan Shoal*«, Nr. 53, er igjen udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 40 inddraget.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Fiume. I December 1895 forandres det hvide og røde faste Fyr med Blus i *Fiume* i en halv Snees Dage til et hvidt og rødt Blinkfyr. 45° 20' N. Br. 14° 25' Ø. Lgd.

Rusland. Karkinit Bugt. I *Djarilgat Bugt* ere fem Vagere udlagte i 20 Fod Vand, fra *Djarilgat Baake* Nr. 2 i følgende Afstande og Retninger:

En rød Vager med Flag 550 Alen S. 60° Ø. fra Baaken.
 En rød Vager med Kegle med Spidsen nedad, 4,500 Alen N. 48° Ø. fra Baaken.
 En rød Vager med Flag 6,500 Alen N. 38° Ø. fra Baaken
 En rød Vager med Flag 17,800 Alen N. 60° V. fra Baaken.
 En sort Vager med Kegle med Spidsen opad 16,600 Alen N. 40° V. fra Baaken.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Braeilien. Guarapari Øer NØ. En Klippe, paa hvilken Søen bryder, er funden 3 Kml. SØ. for *Punta de Fructa*. 20° 36' S. Br. 40° 18' V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Sverig. — Byen og Gouvernementet *St. Petersborg* ere erklærede for kolerasmittede. Forordningerne til Forhindring af Koleras Indførelse i *Sverig* over ikke kolerasmittet Havn ville indtil videre komme til Anvendelse paa Passagerer paa Skibe, som ankomme fra *Finland*.

Efter at de *russiske* Havne i *Østersøen* ere erklærede for kolerasmittede, ere Karantænestationerne ved *Kansö* uden for *Göteborg*, ved *Fejan* uden for *Stockholm*, ved *Bredvik* uden for *Umeå*, ved *Juniskären* uden for *Sundswall*, ved *Arkö* i

Östergötlands Skjærgaard og ved *Vestra Håstholmen* ved *Karlskrona* satte i Virksomhed.

Danmark. — A. Bestemmelserne i 2det Afsnit I. af Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 2den Juli 1880 ere i Virksomhed over for følgende Steder: Gouvernementet *St. Petersborg*, Havnene ved *Det Asowske Har*, i *Syrien* og *Lilleasien* samt ved *Det sorte Hav* og i *Ægypten*.

B. Forbud mod Indførelse og Paabud om Desinfektion. Indførelse af Klude er forbudt fra *Rusland* og *Finland* samt de under A. nævnte Havne. Fra de ovennævnte Lande og Steder er det endvidere forbudt at indføre Kradsuld, for saa vidt den ikke ifølge fremlagt fulgyldigt Bevis er karboniseret eller vadsket og ophedet til 80° Celsius.

Fra de under A. nævnte Steder er det endelig forbudt at indføre brugt Linned, brugte Klædningsstykker og brugte Sengekæder, med mindre de medfølge som Rejsegods, eller det af Modtageren paa Tro og Love skriftlig attesteres at de nævnte Gjenstande kun indkomme i Landet som Følge af Ejerens forandrede Opholdssted. For saa vidt de paagjældende Gjenstande i Medfør af ovennævnte Regel kunne indføres, blive de dog, naar de findes at være af særlig urenlige eller paa anden Maade mistænkelig Beskaffenhed, at tilbageholde, indtil de have været underkastede Desinfektion under offentligt Tilsyn.

C. Lægetilsyn er sat i Kraft med Hensyn til Personer, der ankomme fra Havne i Gouvernementet *St. Petersborg*.



Faas hos de fæste Handlende i Byen, paa Broerne og Frederiksberg til følgende Priser:
 Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.
 Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.
 Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.

Hovedforhandler:

Peter Buch,

Vinhandel

en gros & en detail.

Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.

Telefon 1107.

„DAN“, Ny dansk Petroleums-Motor.

Med denne Motor er foregaaet en fuldstændig Revolution paa dette Omraade, idet den arbejder uden Lampe eller anden Tændindretning.

Skal ikke renses, kan aldrig komme i Uorden.

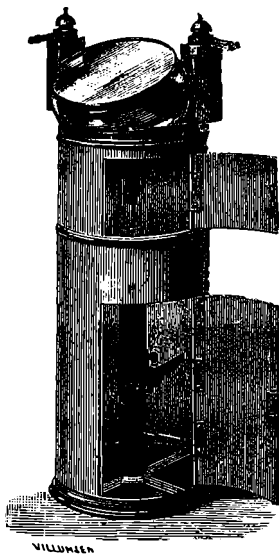
Er simpel i Konstruktionen og kan passes af Enhver; er den billigste af alle, og dens Petroleumsforbrug er yderst ringe. Motorerne leveres paa Prøve og kan ses i Virksomhed.

Fabriken Ahornsgade 15, Kjøbenhavn N.

Repræsentant: J. CHR. LARSEN, Birkegade 27.

Obs.: Siden April d. A. er solgt 11 Stk. Motorer til Fiskefartøjer i Esbjerg og Frederikshavn.

Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

NØRHOLMS

Patent Multiplikator Kompasser.

Sprit- og Baadskompasser.

Patent Tidglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptein Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner

Dybhavsthermometre med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre. Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellinealer.

Marinekikkertør.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
 anbefaler sig med

Galvanisering

af alt Jernarbejde til Baade
 og Skibsbrug.

Telefon T 37.

Heymann-Bloch & Komp.s
 verdenberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Mittel

til Konservering af
 Helbredet,

bør føres i ethvert

Skibsapothek.

Faas i de fleste

Materialforretninger.

St. Kongensgades

Brødfabrik

& Melforretning 63

anbefaler

1^{ma} veltørrede Skonnerogger.

Telefon 197.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelt Numre 20 Øre.

Abonnement m. dtages St. Annæ Plads 13, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø.

bvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet emdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelt Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Brødgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISSEMENTS-PRIS:

Første Side pr. Petitolinie à 45 mm Bredder 25 Øre, udenlandske 35 Øre

De øvrige Sider — — — — — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20% 90% 50%

Mindre end 1/2 Side 10% 20% 40%

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 49.

Kjøbenhavn, Fredag den 6. December 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Eshjerg—England — Fanø Handelsflaade. — Østbohmholmske Havneforhold. — Generalforsamling. — Fiskeri-Statistik. — Fiskerierne. — Kompassundersøgelser. — Bundkøte og Manøvreræve, af Skifter Andersen. — Fra Sø og Land. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Ugens Havvarier. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfærende.

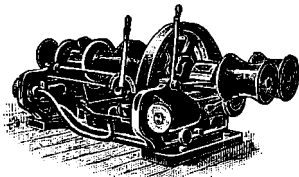
Telefon
1269

M. CLAUSEN,

KJØBENHAVN, K.

leverer

Damp-
Kraner,
Hejse-
og
Ankerspil,



fra

Clarke Chapman & Co. lim., Gateshead.

Temperleys Vare-Transporters. Staal-Skibsbaade, presset af kun 2 Plader. Ogdens selvregulerende Reduktions-Ventil. Selvtættende Metalpakninger. Danby's Cement til Skibscementering. Mollerups Smøreapparater.

Telegr.-Adr.:
„Baltic“.

Donkey-
Kjelder.
Donkey- og
Ballast-
Pumper

Andersen & Co.

Bangkok — København

have altid paa Lager i Frihavnen

— **Teaktræ** —

i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Ibentæ og rødt Farvetæ ogsaa paa Lager.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:
Trækompagniet, Københavns Frihavn.

Den anerkjendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson,
Nyhavn 53, Kjøbenhavn.
Telefon 120.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.

26, Pøder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle
Skibs-Inventarier,
Maskinolier,
Carbolineum etc.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

Aut. Forbyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.

Kystdamper søges.

Enhver, der vil paatage sig at vedligeholde en fast Dampskibsforbindelse imellem Fjordene paa Islands Østkyst for næste Sommer i det mindste for et Tidsrum af 3½ Maaned, regnet fra den 15—30. Juni, imod at erholde et Bidrag af indtil 8000 Kroner (6000 Kr. fra den islandske Statskasse og 2000 Kr. fra Norder og Sønder Mule Syssels Kasse), bedes henvende sig inden den 18de Marts n. A. til en af os Under tegnede, som have uindskrænket Fuldmagt til at handle i dette Tilfælde paa Østlandets Vegne

Tilbudet maa være nøjagtigt, indeholdende en fast Fartplan for de enkelte Anløbsteder, en Angivelse af Skibets Størrelse, Hurtighed, Passagerplads, Passager- og Fragttakst.

Skibet er forpligtet til at medtage Post og hente og aflevere denne paa Posthuset paa de forskellige Stationer uden Vederlag.

Den, som giver Tilbud ind om denne Fart, maa sammen med Tilbudet bevise at have deponeret 2000 Kr. i en kjøbenhavnsk Bank til Sikkerhed for, at han staaer ved sit Tilbud, hvis det af os bliver akcepteret. Nærmere Oplysninger faas hos Hr. Grosserer Thor. E. Tulinius, Havnegade 43, Kjøbenhavn.

Seydisfjord, den 30. Oktober 1895.

Sveinn Sigfusson,
isl. Købmand.

A. V. Tulinius,
Sysselmand.

Bjørn Torlaksson,
Præst.

M. Christiansen,
Renne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
enhørende.
Transit og Kreditplagevarer.

M. Christiansen.

John Hintze.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5.
Telefon 3326.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.
Udsalg;

Østergade 10, Kjøbenhavn.

Som Repræsentant for forskellige 1ste Klasse's Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af Skibe, Varer og Fragt til billige faste Præmier. Subagenter antages i forskellige Provinsbyer.

Alfred Christensen,

Assurance-Afdeling,
Amaliegade 37.

Frihavns

Spedition &

Kommissions-Forretning,
Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørge.
Kontor i Frihavns Kontorb.
Telefon 2250.

„Montferrand“

Prøv og dem denne særdeles kraftige og velsmagende Rødvind, faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. København L.

P. Poulsen.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til billigste Priser. Ved Udførsel godtgøres Tolden. Forlang vore illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 20.

S. Jacobsens

Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,

anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr., 6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre
Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæplads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større Havne-Propindsbyer.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Pr.-Løjtnant i Flaaden.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. København. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Københavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Skibsmandsarbejde

af enhver Art udføres, Takler, Tallier, Sejsinger, Stropper, Korkfenders, Tougfenders, alle Slags Splidsninger og Knobe etc. Ordres modtages.

Jul. Christensen,

Hjertensfrydsgade 12, København K.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., København Ø.

Hattemagasinet

„London“

Moderne elegante Herrehatte i stort Udvalg

Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.
Østergade 31.

Modeller

for Støbegods

saavel til Bygnings- som Maskinbrug. (799)

Victor Rasmussen,
St. Kongensgade 59.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning,
Leverander i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

Anti-magnetiske

Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,

6, Sølvtorvet 6.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

Hans Chr. Berg,

Stukkatur, Cementstøberi

og

Kridtstensværksted.

Gothersgade 91. K.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

Rugbrød

A {Frederiksberg} A.

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Paa Udkig.

I Folkethinget fandt for nogle Dage siden en Forhandling Sted, der ganske vist drejede sig om militære Spørgsmaal, men som dog havde ikke ringe Interesse for Handelsmarinen, idet der fremkom vægtige Bidrag til Belysning af Orlogsmarinens Forhold til denne. Vi sigte til første Behandling af et Lovforslag om Søværnets Ordning. Under denne tog Kommandør Bojesen Ordet for, at Marinen i højere Grad end nu burde »vise Flaget« i fremmede Havne, idet han betegnede dette som en Opgave, vi desværre have maattet lade falde mere og mere, og han fortsatte derefter:

Der er ikke Tvivl om, at det er en Opgave, ved hvis Løsning vi kunne gøre Landet overordentlig Gavn. Det er en produktiv Foranstaltning, som jeg i aller højeste Grad maa anbefale til det høje Tings Opmærksomhed, i Særdeleshed nu, da vi ere komne ind paa Undersøgelser af, hvad der bør gøres for hele Næringslivets Fremme, hvorved jo Forbindelsen med Udlandet spiller en meget væsentlig Rolle. Vi have faaet Frihavn og ny Konsuler o. s. v., og vi skulle nu arbejde hen til ogsaa at faa Skibe ud, hvad der er ønsket mange Gange, men ikke er opnaaet. Vi have jo Interesser mange Steder i Verden, men overalt maa de paagældende selv kæmpe sig frem og have ingen Støtte hjemme fra. Der er kun et enkelt Sted uden for Kolonierne, hvor vi undertiden komme, og det er Venezuela, og der have vi heller ikke saa lidt at gøre, idet den største Del af Skibsfarten dernede foregaar med danske Skibe. Men vi have f. Eks. ikke haft Raad til i, saa vidt jeg ved, de sidste 40 Aar at sende et Skib til Nordamerika, hvor vi dog ogsaa have en hel Del at gøre, heller ikke have vi sendt noget Skib til Siam eller til andre Steder, hvor det kunde være af Interesse for Landet, at vi viste vort Flag, og hvorved vor Søfart kunde udvikles og vore Interesser varetages paa en ganske særlig Maade, thi, som bekendt, repræsenterer en Skibschef over for Udlandet omtrent det samme og undertiden mere end en Gesandt

I det Foredrag, hvormed Hs. Eksl. Marineministeren besvarede denne Tale, kom han ikke udførligere ind paa den her fremdragne Del, men det maa fremhæves, at han stillede sig sympatetisk til Tanken om at sende nogle Orlogsskibe paa Langvejsfart, naar de fornødne Beløb bevilgedes dertil.

Vi have fremdraget denne Forhandling, fordi vi vide, at Savnet af danske Orlogsskibe i fjerne Havne har været følt oftere og stærkere, end man maaske i Almindelighed tror. I de ovenfor refererede Udtalelser paapeges enkelte af de Steder, hvor det vilde have haft sin Betydning for vor Handelsflaade, om et Orlogsskib af og til havde »vist Flaget«. Vi skulle eksempelvis nævne endnu et Sted, hvor Savnet maaske har været mest fremtrædende. Det er i de brasilianske Havne. Disse søges af et meget stort Antal danske Skibe, og særlig viser den sidste Konsulatberetning fra Rio de Janeiro, at Antallet af de af vore Skibe, der besejle denne Havn, er i stærkt Tiltagende. Under de sidste langvarige Uroligheder i Brasilien savnede

de danske Skibsførere meget hyppigt den Beskyttelse, som andre Nationer ydede deres Undersaatter derovre, baade dem i Land og dem paa Søen, og som under de daværende alvorlige Forhold kun kunde ydes ved et Orlogsskib her hjemme fra, og de Bestræbelser, enkelte danske Rederier gjorde for at skaffe deres Skibe fornøden Beskyttelse, vare frugtesløse.

Det synes os derfor glædeligt, at denne Sag er fremdraget, og vi haabe, at den Tid atter maa komme, da det regnes med blandt Orlogsmarinens Opgaver at støtte vor Skibsfart ved at vise Flaget i de Havne, hvor denne har betydeligere Interesser. Og denne Opgave faar et saa meget større Omfang, som der jo netop i de sidste Aar med stor Energi arbejdes for at udvikle vore Forbindelser med oversøiske Lande og derigennem skabe nye Virksomhedsomraader for vor Skibsfart.

Kjøbenhavns Havnekaptajn, Kommandør F. V. W. Lüders afgik ved Døden i Fredags i en Alder af 68 Aar. Den Afdøde blev Sekondløjtnant i Marinen allerede da han var 19 Aar og studerede derefter Polyteknik. Efter at have taget polyteknisk Eksamen og efter at være avanceret til Premierløjtnant, ydede han teknisk Assistance ved Anlægget af Orlogsværftets Dok. Han tog derefter i nogle Aar Ophold i England, hvor han modtog en omfattende Uddannelse i Havnebygningsvæsen. Efter sin Hjemkomst ansattes han i 1860 som Havnebygmester ved Kjøbenhavns Havn og i 1872 udnævntes han til Kjøbenhavns Havnekaptajn.

Kommandør Lüders medbragte mange gode Betingelser for at udfylde den vigtige Post som Kjøbenhavns Havns øverste administrative Embedsmand. Den stærke Udvikling, som Kjøbenhavns Havn i den Afdødes Embedstid er undergaaet, er da ogsaa væsentlig knyttet til Lüders' personlige Virksomhed; han omfattede sit Embede med en levende Interesse og var selv i sine sidste Aar i Besiddelse af en Virkelyst, der traadte stærkt for Dagen ved den Energi, hvormed han ledede Anlægget af Kjøbenhavns Frihavn. Om flere af de Foranstaltninger, der ere trufne i Lüders' Embedstid, ere Anskuelserne vel delte, og han hørte til de Mænd, der ikke have let ved at bøje sig for afvigende Anskuelser. Men Æren for de mange Forbedringer, denne Aarrække har at opvise, maa i første Række tilskrives ham. Personlig var Kommandør Lüders elskværdig og særdeles imødekommende overfor dem, der søgte hans Assistance.

Den paa Mødet i Thisted d. 20. September vedtagne Resolution om Havneanlæg ved Jyllands Vestkyst er som Andragende indsendt til Rigsdagen, underskrevet af Delegerede for det store Antal Institutioner, der vare repræsenterede paa nævnte Møde.

Esbjerg—England.

Det Punkt i Folkethingets Forhandlinger om Ruten Esbjerg—Parkeston, hvormed Interessen fortrinvis samlede sig, var Spørgsmaalet, om Staten burde overtage

Driften af denne Rute ved egne Dampskibe eller ikke. For Skibsfarten har dette Spørgsmaal en fremtrædende Interesse. Det vilde ganske vist være ubeføjet, om man ubetinget vilde anse en saadan Foranstaltning som et egentligt Angreb paa Rederivirksomheden; det er jo nemlig vist nok, at Statens Indgriben i det private Erhvervsliv i

vor Tid antager stedse større Dimensioner, og Skibsfarten maa, som andre Næringsveje, regne med denne Faktor i sine Fremtidsplaner; den har allerede faaet den haardt nok at føle. Men den Regel, Staten hidtil har fulgt i disse Forhold, har været, at den kun greb ind i det private Erhverv, naar Hensynet til Samfundet krævede det, og naar det var utvivlsomt, at de Fordele, der derved vandtes for Borgerne, vare saa store, at de retfærdiggjorde en saadan Indgriben. Denne Maalestok maa man altsaa anlægge, naar man vil undersøge Statens Berettigelse til at overtage Ruten Esbjerg—Parkeston.

Vi holde os da ved denne Undersøgelse til de Argumenter, som Statsdriftens Talsmænd i Folkethinget fremførte. Man anførte da først, at »Det Forenede Dampskibsselskab« ikke løste sin Opgave ved Driften af denne Rute tilfredsstillende. For saa vidt har man sikkert Ret heri, som de Skibe, der benyttes i Ruten, ikke ere saaledes indrettede, at Eksportvarerne med dem kunne forsendes paa en Maade, der svarer til denne Eksports store Betydning. Men denne Anke mod Det Forenede Dampskibsselskab faar ingensomhelst Vægt, naar man ikke tør paastaa, at det har en ublu Fortjeneste paa denne Rute, og en saadan Paastand turde man ikke fremsætte. Det maa da ogsaa erindres, at man i det Udbytte, Selskabets Aktionærer have faaet i de senere Aar, paa ingen Maade kan søge Berettigelse for en saadan Paastand. Og hvad er det, man derefter fordrer? Man forlanger Skibe i denne Rute af nyeste og bedste Konstruktion, og man forlanger dem indrettede udtrykkelig med denne Eksport for Øje; og dertil forlanger man lavere Fragter! Naar Tanken om Statsdrift fandt saa mange Talsmænd i Folkethinget, saa har det sikkert været, fordi man havde en Følelse af, at ikke alene »Det forenede Dampskibsselskab«, men ethvert andet privat Rederi fornuftigvis ikke vilde være i Stand til at opfylde disse Fordringer — der i sig selv sikkert ere berettigede — for en lavere Betaling end den, man i sin Tid efter moden Overvejelse har akkorderet med Selskabet, og som dette næppe har lukreret ved.

Men naar det da maa indrømmes, eller i hvert Fald ikke tør bestrides, at »Det forenede Dampskibsselskab« har besørget denne Rute saa godt, som man kunde forlange det efter den stipulerede Betaling, hvad betyder saa i Virkeligheden i dette Tilfælde Fordringen om Statsdrift? Det betyder, at Landmændene ville have deres Produkter sendte til England for en Betaling, der er langt under den normale, for Fragter, der ere langt lavere, end de sædvanlige, som tilvisse ere usle nok. Lad nu være, at Landbrugets vanskelige Stilling kan begrunde et saadant Krav — det maa man dog kunne fordrer, at det ikke direkte skal honoreres af Skibsfarten. Statens Overtagelse af denne Rute betyder et stort Tab for Skibsfarten, i dette Tilfælde repræsenteret af »Det forenede Dampskibsselskab«. Og hvad vindes der saa herved? Selve Etableringen af en Statsrute vil koste uhyre Summer, og dens Drift vil aarlig sluge langt større Kapitaler end selv den dyreste Privatdrift. Saa vil man ganske vist faa fortrinlige Skibe og lave Fragter, men hvorfra vil man hente den Indsigt og Erfaring, der skal til for — ogsaa i Landbrugets Interesse — at lede en saadan Rederibedrift. Hs. Eksl. Indenrigsministeren gjorde under Forhandlingerne opmærksom paa, at Statens hele tunge og af Lovgivningsmagten afhængige Maskineri ikke egner sig for en saadan Bedrift. Han

havde sikkert Ret heri, og det er maaske endda ikke det væsentlige. Men der findes i den hele danske Statsadministration ikke en eneste Embedsmand, der som saadan har den ringeste Indsigt i Rederivirksomhed. Har man i Folkethinget tænkt paa, hvor mange Aar, der vil gaa, og hvor dyre Lærepenge, der maa betales, inden de fornødne Kræfter til at lede en saadan Virksomhed uddannes. Landbruget stod sig maaske dog ved at vente med et saadant Eksperiment til Tider, hvor der er mere tilovers til Eksperimenter end nu.

Statens Overtagelse af denne Rute betyder altsaa en Udvidelse af dens Virksomhed paa Skibsfartens Bekostning. Saa længe ingen Nødvendighed foreligger herfor, saa længe det tværtimod kun kan gøres ved følelige pekuniære Offre, maa et saadant Indgreb anses for ganske ubeføjet. Hvis Staten — hvad der, vi gentage det, kan være god Mening i — vil udrede det klækkelige Beløb, der er nødvendigt, for at Landmændene kan sende deres Varer til England for Spotpris, lad saa dette Beløb komme vor Skibsfart til Gode. Ingen kan betvivle, at den ævner at løse de Opgaver, der herved ville stilles den, og ingen kan med Føje nægte, at den da har et billigt Krav paa at faa de Fordele, der ere knyttede til denne Fart.

Fanø Handelsflaade.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os:

Som det vil være Læserne bekendt, er Fanø Handelsflaade siden 1889 vokset meget stærkt. Tonnagen er stegen fra c. 12,000 Reg. Tons til over 40,000 Tons. Antallet af Skibe er derimod ikke forøget ret meget, hvilket hidrører fra, at der i Stedet for de ældre smaa Træskibe er blevet bygget og købt store Skibe af Træ, Jærn og Staal. Den betydelige Kapital, der er anvendt til Anskaffelsen af disse store Skibe, kunde naturligvis langt fra rejstes her paa Øen, men er tilvejebragt ved Støtte fra mange forskellige Sider. Lige saa mange Skibe, der findes her paa Øen, lige saa mange Aktieselskaber er der stiftet. Aktionærerne her paa Øen beholde i Reglen deres Aktier, til Selskabet bliver opløst ved Skibets Forlis eller Salg, og de have derfor intet at erindre mod den nuværende Ordning. Derimod have de udenbys Aktionærer flere Gange anket over, at Forholdet ikke var ordnet saaledes, at Aktierne bleve noterede paa Kjøbenhavns Børs, saa de kunde omsættes ligesom andre Børspapirer. For at imødekomme dette Ønske og muligvis derved lette Tilgangen af fremmed Kapital, der er nødvendig, om det vedblivende skal lykkes at faa anskaffet større Skibe til de mange unge, driftige og dygtige Styrmande, der ønske at blive Skibsførere, er der i den sidste Tid bleven ført Underhandlinger med fremragende Finansmænd i Kjøbenhavn om at smelte en Del af vore smaa Aktieselskaber sammen til et stort Aktieselskab, hvis Aktier forventes noterede paa Kjøbenhavns Børs. Ved dette Arrangement kunde der muligvis tillige opnaas den Fordel, at der kunde spares noget i Assurancepræmie, der nu sluger en stor — for stor — Part af Skibenes Fortjeneste, ligesom der ogsaa paa anden Maade, f. Eks. med Hensyn til Administration, kunde være Udsigt til at opnaa Besparelser eller indirekte Fordele.

Da de indledede Underhandlinger endnu ikke ere afsluttede, kan der for Tiden ikke meddeles bestemte Oplysninger om, hvorvidt Sagen gaar i Orden, og hvorledes den eventuelt vil blive ordnet.

Den Energi og Dygtighed, hvormed Skibsredere og

Skibsførere her fra Øen have arbejdet i en Række af Aar, og som hidtil særlig er bleven støttet af Hamburgerne, lader til i den sidste Tid at have vakt Opmærksomhed i Kjøbenhavn. I det mindste forlyder det fra særdeles paalidelig Kilde, at der skal være sket Henvendelse fra kjøbenhavnske Finansmænd om at træde i Forbindelse med vore Rederier, hvorved maaske vor Skibsfart kunde faa en god Støtte til en fortsat Udvikling i det Spor, den har fulgt i de sidste 7 à 8 Aar. Det kunde jo ogsaa tænkes, at vore Skibe kunde blive engagerede i Farten mellem Københavns Frihavn og de oversøiske Pladser, denne venter at komme i Forbindelse med, og som vore Sømænd ere vante til at fare paa. I mange Aar have vore Skibe udelukkende været placerede i oversøisk Fart.

Østbornholmske Havneforhold.

Fra Bornholm skrives til os:

»Dansk Søfartstidendes« Læsere vil for længere Tid tilbage ved mine Korrespondancer til Bladet have erfaret, at der indenfor den danske Sømandsstand i adskillige Aar er arbejdet paa at faa en Tilflugtshavn paa Østkysten af Bornholm for de paa Østersøen farende Skibe, men man maa sige, desværre er det hidtil kun blevet ved de gode Ønsker og Forhaabninger; thi Regeringen og Rigsdagen har haft andet at varetage end Sømandens Vel. Imidlertid har Landets Skibsfører-Foreninger og andre i Søfarten interesserede Institutioner atter i Aar ved Anbefalinger givet deres Ønsker tilkendte om en Udvidelse af Nexø Havn, saaledes at Skibe paa indtil 18 à 20 Fods Dybgaende kunde søge den under Isforhold og stormende Vejrforhold. Selv i dette Efteraar, hvor Vejret i hele Oktober Maaned, som ellers er stormende, har været ualmindeligt smukt, har det dog vist sig, hvor stor Trangen er til en Havn paa denne Side af Øen. Den første Halvdel af denne Maaned har vi haft stormende Vejr med skiftende Vinde, og Mængder af Sejl-saavel som Dampskibe har derfor søgt Læ her under Østkysten ved dels at gaa til Ankers og dels at holde under Sejl. De, som gik til Ankers, maatte lette flere Gange, eftersom Vinden skiftede fra Sydvest til Vestnordvest. Natten mellem den 9. og 10. ds. havde vi ved Bornholm et slemt Vejr; thi først blæste det op fra Øst til en Storm og et næsten ukendt Regnvejr, og med et springer Vinden om til Nordvest, ledsaget med Torden, saa Havet var aldeles i Oprør. Den 10de om Formiddagen landsatte syd for Aarsdale, mellem Nexø og Svaneke, en svensk Skonnert, hjemmehørende i Skillinge og ladet med tilhugne Granitsten. Den var sprunget læk om Natten, og Mandskabet kunde ikke holde den længere paa Pumperne. Samme Dag ved Middagstid kom der Melding til »Det østbornholmske Dampskibsselskab« om at lade »M. Davidsen« gaa henad Gudhjem til, for at assistere en finsk Skonnert, der var sprunget læk om Natten og laa og flød paa Lasten med iturevne Sejl. Om Aftenen Kl. ca. 9 kom Damperen slæbende med den ind paa Nexø Red, men da den laa ca. 16 Fod, kunde den ikke komme i Havnen. Af den Grund maatte den lægge sig for begge Ankerne paa Reden tæt ved Havnen. Næste Morgen sprang Vinden paa Land og friskede op til en stiv Kuling. Først sprang den ene Ankerkæde, og derefter drev Skonnerten paa Land nord for Havnen, hvor den en Time efter var total Vrag.

At Skonnerten muligt om Aftenen kunde været for-tøjet op til den sidst udlagte Beskyttelsesmole er tænkeligt, men man har rimeligvis haft i saa friskt Minde det beklagelige Tilfælde for ikke længe siden, hvor en større finsk Skonnert blev for-tøjet op til denne Mole, fordi den ligeledes stak for dybt til at kunne komme ind i Havnen, men her huggede den Roret fra sig og beskadigede Agterskibet saa meget, inden den fik lægtret til 12 Fod — for at kunne flyde ind i Havnen — at den blev kondemneret og solgt til Ophugning.

Hvor mange andre Tilfælde har man ikke at opvise, hvor Skibe har villet søge Havn paa Østkysten, men desværre findes her ingen, som har den tilstrækkelige Størrelse og Dybde.

Efter det foreliggende skulde man synes, at det maatte være den danske Nation magtpaaliggende at skaffe en Havn tilveje paa denne Side af Øen, hvor de Skibe, der trænge til en saadan, kunde søge ind.

Se vi hen til, hvad andre Nationer have bekostet for at skaffe Tilflugtshavne tilveje, hvor ogsaa vore Skibe kunne søge ind under stormende Vejrforhold, saa maa det ogsaa være vor Pligt at yde Gengæld, thi naar undtages Fyr- og Vagervæsenet, som vi have i en god Orden, saa har jo Danmark kun udgivet mindre Summer til Havne, som i Ordets reelle Betydning kan kaldes Tilflugtshavne. Derimod har vi interesseret os mere for Trafikhavne.

Det er derfor glædeligt, at der for Øjeblikket er en Stemning oppe her i Landet for at der maa gøres noget for Sømanden, og det er at haabe, at den maa vinde i Styrke, saa Tilflugtshavne-Spørgsmaalet nu endelig maa finde sin Løsning i denne Valgperiode, hvor dog enkelte Fagmænd paa dette Omraade have faaet Sæde i Rigsdagen.

L.

Generalforsamling.

Dampskibsselskabet »Gorm« har holdt en ekstraordinær Generalforsamling. Grosserer Carl fremsatte Forslag til Bemyndigelse for Bestyrelsen til at anskaffe et nyt Skib. Det er af største Vigtighed for et Dampskibsselskab, at dets Materiel stadigt er saa tidssvarende som muligt, og at det fornys saa ofte, som det kan lade sig gøre. Dampskibet »Gorm«, der anskaffedes i Juni Maaned 1889, er allerede af noget forældet Type. I Maj 1893 anskaffedes Dampskibet »Frode«, der viste sig særdeles fordelagtigt og »Gorm« saa langt overlegen, at det i de forløbne to Aar har haft et mere end dobbelt saa stort Overskud som »Gorm«. Det har været Bestyrelsens Maal at søge at holde Aktiekapitalen saa lille som mulig, og »Frode« blev derfor tildels bygget ved Laan. Ved den betydelige Afskrivning paa Skibene ere »Gorm« og »Frode«, der tilsammen kostede ca. 878,000 Kr., nu nedbragte til ca. 723,000 Kr., og ved dette Aars Udgang vil der kun skyldes ca. 60,000 Kr. Det er en Selvfølge, at det i daarlige Aar gaar ud over Udbyttet ved den større Afskrivning, og det er til Dels af denne Grund, at nærværende Forslag fremkommer tillige med et Forslag til Forandring med Hensyn til Afskrivningen. Ved Anskaffelsen af det nye Skib agter Bestyrelsen at følge den samme Plan som ved Anskaffelsen af »Frode«. Vi have Tilbud om et nyt Skib, Mage til »Harald«, som har vist sig endnu fordelagtigere end »Frode«, og Betalingsvilkårene for det ere særdeles favorable. Vi agte derfor at foreslaa, at Aktiekapitalen udvides til 800,000 Kr., og at der optages et Laan med Pant i Skibene paa indtil 400,000 Kr. Det nye Skib kan leveres i Maj—Juni Maaned, altsaa paa det bedste Tidspunkt for Selskabet, og det skal betales dels kontant, dels med Prioritetsobligationer. Det er ikke Mening at afhænde de nye Aktier, men disse deponeres tilligemed de 34,000 Kr. Aktier, som haves i Behold, tilligemed de Prioritetsobligationer, som ikke benyttes til Betaling af Skibet, i en Bank, hvorimod Banken har indvilliget i at yde den fornødne Kredit i Form af en Kassekredit. Det er indlysende, at en saadan Forøgelse af Selskabets Materiel vil være til stor Fordel for Selskabet, idet det nye Skibs Overskud efter at Renter af Laanet er betalt, vil gaa til Afskrivning og Udbytte paa den lille Aktiekapital.

At forelægge Aktionærene en Kalkule over Driften kunne vi naturligvis ikke, men vi kunne sige, hvorledes Forholdet vil stille sig, naar f. Eks. dette Aars Drift lægges til Grund. Det vil da vise sig, at naar »Gorm« og »Frode« i Aar, som

vi vente, tjene c. 70,000 Kr., og Omkostninger til Konsulat, Renter etc. andrager c. 10,000 Kr., da vil Restoverskuddet være 60,000 Kr., eller efter Afskrivning paa Skibene 4 à 5 pCt Udbytte til Aktionærerne. Dampskibet »Harald«s Overskud i Aar vil antagelig blive 60,000 Kr. Havde vi altsaa foruden »Gorm« og »Frode« i Aar haft et nyt Skib som »Harald«, da vilde Resultatet have været: Overskud »Gorm« og »Frode« 70,000 Kr., det nye Skib 60,000 Kr., tilsammen 130,000 Kr., med Fradrag af Omkostningerne 10,000 Kr., og Renter af det nye Skibs Kapital ca. 20,000 Kr., ialt 30,000 Kr. Restoverskuddet vilde da være 100,000 Kr. eller efter en Afskrivning af 50,000 Kr. et lignende Beløb til Udbytte til Aktionærerne.

For hvert Aar, der gaar, vil der spares i Renter og følgelig blive mere tilovers til Overskud.

Kaptajn H. E. Hansen advarede mod at stifte ny Gæld nu, da Tiderne ikke vare gunstige for Skibsfarten. Han skulde dog ikke modsætte sig det ny Skibs Anskaffelse.

Grosserer Carl mindede om, at man i Fjor kun havde givet 1 pCt. Udbytte, fordi der foretoges store Afskrivninger. Under en saa skarp Konkurrence var det nødvendigt at have tidssvarende Materiel. Nye Skibe tjente mere end de gamle.

Efter en kort Diskussion vedtoges Forslaget med stor Majoritet.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jærnbane & Dampskib

I Ugen fra 24. November til 1. December 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-flynder ¹ og Pighvar ² Pd.	Gedde n. m. Pd.	Tunger ¹ og Sletter ² Pd.	Torsk Pd.	Kuller Pd.	Sild. Pd.	Aal Pd.	Laks ¹ og Ørred ² Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt Pd.
22 danske Fiskerfartøjer	34,920	122 ²	.....	100 ¹ 274 ²	7,200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
14 danske Kvaser	20,340	.....	.....	.....	76,788	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8 svenske Fiskerfartøjer pr. Baad og Vogn fra nær- liggende Fiskerlejer	480	.....	.....	.....	4,120	.....	190	2,040	.....	.....	.....	.....
pr. Jærnbane og Damp- skib	1,734	9,310 ¹	6,741	.....	4,264	2,500	551,444	4,796	7,535 ¹ 1,000 ²	19,875	11,486	.....
Ialt =	57,474	9,432	6,471	374	109,562	3,585	551,634	6,836	8,535	19,875	11,486	785,264

Betalt
Gennemsnitspris af
Opkøbere

levende
2Kr.50Ø.
til
3Kr.35Ø.,
Kassef.
1 Kr. til
1Kr.50Ø.
pr. Lpd.

levende
1Kr.05Ø.
til
1Kr.35Ø.,
svenske
2Kr.25Ø.,
Kassef.
35-50 Ø.
pr. Lpd.

svenske
50 Øre
pr. Øl.

Aal,
blanke,
57-65 Ø.,
gule
33-47 Ø.
pr. Pd.

I Ugens Løb ingen Forandring. Markedet vedblivende mat med ringe Omsætning. Tilførslen af levende Fisk om trent som sidste Uge.

Fiskerierne

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 2. December:

I Aalbæksbugten blev i den første af de to sidste Uger fisket af en Del Kuttere med temmelig godt Resultat; enkelte havde fuld Last, godt 300 Snese hver. Fisken var kun lille, vejede 9—10 Pd. Snesen og blev betalt med 50—90 Øre pr. Snes. 4—5 Kuttere drev Fiskeri paa Kobbergrunden sydøst af Læsø. Udbyttet af Rødspætter var kun uvæsentligt, men af Tunger havde hver Kutter fra 150—300 Pd. og de opnaaede gode Priser derfor, fra 75—85 Øre pr. Pd., skønt Kvaliteten var mindre god, temmelig smaablundet. Af Slethvar var der ret god Fangst, fra 400—1000 Pd. pr. Kutter, men for denne Fisk betales jo ikke saa store Priser, ca. 15 Øre pr. Pd., desuden indbragtes mindre Partier af Pighvar, vel ca. 100 Pd. af hver Kutter, hvorfor betales 60 Øre pr. Pd. for stor Kvalitet af over 3 Pd. pr. Stk., 30 Øre for mindre Kvalitet. Af 10—12 paa Trillegrunden nord for Læsø fiskende Kuttere blev indbragt ca. 2000 Snese Rødspætter af ret tilfredsstillende Kvalitet. De vejede 13—16 Pd. Snesen og blev betalte med fra 1 Kr. 50 Øre til 2 Kr. Snesen. Et lignende Antal Kuttere har fra Aalborgbugten indbragt noget nær samme Kvantum, men Kvaliteten var ringere, skønt Fisken vejede ca. 11 Pd. Snesen, blev den kun betalt med ca. 80 Øre pr. Snes. Hvad den sidst forløbne Uge angaar, var det ligeledes Ugens første Dage, der vare Fiskeriet mest gunstige. Op til en Snes Kuttere have atter drevet Fiskeri i Aalbæksbugten, dels tæt under Land, dels længere til Søs, og Udbyttet herfra har været ual-

mindelig rigeligt i kvantitativ Henseende; flere Kuttere havde saavel Dammen som Dækket fuldt, en enkelt havde saaledes over 600 Snese Fisk, men Kvaliteten var kun ringe; Fangsten bestod for det meste baade af Maals- og Undermaalsfisk; det er en Bedrøvelse at se paa saadan Udryddelse af Fiskeyngel, som Fangsten vel nærmest maa kaldes; det kan kun være ønskeligt, at et Forbud mod Ilandbringelse af Undermaalsfisk snart maatte træde i Kraft. De solgte Maalsrødspætter (Undermaalsfisk maa jo, som bekendt, kun hjembringes og konsumeres af Fiskeren selv, altsaa ikke være Genstand for Salg) have vejte ca. 9 à 10 Pd. Snesen og bleve betalte med lignende Priser som forrige Uge. Ved Kobbergrunden var Udbyttet godt; af Slethvar 12—1400 Pd. pr. Kutter har ikke været ualmindeligt; af samme Fartøjer indbragtes ca. 2000 Pd. Tunge og mindre Partier Pighvar. Prisen paa Tunge er atter stegen, saa at der nu betales op til 90 Øre pr. Pd., en stiv Pris for et Pund Fisk; for de andre Fiskesorter er Prisen uforandret. Af de nord for Læsø fiskende Kuttere havde kun enkelte nævneværdigt Udbytte; de fleste opnaaede ikke mere end fra 30—100 Snese pr. Kutter, ligesom ogsaa Fiskeriet i Aalborgbugt var temmelig tarveligt; Kvalitet og Pris fra disse Fangstpladser var lig forrige Uges; en enkelt større Last fra Anholt opnaaede 1 Kr. 65 Øre pr. Snes. Hummertilførslen fra Vestnorge er tiltagen betydelig, i de to sidste Uger er derfra tilført pr. Dampskib ca. 24,000 Stkr., hvoraf langt den største Part til herværende Forhandlere; tiltrods for de meget høje Hummerpriser foregaar Afsætningen livlig; fra Gøteborg er ligeledes pr. Dampskib tilført ca. 5000 Stkr. Prisen er fra 1 Kr. 20 Øre til 1 Kr. 25 Øre pr. Pd. ab Norge eller Sverrig.

Det mere kølige Vejrlig har bevirket, at Afsætningen af Sild til Landboerne, særlig i sidste Uge, er tiltagen stærkt; Tilførslen har udelukkende fundet Sted pr. Dampskib fra Gøteborg og har andraget godt 4000 Kasser, hvoraf ca. 500 ere afgaaede direkte til tyske Røgerier, ca. 350 Kasser afkibede til Newcastle, Resten er forhandlet herfra. Prisen er nu ca. 3 Kr. pr. Kasse ab Gøteborg.

—nn.

Kompasundersøgelser.

Paa det tyske Mekanikermøde d. 13de og 14de September d. A. holdt Admiralitetsraad Koldevey fra Deutsche Seewarte i Hamburg et Foredrag om Undersøgelse af nautiske Instrumenter, hvori han blandt andet omtalte de tidligere benyttede primitive Kompaskonstruktioner og dernæst paaviste, at en Forbedring af dette paa Søen saa vigtige Instrument var bleven tvingende nødvendig paa Grund af Skibsfartens Udvikling i den senere Tid.

Indførelsen af Damp som Fremdrivningsmiddel og Jærn som Byggemateriale for Skibene har paa to forskellige Maader fremkaldt forstyrrende Indvirkninger paa Kompasset, nemlig dels Forplantelse af Skibsskrogets Rystelser og Vibrationer til Rosen og dels Fremkaldelse af Deviation paa Kompassnaalen ved Jærnets Magnetisme.

Det var nu Mekanikernes Opgave at modarbejde begge disse Aarsager til Forstyrrelse, hvilket Maal kun var opnaeligt ved at skaffe et rigtigt Forhold tilveje mellem Rosens magnetiske Moment og Inertimomentet. Ved stort magnetisk Moment forøges Rosens Indstillingsævnne, og den fornødne Rolighed under Skibets Bevægelser kan sikres ved Hjælp af et betydeligt Inertimoment. Men da nu disse to Egenskaber modvirke hinanden \circ : at et stort Inertimoment har en skadelig Indflydelse paa Indstillingsævnen, saa kommer det altsaa an paa at finde deres rette indbyrdes Forhold.

Hertil kan imidlertid kun praktisk Erfaring, saaledes som den af Seewarte tilvejebringes fra Skibene, give det rigtige Fingerpeg.

Skibsskrogets Rystelser, der jo ere elliptiske Bevægelser, giver Pinden en Drejningsimpuls, som herfra overføres til Rosen. Af den Grund blive Kompassnaalens Svingninger til begge Sider af Kursen ikke ensformige, men Nulpunktet for disse Svingninger forskydes sig betydelig derfra, undertiden indtil en halv Streg. For at begrænse denne Afvigelse til et Minimum maa der sørges for en stor Direktionskraft; men uheldigvis forringes denne ofte betydeligt ved de store Jærnmasser, som ikke sjældent befinde sig i ringe Afstand fra Kompasset. Særlig gælder dette for Kompasser, der i Krigsskibe maa opstilles i pansrede Kommandotaarne, hvorved Direktionskraften endog kan gaa ned til $0,2$ af den oprindelige. Her er altsaa igen et Moment, som gør Fordring paa Fastholdelsen af en størst mulig Indstillingsævnne.

Hvad nu angaar Rosens Vægt, hvoraf jo Inertimomentet er afhængig, saa have de talrige Forsøg og Iagttagelser, som Seewarte har anstillet, vist, at det ikke kan anbefales at bringe Vægten langt ned, med andre Ord Rosen bør ikke gøres altfor let.

Taleren beskrev endvidere Spritkompassets Konstruktion, hvilken i Praksis havde vist sig god. Da der her kun hviler en ringe Vægt paa Pinden (7—8 Gram), efterdi Vædsken næsten helt bærer Rosen, kunne længere Magnetnaale anvendes, saa at det magnetiske Moment bliver større, hvorved Direktionskraften forøges.

Ved Ophængning i Vædske forhindres Rystelsernes Overførelse paa Rosen, eftersom Koppen er helt fyldt og forsynet med en udvidelig Bund, der ophæver Virkningen af Temperatursvingninger. Imidlertid har ogsaa Spritkompasset sine Mangler, og fornemmelig den, at en Ombytning

af Rosen ikke er mulig i Søen, naar Pinden er bleven afstumpet eller Duppen udslidt. Endvidere yder Vædsken temmelig stor Modstand lige over for Rosen, naar Skibet foretager hurtige og store Drejninger, hvad der har en altfor langsom Indstilling af Kompasset til Følge.

Spørgsmaalet om, hvilket af de to Kompasser, det tørre eller det vaade, der bør gives Fortrinnet, er ganske vist endnu ikke afgjort, men de hidtil erholdte Resultater synes at tyde paa, at det sidste vil gaa af med Sejren.

Kompassets Undersøgelse paa Seewarte udstrækker sig til rigtig Centrering og Inddeling af Rosen og til at maale det magnetiske Moment og Inertimomentet. Endvidere prøves Indstillingsævnen, efter at Direktionskraften først er svækket af til $0,3$ af Jordens Horizontalkraft paa Stedet. Det magnetiske Moment findes ved at maale Udslaget, som Rosen gør under Paavirkning af en Magnet i en bestemt Afstand. Inertimomentet faas ved at undersøge Rosens Svingningstid, og man mener nu, at Varigheden for en Svingning helst bør være 10—12 Sek., medens man tidligere krævede 17—18 Sek.

Taleren sluttede sit Foredrag med den Bemærkning, at Opnaelse af størst mulig Direktionskraft, uden at Rosens Vægt væsentlig forøgedes, var det Maal, som først af alt maatte tilstræbes ved Fremstillingen af et godt Kompas. (Efter Hansa).

Bundkøle og Manøvreævne.

Gensvar af Skifter Andersen.

II.

I Nr. 47 er i mit Gensvar indløbet nogle Fejl ved min Uagtsomhed. Der skulde S. 464 staa: »Er nu f. Eks. begge Pike i Profil c. 400 Kv. Fod paa et 20 Fod dybt og 300 Fod langt Skib, da bliver Drejningsmodstands-Momentet c. $140 \times 400 = 56,000$, hvorimod Bundkølesystemet kun strækker sig over den halve Bunds Længde, altsaa gennemsnitlig 150 Fod. Vi faa da kun $37\frac{1}{2}$ Fod paa hver Side af Midten til Systemets Grav. Cent gange de antagne eller i Antal supplerede 1200 Kv. Fod = 45,000 Moment.«

Jeg benytter Lejligheden til at bemærke, at vi, skønt det ikke forandrer Princippet, dog maa lægge Mærke til den ved Bundkølesystemet her opnaede 3 Gange større Modstand mod Rullinger, Afdrift m. m., uden at vi derved have forøget Drejningsmodstands-Momentet i mindste Maade. Tværtimod er dette endog blevet mindre.

Hvad Bekostnings-Spørgsmaalet angaar, da ses det let, at det er Meningen at spare Udgiften af den forholdsvis langt dyrere Køl under Midten, som er sværere og er vanskeligere at anbringe. Paa saa godt som alle Dampskibe kan Kølen undværes, naar dette langt billigere Kølesystem anvendes. Den faste Midtkøl skulde dog nødvendig afskaffes, hvor man har Raad til at beholde den, især kunne Sejlskibe nødtigt undvære denne. Sejlskibet taaler ej heller saa godt den flade, firkantede Bund og de abnormt fyldige Ender, da det maa kunne gøre Fart, endog med de mindst mulige Sejl, og benytte Vind og Vejr bedst mulig som eneste Faktorer for dets Fart. Til bidevind Sejlads maa det kunne yde Modstand til Siden, og Bundens Form maa holdes saa skarp og velløbende, for at indvinde i Vindperioderne det, der tabes i Stille. Bygges Sejlskibet imidlertid af Staal, da har det lige fuldt desuden Bundkøle Behov, især naar Bunden er flad, med lille Dybgaaende og lang. Bundkøle af Staal behøve kun et meget lille Tværmaal. I nævnte Tilfælde, til et 3000 Tons Skib, maaske kun $\frac{1}{3}$ Kv. Fod. De kunne altsaa ingen Indflydelse faa paa Farten, som ogsaa er bevist, saa meget mindre som Skibe ved Anbringelse deraf gaa rolige og støttere i Fartens Favør. Vor Tid maa med stedse højere Røst forlange denne rolige og sikrere Gang. Vi behøve ikke hvert Øjeblik at

blive overraskede med disse pinligt hastige Forlis, som nu atter nylig, som i »Dansk Søfartstidende« Nr. 46 anført, hvor- efter Damperen »Leo« paa 3000 Tons, lastet med Korn, er forlist i en Storm i Skagerak, hvorved 12 Mand omkom. Skibet rullede, Ladningen forskød sig og alt forsvandt hurtigt. Foruden Menneskeliv kan Tabet vel regnes til $\frac{1}{2}$ Million. Hvis dette Skib havde haft Bunkøle paa endda kun 200 à 300 Kv. Fod, som beskrevet, vilde det næppe været forlist. Der vil desværre endnu gaa Tid, inden Bunkølesystemet faar den Anvendelse og Udbredelse, som det fortjener, og inden man benytter disse og andre af mig foreslaaede praktiske og økonomiske Reforme paa Skibsvæsenets Omraade; men ties ihjel bør de ikke.

Fra Sø og Land.

Gennem Nord-Østersø-Kanalen passerede i Oktober Maaned ialt 789 Skibe paa tilsammen 144,261 Tons. Af disse var kun 323 Fartøjer over 100 Tons. Disse 323 udgjorde tilsammen 125,984 Tons, hvorfra kom 63,359 Tons fra Hamburg, 17,451 fra Bremen, 24,833 fra tyske Havne, 5,060 fra Antwerpen, 9,535 fra og til London og 5,746 fra andre Havne.

Skibskaptajner, der ere engagerede i Farten paa Bilbao, bør, skriver Sh. Gaz, bemærke følgende: Under en Undersøgelse af Brunswicks Undergang ved Dæmningen ved den vestlige Ende af Bilbao Havn, viste det sig, at Lodsens (en Spanier) havde forladt Skibet, før den Grændse, der er foreskrevet i Lodsreglementet, var naaet, og at dette var almindelig Skik mellem Bilbao Lodserne. Skibets Stranding skyldtes hovedsagelig denne Omstændighed, og Retten holdt Lodsens ansvarlig, skønt Kaptajnens Certifikat var suspenderet i tre Maaneder og Styrmanden var bleven dømt. Resultatet af Undersøgelsen er, at Skibsførere kan tvinge Bilbao-Lodser til at føre deres Skibe til de anerkendte Grænser af Havnen, og at de maa holde paa, at Lodserne gøre det, da det ellers er meget sandsynligt, at Lodsens vil drage Fordel af Kaptajnens Uvidenhed eller Lemfældighed, og forlade Skibet, før han har Ret dertil. Det er nødvendigt for Skibsførerne at være fuldstændig kendt med Reglementet og at holde paa, at det bliver udført efter Bogstaven af de Lodser, de bruge.

Ifølge Indberetning fra den Kgl. Generalkonsul i Lübeck har Senatet under 25. f. M. besluttet at § 1 af Forordningen af 15. September 1880 angaaende Opkrævningen af Gebyret for Ind- og Udsending af Skibe forandres til som følger:

For hvert Skib, der benytter den af Borgerskabets Isebrydere i Traven frembragte Rende bliver at erlægge i Gebyr pr. Kubikmeter af Netto-Tonnagen

for indgaaende Dampskibe	12 Pfg.
- udgaaende Dampskibe	6 —
- indgaaende Sejlskibe	10 —
- udgaaende Sejlskibe	5 —

For Dampskibe, der endnu ikke ere maalte efter de nye tyske Skibsmaalingsregler af 1ste Marts 1895, bliver Gebyret at erlægge som for Sejlskibe, altsaa pr. Kubikmeter af Netto-Tonnagen

for indgaaende Dampskibe	10 Pfg.
- udgaaende Dampskibe	5 —

Hvilket herved bringes til de Søfarendes Kundskab.

Udenrigsministeriet, den 4de December 1895.

»Fairplay« underretter Skibsredere, der tilbydes Fragt fra Calcutta til Galveston om, at et Skib, der har gjort denne Rejse, har maattet betale 30 Cent pr. Ton for Losning i Galveston, medens man i New-York slipper med 16 Cent pr. Ton for samme Arbejde. Bladet opfordrer Skibsredere, Befragtere

og Agenter i Galveston til at fremtvinge en Reduktion i Losse-udgifterne, der jo nu er ca. dobbelt saa store som i New-York.

Ifølge »Journal officiel« er Hr. Langlois udnævnt til Mægler, Tolk og Opsynshavende med Skibene i Fécamp (Seine Inférieure) i Stedet for Hr. Renault, der har taget sin Afsked. Hr. Langlois er bemyndiget til at oversætte det engelske, tyske, danske, svenske og norske Sprog.

Et Sømændshjem er ifølge »Norg. Sjøft.«, oprettet i Pernambuco. Det er Hensigten med dette, som er kommet i Stand ved privat Understøttelse af Folk, som interessere sig for Sømændens Vel, at skaffe Søfolk et godt og billigt Logi samt al den Støtte, som det forøvrigt er muligt. Hjemmet er beliggende i Largo do Corpo Santo Nr. 11 og staar under Overtilsyn af den britiske Konsul. Sømænd, der paa ulovlig Maade have forladt deres Skib, blive ikke optagne i Hjemmet.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til »Dansk Søfartstidende« fra Københavns Frihavn.
Indgaaende Skibe.

28. November. Sejlskib »Pollux«, Kapt. Nielsen, fra Stubbe-
kjøbing med 1000 Ctr. Hvede.

30. November. Dampskib »Johan Tillberg«, Kapt. Axel
Søderqvist, fra Gefle med 6531 Stkr. Jærn, 125,000 Kilog. til
Kjøbenhavns Hesteskofabrik.

Skonnert »Cathrine«, Kapt. Christensen, fra Lybeck med
1400 Ctr. Hvede.

2. December. Dampskib »Bjorgvin«, Kapt. Laading, fra
Odessa med 16420 Pud Klid, 63000 Pud Rug, 121000 Pud
Hvede, 147070 Pud Byg og 8730 Pud Oliøkager.

3. December. Sejlskib »Niels«, Kapt. I. A. Jacobsen, fra
Lybeck med 74090 Ko. Hvede.

4. December. Dampskib »Tatti«, Kapt. Hansen, fra Ham-
burg med 575 Sække Kaffe, 5 Fade Farveekstrakt, 40 Fade
Oleo Olie, 13 Kolli Møbler, 13 Fustager Vin, 7 Kasser Kokus-
nød, 25 Sække Gryn, 1 Balle Jutegarn, 444 Baller Piasava,
700 Baller tomme Sække, 26 Fustager Mineralolie, 1 Kasse
Cigaretter, 25 Kasser Dadler, 46 Kasser Fyrværkeriartikler, 5
Kasser Bær.

Ugens Havarier.

Mountpark, engl. Dpsk., der var grundstødt paa Hveen,
kom atter flot med Assistance af Drogden. Fortsat Rejsen.

Hermrod, Galease af Marstal, kom d. 27. f. M. paa Grund
ved Snogebæk (Rønne). Svitzers »Øresund« bragte Galeasen
flot og ind i Rønne Havn.

Johanne, Jagt af Marstal, er Natten til 29. f. M. strandet
ved Nordmandshagen, Hals.

Alpha, Skonnert af Marstal, har paa Rejsen fra Hel-
singfors til Stornoway med Staver mistet hele sin Dækslast.

Gerda, 3/m. Skonnert af Brantevik, kom d. 29. f. M.
paa Rejsen fra Wiborg med Trælast til Randers paa Grund
i Nærheden af Høganæs, men kom atter flot ved egen Hjælp
og fortsatte Rejsen.

Thetis, Skonnert, er d. 27. f. M. ankommet til Sunder-
land med Trælast fra Danzig. Skibet har paa Rejsen mistet
Dækslasten.

Jane Marie, Skonnert af Thurø, er paa Rejsen fra
Tønsberg til Aberdeen med en Ladning Sten strandet udfor
Gordon (Skotland). Mandskabet, ialt 5, reddedes ved Raket-
apparatet. Skibet er Vrag.

Marstal, Skonnert af Marstal, er indkommet til Granton
d. 26. f. M. fra Hjemstedet med Grubepæle. Skibet har haft
en haard Rejse og har mistet alt opstaaende paa Dækket.

Stine, Skonnert, er paa Rejsen fra Havre til Danmark med en Ladning Oliekager indløben til Harwich med Skade. Skibet har været i Kollision.

Skjold, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 2. ds. indbragt til Schiedam af Dpsk. »Mathilde«. Skjold har brækket sin Skruexaxe.

Union, Dpsk. af Frederiksstad, er tagen paa Slip i Helsingør. Skibet har været paa Grund ved Afgangen fra England.

Aeriel, Skbg. af Marstal, er paa Rejsen fra Nakskov til Sunderland af Svitzer indbragt til Frederikshavn efter Grundstødning paa Læsø. Skibet tilsyneladende ubeskadiget.

Marie, Jagt af Warberg, Olsen, paa Rejsen til Nørresundby med Trælast, er efter at være sprungen læk i Søen, strandet Natten til d. 2. ds. i Nærheden af Aalborg Havneme. Besætningen bjærgede sig i Land i egen Baad.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Kbhvn. 2. Decbr., bestemt til New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Tarragona 3. Decbr., bestemt til Barcelona, Marseille. — Antwerpen, Caroc, ankom til Antwerpen 30. Novbr., bestemt til Sortehavet. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Cette 30. Novbr., bestemt til Sicilien. — Castor, Holm, ankom til Kbhvn. 3. Decbr., bestemt til Southampton, Malaga, Marseille. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 4. Decbr., bestemt til Southampton, Oporto, Spanien og Italien. — Dagmar, Kofoed, afgik fra Cette 3. Decbr., bestemt til Genua, Livorno, Neapel, Sicilien. — Douro, Brabrand, ankom til Stettin 29. Novbr., bestemt til Riga. — Georgios I, Kihl, pas. Gibraltar 2. Decbr., bestemt til Tunis, Piræus, Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Southampton 30. Novbr., bestemt til Marseille og Spanien. — Kiew, Rabe, afgik fra Bordeaux 3. Decbr., bestemt til Havre, Kbhvn. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn. 4. Decbr., bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, ankom til Smyrna 3. Decbr., bestemt til Salonique, Constantinopel, Odessa. — L. P. Holmblad, Struberg, afgik fra Reval 3. Decbr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Anvers 1. Decbr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Dartmouth 3. Decbr., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Anvers 4. Decbr., bestemt til Southampton, Algier, Tunis, Piræus, Sortehavet. — Tomsk, Christensen, afgik fra Riga 4. Decbr., bestemt til Kbhvn., Dunkerque. — Vesuv, Gade, ankom til Kbhvn. 22. Novbr., bestemt til Stettin. — Viking, Jørgensen, afgik fra Lisbon 30. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, ankom til Constantinopel 2. Decbr., bestemt Samsoun, Trebizonde, Batoum, Novorrossisk, Odessa.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Libau 3. Decbr., bestemt til Kbhvn., Anvers — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 29. Novbr., bestemt til Vestnorge. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 3. Decbr., bestemt til London. — Charkow, Norden, afgik fra Libau 3. Decbr., bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til Königsberg 1. Decbr., bestemt til Kbhvn., London. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Kbhvn. 4. Decbr., bestemt til Vestnorge. — Fanø, Andersen, afgik fra Hamburg 4. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Frederik, Harboe, afgik fra Königsberg 3. Decbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Danzig 4. Decbr., bestemt til Königsberg. — Kasan, Niedersøe, ankom til London 2. Decbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, ankom til Trangisvaag 16. Novbr., bestemt til Thorshavn etc. — Louise, Brabrand, afgik fra Hull 2. Decbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom til Stettin 30. Novbr., bestemt til Kbhvn., Manchester. — Morsø, Lind, afgik fra Kbhvn. 4. Decbr. betil Hamburg. — Moskov, Petersen, afgik fra Riga 4. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 30. Novbr., bestemt til Riga. — Odin, Lissner, ankom til Hamburg 2. Decbr., bestemt til Danzig, Königsberg — Perm, Christensen, afgik fra Grimsby 3. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Pregel, Egidiusen, ankom til Kbhvn. 2. Decbr., bestemt til Libau. — Romny, Harder, afgik fra Hull 4. Decbr., bestemt til Aarhus. — Thyra, Garde, ankom til Kbhvn. 27. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Tula, Paaske, afgik fra Kbhvn. 1. Decbr., bestemt til Manchester. — Valdemar, Johnsen, ankom til Antwerpen 3. Decbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 4. Decbr., bestemt til Riga.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 4. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Odense 5. Decbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 5. Decbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 3. Decbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 3. Decbr., bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 4. Decbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 4. Decbr., bestemt til Newcastle, via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Leith 3. Decbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Reval 12. Novbr., ankom til London 24. Novbr. — Frode, J. C. Jensen, afgik fra Riga 28. Novbr., bestemt til Rouen. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Reval 26. Novbr., ankom til Dundee 2. Decbr. — Svend, Hveysel, afgik fra Blyth 22. Novbr., ankom til Libau 28. Novbr. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Rotterdam 30. Novbr., ankom til Blyth 2. Decbr. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Reval 23. Novbr., ankom til Schiedam 2. Decbr. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Swansea 21. Novbr., ankom til Stettin 29. Novbr. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Rouen, ankom til Swansea 2. Decbr. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Rotterdam 30. Novbr., ankom til Sunderland 2. Decbr. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Reval 23. Novbr., ankom til London 30. Novbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Dunkerque 28. Novbr., ankom til Blyth 30. Novbr. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra St. Petersburg 21. Novbr., ankom til Rotterdam 28. Novbr. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Kbhvn. 2. Decbr., bestemt til Reval. — Pawel Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Blyth 3. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Grangemouth 26. Novbr., ankom til Kbhvn. 1. Decbr.

Heimdal, Anine, Knudsen, afgik fra Swinemünde 26. Novbr., ankom til Riga 29. Novbr.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Harburg 4. Decbr. — Christiansborg, Schmidt, afgik fra Kronstadt 26. Novbr. til Antwerpen. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kallerø 28. Novbr. — Frederiksborg, Andersen, afgik fra Burntisland 30. Novbr., ankom til Stockholm 4. Decbr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Aarhus 3. Decbr. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Stugsund 3. Decbr.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, ankom til Sundvall 4. Decbr. — Dania, Troensegaard, ankom til New-Orleans 2. Decbr. — Fyen, Hansen, ankom til Dundee 27. Novbr., afgik 28., ankom til Leith 29. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Kbhvn. 1. Decbr., ankom til Riga 3. — Jylland, Starck, ankom til Blyth 28. Novbr., afgik 1. Decbr., ankom til Kbhvn. 4. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 4. Decbr. til Ghent. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 1. Decbr., ankom til Riga 3.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra Kristianssand 29. Novbr. til New-York. — Island, Thomsen, afgik fra New-York 4. Decbr. til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra New-York 23. Novbr. til Kbhvn.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Boness 21. Novbr., ankom til Aarhus 24., afgik 28., anløb Frederikshavn 29., ankom til Newcastle 1. Decbr. — Octa, Enemark, afgik fra Göteborg 21. Novbr., ankom til Newcastle 25., afgik 28., ankom til Göteborg 1. Decbr. — Orrik, Erichsen, afgik fra Aalborg 17. Novbr., anløb Randers 18., Aarhus 19., ankom til Lübeck 20., afgik 22., ankom til Aalborg 23., afgik 24., anløb Randers 25., Aarhus 26., ankom til Kiel 27., afgik 27., ankom til Aalborg 28.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Esbjerg 28. Novbr. — Nerma, Degn, ankom til Göteborg 27. Novbr., afgik 30., ankom til Sunderland 3. Decbr. — Nord søen, Meinerz, afgik fra Middlesbrough 28. Novbr., ankom til Esbjerg 1. Decbr., afgik 3. til Burntisland

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Anna, Clausen, afgik fra St. Catharina 21. Novbr. til Buenos Ayres. — Anne Marie Schwalbe, Brinck, passerede Prawle Point 24. Novbr. fra Hamburg til Port Elisabeth. — Cathrina, Brinck, passerede Beachy Head 23. Novbr. fra Hamburg til Porto Alegre. — Dania, Nielsen, passerede Dungeness 23. Novbr. fra Hamburg til Pernambuco. — Esmeralda, Pedersen, afgik fra Elben 30. Novbr. til Port Elisabeth. — Havila, Mortensen, ankom til Plymouth 1. Decbr. fra Tocopilla, beordret til Helsingborg. — Mary José, Ankersen, afgik fra Fraser River 5. Novbr. til England. — Medor, Svarrer, ankom til Rio de Janeiro 24. Novbr. fra Hamburg. — Nordby, Kolster, ankom til Buenos Ayres 25. Okt. fra Santos. — Sophie, Svarrer, afgik fra Port Natal 30. Okt. til Apia. — Valparaiso, Lorentzen, afgik fra Lissabon 23. Novbr. til Barcelona. —

Wilhelmine, Oldefar, ankom til Apalachicola 25. Novbr. fra Barios.

M. Christiansen, Rønne. Ansgar, Lerche, afgik fra Grimsby 21. Novbr. til Rønne. — Erik, Sonne, ankom til Grimsby 26. Novbr. fra Gefle. — Jørgensen, Jørgensen, afgik fra Newport Mon. 9. Okt., ankom til Kingston (Jamaica) 28. Novbr. — Kristiane & Marie, Hansen, afgik fra Grimsby 21. Novbr. til Rønne. — Tre Søstre, Pedersen, afgik fra Karlshamn 26. Novbr. til Ipswich, ankom til Helsingør Red 28. Novbr. — M. Christiansen, Bager, afgik fra Grimsby 21. Novbr. til Rønne.

Fanø. Sønderho. Anna, Mortensen, ankom til Drammen 22. Novbr. fra Kbhvn. — Cathrine, Christiansen, er afgaaet fra Hamburg til Porto Alegre, passerede Beachy Head 23. Novbr. — Fides, Sørensen, afgik fra Sydhavsoerne 15. Novbr. til Kanalen f. O. — Hans, Brinck, afgik fra Rio Grande 28. Novbr. til Barbados. — Martha, Nissen, afgik Barbados 3. Decbr. til Laguna d/ Terminos. — Mary, Lydom, ankom til Vejle 23. Novbr. fra Königsberg. — Ribe, Skov, ankom til Paranagua 26. Novbr. fra Cardiff. — Zara, Pedersen, afgik fra Cadiz 7. Novbr. til Rio Grande

Chr. Simoni, Aalborg. Carl, Andersen, afgik fra West Hartlepool 1. Decbr. til Svendborg.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New York, meddele den 22. Novbr.:

Der har i den forløbne Uge været en ganske livlig Befragtnings-Forretning med Dampere for Kornladninger, men de befragtede Baade ere kun tagne af Afskiberne for dermed at dække tidligere indgaaede Forpligtelser. Rederne tilbyde nu villig mindre og middelstore Baade saavel for prompt som for senere Lastning, og Udsigterne tyde nærmest paa, at en yderligere Nedgang i Fragterne vil indtræde.

For større Baade fastholde Rederne fremdeles de forrige Rater, som Afskiberne dog paa Grund af begrænset Efter-spørgsel ikke synes at ville indgaa paa.

I andre Brancher af Dampskibs-Forretningen er der kun meget lidt at gøre, og intet af Interesse at meddele.

Sejlskibs-Forretningen har været mærkværdig stille siden vor sidste Meddelelse. Den fortsatte Stigning i Petroleumspriserne har medført en fuldstændig Stilstand i Petroleumsbefragtningen til Ostindien, og ogsaa til Evropa har kun faa Befragtninger fundet Sted. I alle andre Retninger er Markedet uden Forandring. Tilbudet af Skibsrum er ikke stort, men da der ingen Efterspørgsel er af Betydning, kan der ikke noteres nogen Fremgang i Raterne.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 30. November:

Kulfragterne ere omtrent uforandrede. For større Dampere til Østersøen kan opnaas 3/10¹/₂ à 4/. Middelstore Baade, 11—1400 Tons, opnaa 4/—4/6, og smaa Dampere 5/ til 5/6—. For Middelhavet ere Udfragterne faste med stigende Tendens.

I Returnarkedet fra Sortehavet og Donauen er ingen Bedring at berette, og det er for Tiden umuligt at opnaa selv nogenlunde lønnende Fragter derfra. Fra Odessa, Sulina noteres 9/3 n. c., og fra Donauen 11/6 n. c.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 30. Novbr.:

Fragtmarkedet har i forløbne Uge været flovt, men slutter med mere Aktivitet for saavel Damp som Sejl, og mange Afslutninger rapporteres.

River Plate Markedet er stille, især fra de nedre Havne, hvorfra Quebrachs Wood kun kan erholdes for prompte Sejlere til ca. 17/6, medens Fartøjer derfra kun vanskeligt finde Employering for senere Lastning; fra de højere Flodhavne findes der derimod let Anvendelse for smaa Jærnskibe for Januar/Februar Lastning til c. 23/— for Hvede og Majs.

Dagsrapporten fra Vestkysten af Syd Amerika beretter Markedet stille; der ligger 45,000 Tons ubefragtede Sejlere i Valparaiso, og Behovet er kun ringe. Noteringen er 21/3 for Salpeter, 22/6 for Hvede og 25/— for Guano; samtidig er der for Februar/Marts Afskibning sluttet direkte til Hamburg à 20/9. Californiemarkedet er stille til 27/6 Kanalen f. O.

Da Syd Afrika fremdeles vil tiltrænge Indførsel af Korn, er det ikke usandsynligt, at Trafikken med den Varesort udvides fra River Plate — hvilket i saa Fald maaske har en fastere Tendens til Følge for Fragterne derfra.

Af de i forløbne Uge afsluttede Fragter kunne vi nævne følgende:

Liverpool til Cape Town og Port Elizabeth, 800 Register, Stykgods 14/— og 16/— pr. Ton. Port Natal 17/6, 300 Register. Greenock til Buenos-Ayres 9/3, Cardiff til Rio Janeiro 11/9, Japan 14/9. San Francisco 13/6, Port Pirie til Swansea 25/—, Puget Sound til Delagoa Bay 140/—, Mauritius til U. K. Kont. 25/—, San Francisco til Sydney og Newcastle 20/6, Fremantle 25/—, Sydney til Frisco 11/—, Newcastle N. S. W. til Frisco 12/6, Portland, O. 10/9. Før nævnte Afslutninger er for Sejlere.

For Dampere sluttedes: Cardiff til Buenos-Ayres 9/—, Bombay 10/9, Colombo 12/6. Bombay til U. K. Kont. 12/9 Decbr./Januar, 15/— for Maj/Juni. Java til U. K. eller Staterne 25/—.

Buenos-Ayres til Antwerpen prompt, Hvede à 15/6, Kreaturer à 95/—, Faar à 10/—.

New-Orleans til Liverpool 33/—, Havre eller Bremen à 34.3. Cuba til Staterne 9/— for Sukker.

Middel- og Sortehavsfragterne ere flovere, og fra Odessa har en prompt Baad endog maattet akceptere 8—. Fra Sulina til Bergen og Skien er der sluttet til 11/3. Benisaf til Tyne 8/—, Huelva til Fleetwood 8/6.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. I *Graadby* er Vinterafmærkningen nu foretagen. De paa de Styrbords Tønder til Forsøg anbragte smaa Kugler og Kegler ere bortfaldne. Paa Tønderne Nr I, IV, VII og XI er nu til Forsøg anbragt en 4 Fod lang, rød Stage.

Limfjorden. I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvandstid:

Paa *Havrevlen* 9 Fod

I *Kanalen* 9 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

Vinterafmærkning. Vinterafmærkningen indenfor *Skagen* er foretagen.

Kattegat. Fyen N.-Kyst. Den 11te Decbr. 1895 tændes paa *Enebarodde* det faste Vinkelfyr, der viser grønt Lys fra N. 38° V. til N. 16° V., hvidt Lys fra N. 16° V. til N. 4° Ø. og rødt Lys fra N. 4° Ø. gennem Ø. og S. til S. 82° V. Flammens Højde: 40 Fod. Synsvidden: 11 Kml. for det hvide Lys. Lysævnens: 14 Kml. for det hvide, 10 Kml. for det røde og 8¹/₂ Kml. for det grønne Lys. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et 45 Fod højt hvidt Taarn med graat Tag.

Beliggenhed: 55° 30' 58" N. Br. 10° 33' 44" Ø. Lgd.

Samtidig slukkes det nuværende Fyr paa *Enebarodde*.

Store-Bælt. Everten, som er sunken paa *Lysegrund*, ligger i 5¹/₂ Fv. Vand, c. 5 Kml. S. for *Asnæs*. Rejsningen er over Vandet. Vraget vil blive uskadeliggjort.

Østersøen. Den 11te Decbr. 1895 tændes *Hammer-Odde* Fyr paa Nordenden af *Hammeren*. Det er et hvidt Blinkfy, der hver 10 Sekunder viser To-Blink; Blink ¹/₁₀ s., Mørke 2⁴/₁₀ s., Blink ¹/₁₀ s., Mørke 7⁴/₁₀ s. Flammens Højde: 66 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Lysævnens: 24 Kml. Fyret vises fra et hvidt, firkantet, 38 Fod højt Taarn. 55° 17' 53" N. Br. 14° 46' 42" Ø. Lgd.

Fra samme Dag træder Taagesignalet ved Fyret i Virksomhed. Det giver To-Knald hver 5 Minutter.

Samtidig forandres *Hammeren* Fyr til at vise hvidt Lys med En-Formærkelse hver Minut, Lys 58 s., Mørke 2 s., og Taagesignalet ved *Hammeren* Fyr nedlægges.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Östergötlands Skjærgaard. Den 25de Novb. 1895 er *Vestra Ramsholmen* Fyr paa Øens V.-Pynt tændt. Det viser hvidt Hurtigblink i Farvandet mod N. og S. Flammens Højde: 16 Fod. Synsvidden: 6¹/₂ Kml. Linseapparat af 6te Orden. Rundt, hvidt Fyrhus. Der er ikke Vagt ved Fyret. Brændetid: 1ste April—15de Maj og 15de Juli—31te December. 58° 33' 45" N. Br. 16° 51' 30" Ø. Lgd.

Småland. Den 25de Novb. 1895 er følgende Fyr ved Indløbet til *Vestervik* tændte:

Marsholmshällan Fyr viser hvidt Hurtigblink fra S. 45° Ø. gennem S. til S. 45° V. og fra N. 40° V. gennem N. til N. 31° Ø. Flammens Højde: 16 Fod. Synsvidden: 6¹/₂ Kml. Linseapparat af 6te Orden. Rundt, hvidt Fyrhus paa Granitfundament. 57° 43' 34" N. Br. 16° 43' 40" Ø. Lgd.

Skansholmshällan Fyr viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 10 Fod. Det er anbragt paa Stangmærket, hvis underste Topbetegnelse er borttaget. 57° 44' 0" N. Br. 16° 42' 24" Ø. Lgd.

Gränsö Fyr viser hvidt Hurtigblink fra S. 33° Ø. til S. 28° Ø. og rødt Hurtigblink fra S. 28° Ø. til S. 1° V. Flammens Højde: 6 Fod. Synsviddens: 6 1/2 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Rundt, hvidt Fyrhus. 57° 45' 38" N. Br. 16° 40' 36" Ø. Lgd.

Den hvide Vinkel leder fri mellem de to Grunde i *Lucernafjärden*, som ere afmærkede, den ene med en Krydsprik, den anden med en sort Tønde

Der er ikke Vagt ved Fyrene, der brænde Aaret rundt, naar *Lucernafjärden* ikke er tillagt med Is.

Ved Indsejlingen fra *Spårösund* til *Vestervik* styres først paa *Marsholmhällan* Fyr, som tages om Bagbord, derefter i *Stickskår* Fyrs hvide Lys, derpaa forbi *Skansholmshällan* Fyr og ind i *Gränsö* Fyrs hvide Vinkel, indtil *Vestervik* røde Fyr paa *Slotsholmen* ses midt imellem Fyrene ved *Lilla Blockholmssundet*, da man staar gennem dette Sund mellem det røde og grønne Fyr.

Den 25de Novb. 1895 ere følgende Fyr ved Indløbet til *Vestervik* tændte:

Lilla Blockholmssundet N.-Fyr vises fra en Baake. Det viser grønt, fast Lys for Indgaaende til, rødt, fast Lys for Udgaende fra *Vestervik* Havn. Flammens Højde: 8 Fod. 57° 45' 25" N. Br. 16° 40' 24" Ø. Lgd.

Lilla Blockholmssundet S.-Fyr vises fra en Baake. Det viser rødt, fast Lys for Indgaaende til, rødt, fast Lys for Udgaende fra *Vestervik* Havn. Flammens Højde: 8 Fod. 57° 45' 27" N. Br. 16° 40' 24" Ø. Lgd.

Slotsholmen Fyr, Ø. for *Vestervik* Mølle, viser rødt, fast Lys. Det vises fra en Pæl paa Volden paa *Slotsholmen*. Flammens Højde: 36 Fod. 57° 45' 45" N. Br. 16° 38' 48" Ø. Lgd.

Der er ikke Vagt ved Fyrene.

Ved Besejling af *Vestervik* holdes *Slotsholmen* Fyr midt imellem *Blockholmssundet* Fyr

Bottniske Bugt. I *Munksundet*, som mellem *Fingermankolmen* og *Pitholmen* forener *Inre* og *Yttre-Pitfjärdarne*, er gravet et næsten lige Løb, som er 40 Alen bredt i Bunden med 15 1/2 Fods Dybde, Middelvandstand. Løbet er paa Ø.-Siden afmærket med fem røde Stager med Kost og paa V.-Siden med fem hvide Stager.

Finland. Aalands Øer. S. for *Ledskär* ere følgende Grunde afmærkede saaledes:

Paa 21 Fods Grunden *Utgrynan* er i 21 Fod Vand udsat en rød og hvidstribet Stage med Kors, 6,4 Kbl. S. 74° V. fra *Ledskär* Baake. 59° 57' 8" N. Br. 20° 8' 56" Ø. Lgd.

Ved N.-Siden af 10 Fods Grunden *Stacken* er i 24 Fod Vand udsat en hvid Stage, 7 Kbl. S. 37° V. fra *Ledskär* Baake. 59° 57' 28" N. Br. 20° 9' 20" Ø. Lgd.

Ved S.-Siden af 17 Fods Grunden *Knösen* er i 24 Fod Vand udsat en rød Stage med Kost, 2,4 Kbl. S. 66° V. fra *Ledskär* Baake. 59° 57' 48" N. Br. 20° 9' 42" Ø. Lgd.

Ved S.-Siden af *Ledskär Rev* er i 24 Fod Vand udsat en rød Stage med Kost, 0,6 Kbl. S. for Øen *Ledskär* S.-Spids. 59° 57' 38" N. Br. 20° 10' 22" Ø. Lgd.

Ved V.-Siden af 11 Fods Grunden *Polten* er i 24 Fod Vand udsat en Stage, rød foroven, hvid forneden, med en nedadbundnen Kost, 5 Kbl. S. 40° Ø. fra *Ledskär* Baake. 59° 57' 32" N. Br. 20° 10' 48" Ø. Lgd.

Tydsland. Kolbergermünde. Ved *Kolbergermünde* er Vinterafmærkningen foretaget.

Stettiner Haff. I Følge Telegram af 1ste Decb. 1895 fra det kgl. Generalkonsulat i *Stettin* ere Fyrskibene »*Wolzig*«, »*Kaiserfahrt*« og »*Swanleuicis*« inddragne paa Grund af Is.

Kieler Fjord. *Labø* Havnefyr er et rødt og hvidt fast Fyr. Det viser hvidt Lys fra S. 85° Ø. gennem S. til S. 22° V., og rødt Lys fra S. 22° V. til S. 84° V.

Toldvagtskibet i *Kieler Fjord* er flyttet tilbage til sin tidligere Station, 3 Kbl. SV. for *Friedrichsort* Fyr.

Kaiser Wilhelm Kanal. Paa N.-Siden af Indløbet til *Kaiser Wilhelm Kanal* brænder et grønt, fast, elektrisk Fyr, der lyser fra N. 47° Ø. gennem Ø. til S. 3° Ø. Flammens Højde: 70 Fod. Det vises fra et rødt, rundt, 66 Fod højt Taarn. 54° 22' 15" N. Br. 10° 9' 28" Ø. Lgd.

Paa S.-Siden af Indløbet brænder et rødt, fast, elektrisk Fyr, der lyser fra N. 68° Ø. gennem Ø. til S. 23° Ø. Flammens Højde: 70 Fod. Det vises fra en hvid Fyrbaake paa rød Underbygning. 54° 22' 8" N. Br. 10° 9' 7" Ø. Lgd.

Paa Yderenden af det S.-lige Ledeværk ved *Holtenu* Sluse brænder et fast, elektrisk Fyr, der viser rødt Lys over 180° mod Søen, hvidt Lys over 180° mod Land. Flammens Højde: 23 Fod. Det vises fra en brun Fyrbaake.

Paa Yderenden af det N.-lige Ledeværk ved Slusen

brænder et fast, elektrisk Fyr, der viser grønt Lys over 180° mod Søen, hvidt Lys over 180° mod Land. Flammens Højde: 23 Fod. Det vises fra en brun Fyrbaake.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tydsland. Jade. I *Jade* er Baaketønde X ombyttet med en Spirtønde, og Baaketønde R/T med en Stumtønde; begge med samme Farve og Topbetegnelse som de inddragne Tønder.

Holland. Høek van Holland. Dybden i Indløbet til *Nieuwen Rotterdamschen Waterweg* ved almindelig Lavvande er 26,1 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Tidevands-Signalerne. I *Hoorn* og *Zuiden* er Dybden 21,7 og S. for *Maassluis* 21,4 Fod.

Frankrig. Fyrskibet „Ruytingen“. Den 25de Novb. 1895 laa Fyrskibet »*Ruytingen*« 4 1/2 Kml. S. 51° Ø. fra sin Station. 51° 10' N. Br. 2° 7' Ø. Lgd.

England. „Cross Sand“ og „Smith's Knoll“. Fyrskibene »*Cross Sand*« og »*Smith's Knoll*« ere nu malede røde. 52° 38' 15" N. Br. 1° 54' 30" Ø. Lgd. og 52° 52' 0" N. Br. 2° 13' 30" Ø. Lgd.

Yarmouth Red. Paa *Yarmouth Red* ere følgende Tønder flyttede:

Den hvid og sort lodret stribede Stumtønde med Kurv *North Scroby* i 7 Fv. Vand. 52° 41' 5" N. Br. 1° 46' 25" Ø. Lgd.

Den hvid og sort tærnedede Stumtønde *N. W. Scroby* i 6 1/2 Fv. Vand, fra *St. Peter Kirke* i *Yarmouth* i N. 19° Ø. og fra *St. Margaret Kirke* i *Ormesby* i N. 84° Ø.

Den hvid og sort vandret stribede Kugletønde med Trekant *South Scroby* i 7 Fv. Vand, fra *Gorleston Kirke* i S. 70° Ø. og fra *St. George Kirke* i S. 47° Ø.

Den sorte Spidstønde *South Cross Sand* i 15 Fv. Vand fra *Yarmouth* Randhus i S. 70° Ø. og fra Fyrskibet »*Cortons*« i N. 15° Ø., 3 Kml.

Den sorte Spidstønde *Covehithe* i 5 1/2 Fv. Vand, fra *Covehithe Kirke* i N. 65° Ø., 1 1/4 Kml.

Den hvid og sort tærnedede Stumtønde *Scroby Hook* i 7 1/2 Fv. Vand, fra *Gorleston* lave Ledefyr i N. 88° Ø. og fra *St. Nicholas Kirke* i S. 47° Ø.

Ower Bank. Den sorte Spidstønde med Kors, *Ower Bank S.*, er flyttet og ligger nu i 10 Fv. Vand, 5,1 Kml. S. 73° Ø. fra Fyrskibet »*Leman and Ower*«. 53° 7' 17" N. Br. 2° 5' 32" Ø. Lgd.

Den sort og hvid lodret stribede Stumtønde, *Leman Bank S.*, ligger nu i 8 Fv. Vand, 8,4 Kml. S. 45° Ø. fra Fyrskibet »*Leman and Ower*«. 53° 2' 30" N. Br. 2° 8' 55" Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Cordouan Fyr viser nu forstærket hvidt Lys fra N. 44° V. til N. 38° V., over Fyrskibet »*Grand Banc*«; men Fyret viser midlertidig endnu Blink hvert Minut, saa at Forøgelsen af Lysævnens i den angivne Vinkel kun ses som forstærket Lys mellem Blinkene.

I *Gironde* har *Banc des Mets* skudt sig ned ad Floden, saa at der kun er 11 Fod Vand ved *Saint Christoly* i *Mapon-Patiras* Ledelinien. Midlertidig ere følgende Foranstaltninger truffene:

1. En sortmalet Lystønde, som viser rødt, fast Lys, er udlagt ved *Saint Christoly*. 45° 22' 29" N. Br. 0° 48' 44" V. Lgd.
2. *Castillon* rødmaledede Lystønde Nr. 22, som viser hvidt, fast Lys, er flyttet 3,500 Alen NNV. hen. 45° 22' 7" N. Br. 0° 48' 52" V. Lgd.
3. *Mets* sortmaledede Lystønde Nr. 15, som viser rødt, fast Lys, er flyttet 1,000 Alen SSØ. hen. 45° 20' 22" N. Br. 0° 47' 13" V. Lgd.

For Indgaaende forlades *Talais-Grave* Ledelinien 1/2 Kml. neden for *By* Fyrskib, og der styres mellem *Saint-Christoly* og *Castillon* Tønderne paa *Mets* Tønde for fra den at tage *Mapon-Patiras* Ledelinie.

Spanien. Huelva. I Indløbet til *Ria de Huelva* ligger Damperen »*Volo*« sunken paa Grunden, der strækker sig ud fra Kysten, S. 23° Ø. fra Kystvagtens Hus. En grønmalet Lystønde, der viser grønt, fast Lys, er udlagt ved Vraget.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Den 20de Novb. 1895 ere de to røde Fyr paa *Rockland* Bølgebryder flyttede c. 150 Alen S. hen. Flammens Højde: 28 og 22 Fod. De

vises fra en pyramideformet Baake paa Yderenden af Bølgebryderen, som man dog ikke maa tage klos.

Connecticut. Den 18de Novb. 1895 tændes paa S.-Enden af *Port Chester* Bølgebryder et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 26 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Det vises fra en rød Fyrpæl. 40° 59' 4" N. Br. 73° 39' 24" V. Lgd.

Chesapeake Bay, Maryland. Vraget, som laa sunket 2¼ Kml. S. 22° Ø. for *Thomas Point Shoal* Fyr, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Siciliens N.-Kyst. Palermo. I *Palermo* Havns N. lige Del er en Grund afmærket med tre Tønder:

Den NV.-lige ligger 950 Alen S. 65° V. fra Fyret paa Midten af den N.-lige Bølgebryder.

Den N.-lige ligger 650 Alen S. 52° V. fra samme Fyrtaarn.

Den S.-lige ligger 800 Alen S. 37° V. fra samme Fyrtaarn.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Grande do Sul. I September 1895 kunde *Barren* ved *Rio Grande do Sul* i 24 Dage passeres af Skibe med et Dybgaende af 12 Fod.

Karantænebestemmelser m. m.

Norge. — *St. Petersborg* og Guvernementerne *St. Petersborg* og *Kiew* ere erklærede for kolerasmittede, Guvernementet *Podolien* og *Konstantinopel* for kolerafri.

Tyrkiet. — Der tiltaas Sejlskibe fra ægyptiske Havne i *Middelhavet*, med Undtagelse af *Damiette*, fri Praktika. Overfor *Damiette* er der 10 Dages Karantæne.

Spanien. — *St. Petersborg* og 85 Kml. Omkreds er erklæret for kolerasmittet.

Gibraltarr. — Skibe fra *Tanger* og *Tetuan* og 85 Kml Omkreds indrømmes fri Praktika.



Faas hos de fleste Handlende i Byen, paa Broerne og Frederiksberg til følgende Priser:
 Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.
 Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.
 Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.

Hovedforhandler:

Peter Buch,

Vinhandel

en gros & en detail.

Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.

Telefon 1107.



Det gjensidige Forsikringselskab

DANMARK.

Brandforsikring:

Indbo i Kjøbstad 3 Øre ½-aarl.
 Land 4 » »
 Varer i Kjøbstad 5 » »
 Forsikringssum c. 500 Mill. Kr.
 Formue c. 2½ » »

Livsforsikring:

Billige Præmier.
 Forsikringssum c. 14 Mill. Kr.
 Formue c. 3¼ » »
 Fordelt Overskud i 1894:
 ca. 400,000 Kr.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:
 Raadhusstræde 4.

Fanø praktiske Sømændsskole.

Saavel Regyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
 Nordby, Fanø.

Nyt Skib til Salg.

Et paa Marstal Skibsværft staaende nyt Skib, ca. 57 Tons Brutto, bygget af udmærket gode Egematerialer, under Lloyds Opsyn, sælges efter Købernes Ønske i bil- eller sejlferdig Stand.

Reflekterende bedes henvende sig til

N. Petersen, Marstal.

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed

henledes paa

„SAPOLIO“,

der kan rense og pudse alt og er det billigste, drøjeste og nemmeste Pudse- og Renselsesmiddel, der eksisterer Faas overalt.

Fabriken Sapolio, Aagade 106.

Heymann-Bloch & Komp.s

verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel

til Konservering af

Helbrødet,

bør føres i ethvert

Skibsapothek.

Faas i de fleste

Materialforretninger.

„Dansk Sefaristidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelt Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plade 18, St. 11-8 og Holsteinsgade 9, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelt Numre af „Dansk Sefaristidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Brede	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	20 —	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
½ Side eller derover	20 0/100	30 0/100	50 0/100
Mindre end ½ Side	10 0/100	20 0/100	40 0/100

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 50.

Kjøbenhavn, Fredag den 13. December 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Paa Udlig. — Søfartsmøde. — Fiskeri-Statistik. — Rockingham i Vest-Australien. — Konsulatloven. — Dansk og nordamerikansk Skibsmaal. — Fra Sø og Land. — Fra Københavns Frihavn. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Kalkerpapir, Kalklærred,

1ma Kvaliteter.

C. M. Fonnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg;

Østergade 10, Kjøbenhavn.

Telefon 1089.
 Eneforhandlere &
 Fabrikkanter i Danmark
 De føren, Malern, Farvemølle
 Bedste Middell for Skilshunde
GEOLIT
 med Fuglighed, Rust, Svamp, Syredamp.
 Grønnergade 33, Kjøbh. K.
 Alle Artikler for
 Malere.
 Kun prima Værel

SEIFERT & NØRGAARD,

Ny Østergade 1,

Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.

Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sporrang & Co.,
Stockholm.

Anbefaler alle Slags Uniformeffekter.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordelagtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902.

Norrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.

Transit og Kreditoplagvarer.

Flensborgs Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjedler

særdels hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Masons Reduktions-Ventiler

leveres

i 10 Størrelser for Rørdiameter $\frac{1}{2}$ "—5".

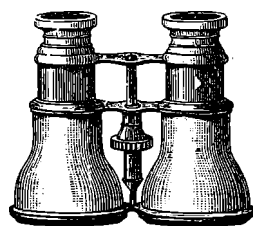
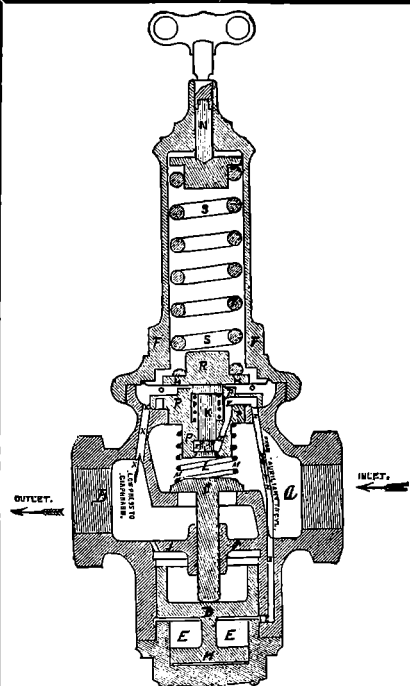
Disse Ventiler, der bestandig hævde deres Overlegenhed i enhver Retning, have vundet meget stor Udbredelse og anvendes nu til Stadighed af vore største Skibsbyggerier og Fabriker.

Illustreret Prislister tilsendes paa Forlangende.

Kontor og Lager: Gothersgade 155.

Telefon Nr. 956 & 3504.

A. B. Reck.



H. E. Holst's

Efterfølger,

Hans Lissberg,

Uhr- og
Instrumentmager.

Frihavns
Spedition &

Kommissions-Forretning,
Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besøges.
Kontor i Frihavns Kontorb.
Telefon 2250.

„Montferrand“
 Prøv og døm denne særdeles
 kraftige og velsmagende Rødv.
 faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.
 Peter Jagds Vinhandel.
 Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

L.V. Olsens
Møbelmagasin.
 Største Udvalg. Billigste Priser.
 14 Adelgade 14.
 Telefon 3796.

Største Lager
 af
Skindtrøjer
 en gross en detail
 Jagtvej 67. København L.
 P. Poulsen.

HOTEL
GÖTHEBORG
 St. Annæplads 12,
 anbefales de ærede Rejsende.
 J. Foverskov.

**Internationalt
 Bureau**
 (oprettet 1870)
 Direc. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.
 Udtagelse og Opretholdelse af
Patenter
 i Ind- og Udlandet.
 Indregistrering af Varemærker etc. etc.
Oversættelser
 til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
 Fransk, Engelsk etc.
 Specialitet: Tekniske Oversættelser
 5 Raadhusstræde 5
 København K.

Orgel-Harmoniums
 og alle
Musik-Instrumenter
 føres i største Udvalg og til
 billigste Priser. Ved Udførsel
 godtgøres Tolden. Forlang mere
 illustrerede Kataloger.
Petersen & Steenstrup,
 Lille Kongenegade 40 og Axelhus 2 D.

Petersen & Rand,
 Niels Juelsgade 7.
 →: Telefon 3523. :←
Import af finsk Smør,
 fineste holdbar Kvalitet,
 billigste en gros Pris.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
 større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
 Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
 betalinger besørger.

Carlsen, Nielsen & Co.,
 Skibshandlere & Sejlmagere.
 PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

P. Otzen & Thorstenson,
 autoriserede Installatører af elektrisk
 Belysning.
 Lager af Materiel og elektriske Artikler.
 Lynafledere. Ringeapparater og Telefoner. Manometre.
 Vacuummetre. Tællemaskiner.
 Fabrik: Kontor og Lager:
 Ryesgade 105. Gothersgade 24.

Ny Carlsberg Øl
 kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa
 Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.
 Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.
 Depot: Toldbodgade 14.

C. W. Obel's
 Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.
 Lager og Udsalg i København:
 Frederiksberggade Nr. 1.
 Telefon 3669.

Carl Krarup,
 København K.
 Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.
 Expedition af de svenske Postdampskibe:
 »Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,
 »Falken« og »Svanen« i Farten
 Lübeck—København—Gøteborg
 og Mellemstationer samt
 »Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Svea«
 København—Stockholm og Mellemstationer.

Nørrebro
Koste- og Levangerfabrik,
 Nørrebrogade Nr. 30.
 Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

Galle & Jessens
 oljefri, rene Poudre **Cacao**
 kan særlig anbefales til Skibsbrug.



ENEFORHANDLER:
V. LØWENER,
 Kvæsthusgade 6,
 KJØBENHAVN. K.

Danchells Fabriker.
 Linoleum.
 Voxdug.



Anchor - Marke
 Eneudsalg i Danmark
 for
**Delmenhorster
 Linoleumfabrik.**
 Fabrikudsalg: Fabrik og Lager:
 Pilestræde 13. Matthæusgade 5.
 Telefon 545. Telefon 2680.
 København.

Hattemagasinet
'London'
 Moderne elegante Herrehatte
 i stort Udvalg
 Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.
 Østergade 31.

Presenninger
 af H. E. Hansens gode velbe-
 kendte vandtætte Dug have
 stedse paa Lager.
 Holbergsgade 15.

Lange & Møllers
 Bødkerværksted
 Københavns Frihavn
 anbefaler sig med Alt
 Udarbejde samt Alt færdigt
 Bødkerarbejde for Export
 Alt Arbejde udføres af solide
 og øvede Folk.

Paa Udkig.

Generaldirektoratet for Skattevæsenet har udsendt følgende Cirkulære om den gensidige Anerkendelse af dansk og tysk Skibsmaal:

Efter at det tyske Rige ved en »Schiffsvermessungs-Ordnung vom 1. März 1895« fra den 1. Juli d. A. har antaget den ligeledes i Danmark fra den 1. April d. A. gældende »British Rule« som Fradrags-Regel for Rummene til den bevægende Kraft i Dampskibe, er der mellem den danske og den tyske Regering — ifølge »Bestimmungen über die gegenseitige Anerkennung der Schiffsmessbriefe in Deutschland und Dänemark« dat. Reichskanzler Amt« Berlin d. 11. November 1895 — afsluttet en Overenskomst om gensidig Anerkendelse af Skibsmaalene, ifølge hvilken danske og tyske Handelsskibe henholdsvis i Tyskland og Danmark ville blive behandlede paa følgende Maade:

I.

I tyske Havne anerkendes uden Eftermaaling:

- a. de paa eller efter d. 1. April 1895 udstedte nationale Maalebrev for danske Sejl- og Dampskibe,
- b. de før dette Tidspunkt udstedte nationale Maalebrev for danske Sejl- og Dampskibe, herunder indbefattet den i »Appendix« til danske Dampskibes Maalebrev under Rubrik »British Rule« optagne Netto Register-Tonnage.

II.

I danske Havne anerkendes uden Eftermaaling:

- a. de paa eller efter d. 1. Juli 1895 udstedte nationale Maalebrev for tyske Sejl- og Dampskibe,
- b. de før dette Tidspunkt udstedte nationale Maalebrev for tyske Sejl- og Dampskibe, herunder indbefattet de efter § 17 i den tyske »Schiffsvermessungs-Ordnung vom 20. Juni 1888« under Anvendelse af den britiske Fradrags-Regel for Maskin-, Kedel- og Kulrum udstedte »Spezial-Messbriefe deutscher Dampfschiffe«. Tyske Dampskibe, som ikke besidde noget saadant særligt Maalebrev, men kun have et regelmæssigt nationalt Maalebrev, kunne til Udfindelsen af den for Opkrævningen af Afgifterne gældende Netto Register-Tonnage forlange udgiftsfri Eftermaaling af Maskin-Kedel- og Kulrummene efter Forskrifterne i Tillægs-Skibsmaalings-Instruktionen af 10. Marts 1895. Kan saadan Eftermaaling ikke udføres, skal der tilstaas Skibene et Fradrag af 16 pCt. i den i deres Maalebrev efter »German Rule« angivne Netto-Register-Tonnage.

Desuden kunne samtlige tyske Skibe — Damp- og Sejlskibe — hvis Maalebrev ere udstedte før den 1. Juli 1895, forlange Fradrag, i fornødent Fald ved Eftermaaling, givet i den i deres Maalebrev efter »German Rule« angivne Netto Register-Tonnage for Rummene til Skibsføreren samt til Skibsmaterialier (Kabelrum).

Ovennævnte Bestemmelser træde straks i Kraft og samtidig ere Bestemmelserne i Tillægs-Skibsmaalings-Instruktionen af 10. Marts 1895, Afdeling II, Afsnit C, Punkt c, angaaende Anerkendelsen af det tyske Skibsmaal, ophævede.

Fra Imbetiba har en Skibsfører sendt følgende Oplysninger:

Det var ubehageligt ved Ankomsten hertil at erfare, at jeg kunde have lastet Skibet ned til Dyblastemærke, og at de Oplysninger, der fandtes i P. C. saavel som de, jeg fik i Marseille, var forældede eller fejlagtige. Dybden over Reden eller Havnen er ca. 21 Fod og langs den ene Pier (her findes 2) kan Skibe af indtil dette Dybgaende stadig ligge flot, hvorimod der ved den anden er mindre og ikke kan tilraades at gaa ind med mere end 17 Fod, naar det er laveste Vandstand. Bunden er haardt Sand og Smaasten; udfor sidstnævnte Pier skal der dog ligge nogle store Stene, hvorpaa kun er 15 Fod; de hidrører fra et engang nedbrækket Breakwater og var, indtil et Skib engang huggede paa dem, ukendte.

Ved eller udenfor Indløbet ligger der imidlertid 2 Klipper skjulte, hvorpaa det daglig ved lidt Søgang bryder; disse er, selv i de nyeste Udgaver af Kort, ikke aflagte, og da man ingen Lods faar til at tage Skibene ind paa Reden, er disse Klipper farlige for Sejladsen. Sailing Direction taler ei heller om dem. Vi nu herværende Skibsførere agter, hvis Anledning gives, at faa deres Beliggenhed nærmere bestemt for at faa det bragt til almindelig Kendskab.

Ved Pirerne er der især under og efter stærk SV. Vind ikke ubetydelig Dønning (hovedsagelig ved den dybeste), saa Skibene rykker stærkt i Fortøjningerne og ikke har godt for at holde fri og tilmed kan blive forhindret fra at losse, hvilket foregaar med Dampkraner og i Jærnbanevogne, og naar der er tilstrækkeligt af disse, kan der losses op til 150 Tons pr. Dag. Dampskibe i Rute kommer ogsaa undertiden hindrende i Vejen; kun 2 Skibe af Gangen kan ligge under Losning.

Den tyske Fløjesteret har i en nylig afsagt Dom stueret, at et Skibs Assurandører ikke vare pligtige at godtgøre den Erstatning, som Skibet, der var tøret mod Promenademolen i Dover, i den Anledning havde maattet udrede. Resultatet er ganske stemmende med, hvad man efter dansk Forsikringsret vilde være kommet til, jvf. Sølovens § 249, Nr. 1 i Slutningen, hvis Udtryk »Sammenstød« kun sigter til Sammenstød mellem to Skibe.

E. T.

Bureau Veritas har udsendt følgende Meddelelse om Søulykker i Oktober Maaned 1895:

Sejlskibe.

12 amerikanske, 1 østerrigsk, 32 britiske, 3 danske, 3 hollandske, 4 franske, 10 tyske, 4 italienske, 21 norske, 1 portugisisk, 7 russiske, 3 svenske, ialt 101.

Dampskibe.

9 britiske, 1 fransk, 3 tyske, 3 norske; ialt 16.

Aarsager til Forlisene.

Sejlskibe.

Stranding 49, Kollision 4, Ild 4, Sunkne 13, Forladte 14, Kondemnation 13, Savnede 4; ialt 101.

Dampskibe.

Stranding 8, Kollision 5, Ild 1, Sunkne 2; ialt 16.

Søfartsmøde.

I Marstal afholdtes forleden et Diskussionsmøde om forskellige Søfartsforhold. Vi bringe efter »Ærø Avis« et sammentrængt Referat.

Mægler Herman Boye: Konsulatafgiften burde helt afskaffes, da det er en ubillig Afgift, som paalægges Skibene. Landmænd og Fabrikanter har større Fordel af Konsulaterne end vi, hvorfor skal disse da være helt fri for Afgiften og denne ene bæres af Skibene (Hør). Han vil foreslaa, at Afgiften for Sejlskibe enten helt frigives eller højst sættes til 5 Øre pr. Reg.-Ton.

Kaptajn Jens Carlsen: Vi ved, at Folkethingsmændene Frederiksen og Trolle har indbragt i vedkommende Udvalg et Forslag om Nedsættelse af Konsulatafgiften fra 17 til 10 Øre. Vi opnaa næppe i Øjeblikket større Læmpelser i denne Afgift, førend der er ansat faste Konsuler, og Taleren vil derfor henstille til Forsamlingen at støtte sig til dette Forslag.

Tønnesen: Jeg kan slutte mig til Jens Carlsens Udtalelse. Jeg tror ikke det i Øjeblikket kan frugte at komme med nye Forslag om Konsulatafgiften.

Herman Boye var af modsat Mening. Det vil ikke skade at komme frem med sine Ønsker.

Nagel: Vi indgav i Fjor Andragende, men der blev aldeles ikke taget Hensyn til os.

Jens Carlsen: Jo, det blev der. Andragendet blev taget op til Forhandling.

Herman Boye: Der er altsaa Forslag fremme, om man skal holde sig til Forslaget om de 10 Øre eller vi skal tage det af mig opstillede Forslag om 5 Øre eller helt Fritagelse for Konsulatafgift.

Tønnesen fastholdt fremdeles, at Øjeblikket ikke var belejligt til at møde frem med et Andragende om hel Fritagelse for Konsulatafgiften.

Nagel havde maattet betale dobbelt Afgift af Skibe sidste Vinter. Kaptajnen havde betalt Skibsafgift og Taleren var bleven afkrævet samme paa Toldboden. Han havde indgivet Besværing herover, men endnu intet Svar faaet.

Jens Carlsen: Lad os holde os til Sagen. Det af Nagel omtalte Forhold laa i, at vedkommende Embedsmænd ikke havde været klar over Loven; denne Sag ordnedes nok. Han vilde tilraade foreløbig at nøjes med Forslaget om de 10 Øre. Vi kan da se, hvad der videre er at gøre, naar vi faa de faste Konsuler.

Ved Afstemningen vedtoges at andrage om hel Fritagelse for Konsulatafgiften.

Herman Boye: Der er en anden Sag, som jeg gjerne vil henlede Forsamlingens Opmærksomhed paa. Det er Tolden paa Stenkul. Taleren vilde anføre et Eksempel paa Kulskibsfarten i Svendborg. Et Dampskib sparede alene i Told ca. 200 Kr. ved sin Kulladning. Skal vi have 2 Tdr. Kul, maa vi betale 7 Øre i Told pr. Td. Staten taber ved den nuværende Ordning mindst 40,000 Kr. om Aaret. Der burde fortolles efter Konnossementet.

Tønnesen: Sagen bliver snarere værre end bedre, efterhaanden som Skibene bliver ommaalt, thi Skibene faar der ved 12 pCt. mindre at betale. Det vil da være de store — specielt Dampskibene —, der faar Fordelen.

Herman Boye: De nye Logbøger, som er paatvunget Skibene, ere kun til Udgift for disse. Det kan vi vist alle være enige om.

Tønnesen: Nej, det kan vi ikke være enige om. De nye Tider fordrer nye Skibe og nye Regler og andre Logbøger end de gamle. Paa mindre Skibe og Farter behøves de nye Logbøger maaske ikke, men i større Skibe, der gør større Farter, ere de nødvendige. Selv paa de mindre Skibe ere Logbøgerne til Gavn.

Nagel holdt ikke paa Nyttens af de nye Logbøger.

Tønnesen replicerede til Nagel. Der gives Steder, hvor der i Løbet af et Etmaal kan være 8—10 Grader misvisende. Jens Carlsen fandt det uheldigt, at de nye Logbøger

var en tvungen Sag. De fleste Skibsførere vilde vistnok ønske Opfinderen af Logbogen derhen, hvor Safran'en gror. Logbøgerne kan være til Gavn for de store Dampskibe, men ikke for os. Vi har i sin Tid, i et Antal af 5—600, dels herfra, dels fra Svendborg, andraget om Fritagelse for dem, men ikke faaet noget Svar. Det er skandaløst gjort fra Regeringens Side.

Herman Boye: Det er, som sagt, heller ingen ringe Udgift: en Logbog koster nemlig 5 Kr., saa det er en stor Kapital for hele Byen. Burde vi ikke indgive Andragende om Fritagelse for Avtoriseringsgebyr.

En Stemme: En Logbog varer kun 2 Aar og Avtoriseringen koster 10 Kr.

Tønnesen: Det vil blive vanskeligt at faa fri Avtorisation, da Avtorisationen er en personlig Sportel, som tilfalder de paagældende Retsbetjente.

Nagel: Logbøgerne skal have vist sig meget upraktiske.

Det vedtoges at søge Avtoriseringen af Logbøgerne givet fri.

Herman Boye: Der er ligeledes Styrmandseksamen, som under den nuværende Ordning er uheldig. Navigationen og Maskinprøven bør holdes uafhængig af hinanden; det er et billigt Forlangende. Maskinisteksamen bør maaske nok være tvungen, men den bør tages for sig.

Tønnesen: I tidligere Tider, da Sejlskibsfaaden var den dominerende, kunde det af Boye omtalte Forhold være rigtigt, men ikke nu, da $\frac{2}{3}$ af Farten besørges af Dampskibene. Enhver, som nu til Dags vil være Officer, bør ogsaa have Dampskibseksamen. Desuden opnaas en saadan Tilladelse, som af Boye omtalt, næppe.

Nagel: Jeg vil godt tro, at Maskinisteksamen er gavnlig, men den bør ikke være tvungen. Er f. Eks. en Elev heldig i Navigationen, men uheldig i Maskineksamen, bør han ikke være forpligtet til at tage Navigationen om igen.

Jens Carlsen: Det kan være rigtigt nok, men jeg tror, som Tønnesen siger, at sligt ikke kan lade sig gøre.

Tønnesen: Det er ikke saa slemt, som det tilsyneladende ser ud til. Kun en eller to er falden ved Maskinisteksamen. I Tidens Løb vil det skade Eleverne, hvis den omtalte Ordning blev indført, og det vil let tage den dobbelte Tid for Eleverne.

Jens Carlsen: Det er mange Gange for meget for Eleverne at huske paa en Gang, navnlig for mindre godt begavede eller for den Elev, som har en svag Hukommelse. Her vil Eksaminerne, skilt hver for sig, lette Eleven.

Man vedtog at slutte sig til Tanken om, at begge Eksaminere skal være tvungne, men skal kunne tages hver for sig.

Herman Boye paatalte dernæst det uretfærdige i, at man ikke maatte føre et Skib, undtagen man havde Skipperbevis.

Endelig omtalte Herman Boye det uheldige i Ophevelsen af de indgaaende Skibsafgifter. Som Eksempel herpaa kunde Taleren anføre, at der i Tiden fra 1ste Januar d. A. til 1ste November var indkommet i Svendborg Havn 15 Kul-Dampskibe, hvoraf ikke mindre end 11 vare Udlændinge. Det vilde have givet Svendborg en Indtægt af ca. 3000 Kr., hvis de indgaaende Skibsafgifter fremdeles havde staaet ved Magt. Og af Indtægten ved denne Afgift kunde og burde der da dannes en Pensionskasse til Fordel for hele Sømandsstanden. Nu hed det i Udlandet, at der ingen videre Skibsudgifter var i Danmark, og derfor søgte fremmede Skibe gerne Fragt hertil, hvad der selvfølgelig var mindre heldigt for vore egne Fartøjer.

Jens Carlsen omtalte Forhyringsvæsenet. Han fandt den nuværende Ordning uheldig. De faste Forhyringsagenter bevirker, at Hyren holdes oppe. Hvem vil tage sig af dette Spørgsmaal?

Tønnesen troede ikke, at de faste Forhyringsagenters Ansættelse havde nogen Indflydelse paa Hyren.

Herman Boye: Det er ikke Forhyringsagenterne, men Rederierne, som kan udrette noget i denne Henseende. Eller lad Sejlskibsrederi-Foreningen tage sig af Spørgsmaalet.

Skibsreder R. J. Albertsen: De faste Forhryringsagenter ere til Skade saavel for Redere som for Mandskab. Vi bør slutte os sammen om dette Spørgsmaal.

Efter at Jens Carlsen endnu havde haft Ordet for et Par Bemærkninger i denne Sag, afsluttedes Mødet.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jærnbane & Dampskib

i Ugen fra 1. December til 8. December 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spøtter Pd.	Helle-flynder ¹ og Pighvar ² Pd.	Gedde m. m. Pd.	Tunger ¹ og Sletter ² Pd.	Torsk Pd.	Kuller Pd.	Sild Pd.	Aal Pd.	Laks ¹ og Ørred ² Pd.	Skaldyr Pd.	Alle Slags Pd.	Ialt Pd.
15 danske Fiskerfartøjer	10,998	16 ²	.....	117 ¹ 85 ²	19,206	.....	.....	.....	.....	300	.....	.....
16 danske Kvaser	19,800	.....	.....	.....	110,898	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
15 svenske Fiskerfartøjer pr. Baad og Vogn fra nærliggende Fiskerlejer	.....	.....	.....	.....	35,900	11,015	.....	.....	.....	.....	.....	.....
pr. Jærnbane og Dampskib	4,578	7,260 ¹	4,621	.....	7,936	450	336,000	10,318	8,092 ¹ 370 ²	12,090	2,087	.....
Ialt =	35,376	7,276	4,621	202	177,060	11,465	336,980	10,949	8,462	12,390	2,087	606,868
Betaltj ennemsni pris af Opkøbere	levende 3 Kr. til 3Kr.50Ø., Kassef. 1Kr.35Ø. til 1Kr.75Ø. pr. Lpd.	.....	.....	.....	levende 1Kr.30Ø. til 1Kr.65Ø., svenske 2 Kr. til 2Kr.75Ø., Kassef. 75-100 Ø. pr. Lpd.	.....	svenske 50-65 Ø. pr. Ol. 50-65 Ø., gule 30-45 Ø. pr. Pd.	.....	.....	.....	.....	.....

Markedet vedvarende mat og uden Omsætning udover dagligt Forbrug. Tilførslen omtrent uforandret.

Rockingham i Vest-Australien.

Fra Vest-Australien tilskriver en dansk Skibsfører os under 6. November:

Tør jeg bede den ærede Redaktion om Plads i Deres bekendte Blad »Dansk Søfartstidende« for at faa Lejlighed til at udtale mig lidt om den lille beskedne By Rockingham og da særlig om Skibsfartsforholdene dersteds.

Rockingham, der dog næsten ikke tør kaldes en By, men nærmere en lille Udskebningsplads, ligger ca. 14 Kml. fra den mere bekendte By Freemantle, henhørende til dennes Distrikt.

Udskebningsen bestaar ene af »Iarraahwood«; om end samme forholdsvis kun er efter en lille Maalestok, saa dog saa meget, at der i Aarets Løb bliver afskibet adskillige Ladninger saavel til United Kingdom & Continent som til de forskellige syd- og øst-australske Pladser.

Den bedre Træsart af denne Iarraah er synkende tung, særlig naar den er i grøn Tilstand, og som saadan bliver den i Reglen afskibet til Europa, varierende i Vægt mellem 32 til 35 Cwt. pr. load. En ringere tør Klasse af samme Træ kan være dybt flydende, med en gennemsnitlig Vægt af omkring 30 Cwt. pr. load; denne Slags afskibes udelukkende kun til Syd- og Øst-Australien. Ladningen indtages langs Siden af en Bro, der fra Strandkanten i nordlig Retning er udbygget i Cockburn Sound og som ved Jærnbane staa i Forbindelse med Indlandets Møller og ejes af Afskebningskompagniet, der bærer Navn af »Rockingham Railway & Iarraahdale Timber Co.«.

Naar man altsaa i Freemantle har losset sin udbragte Ladning og skal laste Iarraah, tager man oftest Bugserbaad, for at bringe Skibet til nævnte Bro; Lods maa man ogsaa have. De to smaa Bugserbaade, der findes, have imidlertid saa ringe Kraft, at de med en lidt frisk Bramsejlskuling i Stævn ikke kan rokke Skibet, saa man faar afvente omtrent stille eller ogsaa god Vind; naar saa Skibet har kastet Anker udenfor Broen, er Lodsens Gerning til Ende;

at anbringe det andet Anker og hale Skibet til Broen bliver Kaptajnens egen Sag, og det er slet ikke saa let da Ankrene skal spredes godt og der skal mindst 90 Fv. Kæde ud paa hver; — dog med godt Vejr gaar det jo og man faar Skibet fortøjet; men det viser sig snart, naar det kuler lidt op, at her er yderst daarligt at ligge; Broen er nemlig altfor kort; naar Skibet skal have en 12 Fod Vand under Kølen, rækker Broen ikke længer end til Agterkant af Fokkerigning paa et 600 Tons drægtigt Fartøj, og efterhaanden som man laster dybere ned, maa man hale længere ud efter, saaledes at over det halve Skib kommer til at rage udenfor Broen, og enhver søkyndig vil indse, at det paa denne Maade bliver yderst vanskeligt at holde Skibet ind til; hertil kommer endnu flere Ulemper — paa selve Broen findes intet at gøre fast til, men Fortøjningerne maa anbringes under Broen paa dens Tøjpiller; ikke til én Pille alene, dertil ere de for svage, men der maa tages Tørn om en 2 à 3 Stykker, hvilket forarsager et umaadeligt Slid paa Trosserne, da der absolut maa fortøjes med Hamp eller Græs. Grunden gaar nemlig stejlt op, Skibet ligger tæt til Strandkanten, og der er altid, med Storm som med Stille, en høj Dønning ind mod Kysten, hvis tilbagevendende Sug (Underhal) sætter Skibet i stadig Bevægelse for og agter efter og medfører, at der kommer en svær Kraft og svære Ryk i Fortøjningerne, en Kraft, som ingen Kæde eller Wire kan staa for, men som fordrer noget, der kan ligesom fjedre lidt med; Touge kan gaa, helst svære Kabler af Græs; de behøve ikke at være saa lange, idet man ved at splidse et Øje med Kous i den ene Ende kan anbringe Kæder i dem til at sætte fast med paa Skibet; man maa have 4 saadanne, 2 for og 2 agter; paa denne Maade ligger Skibet bedst; men selv saa med den største Aarvaagenhed og Paapassenhed, kommer man sjældent fra Broen uden Skade, som Udrivning af Klydsler, Pollerter etc., og under heldige Omstændigheder med al Maling slidt af den Side, der har ligget til Broen, selv efter det mest omhyggelige Tilsyn med Friholte.

Ballasten forvolder ogsaa kedelige Bryderier; har man

Sandballast, faar man Lov at kaste den over Bord, før man kommer til Broen, men har man Sten, er man værre faren; de skal losses ved Broen, og man faar dertil til Laans af Kompagniet et Par smaa Troljer, hvorpaa man saa selv skal anbringe en Platform af Træ, og derpaa losses Ballasten, som saa maa køres et Stykke op i Land for atter at losses af, — alt af Skihets egen Besætning; det er let at forstaa, at det bliver en sen Lossen Ballast paa den Maade.

Vedrørende Ballasten og de eventuelle Liggedagspenge, har Kompagniet en sær Maade at gaa frem paa, som de altid forsøge at sætte i Kraft. Naar et Skib nemlig kommer ind at losse Ballast og saa indtager Stivning et Par Dage, før det lossen sin sidste Rest Ballast, da afskrives ikke de Dage, i hvilke der er indtaget Stivning, paa Skibets Lastedage, men Kompagniet holder fast paa, at Skibet ikke er lasteklar, før al Ballast er ude; jeg finder det er en højst ubuman Fremgangsmaade overfor Rederierne, helst da det er meget sjældent, at noget Skib bliver lastet i den fastsatte Tid; thi der hersker tilsyneladende en mindre heldig Orden i »Rockingham Railway og Iarrahdale Timber Co.«s Forretningssang. Til 16 Fod 6 Tommers Dybgaaende kan Skibene laste ved Broen; hvad man vil have udover denne Dybde maa indtages ved Lægtene paa Freemantle Red.

I Henhold til ovenstaaende skal jeg til Slutning tillade mig at advare Rederierne mod overhovedet at befragte deres Skib med Rockingham som Lastesteds, saa længe Forholdene ere som nu for Tiden; sker dette imidlertid alligevel, da bør følgende efter min Mening iagttages: for det første, at der tilføjes den sædvanlige Klausul i Certipartiet, »Liggedagene at regne fra den Dag, Skibet er meldt lasteklar«, de Ord »Stivning af Ballast undtagen«, for det andet, at der lægges Vægt paa at faa Overliggedagspengene tilstrækkelig høje, da Skibet som oftest faar mange Dage over Tiden, og for det tredje, at Skibet ved Afgang fra Europa er godt forsynet med svære Kabler af Græs til Fortøjning, saa at det ikke her ude skal betale dem i dyre Domme.

En Skibsfører.

Konsulatloven.

Folkethingets Finansudvalg har afgivet Betænkning over det af Regeringen forelagte Lovforslag om Ansættelse og Lønning af Konsuler og Vicekonsuler m. m.*). Udvalget foreslaar, at Konsulatembederne paa en Del nærmere angivne Pladser ved indtrædende Ledighed ikke paany kunne besættes, forinden det ved Lov er bestemt, om det paa-gældende Embede skal besættes med en lønnet Konsulat-embedsmand og da paa hvilke Vilkaar.

Paa dette Punkt tiltræder altsaa Udvalget Principet i Regeringens Lovforslag. Mest Interesse har det imidlertid, at Udvalget anbefaler at indføre i Loven en Bestemmelse om, at den Sejlskibe paalagte Konsulatafgift nedsættes fra 17 til 12 pr. Registerton Netto halvaarlig; dertil foreslaar et Flertal i Udvalget, at Afgiften for Dampskibes Vedkommende samtidig forhøjes fra 50 til 55 Øre.

I Sejlskibsmarinen vil man selvfølgelig med Tilfredsstillelse modtage Efterretningen om, at Lovgivningsmagten nu omsider synes at erkende, at Konsulatloven af 1893 var en Uretfærdighed mod Sejlskibene. Lige siden Efter-aaret 1894 har der været arbejdet ihærdigt for at frem-

stille Virkningerne for Sejlskibsflaaden af den nuværende Konsulatlov, som de faktisk ere, og i indeværende Rigsdagssamling har Sejlskibsrederi-Foreningen stillet det betydelige Materiale, den i saa Henseende raadede over, til Finansudvalgets Raadighed. Sejlskibsrederierne kunne derfor i første Række takke det Arbejde, de gennem deres Organisation have udført, for at man nu vil reducere deres Konsulatafgifter. Imidlertid maa det beklages, at Finansudvalget ikke har foretaget en Reduktion af mindst 7 Øre, saaledes at man var kommen til den Afgift, der foresloges i det ifjor i Folkethinget privat indbragte Lovforslag. Vi maa stærkt fremhæve, at kun her-ved vilde man have ydet Sejlskibene, hvad de havde absolut Krav paa, nemlig ikke at blive stillet ugunstigere end før Loven af 1893 udkom. Finansudvalget oplyser foreløbig intet om, hvorledes man er kommen til de 12 Øre, men vi tillade os at betvivle, at man paa Basis af de Udvalget forelagte Oplysninger kan komme højere end til 10 Øre, naar man vil fastholde, at Sejlskibene ikke skulle betale mere i Konsulatafgift end før 1893.

For saa vidt som Lovforslaget altsaa faktisk ned-sætter Afgiften for Sejlskibe, ville Sejlskibsrederierne gerne se det som Lov, selv om det paa ingen Maade tilfreds-stiller deres vel begrundede Krav. Og dette gør det endnu mindre, end vi ovenfor have antydnet, naar man bedømmer det under Hensyn til Konsulatvæsenets Betydning for Skibsfarten overhovedet. Denne Side af Sagen skulle vi fremdrage, idet vi omtale Lovforslagets Bestemmelser om Dampskibene.

At Udvalgets Flertal for Dampskibenes Vedkommende foreslaar en Forhøjelse af 5 Øre vil sikkert vække den største Forbauselse. Vi minde om, at da Regeringen i 1893 forelagde et Konsulatlovsforslag, der indeholdt forhøjede Afgifter, gjorde man fra Folkethingets Side med Styrke gældende, at Principet i Lovgivningen paa dette Omraade var, at Skibsfartens Afgifter til Konsulatvæsenet ikke skulde forhøjes, men snarere skulde søges nedbragte. I Overensstemmelse hermed gennemførtes ved Folkethingets Initiativ den nu gældende Konsulatlov, der i hvert Fald tilsigtede, at Afgifterne ikke skulde stige. Det Beløb, som Skibsfarten efter den gamle Lov betalte til Konsulatvæsenet, var c. 140,000 Kr. aarlig, og man forudsatte altsaa, at den nu gældende Lov skulde indbringe et tilsvarende Beløb. Hvad have da nu Virkningerne af Loven i saa Henseende været? De have været, at Skibsfarten i 1894 har betalt over 177,000 Kr. til Konsulatvæsenet, altsaa over 37,000 Kr. mere, end den efter Lovens Hensigt burde have betalt! Og under disse Omstændigheder til-raader Finansudvalgets Flertal en Forhøjelse af Afgifterne, der yderligere vil forøge dette Overskud, saaledes at Skibsfarten i sin Helhed kommer til at betale endnu langt mere til Konsulatvæsenet, end den gør efter den gældende Lov og end den burde gøre efter de Tilsagn, den gennem denne Lov har modtaget. En saadan Afgørelse er et Brud med hele den Lovgivnings-Praksis, der er udviklet paa dette Omraade. Vi kunne, efter de Antydninger, der fremkom ved Lovforslagets 1ste Behandling, kun tænke os en Grund, der kan anføres til Forsvar for denne Bestemmelse, og det er den, at Dampskibene ere blevne begunstigede ved Indførelsen af »British Rule«. Men denne Grund er ganske intetsigende. Thi naar enhver Lettelse, man efter moden Overvejelse giver Skibsfarten, for at

* Se »Dansk Søfartstidende« Nr. 42 og 44 for i Aar.

støtte den i Konkurrencen med Udlandet, skal udlignes ved at Skibsfartens Byrder forøges paa andre Omraader, saa maa den hellere være disse Lettelser foruden. Til syvende og sidst bliver det jo dog Skibsfarten, der kommer til at betale Gildet.

Vi vægre os dog indtil videre ved at tro, at Folke-thinget, i Strid med sit tidligere Standpunkt, vil vedtage Flertallets Forslag. Vi haabe, at det vil acceptere Mindretallets, (Grosserer C. Hage og Ingeniør Hammerich), der gaar ud paa en Nedsættelse af 5 Øre for Sejlskibene og intet videre. Derved gør man noget af den Uret, der er tilføjet disse, god igen, og derved lader man ikke Skibsfarten fremdeles betale mere til Konsulatvæsenet, end den efter den nu gældende Lov bør betale.

Men at et stort Flertal i Finansudvalget har stillet det oven omtalte Forslag, viser, at Skibsfarten i denne Sag maa tage Skeen i en anden Haand, for at gøre det klart for Offentligheden, at hele det System, hvorefter Konsulatvæsenet betales, er ganske forfejlet. Selve det foreliggende Lovforslag er et slaaende Bevis herpaa. I et stort Antal af betydeligere udenlandske Pladser foreslaas det eventuelt at ansætte fast lønnede Konsuler. Tør nu nogen paastaa, at denne Foranstaltning træffes udelukkende eller blot overvejende i Skibsfartens Interesse? Véd tværtimod ikke enhver, der har fulgt hele denne Sags Udvikling, at det fortrinsvis er i Handelens, i Landbrugets og Industriens Interesse, at den træffes? Og burde ikke Lovgivningsmagten vide, at den Brug, Skibsfarten gør af Konsulatvæsenet, er Aar for Aar aftagende? Men den absolute Følge bliver da, at Skibsfartens Ydelser til Konsulatvæsenet maa reduceres, saa at de svare til den Brug, Skibsfarten gør af det. Det er os bekendt, at to af Skibsfartens største Organisationer for Tiden forhandle om dette Spørgsmaal, og naar de enes om et Program i denne Sag, vil det sikkert kunne regne paa kraftig Tilslutning fra baade Damp- og Sejlskibsmarinen.

Dansk og nordamerikansk Skibsmaal.

Om den gensidige Anerkendelse af dansk og nordamerikansk Skibsmaal har Generaldirektoratet for Skattevæsenet fremdeles udsendt følgende Bekendtgørelse:

I.

Efterat de Forenede nordamerikanske Stater ved en »Act to provide for deductions from the gross tonnage of vessels of the United States« af 2. Marts 1895 fra d. 1. April 1895 har antaget den ligeledes i Danmark fra samme Tidspunkt gældende »British Rule« som Fradrags-Regel for Rummene til den bevægende Kraft i Dampskibe, vil — ifølge et Cirkulære dat. »Treasury Department, Bureau of Navigation«, Washington d. 23. Oktober 1895 til de amerikanske Toldkamre — den Tonnage, som findes angivet i Nationalitets- og Registrerings-Certifikaterne for danske Skibe, der ankomme til disse Staters Havne, blive tagen for gyldig uden nogen Ommaaling.

Danske Dampskibe, som ere forsynede med et »Appendiks« til deres Certifikater, i hvilket findes angivet Tonnagen efter den saakaldte »British Rule«, skulle anses for at være af den saaledes angivne Tonnage og Ommaaling af saadanne Skibe skal derfor ikke finde Sted.

Størrelsen af noget Fradrag eller nogen Udeladelse,

som ikke er autoriseret ved de Forenede Staters Skibsmaalings-Love, vil dog være at tillægge danske Skibes Register-Tonnage overensstemmende med Reglementet af 1892.

II.

I Overensstemmelse hermed skulle de Forenede Staters Skibe, som ankomme til danske Havne forsynede med »Certificates of Registry«, udstedte efter d. 31. Marts 1895, fremtidig behandles efter de i Tillægs-Skibsmaalings-Instruktionen af 10. Marts 1895, Afdeling II, Afsnit C, Punkterne a og d, for Skibe maalte efter »British Rule« givne Regler.

Saadanne Skibe, der ere forsynede med før d. 1. April 1895 udstedte Registrerings-Certifikater, skulle fremdeles behandles efter de i samme Afsnit, Punkt b (jfr. Punkt d), for Skibe maalte efter »Danube Rule« givne Regler.

Fra Sø og Land.

Nautical Magaz. skriver: En Skibskaptajn er ofte glad for et Vink til Helbredelse af Sygdom ombord; men da Forebyggelse af Sygdom er bedre end Kur, ville vi henlede Opmærksomheden paa et meget simpelt og billigt, men paa samme Tid virksomt Middel til Forebyggelse af Sygdom blandt Mandskabet.

Dette Middel er den almindelige lugtende Hvidløg. Om den Ting skrev forleden Dag Kapt. Kriedmann til »Liverpool Journal of Commerce«, at han fandt Mandskabet ved god Helbred ombord i alle Skibe, hvor der brugtes meget Hvidløg. Han er saa fast overbevist om Hvidløgens Fortrinlighed, at han erklærer, at han lige saa gjerne vil gaa tilsøs med et Skib uden Kompas som uden rigelig Forsyning med Hvidløg. Den kan anvendes i omtrent al Slags Mad; men dens Virkning er kanske mest iøjnefaldende, naar den hakkes op og sættes i smaa Bokser rundt i forskellige Kroge ombord i Fartøjet. Den anbefales særlig i Kolerahavne.

Der er nu, if. Sh. Gaz., aabnet en direkte Dampskibsforbindelse mellem Melbourne og Manchester via Manchester-Kanalen. Dampskibet »Gulf« af Siam, 3,433 Tons, som har indskibet 40,000 Faar, skal gøre den første Tur i den ny Linie.

Skibsfører M. T. Rasmussen af Stubbekjøbing er afgaaet ved Døden.

Kreaturmarkedet her i Byen afholdes i Juleugen Mandag og Fredag d. 27., i Stedet for Torsdag d. 26., men i den paafølgende Uge uforandret, Mandag d. 30. ds. og Torsdag d. 2. Januar.

Sh. Gaz. meddeler, at den direkte ugentlige Trafik mellem Manchester og Waterford foreløbig vil ophøre ved Slutningen af denne Maaned. Trafiken begyndte sidste April, men har kun haft ringe Held. Der har været gode Ladninger til Indlandet af Fødevarer og levende Kvæg, men de store Omkostninger ved Jærnbanebefordring fra Manchesters Dokker til Byer inde i Landet har vist sig i høj Grad at have skadet denne Del af Handelen. Udfragterne have været meget ringe, saa at det var nødvendigt at gaa til Liverpool for at sikre en Returladning, skønt Trafiken skulde være direkte til Waterford.

Et forladt Skib. Det hollandske Dampskib »Maasdam« passerede if. »Gaa paa« paa sin sidste Rejse fra Rotterdam til New York et Skonnertskib, der var forladt af Mandskabet.

Sejlene vare revne, Rattet var surret fast, og Skibet styrede med fulde Sejl. De Folk fra Dampskibet, der bordede Skonnerten, fandt alt ombord i den skønneste Orden. Der var tilstrækkelig Proviant, og ved at pejle Pumperne fandt de, at Skibet heller ikke var læk. Besætningen havde, efter alt at dømme, ganske nylig forladt Skibet. Af hvilken Grund? Det Spørgsmaal var ingen i Stand til at kunne besvare. Da Dampskibets Kaptajn ikke fandt det raadeligt at tage det med paa Slæb, overlodes det til sin Skæbne. Skibet var fra St. Johns.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 3. Trækning begynder Onsdag den 18. December. I Henhold til den nye Plan, vil der, uden Forhøjelse af Indskudssummen, gennem alle 6 Trækninger blive fordelt et Antal af 50,000 Gevinster til en samlet Værdi af 737,414 Kr. saaledes, at hvert andet Nummer gennemsnitlig faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Numre i Rækkefølge, efter en stedse stigende Skala, faar Gevinst i hver Trækning, hvorom, for 3. Træknings Vedkommende, henvises til omstaaende Bekendtgørelse.

Som sædvanlig kunne Gevinsterne ombyttes efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af dansk Tilvirkning og af lige Værdi.

Lotteriets Plan og Fortegnelsen over københavnske Leve- randører kan gratis afhentes paa Lotteriets Hovedkontor.

Fra Bestyrerne af Læringskolen i Nordby paa Fanø have vi modtaget følgende:

Fanø Sømmandsskole har nu afsluttet sit Sommerkursus for i Aar. Skolen har været frekventeret af 20 Elever rundt omkring fra, der alle efter endt Kursus har faaet Hyre med vore Skibe i Langvejsfart. Vinterkursus er begyndt og Skolen optager unge Sømænd, der ønske at uddanne sig i de forskellige Fag, saavel teoretiske som praktiske, som en Sømmand bør kunne og forstaa. Skolens Formaal er jo først og fremmest at give de unge Mennesker, der vil til Søs, den første praktiske Undervisning og Vejledning i det, som Sølivet fører med sig, især søge at indøve dem godt i at manøvrere med Baade, samt i Kompassets Brug og i Baadsmandsarbejde m. m. Af Materiale haves et Skoleskib, 3 større og 1 mindre Baad, samt en Pram, desuden Skolelokale, Takkelloft samt de nyeste Bøger for Sømænds Uddannelse i flere Sprog. Et Kursus varer imellem 1 og 3 Maaneder og betales med 25 Kr.: fuld Pension 40 Kr. pr. Maaned; de unge Mennesker komme til at bo hos og vil være under Lærernes Opsigt, der tillige vil give de af Eleverne, der ønske det, fri Undervisning i Kogning, Sprog og andet, som de kan have godt af at lære, samt tillige være dem behjælpelige med at faa Hyre og staa dem bi med Raad og Vejledning i enhver Henseende. Nærmere Oplysning erholdes ved Henvendelse til en af os Undertegnede.

M. A. Warrer, P. C. M. Olsen, P. H. Clausen,
fhv. Skibsfører. Rigger. Bestyrer af Skolen.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.

Indgaaede Skibe.

6. December. Dampskib »Anna«, Kaptajn Petersen, fra Hamburg med 1000 Sække Sukker og 500 Sække Majs.

Sejlskib »Lorenz«, Kaptajn H. Levinsen, fra Havre med 244,660 Kilo Rapskager.

Dampskib »Tejo«, Kaptajn Fenger, fra Antwerpen med 352,000 Kilog. Lasker og 175 Sække 10184 Kilog Kaffe.

Galease »Caroline Marie«, Kaptajn P. Hansen, fra Bandholm med 566 Sække Sukker.

Jagt »Agnete«, Kaptajn N. Christiansen, fra Bandholm med 495 Sække Sukker.

Jagt »Enigheden«, Kaptajn Hansen, fra Bandholm med 584 Sække Sukker.

7. December. Dampskib »Venetia«, Kaptajn L. von Bassewitz, fra New York med 42,360 Bushels Majs, 4200 Bushels Hvede, 110 Fade tørr. Æbler, 50 Kasser og 25 Fustager Kød, 885 Fade Fedt, 190 Fade Oleo Oil, 1200 Sække Mel, 1000 Sække Havregryn, 35 Fustager Trækstrakt, 300 Kasser tørr. Frugt, 79 Kasser Isenkram, 191 Stkr. Valnøddetræ, 475 Stkr. Ægetræ, 275 Fustager Sirup.

Ugens Havarier.

Frigga, Skonnert af Odense, Andersen, er den 8. ds. indløben læk og med uklare Pumper til Frederikshavn.

Thyra, Skonnert af Svendborg, er paa Rejsen fra Rudkjøbing til London strandet paa Sylt. Mandskabet reddet.

Kotka, Dpsk. af København, som afsejlede den 3. ds. fra London til Hjemstedet og Reval, blev af Stormen drevet syd paa og indkom til Cuxhafen med Brud paa Maskinen.

Strathmehre, Dpsk. af Sunderland, kom den 6. ds. paa Grund paa Nordenden af Saltholmen paa Rejsen fra Riga til London med Træløst. Med Assistance af Svitzers og efter at en Del af Ladningen var losset over i Lægtene kom Skibet flot den 8. ds. Efter at være undersøgt af Dykker, hvorved det viste sig, at Skibet var ubeskadiget, indtoges den opløste Ladning samt Kul og Rejsen fortsattes.

Flora, Skonnert af Thurø, paa Rejsen fra England med Kul, grundstødt paa Tudsehage, blev den 8. ds. bragt flot af »Hertha« og ind til Skjelskør.

Agnes, Brig af Gøteborg, strandede den 9. ds. paa Rejsen fra Llanelly med Props udfor Sønderho. Besætningen, 8 Mand, reddedes af Redningsbaaden. Vraget blev af Dpsk. Nordsøen indbrøget til Esbjerg.

Principia, Dpsk. af London, er den 21. f. M. paa Rejsen fra Dundee til New-York forlist ved Færøerne. 28 Mennesker druknede.

Dagmar, Skonnert, Petersen, er ifl. Telegram fra Amsterdam af 8. ds. strandet ved Egmond. Skibet var paa Rejsen fra Königsberg til Rochester med Havre. 3 Mand af Besætningen (6) reddedes pr. Redningsbaad. Skibet er totalt Vrag.

Renska, Skonnertkuf af Grossefehn, strandede den 9. ds. ved Fjaltring. Besætningen, 5 Mand, bjergedes ved Raketapparatet. Skibet er Vrag.

Nordby, Barkskib af Fanø, der, som meddelt, var grundstødt paa English Bank, er, ifl. Meddelelse over London, atter kommet flot med Assistance af en Slæbedamper, som har indbragt Skibet til Montevideo. Skibet har ikke taget nogen Skade.

Vidfarne, Skonnert af Brevig, Hansen, indkom til Helsingør den 9. ds. paa Rejsen fra Swansea med Kul. Kaptajn Hansen beretter, at de Fredag Morgen Kl. 4 passerede et Vrag uden Rigning, sandsynligvis en større Skonnert, ca. 16 Kvartmil NNV for Kullen. Man hørte Menneskeraab fra Vraget, men det var umuligt at yde Hjælp paa Grund af Uvejret. Vraget var dybt lastet og Søen brød over det.

Esbjerg, Dpsk. af Esbjerg, afsejlede den 4. ds. om Aftenen fra Esbjerg med levende Kvæg til Hamburg. Skibet blev ramt af en voldsom Storm i Nordsøen, under hvilken Lugerne maatte holdes lukkede. Efter en meget besværlig Rejse naaede man Hamburg den 8. ds. om Morgen, men mange Kreaturer vare da døde.

Arent, Barkskib af Mandal, er paa Rejsen fra Kronstadt til Leeds med Planker den 8. ds. strandet ved Aalum, Vestervig. Besætningen bjergedes ved Raketapparatet. Skibet er Vrag.

Marie, Skonnert, Nielsen, er den 9. ds. indkommen til Cuxhafen med Tab af Dækslast og ovenbords Skade. Skibet var paa Rejsen fra Gefle til Amsterdam med Træløst.

Kirstine, Skonnert, Ægidius, er den 9. ds. indkommen

til Cuxhafen med Tab af Sejl. Skibet var paa Rejsen fra London til Aalborg med Kul.

Haabet, Skonnert, Bentzen, er paa Rejsen fra Bornholm den 5. ds. strandet ved Friedrichsort. Skibet er fuldt af Vand, men man forsøger dog at bjerge det.

Marie, 3/m Skonnert, Petersen, paa Rejse fra Itzehoe til Dunkerque, er den 9. ds. indkommen til Cuxhafen med Tab af Sejl og en Baad samt med Skade paa Skandseklædningen.

Agnes, Dpsk. af Hamburg, Bruntz, ankom den 8. ds. til Frederikshavn fra Skotland. Skibet har været ude i Orkanen. En Styrtesev Kommandobroen væk, hvorved Kaptajnen druknede.

Familien, Jagt, er den 7. ds. efter Grundstødning paa et Rev udfor Assens sunken. Besætningen bjærgedes.

Nyborg, Dampfærge, og Korsør, Dampfærge, have begge kollideret med Kajen i Korsør Dampfærgehavn, hvorved Kajen har lidt betydelig Skade.

Martenshoek, hollandsk Tjalk, paa Rejsen fra Alloa til Struer med Kul, er den 7. ds. strandet udfor Lemvig og totalt forlist. Besætningen, 2 Mand, bjærgede sig i Land.

Jarl, Dpsk. af Gøteborg, indkom den 7. ds. til Helsingør med Skade paa Maskinen. Efter endt Reparation fortsattes Rejsen den 8. ds. til Hjemstedet.

Anna Breum, Skbg. af Odense, Willadsen, er paa Rejsen fra Catania til Denia d. 8. ds. indløben til Neapel med Tab af Stænger etc.

Margrethe, Dpsk. af Königsberg, ankom d. 9. ds. her paa Reden fra Viborg med Trælast. Skibet har i Stormen mistet en Del af Dækslasten.

Nestor, Barksbib af Stettin: 1 Skibskiste med Papirer vedrørende dette Skib er drevet op paa Stranden ved Hirtshals, hvor der iøvrigt er fuldt af Vraggoods og Tømmer.

Berlin, Dpsk. af Leith, kom d. 11. ds. paa Rejsen fra Stettin til Leith med Stykgods, paa Grund udfor Dragør. Svitzers assisterer.

Valkyrien, Skonnert af Sveudborg, kom d. 11. ds. paa Grund udfor Kastrup. Svitzers assisterer.

Spica, Dpsk., Miersen, af Flensborg, fra Windau til Dordrecht med Træ, indkommen til Frederikshavn med Tab af Dækslast.

Vere, Skonnert, Nielsson, af Høganäs, fra Sundswall til Leith med Træ, indkommen til Frederikshavn med ituslaet Skanseklædning og knuste Baade.

Fra Frederikshavn meddeles os:

Midt i forrige Maaned afgang Skonnertbriggen »Friggans«, Skipper L. Andersen, af Odense, fra Porsgrund med en Ladning Planker til Granton. Skønt man ofte var nær Englands Kyst — en Gang saaledes kun c. 40 Kvartmil fra Land — blev Fartøjet dog hver Gang drevet tilbage af Vestenstormen, og ved den langvarige voldsomme Arbejden i Søen var Skuden bleven en Del læk, og da desuden Pumperne vare blevne uklare søgte Skipperen herind, hvortil Skibet ankom i Gaar Morges. Her vil man forsøge at reparere, men det bliver sikkert nødvendigt at opløse Lasten.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Kbhvn. 2. Decbr., bestemt til New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Marseille 6. Decbr., bestemt til Denia, Malaga, Cadiz — Antwerpen, Caroc, ankom til Antwerpen 30. Novbr., bestemt til Sortehavet. — Castor, Holm, afgik fra Kbhvn. 9. Decbr., bestemt til Southampton, Malaga, Barcelona. — Chr. Broberg, Gøtsche, pass Skagen 8. Decbr., bestemt til Southampton, Oporto, Spanien og Italien. — Dagmar, Kofoed, afgik fra Genua 10. Decbr., bestemt til Livorno, Neapel, Sicilien. — Douro, Brabrand, ankom til Riga 6. Decbr., bestemt

til Kbhvn., Bordeaux. — Georgios I, Kihl, afgik fra Tunis 7. Decbr., bestemt til Piræus, Constantinople, Samsoun, Trebizonde, Batoum, Novorossisk og Odessa. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Southampton 4. Decbr., bestemt til Marseille og Spanien. — Kiew, Rabe, afgik fra Havre 10. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn. 4. Decbr., bestemt til Bordeaux. Leopold II, Kruse, ankom til Constantinople 11. Decbr., bestemt til Odessa. — L. P. Holmblad, Strubberg, afgik fra Kbhvn. 10. Decbr., bestemt til Antwerpen, Sortehavet. — O. B. Suhr, Jensen, ankom til Kbhvn. 11. Decbr., bestemt til Stettin. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Southampton 9. Decbr., bestemt til Algier, Tunis, Piræus. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 10. Decbr., bestemt til Stockholm, Reval. — Toms, Christensen, afgik fra Kbhvn. 11. Decbr., bestemt til Dunkerque. — Vesuv, Gade, ankom til Stettin 11. Decbr., bestemt til Danzig, Kbhvn., Middelhavet. — Viking, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 10. Decbr. Xenia, Ingerslev, ankom til Batoum 9. Decbr., bestemt til Novorossisk, Odessa.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Libau 10. Decbr., bestemt til Kbhvn., Anvers — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Trondhjem 6. Decbr., bestemt til Christianssund etc. — Ceres, Svensson, ankom til London 10. Decbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Norden, pass. Skagen 8. Decbr., bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 10. Decbr., bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Arendal 9. Decbr., bestemt til Vestnorge. — Fanø, Andersen, afgik fra Kbhvn. 8. Decbr., bestemt til Hamburg. — Frederik, Harboe, pass. Skagen 8. Decbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Frisenette, ankom til Königsberg 5. Decbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Kasan, Nidersøe, ankom til Kbhvn. 11. Decbr., bestemt til Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Granton 10. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Riga 10. Decbr., bestemt til Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Königsberg 10. Decbr., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 7. Decbr., bestemt til Manchester. — Morsø, Lind, ankom til Hamburg 6. Decbr., bestemt til Danzig, Königsberg. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 9. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, pass. Hanstholm 10. Decbr., bestemt til Riga. — Odin, Munc, ankom til Danzig 8. Decbr., bestemt til Königsberg. — Perm, Christensen, ankom til Libau 11. Decbr., bestemt til Kbhvn., London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Libau 9. Decbr., bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom til Aarhus 9. Decbr., bestemt til Libau. — Thyra, Garde, afgik fra Kbhvn. 7. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Tula, Lissner, afgik fra Peterhead 8. Decbr., bestemt til Manchester. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Antwerpen 11. Decbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Riga 8. Decbr., bestemt til Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 12. Decbr., bestemt til Newcastle. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Newcastle 12. Decbr., bestemt til Odense. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 11. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 10. Decbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Odense 12. Decbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, Sørensen, afgik fra Leith 12. Decbr., bestemt til Odense. — Storebelt, A. Göllich, afgik fra Newcastle 11. Decbr., bestemt til Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Odense 11. Decbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra London 8. Decbr., ankom til Sunderland 9. Decbr. — Frode, J. C. Jensen, afgik fra Riga 28. Novbr., ankom til Rouen 9. Decbr. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Methil 9. Decbr., bestemt til Libau. — Svend, Hveysel, afgik fra Libau 7. Decbr., bestemt til Rotterdam. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Blyth 5. Decbr., bestemt til Neufahrwasser. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Reval 23. Novbr., ankom til Schiedam 2. Decbr. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Stettin 6. Decbr., ankom til Libau 8. Decbr. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Buenos Ayres 6. Decbr., bestemt til Rio de Janeiro. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Santos 10. Decbr., bestemt til La Plata. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Swansea 6. Decbr., bestemt til Stettin. — Dan C. M. Kraemer, afgik fra Sunderland 5. Decbr., ankom til Stettin 11. Decbr. — Magnus, W. Aaris, afgik fra London 6. Decbr., ankom til Sunderland 9. Decbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Blyth 5. Decbr., ankom til Kbhvn. 8. Decbr. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Rotterdam 9. Decbr., bestemt til Sunderland. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Reval 10. Decbr., bestemt til Dunkerque. — Pawel Andrejoff, L. Johnsen, afgik fra Blyth 3. Decbr., ankom til Kbhvn. 6. Decbr. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 9. Decbr., ankom til Libau 10. Decbr.

Heimdal. Anine, Knudsen, afgik fra Riga 5. Decbr., bestemt til Dunkerque.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Harburg 4. Decbr. — Christiansborg, Schmidt, ankom til Antwerpen

7. Decbr. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Harnæs 7. Decbr. til London. — Frederiksborg, Andersen, ankom til Stockholm 5. Decbr. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Aarhus 10. Decbr. til Riga — Uranienborg, van Deurs, afgik fra Stugsund 10. Decbr. til Honfleur.

Kjøbenhavn. Dania, Troensegaard, afgik fra New-Orleans 10. Decbr. til Kbhvn. — Fyen, Hansen, afgik fra Burntisland 7. Decbr., ankom til Aarhus 11. — Jylland, Starck, afgik fra Kbhvn. 10. Decbr. til Libau. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra Riga 8. Decbr. til Ghent.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra Kristianssand 29. Novbr. til New-York. — Island, Thomsen, afgik fra New-York 4. Decbr. til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra Kristiania 11. Decbr. til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kbhvn. 10. Decbr. til New-York.

Det store nordiske Telegrafelskab. H. C. Ørsted, Ørsted, er paa Kabelreparation. — Store Nordiske, Suenson, er paa Kabelreparation.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, afgik fra Sunderland 7. Decbr., ankom til Esbjerg 10. — Nord søen, Meinerz, ankom til Esbjerg 8. Decbr.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Anna Agnete, Mathiasen, ankom til Apia 20. Novbr. fra Santos. — Cito, Christensen, ankom til Santos 26. Novbr. fra Göteborg. — Esmeralda, Christensen, er afgaaet fra Hamburg til Port Elisabeth, indkom til Dover 9. Decbr. for Modvind. — Fanø, Mortensen, ankom til Pernambuco 5. Decbr. fra Capetown, fortsatte til St. Thomas. — Franz Schwalbe, Poulsen, er afgaaet fra Caia til Hamburg, indkom til Callao 5. Decbr. for at erholde nyt Mandskab. — Havila, Mortensen, passerede Dover 5. Decbr. fra Plymouth til Helsingborg. — Helene, Sørensen, afgik fra Capetown 6. Novbr. til Guam. — Max, Poulsen, ankom til Mayaques 26. Novbr. fra Ceara. — Nordby, Kolster, er afgaaet fra Buenos Ayres til Kanalen, indkom til Montevideo 5. Decbr. efter at have været paa Grund i River Plate. — Poul, Hansen, prajet 26. Septbr. paa 43° S. 62° V. — Prindsesse Marie, Winther, prajet 17. Novbr. paa 7° S. 30° V. — Rosa, Brinck, afgik fra Havre 29. Novbr. til Cardiff. — Solid, Jørgensen, afgik fra Santos 30. Novbr. til Pernambuco. — Sørine, Andersen, sejlfærdig i Tahiti 23. Novbr. til Valparaiso. — Valparaiso, Lorentzen, ankom til Barcelona 7. Decbr. fra Padang.

Fanø, Sønderho. Klara, Hansen, ankom til Hamburg 5. Decbr. fra Rio Grande.

Den 9. ds. reddedes af herværende Redningsbaad Besætningen, 8 Mand, af svensk Brig „Agnes“, Kapt. Fager, som var paa Rejsen fra Sundsvall med Props til Llanely. Skibet har udstaaet svære Storme i Nordsøen, og da det var kommen ind paa 5 Favne Vand bortkappedes »Masterne« og det ankrede. Kæderne brækkede om Natten, og Skibet var nær Grunden, da Redningsbaaden optog Besætningen; umiddelbart efter kom Damperen »Nordsøen« og tog Vraget paa Slæb og indbragte det til Esbjerg.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New York, meddele den 29. Novbr.:

Den store Flaade af Dampere, som for nylig ere fragtede til Staterne med Erts, have med øjensynlig Ængstelse søgt at sikre sig Hjemfragt, og da der er fuldstændig Mangel paa Begær efter Damper-Tonnage undtagen for Korn, have Rederne været nødsagede til at indgaa paa en yderligere og betydelig Nedgang i Raterne. Middelstore Baade ere nu villige til at akceptere 3/ til Cork for Ordre, men selv denne Rate kan nu vanskelig opnaas, da Afskiberne have faaet dækket deres øjeblikkelige Behov, og nye Forretninger kunne ikke gøres paa den nuværende Basis. Partraterne ere ligeledes lavere, og de store Skibe, som anlægges for denne Beskæftigelse, have derfor ogsaa været nødsagede til at gøre Indrømmelser med Hensyn til Fragtaterne. Der synes i det hele taget at være indtraadt en Stilstand i Fragtmarkedet, og om en yderligere Fragtnedgang vil indtræde, vil for en stor Del afhænge af, hvor megen Tilbøjelighed Rederne vil udvise for at erholde Beskæftigelse for deres Skibe.

Bomuldsforretningen vedbliver at være utilfredsstillende, og der synes ikke at være nogen Udsigt til Bedring i denne Sæson; i alle andre Retninger af Dampskibs-Fragtmarkedet hersker ligeledes Stilstand.

Sejlskibsforretningen holder sig ogsaa stille og træg, og i den forløbne Uge har kun et sjældent lille Antal Befragt-

ninger fundet Sted. Petroleumsfrafterne lide fremdeles under den indtraadte Prisstigning i denne Vare.

I andre Retninger er intet nyt at meddele, og Raterne ere uden nogen betydelig Forandring.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 7. December:

Kulfragterne til Middelhavet ere vedblivende faste med tildels stigende Rater. For Østersøen er ringe Efterspørgsel og Omsætningen kun liden. Af Befragtningerne nævnes: Lübeck 2200 4/3. Sønderborg 1000 4/9. Fredericia 700 5/3. Aalborg 1300 4/. Helsingør 1150 4/6. Kjøbenhavn 2600 3/9. Nykjøbing F. 600 5/6. Göteborg 1600 3/10 1/2. Landsrona 2000 3/10 1/2. Bayonne 1100 4/9. Bilbao 1700 3/10 1/2, 3 Rejser. Cadix 1600 5/6, Dags Kurs. Valencia 1600 6/10 1/2 d. V. Barcelona 2200 8/. Genua 3800 5/6, 2800 5/9. Neapel 2500 5/10 1/2. Malta 1900 4/6.

Returmarkedet fra Sortehavet er fremdeles flovt, der er sluttet: Odessa til L. H. A. R. 9/, Januar (5000 t.). Novorossisk og Eupatoria 10/ n. c. Sulina til Antwerpen 3500 9/6 til L. H. A. R. 3650 9/6. Donau 12/ any direct, 12/6 Hamburg, 14/ Bergen/Kjøbenhavn.

Fra Middelhavet er sluttet: Syriske Kyst til Hull 12/ Cottonseed. Valencia Distrikt til Rouen 896 netto Ton. £ 1300. Seriphos til Glasgow 3500 8/. Porman til W. Hartlepool 9/. Ergasteria til Antwerpen 8/6, Middlesbro 8/3. Bayonne til Cardiff ell. Newport 7/. Bilbao til W. Hartlepool 5/1 1/2, Newport 4/4, Middlesbro 5/2, Rotterdam 5/9, Tyne 4/10 1/2.

Fra Østersøen er sluttet: Westerwik til Antwerpen 350 stds. frc. 30.

Oxeløund til Rotterdam 4/9.

Memel til London 7/9, sleepers.

Danzig til Dundee 7/, Sukker.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 7. Decbr.:

Herværende Fragtmarked er stille. Der findes et godt Udvalg af Stykgods og Kulfragter, og højere Sats forlanges, hvilket Befragterne sætte sig imod, og kun faa Afslutninger har fundet Sted i de sidste Dage.

Udfragter fra andre engelske Havne sluttes til uforandrede Rater.

Returfragtmarkedet holder sig gennemgaaende stille til uforandrede Noteringer.

River Plate Markedet er flovt. Vestkysten Syd-Amerika stille; Kalifornien fast til 28/9. Odessa igen bedre; Kalkutta og Bombay flovt for prompt og nær Lastning.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Jyllands V.-Kyst, Nordsøen. En Mast, som syntes fast i Bunden, er observeret c. 4 Kml. VNV. for Klegod Baake.

Limfjorden. Den 18de Decbr. 1895 forandres Egense Ledefyr saaledes:

a. Bagfyret, paa Egense Klosterpynt, er et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 20° Ø. gennem Ø. og S. til S. 20° V. Flammens Højde: 60 Fod. Synsvidden: 12 1/2 Kml. Lysevnen: 12 1/2 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra en 60 Fod høj, rød Fyrpæl, der som Topbetegnelse har en Trekant med Spidsen nedad.

Beliggenhed: 56° 58' 52" N. Br. 10° 18' 20" Ø. Lgd.

b. N.-lige Forfyr, paa Korsholm NØ.-Kant, er et grønt, fast Fyr, der lyser fra N. 50° V. gennem N. og Ø. til S. 30° Ø. Flammens Højde: 17 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et rødt, ottekantet, 20 Fod højt Taarn.

c. S.-lige Forfyr er et rødt, fast Fyr, der lyser fra N. 80° Ø. gennem Ø. til S. 30° Ø. Flammens Højde: 17 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et rødt, ottekantet, 20 Fod højt Taarn. Begge disse Taarne staa paa samme Betonfundament, c. 15 Alen fra hinanden og 3,400 Alen fra Bagfyret.

Bagfyret holdt midt imellem de to Forfyr i S. 66 1/2° Ø. angiver Midten af den gravede Rende over Hals Barre. Naar Bagfyret holdes vandrede mellem Forfyrene, faas i den gravede Rende ikke under 16 Fod Vand. For Indgaaende er Renden passeret, naar Hals Vinkelfyr viser tydeligt grønt Lys, og man maa da begynde at dreje op mod dette.

Samtidig slukkes de nuværende *Egense* Ledefyr.

Følgende Bestemmelser for Besejling af den gravede Rende ere gældende:

Skibe, der paa Grund af Dybgaandet kun kunne gaa gennem den gravede Rende, skulle, naar de nærme sig Barren, om Dagen hejse et Flag paa halv Stang paa Fortoppen og om Natten en Lanterne; Dampere skulle hejse denne paa Stortoppen. Disse Signaler skulle være højste, til Barren er passeret.

Udgaaende Skibe skulle vente, til indgaaende have passeret Renden.

Skibe, der paa Grund af Dybgaandet ikke ere nødsagede til at holde sig i Renden, skulle gaa af Vejen for saadanne, der kun kunne benytte Renden.

Det er forbudt at ankre i Renden.

Kattegat. I Følge Indberetning fra *Grenaa* Byraad er der foretaget en Uddybning af Indløbet og selve Havnen, saaledes, at der fra et Stykke inde i Havnen og udefter i NØ-lig Retning er tilvejebragt et c. 75 Alen bredt Løb, der overalt har en Dybde af 14 Fod ved daglig Vandstand. Uddybningen i Havnen fortsættes.

Sundet. De til Hjælp ved Dampfærgernes Besejling af *Frihavnen* ved *Kjøbenhavn* anbragte Fyr og Taagesignaler ere nu satte i Virksomhed.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. I Følge Telegram fra Lodstyrelsen i *Stockholm* er Fyrskibet »*Finngrundet*« inddraget den 5te og »*Vestra Banken*« den 7de Decb. 1895.

Finland. Finske Bugt. Signal-Stationen paa *Alexandersö* er i Virksomhed fra 15de Maj til 15de November.

Rusland. Libau. Et grønt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af Mellenmolen i *Libau* Havn. Flammens Højde: 16 Fod. Synsviddens: 4½ Kml. Fyret vises fra en Pæl.

Vraget af Damperen »*Vernon*«, som ligger 2 Kml. fra Vagthuset ved *Bernathen*, er nu afmærket saaledes:

En hvid Spirtønde med en nedadbunden Kost ligger ½ Kml. N. for Vraget. To røde Spirtønder, hver med en Kost, ligger ½ Kml. S. for Vraget, c. 700 Alen fra hinanden. En sort og hvid Spirtønde med to Koste med Risene mod hinanden, ligger V. for Vraget.

Tyskland. Pillau. Det røde, faste Fyr paa N.-Molens Hoved ved *Pillau* lyser nu fra S. 6° Ø. gennem S., V. og N. til N. 28° Ø. og fra S. 40° Ø. til S. 46° Ø.

Ved *Pillau* er Vinterafmærkningen foretaget. I *Frisches Hoff* ligger dog Lystønderne nde til Is forhindre det.

Stettin—Swinemünde. I Farvandet *Stettin—Swinemünde* er Vinterafmærkningen foretaget.

Lübecker Bugt. I *Lübecker Bugt* er Vinterafmærkningen foretaget.

Wismar. I Farvandet ved *Wismar* er Vinterafmærkningen foretaget.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Slesvig. I *Smaldyb* er Fartøjet »*Erntex*« sunket i 25 Fod Vand mellem Tønde I og K paa V.-Siden af *Svine-ryggen*. Vraget er afmærket med en grøn Vragtønde med Stage og to Kegle med Spidsen mod hinanden.

Elben. Den 1ste Decb. 1895 tændes ved *Sösmenhusen* et hvidt, fast Fyr og Blinkfy, der viser Tre-Blink fra S. 56° V. til S. 60° V., fast Lys fra S. 60° V. til S. 63° V., Hurtigblink fra S. 63° V. til S. 70° V., fast Lys fra S. 70° V. til S. 72° V., og To-Blink fra S. 72° V. til S. 76° V. Det viser altsaa Hurtigblink over *Oste Bank*, fast Lys over Farvandene N. og S. for *Oste Bank*, To-Blink N. for det N.-lige Farvand og Tre-Blink S. for det S.-lige Farvand ved *Oste Bank*. Efter To-Blinkene og Tre-Blinkene følger 4^s. Mørke. Flammens Højde: 48 Fod. Synsviddens: 12 Kml. Fyret vises fra en hvid, firkantet Baake. 53° 53' 27" N. Br. 9° 7' 18" Ø. Igd.

Holland. Zeegat van Texel. *Schulpengat* rød og sort lodret strikede Anduvningstønde med Stage og Kors ligger paa 52° 53' 35" N. Br. 4° 39' 50" Ø. Lgd.

Zeegat van Zieriksee. I *Schaar van Kolijnsplaat* har Stumpstønde Nr. 1 nu afkortet Kegle som Topbetegnelse. 51° 37' 5" N. Br. 3° 51' 0" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland, og Irland

Frankrig. Baie d'Erqui. En rød Baake med Kegle er op-

ført paa Klippen *Plate Saint Michel*. 48° 39' 36" N. Br. 2° 24' 51" V. Lgd

Baie de la Frenay. En rød Baake med Kegle, mærket »*Saint Gérans*«, er opført paa Pynt *La Touche* tæt uden for *Saint Gérans* Havnehoved. 48° 39' 5" N. Br. 2° 17' 55" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Buzzards Bay. Massachusetts. En 19 Fods Klippe er funden i *East Channel* c. 100 Alen V. for Ledelinien i *Ship Channel*, fra *Clark Point* Fyr i S. 37° Ø. og fra *Dumpling Rock* Fyr i N. 42° Ø.

Rhode Island. Narragansett. Stagen med Bur paa 7 Fods Klippen 1½ Kbl. S. for *Rose Island* er borttagen. Klippen skal sprænges.

New York Bay. New Jersey. En Baake er opført paa N.-Siden af *Kill van Kull*, fra *Robbins Reef* Fyr i S. 69° V. og fra *Passaic* Fyr i S. 29° Ø.

Vraget, som laa ⅓ Kml. Ø. for *Bergen Point* Fyr, er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Philadelphia. Tidsignalet paa *Maritime Exchange* i *Philadelphia* gives ikke længer.

Potomac River. Maryland. Den 30te Novb. 1895 forandres *Point Lookout* Fyr til et hvidt, fast Fyr.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Salnt Tropez. En lille, hvid Klokketønde er midlertidig udlagt ved Yderenden af Molen, som er under Rygning ved *Saint Tropez*.

Siciliens S-Kyst. Pozzallo. Det røde, faste Fyr ved *Pozzallo* er slukket. 36° 43' N. Br. 14° 51' Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Istrien. Et grønt, fast Fyr er tændt paa *Isola Molehoved*. Flammens Højde: 17 Fod. Synsviddens: 2 Kml. Det vises fra en Pæl.

Murvica. Zivona Kanal. Paa Klippen *Murvica* er tændt et midlertidigt, rødt, fast Fyr. Et permanent Fyr er under Rygning. 43° 28' N. Br. 16° 4' Ø. Lgd.

Cattaro Golf. Paa *Sbulega* Pynt er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 16 Fod. Synsviddens: 2 Kml. Det lyser fra N. 11° V., gennem N., Ø., S. og V. til N. 80° V. 42° 26' 48" N. Br. 18° 54' 24" Ø. Lgd.

Tyrkiet. Mitylene. En 6 Fods Grund er funden i *Makri Bugt* paa *Mitylene*, fra S.-Pynten af den S.-ligste af *Aspri Øerne* i S. 78° V., 0,0 Kml. og fra *Lismoni Ø.-Kant* i N. 5° Ø. 39° 17' 10" N. Br. 26° 25' 45" Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. I Indløbet til *Pensacola Harbor* findes det dybeste Vand nu 150 Alen S. for *Fort Mc. Ree* Ledefyrlinie, hvorfor der maa holdes lidt S.-ligt Skel i Fyrene.

Sabine Pass. Texas. I *Sabine Pass* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

En sort og hvid lodret stribet Fløjtetønde er i 26 Fod Vand udlagt uden for Indløbet i Linien, *Sabine Pass* Fyr midt imellem Dæmningernes Yderender, 4½ Kml. S. 30° Ø. fra Fyret.

East Jetty Klokketønde er en rød Klokketønde i 14 Fod Vand uden for Yderenden af Dæmningen, 3½ Kml. S. 19° Ø. fra *Sabine Pass* Fyr.

Middle Ground røde Spidstønde Nr. 2 ligger i 17½ Fod Vand ved den nedre Ende af *Middle Ground*, ½ Kml. N. 69° V. fra *Sabine Pass* Fyr.

Lumber Dock røde Spidstønde Nr. 4 ligger i 10 Fod Vand ud for den nedre Ende af Dokken paa en Grund i Løbet, 1¼ Kml. N. 53° V. fra *Sabine Pass* Fyr.

Sabine Pass Barre røde Spidstønde, mærket »*Sabine*«, som laa i 14½ Fod Vand, 3⅝ Kml. N. 21° V. fra *Sabine Pass* Fyr, er inddragen.

Galveston Bay. Texas. I Sept. 1895 var der 19½ Fod Vand ved Middellavvande i Løbet mellem Dæmningerne ind i *Galveston Bay*.

Karantænebestemmelser m. m.

Spanien. — Havnen *Rabat* i *Marokko* og 85 Kml. Omkreds er erklæret for kolerasmittet.

Portugal. — *St. Petersburg* er erklæret for smittet af og Havnene ved *Den Finske Bugt* for mistænkte for Kolera.

Para og *Ceara* ere erklærede for smittede af gul Feber.

Tyrkiet. — Skibe fra *Egypten* underkastes Lægeundersøgelse i første Havn, hvor en Karantænelæge er ansat, dog underkastes Skibe fra *Damiette* fremdeles 10 Dages Karantæne.

Bekendtgørelse fra Alm. dansk Vare- og Industrielotteri.

18de Series

3die Trækning begynder Onsdag den 18de December.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

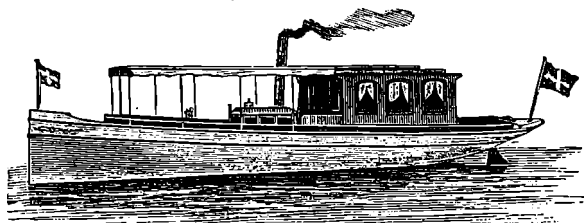
1. Præmiegevinsttrække.		Hovedgevinsttrække.		2. Præmiegevinsttrække.	
1 Gevinst paa	750 Kr.	1 Gevinst paa	1500 Kr.	1 Gevinst paa	750 Kr.
1	—	1	—	1	—
1	—	1	—	1	—
5	—	5	—	5	—
40	—	40	—	40	—
65	—	65	—	65	—
85	—	85	—	85	—
100	—	100	—	100	—
334	—	334	—	334	—
1368	—	1368	—	1368	—

Desuden 300 Extragevinster à 10 Kr.
Ialt: 6300 Gevinster.

I denne Trækning vil mindst 300 Numre i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes overalt à 2 Kr. Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører, og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen og Fortegnelsen over københavnske Leverandører kan afhentes gratis.

N. M. Preus,
Skibssmedie- & Maskinetablissement,
Nyhavn Nr. 57.



Paatager sig Bygning og Levering af smaa Dampbaade med kraftige Maskiner.

„DAN“, Ny dansk Petroleums-Motor.

Med denne Motor er foregaaet en fuldstændig Revolution paa dette Omraade, idet den arbejder uden Lampe eller anden Tændindretning.

Skal ikke renses, kan aldrig komme i Uorden.

Er simpel i Konstruktionen og kan passes af Enhver; er den billigste af alle, og dens Petroleumsforbrug er yderst ringe. Motorerne leveres paa Prøve og kan ses i Virksomhed.

Fabriken Ahornsgade 15, Kjøbenhavn N.

Repræsentant: J. CHR. LARSEN, Birkegade 27.

Obs.: Siden April d. A. er solgt 11 Stk. Motorer til Fiskefartøjer i Esbjerg og Frederikshavn.

Fanø praktiske Sømmandsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:
Raadhusstræde 4.

Nyt Skib til Salg.

Et paa Marstal Skibsværft staaende nyt Skib, ca. 57 Tons Brutto, bygget af udmærket gode Egematerialer, under Lloyds Opsyn, sælges efter Købernes Ønske i bil- eller sejlferdig Stand.

Reflekterende bedes henvende sig til

N. Petersen, Marstal.



Faas hos de fleste Handlende i Byen, paa Broerne og Frederiksberg til følgende Priser:

Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.

Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.

Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.

Hovedforhandler:

Peter Buch,

Vinhandel

en gros & en detail.

Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.

Telefon 1107.

Petersen & Nielsen

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,

anbefaler sig med

Galvanisering

af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon T 37.

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed

henledes paa

„SAPOLIO“,

der kan rense og pudse alt og er det billigste, drøjeste og nemmeste Pudse- og Renselsesmiddel, der eksisterer Faas overalt.

Fabriken Sapolio, Aagade 106.

Heymann-Bloch & Komp.s

verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middell

til Konservering af

Helbrødet,

bør føres i ethvert

Skibsapothek.

Faas i de fleste

Materialforretninger.

Metalspejlapparater,

Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

Skindtrøje-Fabrik.

Nørrebrogade 23.

C. J. Scheel,

Specialist i Skindbeklædning.

St. Kongensgades

Brødfabrik

& Melforretning 63

anbefaler

1ma veltørrede Skonnerogger.

Telefon 197.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement m. dtages St. Annæ Plads 18, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø., hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet cmdeles ved Postvæsenets Foranbetaling.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

KJØBENHAVN. — TRIERS BOGTRYKKERI (H. J. SCHOU).

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm	Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider	—	do. 25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %
		25 Gange
		50 %
		40 %

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 51.

Kjøbenhavn, Fredag den 20. December 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Besættelsen af Einbedet som Havnekaptajn i Kjøbenhavn. — Vore Skibes Bemanning. — Bundkøle. — Fiskeri-Statistik. — Fiskerierne. — Horsa's Æventyr. — Konsulatloven i Folkethinget. — Fra Archangel. — Fra danske Skibsførere — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.
Udsalg;
Østergade 10, Kjøbenhavn.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.
Etableret 1857.
En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Peder Skramgade.
Kjøbenhavn K.

Jens Emil Juhl,
Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab
HAFNIA
Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5.
Telefon 3326.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.
Største Lager
af
Fedevarer.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Toldbodgade 16.

Anti-magnetiske
Ankergangs-Uhre
fra 20 Kr.

Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.
PALLE SØRENSEN,
6, Selvtorvet 6.

Andersen & Co.
Bangkok — København
have altid paa Lager i Frihavnen
Teaktræ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Ibentræ og rødt Farvetræ ogsaa paa Lager.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:
Trækompagniet, Københavns Frihavn.

M. Christiansen.

M. Christiansen,
Rønne.

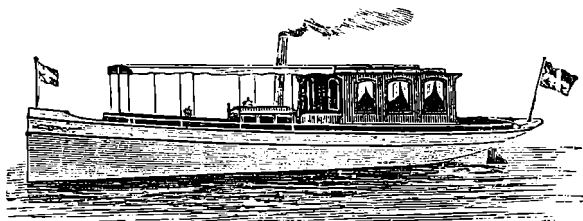
Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering
henhørende.
Transit og Kreditoplagevarer.

John Hinze.

Den anerkjendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson,
Nyhavn 53, Kjøbenhavn.
Telefon 120.

N. M. Preus,

Skibssmedie- & Maskinetablisement,
Nyhavn Nr. 57.



Paatager sig Bygning og Levering af smaa Dampbaade
med kraftige Maskiner.

Patent

Universal Slippeapparatet

anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af
Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●
Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle
Skibs-Inventarier,
Maskinolier,
Carbolineum etc.
John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.
Telefonnummer C 1766.
St. Annægade 3.
Kjøbenhavn C.

Hans Chr. Berg,

Stukkatur, Cementstøberi
og
Kridtstensværksted.
Gothersgade 91. K.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,
Newcastle on Tyne.
Telegrams: Husted.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning,
Leverander i Skibsproviant.
Oprettet 1881.
Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen
(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

Frihavns

Spedition &
Kommissions-Forretning,
Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørges.
Kontor i Frihavns Kontorb.
Telefon 2250.

„Montferrand“

Prøv og dem denne særdeles kraftige og velsmagende Rødvind, faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.
14 Adelgade 14.
Telefon 3796.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail
Jagtvej 67. København L.
P. Poulsen.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.
J. Foverskov.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)
Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.
Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Stønstруп,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48,
Viktualiehandel, grundlagt 1861,
anbefaler
ferske, saltede og røgede Varer.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere,

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Pr.-Løjtnant i Flaaden.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

C. Drost, Maskinfabrikant,

Jakobsgade 12. Kjøbenhavn S.

Telefon Amager Nr. 7.

Dampbaade,
udført af Staal,
til Passagerer og
Bugsering,
leveres.



Dampbaaden
„Gasværkshavnen“
til Færgeselskabet
Havnen er udgaaet
fra min Fabrik.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Nyt Skib til Salg.

Et paa Marstal Skibsværft staaende nyt Skib, ca. 57 Tons Brutto, bygget af udmærket gode Egematerialer, under Lloyds Opsyn, sælges efter Købernes Ønske i bil- eller sejlferdig Stand.

Reflekterende bedes henvende sig til

N. Petersen, Marstal.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:
Raadhusstræde 4.

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed

henledes paa

„SAPOLIO“,

der kan rense og pudse alt og er det billigste, drøjeste og nemmeste Pudse- og Renselsesmiddel, der eksisterer. Faas overalt.

Fabriken Sapolio, Aagade 106

Hattemagasinet

„London“

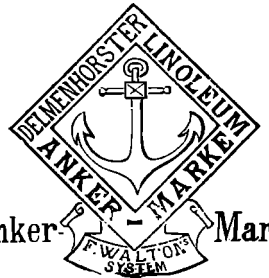
Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg

Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.

Østergade 31.

Danchells Fabriker.

Linoleum. Voxdug.



Anker-Marke

Eneudsalg i Danmark
for

Idelmenhorster Linoleumfabrik.

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13, Matthæusgade 5.
Telefon 545 Telefon 2680.
Kjøbenhavn.



Faas hos de fleste Handlende i Byen, paa Broerne og Frederiksberg til følgende Priser:
Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.
Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.
Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.

Hovedforhandler:

Peter Buch,

Vinhandel

en gros & en detail.

Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.
Telefon 1107.

Rugbrød

A { Frederiksberg } A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Paa Udkig.

Det Forenede Dampskibs-Selskabs Bestyrelse har udsendt en Redegørelse for sin Stilling til Esbjerg—Parkeston Ruten. Andledningen hertil er den Forhandling, der for nylig fandt Sted i Folkethinget om denne Sag og de Angreb, der under denne rettedes dels mod selve Dampskibs-Selskabet, dels mod den Kontrakt, der bestaar mellem dette og Regeringen om Driften af Ruten. Bestyrelsen fremstiller Selskabets Forhold til de vigtigste Paragrafer i denne Kontrakt, for at godtgøre, at Selskabet har overholdt sine Forpligtelser. Fremstillingen bekræfter, hvad vi allerede i et tidligere Nummer have udtalt, nemlig at de formentlige Mangler, der findes ved Forsendelsen af Landbrugsprodukter fra Esbjerg til Parkeston, ikke kan tillægges Det Forenede Dampskibs-Selskab, og at denne Forsendelse i Virkeligheden er besørget saa godt, som man efter Kontraktens Bestemmelser og den stipulerede Betaling kan fordr.

Under Debatten i Folkethinget lagde man særlig Vægt paa, at Staten ydede Selskabet en Erstatning af 75,000 Kr. for den Nedsættelse i Fragterne, der var foretaget i Henhold til Bestemmelser i Kontrakten. Selskabet gør, hvad dette Punkt angaar, med Føje gældende, at disse 75,000 Kr. ikke kunne medregnes til Subventionen, idet en Kontraktbestemmelse, der forringer Fragtindtægten — i alt med 105,000 Kr. — umulig kan komme ind under dette Begreb. De 75,000 Kr., som Staten yder Selskabet for en Nedsættelse af Fragterne, ere en Subvention, ikke til Selskabet, men til Landbruget.

Bestyrelsen imødegaaer sluttelig de Angreb, der have været rettede mod Selskabet for dets formentlige Misbrug af sin Overmagt i vor Skibsfart, og gør det ved at gengive det Tilsvar, der i Anledning af lignende Angreb blev givet paa Selskabets Generalforsamling d. 2. April 1881.

I »Hansa« meddeles nogle af de Resultater, man er kommen til med Hensyn til Prøverne for Farveblindhed, og som vise at den Metode, der hidtil benyttedes, ikke er fyldestgørende. Denne bestaar i, at man lader Eksaminanden nævne Navnene paa forskellige farvede Tavler og Lys, og det har herved vist sig, at Folk, der ere farveblinde, let — trods deres Mangel paa Ævne til under alle Forhold at skælné Farver fra hinanden — til egne sig en vis Færdighed til at komme ud over Prøvernes Bestemmelser. En ny Forordning, der nylig er udkommen, har derfor indført den Holmgreenske Fremgangsmaade i Stedet for den hidtil benyttede. Man har dog vistnok herved kun opnaaet at komme fra Dynen i Halmen, thi Erfaringerne i Tyskland have godtgjort, at den Holmgreenske Metode ikke er ufejlbarlig. Kun en dobbelt Prøve, ved at man nævner farvede Tavler og Lys og ved at man udsøger Uldtraade med tilsvarende Farver kan fjerne enhver Tvivl om Eksaminandens Ævne til at skelne Farverne fra hinanden. I England gør man iøvrigt opmærksom paa, at Faren ved at skæbnésvangre Kollisioner kunne indtræffe, naar der mellem Officerer eller Matroser findes Farveblinde, er i Tiltagende, jo mere man nærmer sig det tilstræbte Maal: at faa den samme Lysstyrke for det røde og grønne Lys; og dette synes troligt, fordi

Farveblinde ved Øvelse kunne opnaa at skelne de farvede Lys ved Graden af Lysstyrken, som jo for Tiden, hvor der som Regel anvendes lige stærke Lys i begge Side-lanternerne, er meget forskellig paa Grund af den større Absorption i det grønne Glas.

Justitsministeren har i Folkethinget fremsat et Lovforslag om Ændring i Skibsregistrerings-Loven, saalydende:

»Den Registreringskontorerne ved Lov om Skibes Registrering m. m. af 1ste April 1892 § 6, 5te Stykke, paalagte Pligt til at føre Bøger, svarende til den i Lovens § 4 Nr. III. nævnte Skibs- Skøde- og Pantebrevsprotokol, og det sammesteds Nr. IV. nævnte Rederiregister ophæves.«

I Bemærkningerne til Lovforslaget hedder det bl. a.: Efter de siden ovennævnte Lovs Ikrafttræden indvundne Erfaringer skønnes det nu ej rettere, end at Forpligtelsen for Distrikts-Registreringskontorerne til at føre en lokal Skibs- Skøde- og Pantebrevsprotokol kan ophæves. Skibsregistreringsbureauet har i saa Henseende oplyst, at der i de omtrent 2 Aar, i hvilke Skibsregistreringsloven har virket, ikke hverken til Hovedkontoret eller til Distriktskontorerne er fremkommet en eneste Begæring om Udskrift af Skibs- Skøde- og Pantebrevsprotokollen, og da den — som det synes — overmaade ringe Trang til saadanne Udskrifter herefter i Betragtning af de nuværende Kommunikationsforhold formentlig uden nævneværdig Ulempe vil kunne tilfredsstilles ved den i Hovedkontoret i Kjøbenhavn for hele Landet førte Skøde- og Panteprotokol, turde der formentlig være Anledning til at fritage Distriktskontorerne for den unyttige og byrdefulde Forøgelse af deres iøvrigt vidtløftige Registreringsforretninger, som den i Skibsregistreringslovens § 6 paabudte Førelse af en lokal Skøde- og Panteprotokol vil medføre.

Lloyds Register har offentliggjort sin Statistik over Forlis i Juli Kvartal 1895. I de tre Maaneder, Juli—September, har Dampskibsflaaden mistet 65 Fartøjer med 67,391 Netto Reg.-Tons. Sejlskibsflaaden mistede 144 Skibe med 74,923 Tons. Beregnet efter Antallet af Skibe andrage de enkelte søførende Nationers Tab, udtrykte i Procenter af deres hele Flaade: for Dampskibe: Forenede Stater, 0,16, Britiske Kolonier 0,23, Spanien 0,25, Danmark 0,30, Nederlandene 0,48, Sverrig 0,56, Storbritanien 0,59, Tyskland 0,63, Frankrig 0,87, Italien 0,88; for Sejlskibe: Rusland 0,12, Spanien 0,29, Danmark 0,55, Storbritanien 0,61, Britiske Kolonier 0,84, Frankrig 0,84, Forenede Stater 0,85, Italien 1,09, Holland 1,20, Sverrig 1,34, Norge 1,38, Tyskland 2,45.

Fra Stockholm tilskrives os den 16. ds.:

Et omtvistet Spørgsmaal om Skibes Værneting har fundet sin Afgørelse ved svensk Højesteretsdom af 12. December d. A.

Den danske Damper »Sjælland«, Kapt. Peter Hansen, bjergede den 21. Februar 1894 ved Jyllands Nordkyst et tysk Dampskib, »Gauss«, og førte det til

Elfsborgsfjorden. Den danske Skibsfører fordrede ved Gøteborg Raadstueret Bjergeløn med 30 pCt. af Fartøj, Fragt og Ladning. Baade Raadstueret og Gøta Hofret afviste Sagen, da begge Parter vare fremmede Under-saatter og bosatte udenfor Riget, ligesom begge Rederierne havde deres Sæde paa udenlandske Pladser. Højesteret kom til det modsatte Resultat og hjemviste Sagen til Raadstueretten under Henvisning til, at »Gauss«, da Stævningen i Sagen forkyndtes for dette Skibs Kaptajn, befandt sig i Gøteborg, hvorfor Sagen efter svensk Sølovs § 323 (jfr. m. Analogien af Rettergangsloven af 1734 Kap. 10.) med Rette var anlagt ved svensk Domstol.

I. H.

Folkethinget har vedtaget Konsulatloven i den af Finansudvalgets Flertal foreslaaede Skikkelse, hvorved Konsulatafgifterne for Sejlskibe nedsættes med 5 Øre pr. Ton halvaarlig, medens de forhøjes med et tilsvarende Beløb for Dampskibe. Om Forhandlingerne henvise vi til omstaaende paabegyndte Referat, og vi skulle senere komme nærmere tilbage til disse og deres Resultat.

Besættelsen af Embedet som Havnekaptajn i Kjøbenhavn.

Efter hvad vi erfare, have Bestyrelserne for Foreningen til Søfartens Fremme, Dampskibsrederi-Foreningen, Sejlskibsrederi-Foreningen, Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 og Skipperforeningen til Ministeriet for offentlige Arbejder og til Kjøbenhavns Havneraad indsendt en Henvendelse af følgende Indhold:

»Efter de Udvidelser og Forbedringer, Kjøbenhavns Havn i de senere Aar har faaet, er det af større Betydning end nogensinde før, at Havneforvaltningen formaar at udnytte de Fordele, Havnen nu frembyder.

Besættelsen af den ved Kommandør Lüders' Død ledig bleve Post som Havnekaptajn er derfor et Spørgsmaal, som levende beskæftiger Handels- og Søfartskredse her i Byen, og undertegnede Foreninger have troet at burde gøre det højtærede Havneraad, (resp. høje Ministerium), bekendt med de Ønsker og Forventninger, der næres i disse Kredse.

Under Kommandør Lüders' Administration forelaa store tekniske Opgaver, ved hvis Løsning hans egen tekniske Uddannelse sikkert har været til Nytte; men for hans Eftermand vil Forholdet være et andet. Den projekterede Havneforbedring er i det væsentlige fuldført, og til Udførelsen af de manglende Arbejder som til Vedligeholdelsen af Havneværkerne vil han baade i Havnebygmesteren og i selve Havneraadet have udmærket og fuldt ud tilstrækkelig teknisk Bistand.

Derimod vil den nautiske Side af Havnekaptajnens Virksomhed fremtidig træde langt mere i Forgrunden end i hans Forgængers Tid. Dersom de Forhaabninger, der knyttes til Frihavnen, skulle opfyldes, og dersom Skibsfarten paa Kjøbenhavn, og derigennem Udviklingen af vor

udenrigske Handel og Omsætning, skal ventes virkelig fremmet, gælder det fortrinsvis om, at den Mand, der sættes i Spidsen for Havneforvaltningen, har en varm Interesse for Skibsfarten, et vaagent Øje for dens Behov og Kyndighed i alt, hvad der kan gavne, lette og sikre Besejlingen af Havnen. For at kunne gøre Fyldest behøver han langt mere maritim end teknisk Indsigt, og han maa derfor være en maritimt uddannet Mand, der tillige har Ævne og Villie til at vurdere de Ønsker, der fremsættes af dem, som skulle benytte Havnen.

Sikker paa Tilslutning fra alle i Handel og Søfart interesserede, udtale vi det Haab, at det højtærede Havneraad (høje Ministerium) vil virke hen til, at en saadan Mand ansættes som Havnekaptajn; at dette sker, anse vi som en Livssag for Kjøbenhavns Havn.

Vore Skibes Bemanding.

Vi have modtaget følgende:

Tillad mig, Hr. Redaktør, i Anledning af »en Sømands« Artikel i Deres meget ærede Blad at gøre nogle Bemærkninger. Jeg kan i flere af »en Sømands« Udtalelser give ham fuldstændig Ret; men naar han mener, at vi trænge mere til en Bemandingslov end Engelskmændene, da maa jeg bestemt protestere derimod. De danske Dampskibe ere som Regel alle vel bemandede, undtagen en enkelt Reders Skibe; men det gaar naturligvis hos os som andre Steder: Der findes sorte Faar i alle Lande; men for dem kan man jo ikke have særskilte Love, og naar det ikke hjælper at sætte dem i Gabestokken en Gang imellem Stunder, saa ere de uheldbredelige. Lad os kun faa en Bemandingslov! hvorfor ikke? Blot det er som »en Sømand« bemærker en fornuftig og retfærdig Lov; men deri ligger Vanskeligheden, for at faa dette maa nemlig ethvert enkelt Skib besigtiges og alle dets Egenskaber, saavel Lyder som Dyder, tages med i Betragtning. I vor ny Sølov, som det tog, saa vidt jeg ved, 20 Aar at faa færdig, have vi jo mange Bestemmelser, som ikke ere fornuftige og retfærdige efter praktiske Søfolks Mening. Hvad mener til Eksempel »en Sømand« om § 59? Skipperens Erstatningspligt ikke alene for hans egne Fejlbarligheder, men ogsaa for hans Underordnedes. § 60: Den Gratifikation, som en Skipper har modtaget af en Ladningsmodtager for god afleveret Ladning, skal han godskrive sin Reder. § 228: Bjærgeløns Fordeling i Henhold til Mandskabets Løn, saaledes at til Eksempel en Kok, som staar og passer sin Madgryde, faar større Del, fordi han har større Løn end de Matroser, som vove Liv og Lemmer for at hjælpe til at faa Bjærgningen i Stand, og mange flere Bestemmelser i vor ny Sølov. Naar man saa spørger om Grunden til denne Lovs Ufuldkommenhed, da maa vel Svaret nærmest blive, at uagtet de Mænd, som have lavet den, sikkert have troet at handle rigtigt og i Overensstemmelse med deres Overbevisning, have de ikke haft Kendskab og egen Erfaring i de bestaaende Forhold. Skulde vi derfor til at have nye Bestemmelser tilføjet til vor bestaaende Lov, da skulde disse Bestemmelser helst være saa fuldkomne som muligt, og for at faa dette, mener jeg, naar der er Tale om en Bemandingslov, maa disse hovedsagelig skrives af Skibsførere og Maskinmestre. Det maa imidlertid ikke være Folk, som maaske ikke have været paa Søen de sidste 10 til 40 Aar; thi de ere ikke kompetente til at skrive Bestemmelser for Nutiden; meget har forandret sig paa Søen siden de sejlede. Ej heller maa disse Bestemmelser skrives af Marinofficerer og Maskinmestre; thi derved udsættes Skibene for at faa for store Besæt-

ninger, idet jeg gaar ud fra, at man i Marinen altid er vant til at arbejde med mange Folk.

Ærbødigst
Skipper S.

Bundkøle.

Vi have modtaget følgende:

Jeg kan for saa vidt give Hr. Skifter Andersen Ret i enkelte Punkter af hans Paastande, men jeg finder dog ikke, at der er nogen Urimelighed i, at jeg finder Bundkøle uanvendelige paa Skibe, der besejle Tørhavne, hvilket ethvert Fragtskib er udsat for. Kimmingskøle bygges i Reglen saa svage, at de ved indtræfende Uheld kunne give efter for Tryk eller Stød, uden at en Sønderrivning af Pladerne kan befrygtes. Jeg mener, at Bundkøle bør bygges ligeledes. Der vil altsaa ikke være Tale om, at disse kunne modstaa det enorme Tryk af Skib og Ladning tilsammen; man maa erindre, at i Tørhavn staar et Skib sjældent saa lodret, men krænger i Reglen lidt efter Bundens Form. Som Følge heraf vil en ligelig Fordeling af Trykket over Skibets hele Flak være en Nødvendighed. Det kan derfor næppe kaldes en forsvarlig Bygningsmaade, kun at give Bundkølene en Længde af en Femtedel, Sjettedel eller maaske kun endog en Tiendedel af Skibets Længde. De bør, hvis den Fordring stilles til dem, at de skulle kunne udholde dette Tryk, ikke alene have saa stor en

Udstrækning over Bunden som muligt, men tillige være saa solide, at de ikke sønderbrydes. Merudgiften ved denne Bygningsmaade er indlysende, og da Bundkølene i dette Tilfælde faa en betydelig Længde, ville de, som Følge heraf, faa den paapegede uheldige Indflydelse paa Manøvrævnen.

Bortskæring af For- og Agterpikene kan paa en Maade erstatte det tabte i Drejævnen, men det derved bortskaarne Deplacement, der for et fyldigt Skib kan være temmelig betydeligt, kan kun erstattes ved en forøget Længde af Skibet, naar Bredden og Dybden skal forblive urørt.

Det kan næppe betragtes som en Udyd ved et Skib; at dette giver Giring er et Bevis paa en god Drejævne. De Følger, en Forringelse af Drejævnen kan have, betragter jeg for værre, end Følgerne af Giring.

Naar det i England gennem Forsøg med Brugen af Slingrekøle er fundet, at disse kunne nedbringe Rullingerne til det halve Antal Grader, giver et saa gunstigt Resultat ingen Anledning til at adoptere et større eller mindre Antal af Bundkøle, naar dette kun kan ske ved at gøre Brud paa Fordelagtigheden.

Da jeg imidlertid indser, at denne Debat ikke vil føre til noget synderligt Resultat, da Hr. Andersen utvivlsomt vil forsvare sit Patent til det yderste, er den fra min Side sluttet, med mindre Trediemand giver sin Mening til Kende, hvilket jeg vil betragte for den heldigste Afslutning paa denne Debat, og jeg opfordrer derfor en eller anden æret Skibsfører dertil.

H. Nielsen.
Sejlskibsfører.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jærnbane & Dampskib

i Ugen fra 8. December til 15. December 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-flynder Pd.	Gedde n. m. Pd.	Tunger ¹ og Sletter ² Pd.	Torsk Pd.	Kuller Pd.	Sild. Pd.	Aal Pd.	Laks ¹ og Ørred ² Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt. Pd.
7 danske Fiskerfartøjer	5,400				41,400					100		
15 danske Kvaser	29,646				76,230			7,000				
3 svenske Fiskerfartøjer					9,360	550						
pr. Baad og Vogn franær- liggende Fiskerlejer					5,160			28				
pr. Jærnbane og Damp- skib	5,484	5,200	6,525		4,358	2,905	296,900	6,958	6,656 ¹ 650 ²	23,840	12,809	
Ialt =	40,530	5,200	6,525	—	136,508	3,455	296,900	13,986	7,306	23,940	12,809	547,159

Betaltj Gennemsnitspris af Opkøbere	levende 2Kr.50Ø. til 3Kr.50Ø. pr. Lpd.	levende 1Kr.15Ø. til 2 Kr., svenske 2Kr.10Ø., Kassef. 75-100 Ø. pr. Lpd.	svenske Aal, 55-68 Ø. blanke, pr. Ol. 58-65 Ø., gule 30-45 Ø. pr. Pd.
---	--	--	--

Markedet fremdeles meget stille uden Omsætning udover dagligt Forbrug. Tilførslen af levende Fisk uforandret, og ingen Udsigt til Stigning af Priserne.

Fiskerierne

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 17. December:

De hæftige Storme af Vest, vi have haft i de sidste Par Uger have naturligtvis ikke undladet at vise deres uheldige Indflydelse paa vort Kutterfiskeri. Kun faa og for det meste kortvarige Ture have Kutterne formaaet at gøre til Fangstpladserne, og at det under saadanne urolige Vejrforhold har været de Havnen nærmest liggende Pladser, der have været mest søgte, kan man forstaa; ogsaa paa anden Maade har

Stormen gjort Skade, idet den for det meste kun tarvelige Fangst ofte var »opslidt« af den haarde Sejlads fra Fangstpladserne til Havnen. De fleste have drevet Fiskeri i Holbæk-Bugten, nogle havde en Fangst af op til 200 Snes pr. Kutter, men for de flestes Vedkommende var Udbyttet ikke saa stort; Fisken vejede fra 10—13 Pd. pr. Snes og blev først betalt med 85 Øre à 1 Kr. pr. Snes, men da den knappe Tilførsel vedvarede, steg Prisen sidst i Ugen til 1 Kr. 50 Øre pr. Snes, for en lignende Vare, som under det rigelige Fiskeri under Læsø sidst paa Sommeren havde Møje med at opnaa 50—60 Øre Snesen; saa meget kan Prisen variere. Baade i Læsø Rende og i Aalborg Bugt har der været forsøgt Fiskeri, men

Udbyttet herfra ligesom fra Trindelen har kun været tarveligt. Fra Skagen er der pr. Jærnbane tilført ikke ubetydelige Partier af Rødspætte; for Fisk, fangede paa Nordsiden og vejende 15 Pd. Snesen, blev paa Stranden betalt 1 Kr. 75 Øre Snesen, for paa Sydsiden fangede Rødspætter opnaaedes kun 85 Øre, men de vejede da heller ikke mere end c. 10 Pd. Snesen. Tilførselen af Hummer fra Norge har været meget rigelig; Lagrene i Christianssand skal være ualmindelig store i Aar, saa selv om der ikke kan fiskes en Ugestid, har det kun ringe Indflydelse paa Afsætningen; der er i de to sidste Uger tilført c. 40,000 Stkr. levende Hummer, hovedsagentlig fra Christianssand, mindre Partier ere ogsaa ankomne fra Gøteborg og pr. Kvase fra Skærgaarden; af den sidste Uges Tilførsel er dog den overvejende Del afgaaet direkte til Hamburg og Berlin. Prisen er 1 Kr. 25 Øre pr. Pd. af Norge og Sverig. Derimod har Sildetilførselen været i ikke ringe Tilbagegang og har været betydelig uregelmæssig; de svenske Grossister har sjældent kunne præstere det hele ønskede Kvantum; der er tilført c. 2000 Kister i Løbet af den sidste halve Maaned, hvilket ikke er mere end c. Halvdelen af den foregaaende halve Maanedes Tilførsel. Prisen er stegen en Del, der betales 3 à 3½ Kr. pr. Ks. af Gøteborg.

Fiskekutteren »Prins Valdemar«, Skipper Fr. Thiel, af Frederikshavn, indkom i Fredags fra Østersfiskeri i Nord-søen med c. 32,000 Stkr. Østers, der bleve afhændede til d'Hr. Brønnum & Co. Kutteren har denne Gang haft en ualmindelig besværlig og langvarig Tur, den har været paa Havet hele Tiden i de sidste seks Uger og udholdt mange voldsomme Storme, men har vist sig at være et udmærket Søskib. En af Besætningen blev slaaet over Bord af en Braadsø og reddedes kun med stort Besvær af Besætningen; ved samme Lejlighed blev Ballasten forskubbet og Kutteren laa længe krænget over, dog heldigvis uden at kænre. Skibets Baad blev ogsaa knust og nogle Planker søndret i Siden.

—nn.

„Horsa“s Æventyr.

Fra Aarhus har »Berl. Tid.« modtaget følgende Meddelelser:

»Horsa« har i de senere Aar gaaet i amerikansk Fragtfart — Skibet var sidst i Aarhus i Vinteren 1893 — og dets Rederi staar indtil nu uden nærmere, direkte Oplysninger fra »Horsa«s Kaptajn og Befragtere (et Firma i Philadelphia) om dets æventyrlige og farlige Foretagende, som imidlertid synes at være forløbet forholdsvis heldigt og uden andre Følger, end at Kaptajnen og de to Matroser vel sagtens ville blive idømte Bøder i Philadelphia.

Der er i engelske og amerikanske Blade fremkommet en Del Oplysninger om den danske Dampers Kuba-Ekspedition, men de have været temmelig modstridende og kun bidraget lidet til at klare det Spørgsmaal, hvad det egentlig er. »Horsa«s Kaptajn har gjort sig skyldig i. I en Korrespondance fra Kingston hedder det saaledes, at der er tilvejebragt Sand-synlighed for, at »Horsa« har landsat en Del af en bevæbnet Ekspedition paa Øen Kuba; den havde faaet 45 Mand og 9 Baadladninger Krigsammunition bragte i Land, da et Krigsskib kom i Sigte, og »Horsa« satte nu al Damp til og flygtede, efterladende 2 af sine Baade og medførende Resten af Krigsmateriellet; Kaptajnens Forklaring gik derefter ud paa — da Toldmyndighederne i Port Antonia (paa Nordsiden af Jamaica) fandt Sække ombord med Kontrebande og beslaglagde disse — at han havde indskibet Kubanerne som sædvanlige Passagerer og ikke havde Anelse om deres Planer, før de satte Skibets Kurs mod Kuba og tvang ham til at udskibe dem der.

Efter denne Forklaring skulde Kaptajnen altsaa være bleven narret til at indtage den farlige Fragt, og hermed kunde det ogsaa stemme, at Befragterfirmaet i Philadelphia

nok skal have faaet andre Skibe, bl. a. en norsk Damper, ud paa lignende Ekspeditioner. I Philadelphiablade har der da ogsaa i Løbet af Efteraaret været gengivet Rygter med mere eller mindre bestemt Adresse om Undsætningsekspeditioner til Oprørspartiet paa Kuba.

Et Philadelphiablade har om »Horsa«s Ekspedition med-delt, at Skibet, som har erhvervet amerikansk Bevilling til at kunne føre Passagerer, den 9de November afgik fra sin Kajplads i Philadelphias Havn med fyrretyve Passagerer ombord. En Toldembedsmand, til hvem det opgaves, at Passagererne vare Brystsygepatienter, som vilde ombytte de Forenede Staters noget barske Efteraarsklima med Jamaicas lune Luft, syntes imidlertid, at »Patienterne« saa lovlig robuste ud til at være Folk, der led af Tæring; Befragterfirmaet gav da en anden Forklaring, som gik ud paa at det var Arbejdere til Orangeplantagerne paa Jamaica. Bladet fortæller videre, at »Horsa« den 15de November kom til Ankers paa Kysten af Kuba, og her bleve de 20 Passagerer og en Del Ammunition i Kasser landsatte; men midt under Travlheden hermed opdagedes Røg i Horisonten, og »Horsa«, der laa med bakkede Fyr, fik hurtig fuld Spænding paa Dampkedlen, Ankeret taget ind, og afsted gik det i den stærkest mulige Fart, medens den spanske Krydser »Infante Isabel« og to Kanonbaade satte Kurs efter den. 43 Kasser Riffelpatroner vare ombord paa »Horsa«, og de vare naturligvis gaaede i Søen, i Fald Forfølgerne vare komne i en altfor ubehagelig Nærhed. Mellem »Horsa« og Spanierne øgedes Afstanden imidlertid mere og mere, og den 19de November kunde et Telegram fra Kingston, der publiceredes i det omtalte Philadelphiablade, melde, at Ekspeditionen var forløben heidigt.

I Følge andre Philadelphiablade havde »Horsa« kun faaet en Snes oprørsvenlige Spaniere ombord i Philadelphia; Resten skulde være stødt til længere ude i Delavarebugten, hvor en Bugserdamper fra New York skulde have passet »Horsa« op og sat en større Trup ombord. Det omtales i de samme Blade, at denne Bugserdamper er kendt, og dens Fører sat under Tiltale for Krænkelse af Neutralitetslovene, ligesom der i New York for Tiden verserer en Sag for Domstolene, anlagt af en Damper »Laurada«s Rederi mod Skibets Kaptajn, som skal have for-falsket et Certeparti og indladt sig paa en Undsætningsekspedition til Insurgenterne paa Kuba.

Hvorledes »Horsa«s Affære vil ende, er det endnu ikke godt at vide; Skibets Befragter i Philadelphia har i Følge en Bladmeddelelse hævdet, at »Horsa« slet ikke har være stoppet i Kingston, og at alle Rygterne derom ikke have noget paa sig, og tiltrods for Aarhus-Rederiets telegrafiske Paabud om, at Kaptajn Wiberg indtil videre skulde lade Skibet blive liggende i Kingston, er han da ogsaa kommen med dette til Philadelphia.

Konsulatloven i Folkethinget.

Folkethinget foretog i Lørdags 2den Behandling af Konsulatloven, som vi gengive efter Rigsdagstidende:

Ordføreren (C. Hage): Som det vil ses af den afgivne Betænkning, have Forhandlingerne i Udvalget ført til, at man har ment i væsentlig Grad at kunne simplificere det foreliggende Lovforslag. Blandt Bestemmelserne i Konsulatloven af 14de April 1893 er der væsentlig tre, som henviser til de Forhold, hvorom der her er Tale. Det hedder i Lovens § 5, at efterhaanden som der findes dertil egnede Kræfter, og man har tilstrækkelige Midler, skal der søges gennemført en Ordning, hvorved der paa vigtigere Handelspladser ansættes ud-sendte Konsuler eller Vicekonsuler, og, hedder det saa, »paa saadanne Pladser kan ved indtrædende Lejlighed Posten ikke paa ny besættes, forinden der ved særlig Lov eller ved Finansloven er taget Bestemmelse om dens fremtidige Lønningsforhold.« Dernæst hedder det i Lovens § 8: »Om de Pladser,

paa hvilke udsendte Konsuler og Vicekonsuler blive at ansætte samt om Lønningsforholdene i hvert enkelt Tilfælde tages der Bestemmelse enten ved særlig Lov eller ved de aarlige Finanslove. Endelig hedder det i § 11, at et samlet Forslag om Konsulatmidlernes Anvendelse skal fremsættes inden Udgangen af 1895. Det er nu klart, at det Lovforslag, som i Henhold hertil er forelagt af Regeringen, ikke i streng Forstand kan siges at opfylde Fordringen om at være et samlet Forslag om Konsulatmidlernes Anvendelse. Det gaar nemlig kun ud paa at bemyndige Regeringen til, naar der maatte have Midler til Raadighed, eventuelt og efter dens Valg at oprette lønnede Konsulatposter paa et større eller mindre Antal af de Steder, som i Lovforslaget ere opregnede. Heller ikke fyldestgør Lovforslaget Bestemmelsen i Konsulatlovens § 8, hvorefter der i hvert enkelt Tilfælde skal træffes Bestemmelse enten ved særlig Lov eller paa Finansloven om Oprettelse af saadanne Poster. Ved Forhandlingen i Finansudvalget fandt vi det derfor rigtigt i Loven at indsætte den Bestemmelse, at Besættelsen af slige Poster kun kunde ske under Forudsætning af fornøden Hjemmel paa Finansloven. Herimod gjorde da saa den højtærede Udenrigsminister den Indvending, at, naar Spørgsmaalet altsaa alligevel i hvert enkelt Tilfælde skulde forbeholdes Afgørelse paa Finansloven, blev Lovforslagets Bestemmelser ikke blot overflødige, men endog til Ulejlighed; thi hvorfor skulde man paa Forhaand binde sig ved Bestemmelser, som kun kunde have rimelig Betydning, naar man indenfor de givne Rammer vilde overlade til Administrationen at tage Beslutning? Naar Spørgsmaalet alligevel skulde holdes aabent til Afgørelse ved Finansloven, kunde det kun være til Ulejlighed, om man paa Forhaand traf Bestemmelser, som vilde bevirke, at man beholdt mindre fri Hænder. Denne Indvending har Udvalget fundet berettiget, og man er derfor enedes med Ministeren om at indskrænke Lovforslagets 4 Paragraffer til den i Ændringsforslagene foreslaaede § 1. Betydningen af denne Paragraf bliver da denne, at den slutter sig til Konsulatlovens § 5, idet den nærmere forklarer og fuldstændiggør denne Paragraf; ved Siden heraf vil der paa Finansloven være at stille Forslag om Oprettelse af de forskellige lønnede Konsulatposter, hvorom der vil kunne blive Tale. Altsaa § 1, saaledes som den efter Forslaget nu kommer til at lyde, gaar ud paa, at naar der indtræder Ledighed paa de i Paragraffen nævnte forskellige Steder — der er i alt 27 — saa maa i hvert enkelt Tilfælde Posten fremtidig ikke paa ny besættes, forinden Lovgivningsmagten har truffet Beslutning om, hvorvidt der atter skal ansættes enten en lønnet eller en ulønnet Konsul. Jeg bemærker udtrykkelig, at herved er der selvfølgelig ikke paa nogen Maade lagt Hindring i Vejen for, at der, naar det maatte anses for ønskeligt, ogsaa kan blive oprettet lønnede Konsulatposter paa andre Pladser end dem, der her ere nævnde, det bliver i ethvert enkelt Tilfælde et Lovgivningsspørgsmaal. Men for disse 27 Steders Vedkommende er der taget et særligt Forbehold; de staa i en særlig Stilling, idet der med Hensyn til dem tages den Reservation, at hver Gang der paa disse Pladser indtræder Vakance, saa henvises Spørgsmaalet om Postens fornyede Besættelse til Lovgivningsmagtens Overvejelse. Og dette er en Bestemmelse, som maa siges at være i god Harmoni med de Krav, som Handelslivets og Omsættningens vekslende Gang medfører. Tiderne skifte, og hvad der i Øjeblikket kan være hensigtsmæssigt, det kan om nogle Aar stille sig anderledes, saa at der er Grund til at træffe en anden Disposition; saaledes vil det for disse, de vigtigere Pladser Vedkommende stadig blive et Spørgsmaal, som Lovgivningsmagten paa ny kommer til at skønne over, hvorvidt der paa hver enkelt er Anledning til at have en lønnet Konsul eller ej. Og det er saa meget mere ønskeligt at stille Sagen paa denne Maade, fordi de Midler, vi raade over, ere forholdsvis meget begrænsede. Hvis vi kunde besætte alle de paagældende Pladser, vilde det være nemmere, men de Midler, vi have til Raadighed, ere kun smaa, og det gælder derfor om i ethvert enkelt Tilfælde stadig at foretage et skønsomt Udvalg mellem de Pladser, hvorom der kan være Tale. Jeg

gentager, at der vil altsaa paa Finansloven — og allerede nu ved Finanslovens 2den Behandling — fremkomme Forslag om de lønnede Konsul- og Vicekonsulposter, som foreløbig foreslaas oprettede af de Midler, som for Tiden haves til Disposition, og der vil der altsaa blive Lejlighed til at udtale sig nærmere om Enkeltheder.

(Fortsættes).

Fra Archangel.

Korrespondance til »Dansk Søfartstidende«.

Archangel, d. $\frac{4}{16}$ November 1895.

Skibsfarten paa Archangel er nu, den $\frac{3}{15}$ Novbr., endt for i Aar. Det sidste Dampskib »Cannte«, Kapt. Jones, afgik den $\frac{15}{27}$ Oktober med Trælast til London, Dwinaen har i denne Uge begyndt at lægge sig, Eksport-Listen er opgjort og Eksport-Middagen er fejret paa behørig Maade. Det staar nu blot tilbage at opgøre Kontoen for Gevinst og Tab og lægge Planer for næste Aars Skibning. Eksporten foregik: i 1895 i 175 Dampskibe og 146 Sejlskibe mod i 1894 i 169 Dampskibe og 151 Sejlskibe, i 1893 i 173 Dampskibe og 135 Sejlskibe, i 1892 i 153 Dampskibe og 125 Sejlskibe. Hovedeksporten bestaar af Trælast, hovedsagelig til England; denne var i 1892 = 61,151 $\frac{1}{2}$ St. Ptb. Standard, i 1893 = 68,353 $\frac{1}{2}$ St. Ptb. Standard, i 1894 = 87,965 St. Ptb. Standard, i 1895 = 87,956 St. Ptb. Standard, og i 1896 vil Eksporten af Trævarer blive omtrent den samme som i dette og forrige Aar; det vil sige samtlige Savbrug have omtrentlig Forsyning af Tømmer til fuld Savning. Der er i de senere Aar ikke bygget nye Savbrug, men grundet paa de gode Konjunkturer i 1892, 1893 og 1894 have Savbrugene anstrængt sig til det yderste; i Aar er Prisen paa Archangel-Last faldet omtrent 15 % i Udlandet, men Tømmer for næste Aar var tildels allerede købt af Staten tidligere, ligesom man har Haab om Stigning af Priserne i Udlandet til næste Aar.

Udførslen fra Archangel har i Tidernes Løb været underkastet store Fluktuationer. Archangel blev bygget i 1585 og den var, indtil St. Petersborg blev grundlagt i 1703, den eneste for Fremmede tilgængelige russiske Havn. Efter Anlægget af St. Petersborg tabte Archangel meget i Betydning, men den erholdt i 1762 lige Handelsret med den nye Hovedstad.

Værdien af Udførselsvarer var i 1831 S.-Rbl. 14,750,756, i 1841 S.-Rbl. 2,873,733, i 1850 S.-Rbl. 3,730,974, i 1851 S.-Rbl. 4,251,008, i 1852 S.-Rbl. 5,212,770, i 1853 S.-Rbl. 5,940,584. Værdien af Importvarer i 1831 S.-Rbl. 1,155,872, i 1841 S.-Rbl. 258,589, i 1850 S.-Rbl. 417,616, i 1851 S.-Rbl. 303,255, i 1852 S.-Rbl. 313,003, i 1853 S.-Rbl. 209,078.

Værdien af Sølvrubler var den Gang den samme, som nu Guldruben eller Kr. 2,86 pr. Rubel; efter den nuværende Kurs paa Sølvrubler maa man, om man vilde sammenligne Værdierne nu for Tiden, tillægge 50 % til de nævnte Beløb, eller betragte disse som Guld efter den nuværende Kurs.

Der indklareredes fra Udlandet:

i 1843 12 Skibe med Varer, 274 Skibe med Ballast, i 1844 13 Skibe med Varer, 324 Skibe med Ballast, i 1853 1,573 Skibe,

og udklareredes til Udlandet:

i 1850 500 Skibe af Drægtighed 37,812 Læster, i 1851 605 Skibe af Drægtighed 44,789 Læster, i 1853 1,577 Skibe.

For nærværende bestaar den hovedsagelige Udførsel, som nævnt, i Trælast-Planker og -Bord af Fyr og Gran; forøvrigt udføres Linsæd, Havre, Lim, Sæltran, Fjær, Terpentin, Oljekager, Tjære, Beg, Oksetunger, Sælskind og Mætter; tidligere udførtes ogsaa Rug, Talg, Hamp, Jærn, Harpiks og Potaske, hvilke Varer nu ikke mere eksporteres fra Archangel, men fra St. Petersborg; Jærn tror jeg dog ikke, at Rusland for nærværende eksporterer. Det første Sav-

brug blev bygget efter Krigsaarene 1854/1855 i Maimax, 5 Kilometer nedenfor Archangels Forstad Solombal; tidligere udførtes der ogsaa Planker og Bord, men haandskaarne, ligesaa Bjælker.

Indførslen bestaar for Tiden i Kaffe, Kryderier, Vin, Bomolie, Salt, Stenkul, Slibestene, Savbrugsmaskiner og Savbrugsrekvisiter, tidligere indførtes ogsaa Raasukker for tvende en Gang eksisterende Sukkerfabrikker.

Det bedes bemærket, at i disse Opgaver ikke er medtaget den Eksport og Import, der foregaar med Pomorfartøjerne, (Kystbefolkningens Fartøjer), omtrent 300 i Tallet, til og fra Norge samt Murmanskysten; denne Udførsel bestaar hovedsagelig af Rugmel og Indførslen af saltet Fisk — Torsk, Hyse, Sej og Helleflynder.

Største Delen af Trælaster eksporteres nu i Dampskibe; i 1877 lastede det første Dampskib med Trælaster i Archangel; tidligere havde man kun anvendt Lastedampskibe til Linsæd, Havre og Lim; nu kan Dampskibene endog sejle billigere end Sejlskibene.

Med Hensyn til, hvor hurtigt Ladningen til Sejlskibe kan fordres leveret, saa gælder det som Regel, at denne leveres saa hurtigt, som Skibet kan modtage; Lastningen foregaar jo som Regel ved Lastetomterne, saa dette falder jo ikke vanskeligt for Afskiberen, og med Hensyn til Dampskibene, saa er det »custom of the port« i Henhold til Konvention af 27. Maj 1875 § 9: »It is agreed to consider as an established custom of this place — when 1/4 Quarter Grain or Seed, or 60 tons Flax, be loaded into a Steamer during a day — to consider this a sufficient days work«, og i Tillæget til Konventionen af Maj 1888 hedder det »Further to consider as an established custom of the port, when loading steamers as sufficient for a days work, with regard to deals, when 50 St. hundred, with regard to pitch, when 600 Casks & with regard to tar, when 500 Barrels are put on board.«

I Reglen laster Dampskibe omkring 80 Standard om Dagen, ja enkelte Firmaer have endog lastet op til 130 Standards om Dagen; en Lastning af 100 Standards om Dagen hører ikke til Sjældenhederne, altsaa saa meget som en mindre Sejlskibslast paa en Dag. Stuvningen af Last foregaar her som Regel uden Ophold og Liggedagspenge er det her ikke »custom of the port« at betale.

Naar en Kaptajn ønsker at laste paa en Helligdag, saa indrømmes dette i Reglen, naar han Dagen i Forvejen anmoder derom; hvis Antal Dage til Lastningen er bestemt i Certepartiet, saa regnes det dog ikke med, om der arbejdes paa Helligdage; ved Lastning af Trælaster eller Losning af Salt regnes ikke Regndage som »workingdays«.

Som man vil se, var Størrelsen af de Skibe, som i 50-Aarene gik op til Archangel omkring 75 Læster; den Gang var Dybden over Barren 14½ Fod eller rettere Skibene tillodes ikke at gaa ud dybere lastede; Dybden var da antageligt ved Højvande 1 Fod mere. Nu er Barren opmudret og Skibe tillades at gaa ud lastede indtil 18 Fod; efter Meddelelse af Direktøren for Opmudringen, var den mindste Dybde, han fandt i Begyndelsen af September Maaned ved Højvande 23¾ Fod. De Sejlskibe, som nu gaa herop, ere gennemsnitlig betydeligt større end i 50-Aarene; man havde endog i forrige Aar en firemastet Finne paa ca. 600 Læster, og Dampskibene kan man antageligt gennemsnitlig regne efter 400 Læster. Nutidens store Damp- og Sejlskibe bringe saa meget mere med sig, saa Misforholdet mellem Eksporten nu og i 50-Aarene bliver dog ikke saa stort, som det ved første Øjekast ser ud.

Et Faktum er det dog, at Eksporten er mindre, end den for en Tid tilbage har været, og en Del af Datidens Archangel-Købmænd har forlagt deres Virksomhed til St. Petersburg. I 1870-Aarene arbejdedes der paa at faa en Jærnbane fra Kasan over Wätka til Kotlas (en Landsby ved Mundingen af Floden Wytshchegde, lidt nedenfor Weliki Ustjug), og en herværende Købmand anvendte selv 7,000 Rubel til Opnaelse af Linien, men St. Petersburgs Handelsstand har af al Magt arbejdet imod, at Archangel skulde faa bedre Kommunikationer; først i den sidste Tid er man

kommet saa langt, at Opmudring af Barren og Havnen er paabegyndt, ligesaa Bygningen af Jærnbane fra Perm over Wätka til Kotlas. Om en Tid vil vistnok ogsaa en Jærnbane blive anlagt fra Kasan til Wätka, og Wolga vil da blive forbundet med Dwina; for dette arbejder ogsaa Kasans Handelsstand. Fra Kotlas er der stadig nok Vand for Lægterne, og Lægtringen med Strømmen gaar hurtigt og bliver billig; man regner 3 Kopek pr. Pud (= 35 Øre pr. 100 Kg.). Naar Kotlasbanen om nogle faa Aar bliver færdig, vil Eksporten herfra blive adskilligt større, end den nu er.

Adskillige danske Skibe komme op til Archangel, men disse deltagte ikke i Trælasterporten; deres Opgave er væsentligst at bringe Tjære, Beg og Terpentiner over Søen. Naar Eksportlisten foreligger, skal jeg sende nærmere Meddelelser herom.

Fra danske Skibsførere.

En Rejse fra Auckland (Newzealand) til Phønix Øerne og tilbage.

Vi gik fra Auckland i Ballast, bestemt til Canton Øen, Skibet var befragtet som Dispatchbaad og bragte en Del Post. Styrede først Øst efter til den omtrentlige Længde af Pladsen, vi vare bestemte til, da S. O. Passaten sædvanligt staaer saa østlig eller O. N. O., saa man ikke kan gøre Regning paa at ligge højere end Nord. Saa Sawage Ø og styrede øst om Samoa. Phønix Øerne ligger imellem Linien og 5° S. Br. og paa c. 171° V. Lgd., de ere alle lave, nogle kun et Par Fod, andre indtil 30 Fod over Vandet, saa de ses ikke langt; om Dagen ser man først Fuglene og siden kommer de hvide Koralløer i Sigte; ligger der Skibe, da ser man dem først, og de synes at ligge nærmere, endskønt de ligger i Læ eller vest for Øen; da Strømmen sætter vest efter, maa man være sikker paa at være østen for, og er man saa paa Bredden, da styre ret efter dem og holde godt Udkig, Ankerpladserne ere daarlige og gaar Vinden vestlig, som undertiden sker fra November til April, maa man flygte derfra betids. Canton eller Mary Øen har en stor Lagun i Midten, selve Landet er kun en smal Strimmel Land, i Indsøen er 3 à 4 Fod Vand, og sejler man derinde med en Baad, ser det ud som om man havde en Have underneden, saadan vokser Korallerne i alle mulige Former og Figurer; Lagunen har et Udløb, som Baade kan benytte, der igennem løber en svær Strøm, som man har nok at gøre med at ro imod. Guanoen kommer ombord i smaa Sække og lastes løst i Rummet, er uden Lugt, men saa fint som Aske, saa den trænger ind overalt og er ubehagelig at have med at gøre; Arbejderne ere fra Salvage Øen og kan nok bestille noget; de ere gode Dykkere, men taaler ingen Regn, de lejes sædvanligt for 3 Aar ad Gangen og maa saa bringes tilbage til deres lille Ø igen. Denne regeres af en Dronning; de har haft en god Missionær der i flere Aar, saa de ere gode Kristne, der holder deres Gudstjeneste 2 Gange om Ugen; de kan ikke taale Spiritus, det gør dem helt forrykte, hvorfor det ikke maa findes paa disse Øer Ankerpladsen ved Øen er paa Vestsiden, udfør Indløbet, der findes et Par Huller, som Ankret maa falde i for at holde, da Bunden er stejl afgaende, man stikker saa dygtig Kæde ud og firer det andet Anker i Bunden, for at holde Skibet fra at slaa ind mod Land, naar det er stille om Natten; for at ligge støt eller paa Vinden om Dagen, hejser man et Sejl bak. Enderbury Ø er endnu vildsommere at ligge ved, der gør man en Trosse fast til en Kæde, som er strakt imellem 2 Ankre paa Land, og firer et Anker ned med 45 Favne Kæde, som hænger op og ned, og hver Gang det faar fat i Bunden, som er Korall, river det i Spillet, saa det er nødvendigt at have Gir paa Kæden, for at tage af for Stødet; vi mistede et Anker der. Disse Øer vokser dem efterhaanden ud af Havet, som man her har et synligt Bevis paa, idet et Vrag af et Jærnskib, som en Gang maa have sejlet paa her, nu staaer helt oppe, det vil sige Forparten, den anden Halvdel er formodentlig brækket af og

gaaet til Bunds; det gaar stejlt ned til Hundreder af Favne, det er interessant at gaa langs Stranden eller paa Revene, især om Natten ved Fakkelskin, det er som det hele var levende, alle Conkylier og Muslinger mylre frem rundt om. Guanoen er nu omtrent opsamlet paa disse Øer, men Kokostræer er plantet, saa om nogle Aar vil der vistnok blive skibet Cobra her fra; der findes ingen faste Beboere her; Indsøen er udtørret paa denne Ø, som ogsaa paa Sidney Ø. Paa Rejsen til Auckland styrede vi ned imellem Samoa og Fiske Øerne, passerede Niua-Fu Øen, netop som Vulkanen var i Virksomhed, mærkede allerede Dagen forud, at Vandet var uroligt, og da det blev Dag, saa vi Røgen og Asken vælte frem over Øen; vi holdt hen i Nærheden, men kunde ingen Folk eller Baade opdage, og dog var der sendt en Kano ud, for at faa os i Tale, men vi kunde ikke se den imod Landet, Folkene maatte være til Hest i flere Dage og flygte rundt paa Øen; vi lossede i Auckland og gik derfra til Tonga, for at laste Cobra hjemefter.

Vor danske Konsul i Auckland, Hr. N. Johansen, er meget imødekommende overfor Skibsførere og Landsmænd.

C.

Fra Sø og Land.

Paa Grund af Helligdage udgaar „Dansk Søfartstidende“ i næste Uge Lørdag i Stedet for Fredag.

Ifølge »Journal officiel« er Hr. Le Dependier udnævnt til Mægler, Tolk og Opsynshavende med Skibene i Brest (Finistère), i Stedet for Hr. Colin, der har taget sin Afsked. Hr. Le Dependier er bemyndiget til at oversætte det engelske, tyske, norske, danske og svenske Sprog.

I Calais er, if. »Norg. Sjøft.«, følgende Forandringer foretagne i Skibsafgifterne:

1. De nævnte Afgifter skal nedsættes: med 60 pCt., naar Kvantiteten af de ombord tagne eller udlossede Varer, omsat i Befragtningstons, ikke overstiger Fjerdedelen af Fartøjets afgiftspligtige Nettodrægtighed; med 40 pCt., naar denne Kvantitet overstiger Fjerdedelen af Drægtigheden, men ikke opgaar til Halvparten, samt med 20 pCt., naar samme Kvantitet udgør mere end Halvparten, men ikke overstiger tre Fjerdedele af Fartøjets Drægtighed.

2. Fartøj, der fra Udlandet, de franske Kolonier eller en fransk Havn ved Middelhavet ankommer til Calais efter at have anløbet anden fransk Havn ved Atlanterhavet eller Kanalen og der erlagt lokal Tonnageafgift, skal fremdeles tilstaaes den Nedsættelse, som er bevilget ifølge nu gældende Lovgivning, dersom Fartøjet ikke i Kraft af ovenmeddelte Bestemmelser skulde opnaa en større Reduktion i de omhandlede Afgifter.

Ogsaa en Maade at slukke Ild paa ombord. Kaptajn S. Jackson fra det amerikanske Skib »John Kay« opdagede 14 Dage efter at han var gaaet tilsøs, at der var Ild i Lasten. Kaptajnen bragte straks Fartøjet i en saadan Stilling til Vinden, at det lagde sig mest mulig over, hvorpaa Tømmermanden hejsedes ned ved Skibssiden, hvor han borede nogle Huller, der vilde komme under Vandlinien, naar Skibet enten kom paa ret Køl eller lagdes over til den anden Side, hvilket selvfølgelig bragte Vandet til at strømme ind i Rummet. Da Ilden paa denne Maade var slukket, blev Fartøjet igen bragt til at ligge paa den anden Baug, saa Hullerne kunde proppes, hvorpaa det blev pumpet læns og paa denne Maade bragt i Havn. (»Norg. Sjøft.«).

Ugens Havarier.

Fra Skagen skrives til os den 13. December:

I Nat Kl. 12 strandede paa Skagen Nordstrand Brig »Hanna«, Kaptajn N. P. Nilsson af Johnstorp (Höganäs), fra Hartlepool til Kolding med en Ladning Kokes. Skibet er 294 Reg. Tons drægtig, med 9 Mands Besætning, hvoraf 7 Mand bragtes i Land med en Fiskerbaad, medens Kaptajnen og Styrmanden senere bjærgedes af Skagens Redningsbaad. Skibet er formentlig Vrag.

Dania, Fiskedamper, er d. 12. ds. indkommet til Esbjerg med Tab af Stormasten. Damperen havde Galeasen Snefrid af Kristianssand paa Slæb, som var funden uden Besætning og flydende paa Lasten.

J. N. Madvig, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom hertil den 11. ds. paa Rejsen fra Blyth til Stettin med Kul. Skibet havde betydelig oven Bords Skade, foraarsaget af det haarde Vejr. Reparerer i Helsingør.

Berlin, Dpsk. af Leith, der, som meddelt, den 11. kom paa Grund syd for Dragør, men atter bragtes flot af Svitzers og ind hertil er undersøgt af Dykker, befunden ubeskadiget og har fortsat Rejsen til Hjemstedet.

Valkyrien, Skonnert af Svendborg, der d. 11 ds. grundstødte ved Kastrup, blev den 12. ds. bragt flot af Svitzers og fortsatte straks Rejsen til Hjemstedet.

Vidfarne, norsk Skonnert, er d. 13. ds. paa Rejsen fra England til Grenaa med Kul, strandet paa Pullerevet og er Vrag. Mandskabet er reddet.

Carl Hecksher, Dpsk. af Kjøbenhavn, Petersen har for Udgaaende fra Sundswall d. 13. ds. været paa Grund. Skibet bragtes flot med Assistance, og er afgaaet til Stockholm assisteret af 2 Slæbedampere. Bjergeløn 12,000 Kr.

Havila, Barkslib af Fanø, har d. 14. ds. for Indgaaende til Helsingborg fra Tocopilla med Salpeter, været paa Grund. Skibet kom hurtig flot og ligger vel beholden i Helsingborg Havn.

Agathe, Dpsk. af Memel, er den 14. ds. grundstødt ved Skalø. »Hertha« assisterer.

Harald, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Swansea til Stettin med Kul haft en mindre Gasekspllosion om Bord. Hovmesteren blev noget forbrændt, Kahytten en Del ramponeret.

Marie, 3/m Skonnert, Petersen, har d. 13. ds. maattet returnere til Hamburg paa Rejsen til Dünkerque. Skibet har mistet en af sine Baade og faaet en Del Skade paa Skandsekledning.

Albert, Dpsk. af Gøteborg, har d. 13. ds. maattet søge ind til Ebeltoft med Brud paa Maskinen. Efter at Skaden var udbedret fortsattes Rejsen til Lybeck.

Johanne, Jagt af Marstal, der strandede paa Nordmandshage, er nu fuldstændig Vrag.

Augusta, Jagt af Aalborg, har d. 16. ds. været paa Grund paa Sydenden af Korsholm. Dpsk. Frem bragte Skibet flot og indbragte det synkefærdigt til Hals. Efter at Frem havde pumpet det læns bugseredes Augusta til Hjemstedet for Reparation.

Merida, 3/m Skonnert af Faaborg, der, paa Rejsen fra Kotka til Granton, indkom til Risør med Skade, er d. 13. ds. efter endt Udlosning bleven kondemneret. Værdien af Skibet i beskadiget Stand blev ansat til 1500 Kroner.

Caroline, Dpsk., paa Rejsen fra Methil til Kjøbenhavn med Kul, er d. 14. ds. strandet ved Doggerbank. Besætningen er reddet.

Olive, Dpsk. af Sunderland, afsejlede den 15. ds. herfra til Memel, efter at have lossat en Ladning Kul her. Ved at passere Knippelsbro kolliderede Skibet med en af Pillerne. Broen tog ingen Skade, og først da Skibet var kommet udfor Dragør bemærkede man, at det havde et stort Hul i Siden, hvorpaa det returnerede hertil og reparerer.

Skirner, Skonnert af Svendborg, Nielsen, er udfor Cuxhafen bleven paasejlet af en Fiskedamper og fik Stævnen beskadiget, hvorfor den søgte ind til Cuxhafen. For Indgaaende dertil blev Skibet atter paasejlet, denne Gang af en

fremmed Skonnert, der tilføjede den en Del Skade i Siden. Efter Udlosning i Cuxhafen blev Skibet taget paa Slæb af Dpsk. Ørnen, som bragte det til Troense.

Dora, Barkskip er ifølge Teleg. d. 16. ds. fra London indløben læk til Mauritius. Skibet var paa Rejsen fra Menado til Punta Delgado.

Marie, Skonnert, fra Østersøen til Port Madoc har mistet alle Sejl i den sidste Storm. Skibet er ankommet til Port Madoc.

Martni, tysk Ever, der sank ved Lysegrund, er af Bjergningsdamperen Helsingør bleven sprængt, da den laa farlig for Skibsfarten.

Nordby, Barkskip af Fanø. Ifølge Meddelelse fra Montevideo er Bjergelønnen fastsat til £ 325.

Pallas, Dpsk- af Wasa, ankom den 18. ds. hertil paa Rejsen fra Helsingfors til London med Trælast Skibet havde Ild i Lasten, hvilket dog slukkedes med Assistance af Havneværnets Dpsk. Grane.

Invermay, Dpsk. af London, Robinson, er d. 18. ds. om Morgenen grundstødt paa Middelfrunden. Skibet, der var paa Rejsen fra Shields til Reval med en Ladning Kul, blev bragt flot af Svitzers og har ikke taget nogen Skade.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New York, meddele den 6. December:

Siden vor sidste Beretning er Antallet af Dampere, som søge Returfragt, betydelig formindsket som Følge af en mere livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Korn, hvorved en Del middelstore Baade ere blevne anbragte til 3/ til Cork for Ordre, medens der for store Baade kan opnaas 2/6 à 2/7½ d. til direkte Havne, hvilket Rederne dog vise ringe Tilbøjelighed til at acceptere. Disse Befragtninger have dog øjensynlig kun fundet Sted for dermed at dække tidligere stedfundne Salg, og Afskiberne synes ude af Stand til at faa nye Forretninger i Orden paa Basis af højere Fragtrater. Der er lidt mere Begær efter Bomuldsladninger og Befragterne synes villige til Forretning til de nuværende Noteringer, men finde ingen videre Imødekommehed hos Rederne. Der synes i det hele taget at være Chance for en moderat Fremgang i Fragtmarkedet, forudsat Rederierne ikke fremkomme med rigeligere Tilbud af Tonnage, end Tilfældet er i Øjeblikket.

Sejlskibs-Markedet holder sig vedblivende mærkværdig stille, men Tilbudet af Skibsrum er ikke særlig rigeligt, og Raterne ere som Følge deraf ikke undergaaede nogen Forandring af Betydning.

Det eneste af Interesse, som kan nævnes, er Befragtingen af et Antal Skibe med Sukker hertil eller til Philadelphia.

Der er betalt følgende Rater:

Baltimore til Cork f. O. Korn 3/. Rotterdam 2/9 d. New York til Lissabon 3/. New Orleans eller Galveston til Sundet 13/ til en Havn, 13/6 d. til to Havne. Atlantiske Havne til London, Avonmouth eller Belfast 2,9 d.

Galveston til Liverpool Bomuld 33/. Havre eller Bremen 34/6 d.

New York til London Petroleum 1/9 d. Southampton 2¼/₃ d. Pensacola til Syd-Afrika Trælast 7 Doll. Montevideo eller Buenos Ayres ca. 11 Doll. med 2 Doll. Clausulen, Rosario Doll. 12. New York til Buenos Ayres Doll. 6.50. Rosario Doll. 7.50. Golfhavn til Storbritanien eller Continentet Tømmer ca. 97/6 d., Savannah til Santos Trælast 14 Doll.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 14. December:

Kulfragterne til Østersøen ere uforandret flove. For Middelhavet er vedvarende godt Begær til sidste Uges Rater. Der er bl. a. sluttet Tyne Blyth eller Wear til: Pillau 2000 4/. Rostock 1000 5/. Kiel 900 4/6. Randers 700 5/3. Aalborg 1050 4/6. Kjøbenhavn 1600 3/10½. Göteborg 500 4/3. Warberg 1000 4/6. Lissabon 1200 5 6. Barcelona 2100 og 1400 8/. Marseilles 2000 5/9. Genua 5/6 og 5/7½ do. 6/6 d. V. Spezzia 2200 6/. Palermo 2500 5/9. Messina 2000 6/6. Venedig 2500 7/. Piræus 2000 6/. Constantinopel 3000 6/.

Returmarkedet fra Sortehavet er lidt fastere, men Raterne desuagtet miserable, navnlig fra Donauen. I Odessa have Skibene desuden for Tiden at vente længe paa »berth«, undertiden en halv Snes Dage, og saavel i Nicolaieff som i Donauen kan Ishindring indtræde naarsomhelst. Der er i de

sidste Dage sluttet: Nicolaieff 11/6 n. c. prompt. Odessa til London 9/. Sulina til Antwerpen 10/, do. 9/6 n. c. Salonica til Antwerpen 9/6, prompt. Donauen 11/6 n. c. Novorrossisk til Dunkirk 9/.

Middelhavs-Markedet er stille, naar undtages Ertsfragterne til Staterne.

Der er sluttet:

Alexandria til U. K. 10/ Ordre, 9/ direkte 8/6 Bristol/Channel. Sicilien til London 2100 d. V. £ 950. Spanien til U. K. 850 d. V. £ 475, 671 Netto £ 650. Huelva til Rotterdam 60,000 Tons 6/3, Tinto terms. Bilbao til Middlesbro 15,000 Tons successive over 1896 5/3. Bilbao til Middlesbro 1800 Tons, prompt, 5/1½.

Time charters:

New York, Jamaica og tilbage U. K. 880 gross £ 550. Staterne og Vest Indien 344 Netto £ 390. 3 Mdr. Home Trade 1130 d. V. £ 305, 4 Mdr.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 14. Decbr.:

Frugtmarkedet for saavel Damp- som Sejlskibe vedbliver stille til forrige Uges Noteringer.

Fra Amerika er der kun liden Efterspørgsel efter Tonnage, og Ostindiemarkedet er endnu fattigere paa Ordre, især for Dampskibes Vedkommende. Sortehavsfragterne holde sig stille, men vise en fastere Tendens.

Fra River Plate er det fremdeles vanskeligt at anbringe store Sejlere, og for handige Skibe er der ej heller stort Begær. Dampere kunne opnaa 22/— for Januar/Februar Lastning indtil San Lorenzo.

Fra Vestkysten er Markedet for prompt Afskibning vedvarende flovt til 21/3 for Salpeter. Der er 64,000 Tons ubefragtet Tonnage i Valparaiso, for Marts/April er der sluttet til 23/3 ÷ 1/3, for Juni/Juli 23/6 ÷ 1/3.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Kbhvn. 14. Decbr., bestemt til Cardiff, New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Malaga 18. Decbr., bestemt til Cadiz, Lissabon. — Antwerpen, Caroc, ankom til Antwerpen 30. Novbr., bestemt til Sortehavet. — Castor, Holm, afgik fra Southampton 16. Decbr., bestemt til Malaga, Barcelona. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Southampton 14. Decbr., bestemt til Oporto, Spanien, Italien. — Dagmar, Kofoed, ankom til Messina 16. Decbr., bestemt til Catania, Kbhvn. — Douro, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 16. Decbr., bestemt til Bordeaux. — Georgios I, Kihl, ankom til Constantinopel 17. Decbr., bestemt til Odessa. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Marseille 15. Decbr., bestemt til Barcelona, Denia, Malaga — Kiew, Rabe, ankom til Kbhvn. 14. Decbr. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 15. Decbr., bestemt til Santander, Havre. — Leopold II, Kruse, ankom til Odessa 15. Decbr., bestemt til Antwerpen, Kbhvn. — L. P. Holmblad, Strubberg, ankom til Antwerpen 14. Decbr., bestemt til Sortehavet. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Antwerpen 1. Decbr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Jensen, ankom til Stettin 16. Decbr., bestemt til Middelhavet. — Omsk, Rasmussen, ankom til Algier 17. Decbr., bestemt til Tunis, Piræus, Smyrna. — Tejo, Fenger, afgik fra Stockholm 17. Decbr., bestemt til Reval. — Tomsk, Christensen, ankom til Dunkerque 16. Decbr., bestemt til Riga. — Vesuv, Gade, afgik fra Danzig 17. Decbr., bestemt til Kbhvn., Southampton, Middelhavet. — Xenia, Ingerslev, ankom til Baloum 9. Decbr., bestemt til Novorrossisk, Odessa.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Antwerpen 17. Decbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 15. Decbr. — Ceres, Svensson, afgik fra London 15. Decbr., bestemt til Hamburg, Kbhvn. — Charkow, Norden, afgik fra Hull 18. Decbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 16. Decbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Trondhjem 16. Decbr., bestemt til Christianssund etc. — Fanø, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 17. Decbr., bestemt til Stettin. — Frederik, Harboe, afgik fra Hull 17. Decbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Königsberg 17. Decbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Kasan, Nidersøe, ankom til Königsberg 14. Decbr., bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 18. Decbr., bestemt til Newcastle. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Hamburg 18. Decbr., bestemt til Danzig, Königsberg. — Louise, Brabrand, afgik fra Königsberg 18. Decbr., bestemt til Kbhvn., Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 7. Decbr., bestemt

til Stettin. — Mosk. Petersen, ankom til Antwerpen 15. Decbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod. Harder, ankom til Riga 14. Decbr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Kbhvn. 16. Decbr., bestemt til Danzig. — Odin, Munck, ankom til Kønigsberg 12. Decbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 16. Decbr., bestemt til London. — Pregel, Egdiussen, pass. Hanstholm 16. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Romny, Harder, ankom til Libau 17. Decbr., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik fra Antwerpen 16. Decbr., bestemt til Riga. — Tula, Lissner, ankom til Liverpool 15. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Kbhvn. 17. Decbr., bestemt til Libau. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Riga 15. Decbr., bestemt til Hamburg. — Fylla, Olsen, afgik fra Kbhvn. 18. Decbr., bestemt til Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 18. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Odense 19. Decbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 19. Decbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 17. Decbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 17. Decbr., bestemt til Odense. — Lolland, Sørensen, afgik fra Odense 19. Decbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Laura, P. Christiansen, afgik fra Kbhvn. 18. Decbr., bestemt til Newcastle. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 18. Decbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Leith 18. Decbr., bestemt til Odense.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Sunderland 16. Decbr. — Christiansborg, Schmidt, ankom til Grangemouth 17. Decbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til London 15. Decbr. — Frederiksborg, Andersen, afgik fra Skutskær 18. Decbr. til London. — Rosenberg, Schultz, ankom til Riga 16. Decbr. — Uranienborg, van Deurs, afgik fra Stugsund 11. Decbr. til Honfleur.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Sundsvall 15. Decbr. til Kbhvn. — Fyen, Hansen, afgik fra Aarhus 18. Decbr. til Cardiff. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Riga 16. Decbr. til Ghent. — Jylland, Starck, ankom til Libau 12. Decbr., afgik 16. — Russia, Rasmussen, ankom til Ghent 13. Decbr. — Sjælland, Rasmussen, ankom til Ghent 15. Decbr.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra Kristianssand 29. Novbr., ankom til New-York 15. Decbr. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 4. Decbr. til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristianssand 13. Decbr. til New-York.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, afgik fra Esbjerg 12. Decbr., ankom til London 15., afgik 17. til Methil. — Nord-søen, Meinertz, afgik fra Esbjerg 12. Decbr., ankom til Burntisland 14., afgik 16. ankom til Methil 16., afgik 18. til Esbjerg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Sunderland 14. Decbr., bestemt til Stettin. — Frode, J. C. Jensen, afgik fra Rouen 17. Decbr., bestemt til Swansea. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Methil 9. Decbr., ankom til Libau 16. Decbr. — Svend, Hveysel, afgik fra Libau 7. Decbr., ankom til Rotterdam 14. Decbr. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Blyth 5. Decbr., ankom til Neufahrwasser 12. Decbr. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Reval 23. Novbr., ankom til Schiedam 2. Decbr. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Libau 13. Decbr., bestemt til Rotterdam. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Buenos Ayres 6. Decbr., bestemt til Rio de Janeiro. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Santos 10. Decbr., bestemt til La Plata. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Swansea 6. Decbr., ankom til Stettin 15. Decbr. — Dan C. M. Kraemer, afgik fra Stettin 15. Decbr., ankom til Riga 17. Decbr. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Sunderland 14. Decbr., bestemt til Stettin.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Blyth 5. Decbr., ankom til Kbhvn. 6. Decbr. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Rotterdam 9. Decbr., ankom til Sunderland 11. Decbr. — Johan Siem, F. Löffler, afgik fra Reval 10. Decbr., ankom til Dunkerque 17. Decbr. — Pawel Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Kbhvn. 15. Decbr., ankom til Riga 18. Decbr. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 9. Decbr., ankom til Libau 10. Decbr.

Heimdal. Anine, Knudsen, afgik fra Dunkerque 17. Decbr., bestemt til Grangemouth.

Sejlskibe.

Fane, Nordby. Anita, Lybecker, afgik fra Liverpool 8. Decbr. til Cadiz. — Dora, Sonnicksen, indkom paa Rejsen fra Celebes til Europa til Port Louis (Reunion) 16. Decbr. med Havari og Læk Skib. — Esmeralda, Pedersen, passerede Deal 10. Decbr. fra Hamburg til Port Elisabeth. — Hans, Jensen, er ankommet til Tjilijop fra Rotterdam. — Havila, Mortensen, er ankommet til Helsingborg fra Tocopilla via Plymouth. — Ines Røhl, Jessen, ankom til Buenos Ayres 14. Novbr. fra Paranagua. — Nordby, Kolster, sejlfærdig i Montevideo 18.

Decbr. til Kanalen. — Peruvian, Hansen, ankom til All 19. Novbr. fra Hamburg via Mazatlan. — Rosa, Brinck, ankr ved Brixham 12. Decbr. fra Havre til Cardiff. — Terce Holm, afgik fra Valparaiso 25. Okt. til Liverpool. — Ven. Pedersen, afgik fra Barbados 2. Decbr. til St. Marc.

Chr. Simoni. Aalborg. Carl, Andersen, ankom til Svenborg 14. Decbr. — Kirstine, Ægdiussen, afgik fra Lond 3. Decbr. til Aalborg.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.). Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Skagerrak. En Mast, der var 8 Fod over Vandet, er den 8de December 1895 observeret 8 Kml. N. 28° Ø. for *Hanstholm*.

Kattegat. I Henhold til Lov af 13de Decb. 1895 er *Endelave* Lodseri nedlagt.

Sundet. Den 21de Decb. 1895 inddrages Afmærkningen for Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran *Mellemfort* og *Prøesten*. Samtidig slukkes Varselfyrene paa begge Forter.

Store-Bælt. Everten, som er sunken S. for *Asnæs*, er nu bortsprængt, saa at der over Vraget er 22 Fod Vand. Vraget ligger tæt ved N.-Kant af *Lysegrunde*, 3,3 Kml. S. 7° Ø. fra den yderste Pynt af *Asnæs*.

Østersøen. Bornholm. Den 21de December 1895 tændes paa Bølgebryderens V.-Ende uden for *Rønne* Havn et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 25 Fod. Synsviddet: 4 Kml. Brændetid: 1ste Aug.—15de Maj, i hvilken Tid Fyret brænder Nat og Dag. Det vises fra et 18 Fod højt, firkantet Granit-taarn.

Fra samme Dag tændes de to røde Lanterner, paa den NV.-lige Del af Havnepladsen, ikke mere.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Sundet. Taagehornet ved *Hakens Fyr* giver nu hver Minut følgende Signal: Stød 15 s., Pause 7 s., Stød 15 s., Pause 23 s.

Fyrskibe inddragne. I Følge Telegram af 12te Decb. 1895 fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* ere alle svenske Fyrskibe N. for *Gotland* inddragne.

Den 7de Decb. 1895 er Fyrskibet »*Kopparstenarne*«, den 9de Fyrskibet »*Grepem*« og den 12te Fyrskibet »*Grundkallen*« inddragne.

Finland. Bottniske Bugt. Den 4de Decb 1895 er Fyrskibet »*Relandersgrund*« og den 8de Decb. Fyrskibet »*Storkallegrund*« inddraget.

Tyskland. Oder. Den rødmaalede Lystønde *Patschkamp*, Spirtønde C. i *Papen-Wasser*, viser 2 hvide, faste Fyr, der begge ere 10 Fod over Vandet. Synsviddet: 2 Kml. Naar Is gør det nødvendigt, har Tønden ingen Fyr. 53° 40' 3" N. Br. 14° 32' 20" Ø. Lgd.

Stettiner Haff. Fyrskibene »*Woitzig*«, »*Kaiserfahrt*« og »*Swantewitz*« ere igen udlagte paa Station.

Klejer Fjord. Lystønden »*Labø*« er igen tændt. Den viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 6 s., Mørke 3 s.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Slesvig V. Paa V.-Kysten af *Slesvig* er Vinterafmærkningen foretagen.

Fyrskibet »*Eider*«. Fyrskibet »*Eider*« er midlertidig inddraget.

Slesvig. Baaken paa *Seesand* er ødelagt.

Helgoland. Ved *Helgoland* er *Nathurn* Tønden nu en hvid Baaketønde, mærket »*Nathurn*« med sort, med to røde Kegler med Spidsen opad.

Hogstean Tønden er nu en hvid Baaketønde, mærket »*Hogstean*« med sort, med 2 røde Kegler med Spidsen nedad. Den ligger i 6½ Fv. Vand, 1 Kbl. SV. for *Hogstean*, i Linien Ø.- og SV.-Baaken paa Dynen overet. 54° 9' 51" N. Br. 7° 54' 3" Ø. Lgd.

Elben. Kuf »*Zwei Gebrüder*« er sunken i 16 Fod Vand i

sches Tief mellem Tønde Nr. 4 og Nr. 5 mellem *Gelb Sand Mittel Plate*.

Weser. I *Weser* er Vinterafmærkningen foretaget.

I Munden af *Alte Weser*, 800 Alen Ø. for Linien Jem de sorte Tønder Nr. 1 og 2, er et Fartøj sunket i 6 Vand. Det er afmærket med en Vragtønde med N.-lig betegnelse, der ligger fra *Rhothe Sand Fyr* i ØNØ. og sort Tønde Nr. 1 i SSV.

Stenen, som laa ved 24,9 Km. Stenen, oven for *Farge*, borttaget og Afmærkningen inddragen.

Holland. Zulderzee. I *Zwin* er Afmærkningen inddragen for Vinteren.

I *Amsteldiep* er Styrbords Side afmærket med 4 røde Vagere med 2 Balloner og med to røde Stager med 2 Balloner. De flyttes efter Farvandet.

Zeeget Hoek van Holland. Den rød og sort lodret sribede Lystønde uden for *Zeeget Hoek van Holland* har været slukket, men er igen tændt.

Wester Schelde. Ved *Walsoorden* er tændt et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 77° Ø. gennem Ø. og S. til S. 7° V. Flammens Højde: 18 Fod. Synsviddens: 9 Km. Det vises fra en rød, 22 Fod høj Duc d'Albe med Fyrhus, 250 Alen inden for Hovedet af Yder Hoofden. Linseapparat af 6te Orden. 51° 23' 37" N. Br. 4° 1' 56" Ø. Lgd.

Holdt overet med *Magere Merrie* Fyr i N. 52 V. leder det i Favndet langs *Walsoorden*.

Det ydre Fyr ved *Walsoorden* bliver uforandret, men tjener kun til at betegne yder Hoofdens Yderende.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Chauveau Fyr S. En sortmalet Lystønde, mærket *Chauveau*, er udlagt 1½ Km. S. for *Chauveau Fyr* i Skæringen mellem Linierne: *Chauveau Fyr* overet med V.-Hjørnet af *Rividouz Redoute* og *Saint Martin Kirke* overet med Møllen S. for den. Tønden viser rødt, fast Lys. 46° 6' 30" N. Br. 1° 16' 40" V. Lgd.

New Brunswick. Chaleur Bay. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa en lille Ø ud for Yderenden af *Newport Point*. Flammens Højde: 35 Fod. Synsviddens: 12 Km. Det vises fra en 26 Fod høj, hvid, firkantet Træbygning. 48° 17' 23" N. Br. 64° 42' 42" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Casco Bay. Maine. En sort Spirtønde Nr. 1 er i 4 Fv. Vand udlagt ½ Kbi. S. 87° Ø. fra 4 Fods Grunden *Wyman Ledge*, fra *Halfway Rock Fyr* i N. 60° Ø., 7½ Km.

Cape Ann. Massachusetts. Den sort og hvid lodret sribede Fløjtønde, der laa 3½ Km. S. for *Eastern Point Fyr*, er flyttet og ligger nu i 32 Fv. Vand, 2½ Km. S. 81° Ø. fra *Cape Ann* S.-lige Fyr, fra *Boston Fyr* i N. 41° Ø.

Newport Harbor. Rhode Island. En rød og sort sribet Spirtønde er i 15 Fod Vand udlagt tæt SV. for en 7 Fods Klippe, som ligger 175 Alen S. 59° Ø. fra *Old Colony* S.-lige Bro i *Newport Harbor*, fra *Rose Island Fyr* i S. 66° Ø. og fra *Fort Adam* Taagesignal i N. 64° Ø.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Livorno. Den 1ste Januar 1896 tændes paa Yderenden af *Veyliaia Molen* et grønt, fast Fyr, der lyser fra S. 29° Ø. gennem S., V. og N. til N. 61° Ø. Flammens Højde: 54 Fod. Synsviddens: 5 Km. Det vises fra et 60 Fod højt, hvidt, firkantet Jerntaarn. 43° 32' 15" N. Br. 10° 17' 20" Ø. Lgd.

Samtidig inddrages *Lystønden*.

Gallipoli. I Januar 1896 forandres det midlertidige hvide, faste Fyr paa *Sant' Andrea* til et hvidt, fast Fyr med Et-Blus hver Minut.

Tarent Bugt. Ved *Cotrone* er paa Yderenden af det nye Havnehoved ved den N.-lige Havn tændt et grønt, fast Fyr. 39° 5' 17" N. Br. 17° 7' 10" Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Dalmatien. Ved *Arbe* er paa Yderenden af Havnehovedet tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 12 Fod. Synsviddens: 1 Km. Det vises fra en l'æl. 44° 45' N. Br. 14° 46' Ø. Lgd.

Donzella Fyret ved *St. Andrea* paa *Donzella* skal forandres til et rødt og hvidt vekslende Fyr, rødt i 15 s., hvidt i 15 s. 42° 39' N. Br. 17° 57' Ø. Lgd.

Grækenland. Corinth Bugt. En 2 Fv. Klippegrund ligger ½ Km. fra Kysten i *Corinth Bugt*, N. 67° V. fra *Trazont*, fra *Morno Pynt Fyr* i N. 85° Ø., 6,4 Km. og fra *Salmeniko Pynt* i N. 2° V. 38° 22' 50" N. Br. 22° 1' 5" Ø. Lgd.

Det røde, faste Fyr paa *Gylplisso Pynt* i *Vostilza Bugt* er slukket. Fyrtaarnet er ødelagt. 38° 15' 45" N. Br. 22° 6' 55" Ø. Lgd.

Rusland. Sorte Hav. Det midlertidige røde, faste Fyr paa Yderenden af *Sendra* Pynt er slukket, og de 8 sorte Vagere i *Tendra Bugt* ere inddragne.

Tunis. Bizerte. Den 1ste Decb. 1895 ere følgende Forandringer i Belysningen foretagne ved *Bizerte*:

1. Paa N.-Dæmningens Hoved er tændt et hvidt Fyr med En-Formærkelse hver 5 s. Flammens Højde: 46 Fod. Lys-lynen: 15 Km. Det vises fra et Jerntaarn. 37° 16' 38" N. Br. 9° 53' 21" Ø. Lgd.
2. Paa Yderenden af N.-Molens Forhøjning et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 17 Fod. Det vises fra et Jerntaarn. 37° 16' 18" N. Br. 9° 52' 55" Ø. Lgd.
3. Paa Yderenden af S.-Molens Forhøjning et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 17 Fod. Det vises fra et Jerntaarn. 37° 16' 12" N. Br. 9° 53' 0" Ø. Lgd.
4. Paa *Sebra* Pynt, ved Indløbet til Søen, et fast Fyr, som viser hvidt Lys over 1° over Midten af Kanalen, grønt Lys til højre, rødt til venstre derfor for Indgaende. Flammens Højde: 47 Fod. Det vises fra et Jerntaarn. 37° 15' 26" N. Br. 9° 51' 29" Ø. Lgd.

De midlertidige Fyr paa *Molerne* og det røde Fyr ved *Kasbah* ere slukkede.

Nærmere Meddelelse om Tændingen af Fyret paa Ø.-Dæmningen senere.

Ved Besejlingen skal man holde Fyret paa *Sebra* Pynt mellem Fyrene paa Forhøjningerne af *Molerne*, til man er mellem disse Fyr.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Uruguay. Montevideo. Tønden ved *Buen Viaje* Rev i *Bassuras Bugt* mangler og udlægges ikke igen. 34° 56' 0" S. Br. 56° 7' 15" V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Gibraltar. — Skibe fra *Rabat* underkastes 14 Dages, og fra 85 Km. Omkreds 7 Dages Karantæne, fra Afsejlingsdagen at regne.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Bygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Dampmaskiner, Kjedler samt Maskinarbejde af enhver Art. — Tørdok, 340 engelske Fods Længde i Bunden, samt Patentslip for Skibe af indtil 750 Tons Egenvægt.

Fanø praktiske Sømændsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Nørrebros

Koste- og Levangerfabrik,

Norrebrogade Nr. 30.

Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

„Danek Sefartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 18, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø.

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet cmedes ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelt Numre af „Danek Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Brødgade, og flere Stæder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Breddes 25 Øre,	udenlandske	35 Øre	
De øvrige Sider	—	20 —	
	do.	25 —	
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
½ Side eller derover	20 0/0	30 0/0	50 0/0
Mindre end ½ Side	10 0/0	20 0/0	40 0/0

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 52.

Kjøbenhavn, Fredag den 27. December 1895.

2. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Pilot chart. — Kollision i Taage. — Fiskeri-Statistik. — Danske Mineøvelser i Øresund. — Konsulatloven i Folkethinget. — Om Betingelserne for en Udvikling af vor Skibsfart. Kontrolkontoret for nautiske Instrumenter i Bergen. — Fra Sø og Land. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Lager af Tegne- og
Maleartikler for Ingeniører og
Industridrivende.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg;

Østergade 10, Kjøbenhavn.

Heymann-Bloch & Komp.s

verdenerberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel
til Konservering af
Helbredet,

bør føres i ethvert

Skibsapothek.

Faas i de fleste

Materialforretninger.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med

Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon T 37.

Skindtrøje-Fabrik.

Nørrebrogade 23.

C. J. Scheel,

Specialist i Skindbeklædning.

SEIFERT & NØRGAARD,

Ny Østergade 1,

Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.

Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sporrøng & Co.,
Stockholm.

Anbefaler alle Slags Uniformeffekter.

Telef. 1297.

Skibssalg! Skibskøb!

Skibe af alle Størrelser og til alle Priser anvises til Køb
og Salg; kyndig Assistance ved Køb, Besigtigelse etc. ydes.
Gode Betingelser tilsikres.

Man henvende sig til

Kaptajn M. NISSEN,
Skibsreder.

Holsteinsgade 3, Kjøbenhavn Ø.

Telegr.-Adr.: „Kaptajn“, Kjøbenhavn.

Flensborgs

Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.

Transit og Kreditoplagvarer

M. Christiansen.

John Hintze.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper,
Transportpramme med eller uden Motorer, Losse- og
Ladeapparater, Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fisker-
fartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordel-
agtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902.

Nørrefarimagsgade 31A, 1. Sal.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og
Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:

Rådhusstræde 4.

Metalspejllapparater, Havnefyrr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

Hans Chr. Berg,

Stukkatur, Cementstøberi
og

Kridtstensværksted.

Gothersgade 91. K.

Petersen & Rand,

Niels Juelsgade 7.

→: Telefon 3523. ←:

Import af finsk Smør,

fineste holdbar Kvalitet,
billigste en gros Pris.

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed

henledes paa

„SAPOLIO“,

der kan rense og pudse alt og er
det billigste, drøjeste og nem-
meste Pudse- og Renselses-
middel, der eksisterer. Faas
overalt.

Fabriken Sapolio, Angade 106.

Frihavns

Spedition &

Kommissions-Forretning,

Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørges.

Kontor i Frihavns Kontorb.

Telefon 2250.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles kraftige og velmagende Rødvind, faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.
14 Adelgade 14.
Telefon 3796.

HOTEL GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.
J. Foverskov.

Internationalt Bureau

(oprettet 1879)
Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Hattemagasinet

„London“

Moderne elegante Herrehatte
i stort Udvalg

[Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser
Østergade 31.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.



Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.
Depot: Toldbodgade 14.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,

»Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1«, »Nore« og »Svea«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.



ENEFORHANDLER:

V. LØWENER,

Kvæsthusgade 6,

KJØBENHAVN K.

Linoleum

og

Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Presenninger

af H. E. Hansens gode velbekjendte vandtætte Dug have steds paa Lager.

Holbergsgade 15.

Orgel-Harmoniums

og alle

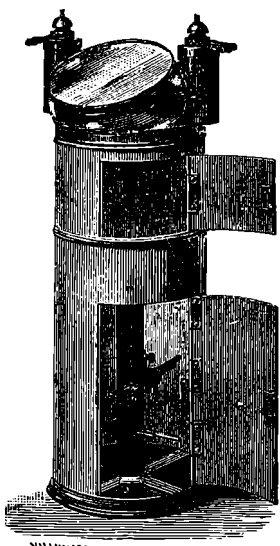
Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til billigste Priser. Ved Udførsel godtgøres Tolden. Forlang vore illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

NØRHOLMS

Patent Multiplicator Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre
med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre. Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Paralellnealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens
Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

„DAN“,

Ny dansk Petroleumsmotor.

Med denne Motor er foregaaet en fuldstændig Revolution paa dette Omraade, idet den arbejder uden Lampe eller anden Tændindretning.

Skal ikke rønses, kan aldrig komme i Uorden.

Er simpel i Konstruktionen og kan passes af Enhver; er den billigste af alle, og dens Petroleumforbrug er yderst ringe. Motorerne leveres paa Prøve og kan ses i Virksomhed.

Fabriken Ahornsgade 15, Kjøbenhavn N.

Repræsentant: J. CHR. LARSEN, Birkegade 27.

Obs.: Siden April d. A. er solgt 11 Stk. Motorer til Fiskefartøjer i Esbjerg og Frederikshavn.

P. Otzen & Thorstenson,

autoriserede Installatører af elektrisk

Belysning.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Lynafledere. Ringeapparater og Telefoner. Manometre.

Vacuummetre. Tællemaskiner.

Fabrik:

Ryesgade 105.

Kontor og Lager:

Gothersgade 24.

Paa Udkig.

Med dette Nummer afslutter Dansk Søfartstidende sin 2den Aargang. Det forløbne Aar har for vor Sømandsstand i flere Retninger været et Mærkeaar. Skønt det desværre ikke har bragt nogen væsentlig Bedring i de daarlige Fragtforhold, har det for saa vidt været et godt Aar for Sømandsstanden, som denne i det har befæstet og udviklet sine Organisationer i den Erkendelse, at den kun herved fyldestgørende vil kunne sikre Varetagelsen af sine offentlige Interesser. I Søfarts-Foreningerne rundt om i Landet har der i det forløbne Aar været mere Liv og mere Interesse for deres Anliggender, end man i de senere Aar har kunnet spore, og særlig betegner Dannelsen af en Sejlskibsrederi-Forening for hele Landet et stort Fremskridt, for Sejlskibsflaaden i Særdeleshed, for Skibsfarten i Almindelighed. Denne Forening har jo endnu kun et halvt Aars Virksomhed at se tilbage paa, men den har dog naaet i dette at fæstne sin Organisation paa de fleste af Landets Søfarts-Pladser, at vinde betydelig Tilslutning paa disse og at optage Arbejdet for Opgaver af stor og indgribende Betydning. Vi skulle ikke paa dette Tidspunkt omtale Foreningens Virksomhed i Detaillerne, men kun fremhæve, at den har gjort, hvad der i Øjeblikket kan gøres, for at tilvejebringe en retfærdigere Toldlovgivning for Skibsfartens Vedkommende, at den har ydet Bestræbelserne for en Ordning af vore Havneforhold sin Støtte, og endelig at den har søgt at faa Sejlskibenes Konsulatafgifter nedsatte. For dette sidste Punkts Vedkommende vil der utvivlsomt i den nærmeste Fremtid foreligge et Resultat, saaledes at Sejlskibenes Afgifter nedsættes med 5 Øre pr. Ton aarlig, og selv om dette ikke tilfredsstillende, hvad de med fuld Ret kunde ønske, betegner det dog et væsentligt Fremskridt. Vi skulle, saa snart Konsulatloven foreligger endelig vedtagen, udtale os udførligt om den, men vi maa allerede nu fremhæve, at Sejlskibsflaaden i første Række kan takke sin nye Organisation for det Resultat, der er naaet, og vi haabe, at dette og den almindelige Erkendelse af en saadan Organisations Værd, maa skaffe den en stærk Tilgang nu ved Aarsskiftet. Der foreligger for Foreningen talrige Opgaver i det ny Aar, og den vil kunne arbejde for dem med saa meget større Kraft og Autoritet, jo mere Tilslutning den vinder omkring i Landet. Vi opfordrer derfor dens Venner til at arbejde ihærdigt for dens Vækst.

Vi fremhæve endnu, at Sejlskibsrederi-Foreningen i flere vigtige Spørgsmaal har samarbejdet med andre af Skibsfartens Organisationer, et Samarbejde, der sikkert i Fremtiden vil vise sig at bære gode Frugter.

Det er med Tilfredsstillelse vi kunne sige, at i det forløbne Aars omfattende Bestræbelser for at organisere vor Sømandsstand og varetage vor Skibsfarts offentlige Interesser, har Dansk Søfartstidende taget væsentlig Del. Vi have søgt at danne Bindeleddet mellem de forskellige Interesser indenfor vor Skibsfart, og vi have søgt udadtil at vække Interesse for og Forstaaelse af dens Krav. Vi have, om end disse Opgaver ikke ere fuldt tilfredsstillende løste, vundet den Anerkendelse, der ligger i en stedse stigende Udbredelse og i stedse nøjere Samvirken mellem vore Læsere og os. Vi tør sige, at vi her i Bladet i største Udstrækning have givet Plads for de

forskellige Anskuelse, der ønskede at komme til Orde, og vi tro, at Bladet netop derved har vundet det Præg af at være Organ for Skibsfarten og dens Interesser, uden hvilket det ikke vilde have erhvervet den Indflydelse, som det i vigtige Spørgsmaal har haft.

Dansk Søfartstidende vil da i det nye Aar arbejde videre paa samme Grundlag som tidligere. Vi bringe vor Tak til de mange i og udenfor Handelsmarinen, der i det forløbne Aar have støttet os, ikke mindst til Sejlskibsrederi-Foreningen, ved hvis Stiftelse Bladet opnaaede en overordentlig Udbredelse i danske Havne og paa danske Skibe. Vi fortsætte vort Arbejde i det nye Aar med de samme faste Medarbejdere som hidtil og med talrige Medarbejdere og Meddelere omkring i Sømandsstanden. Vi opfordre vore Venner omkring i Landet til ved Aarsskiftet at skaffe Bladet forøget Tilslutning her hjemme og i Udlandet i den Erkendelse, at de derved arbejde i deres Stands og deres Næringsvejs Interesse.

Kjøbenhavns Havneraad indstillede i Lørdags Kaptajn af Marinen C. F. Drechsel til Havnekaptajn for Kjøbenhavns Havn og Red, hvilken Indstilling Ministeriet for offentlige Arbejder har approberet.

Kaptajn Drechsel er født i 1854 og er saaledes nu 41 Aar gammel. Han blev Sekondløjtnant i Marinen i 1874, Premierløjtnant i 1876 og Kaptajn i 1889. Siden 1887 har Kaptajn Drechsel været Konsulent for Indenrigsministeriet i Fiskerisager og har i denne Aarrække haft en væsentlig Indflydelse paa vore Fiskeriforholds Administration og paa Fiskerilovgivningen. I 1890 udnævntes han til kongevalgt Medlem af Kjøbenhavns Havneraad, i hvilket han siden da har haft Sæde.

Spørgsmaalet om Besættelsen af Havnekaptajn-Embedet her i Byen efter Kommandør Lüders' Død har, som det vil være vore Læsere bekendt, givet Anledning til en Meningsudveksling mellem dem, der ønskede det besat med en søkyndig Mand, og dem, der foretrak en Tekniker. Saa vidt det er bekendt, var der blandt Ansøgerne til Embedet ingen andre søkyndige end Kapt. Drechsel, og i Hovedstadens Søfarts- og Handelskredse vil man derfor med megen Tilfredsstillelse have modtaget Efterretningen om hans Valg. Det siger sig selv, hvad ogsaa stærkt pointeredes i den i vort sidste Nummer meddelte Adresse fra Søfarts-Foreningerne, at det er af den største Betydning, at Havnens øverste Administration er overdraget en Mand, der har fuld Forstaaelse af deres Ønsker og Krav, for hvis Skyld Havnen er til, af Skibsfartens og Handelens; og Administrationen af Kjøbenhavns Havn er jo ordnet saa hensigtsmæssigt, at der til enhver Tid er sikret Havnekaptajnen den fornødne tekniske Assistance, hvad det da heller ikke vides, at han nogensinde har savnet. Bladet »Ingeniøren« har gjort sig fortjent af denne Sags heldige Løsning ved at skaffe en Række Oplysninger om Havneforholdenes Ordning i forskellige udenlandske Havne, Oplysninger, af hvilke det fremgaar, at hvor den øverste Administration, som her, er lagt i Hænderne paa en enkelt Mand, er dette som Regel en søkyndig; dette gælder saaledes i norske og svenske Havne, i Antwerpen, Rotterdam, Lübeck m. fl. Steder.

Her i Kjøbenhavn har man ved nu at vælge en søkyndig Havnekaptajn baade fulgt en Tradition, under hvilken vor Havn hidtil i alt væsentligt har fulgt med Tiden, og sikret Varetagelsen af de stedse voksende Krav, som Skibsfart og Handel stille til dens Administration.

Bogø Navigations-skole. I den nu afsluttede 3die Examenstermin i 1895 indstilledes 8 Elever til den almindelige Styrmandseksamen, af hvilken 1 ikke bestod Prøven. Til Examens 2den Afdeling indstilledes 8 i Navigation, 7 i Geografi og Vejrlære, 7 i Søret og Handelsvidenskab samt 6 i Engelsk, hvilke alle bestod. I alt er der i 1895 fra Skolen demitteret 27 til den alm. Styrmandseksamen, og til Examens 2den Afd. 24 i Navigation, 23 i Geografi og Vejrlære, 20 i Engelsk og 23 i Søret og Handelsvidenskab, samt 1 ældre Styrmand i Maskinlære. Desuden har 4 Elever bestaaet Fiskerskipperprøven. Skolen optager fremdeles ny Elever til enhver Tid. Uformuende Elever, der viser Flid og god Opførsel, kunne vente offentlig Understøttelse. Skolens Lærere ere O. Mathiasen og A. Landt, samt Forstanderen Cand. mag. Svendsen, der paa Forlangende giver nærmere Oplysning om Skolen og sender dens Program.

Pilot chart.

Ifølge Pilot chart for December var Vejret over det nordlige Atlanterhav gunstige meget haardt i November; særlig gælder dette Nord for 40° Brede, hvor der fra den 1ste til den 22de i Maanedens saa godt som hver Dag havdes stormende Kuling. Da Centrene for Stormene bevægede sig paa høje Breder, var Vinden i Reglen skiftende fra S. V. til N. V. med en Styrke, der hyppigt naaede til 10 efter Beauforts Skala, og jævnlig var ledsaget af orkanagtige Byger med Sne og Hagl.

Mange Skibe for vestgaaende mødte disse Storme i hurtig Rækkefølge og havde derfor ondt Vejr næsten fra Kyst til Kyst.

Forudsigelsen for December lyder paa: Hyppige Stormcentre, bevægende sig fra Kysten af de Forenede Stater til Nord for de britiske Øer, medføre haard Kuling fra Vest og N. V., der føles saa langt syd paa som til Bermudas og Azorerne.

I den midterste Del af Oceanet mellem 25° og 40° N. Brede af og til Storme og i den mexikanske Havbugt stiv nordlig Kuling. Nogen Taage paa den nordlige Del af de store Banker.

Pilot chart indeholder denne Gang, foruden de sædvanlige vigtige Meddelelser og Oplysninger for Søfarten, endvidere en Beskrivelse af Cyklonerne i det stille Hav med et Kort, der viser 55 af deres Baner, hvoraf de 32 gaa i en lige Linie mod S. O., medens 22 ere krumme som for de vestindiske Orkaner og de kinesiske Tyfoners Vedkommende, men blot i omvendt Retning; kun en af Cyklonerne, nemlig den, der passerede over Ny Kaledonien i Februar 1880, bevægede sig paa helt uregelmæssig Maade.

Det fremgaar af de indtegnede Baner, at Stormene have en øjensynlig Tendens til at søge hen over Midten af de store Ørgrupper, saaledes at de mellemiggende Farvande gaa fri.

Bagsiden af det foreliggende Pilot chart indeholder endelig et Storcirkelkort over det indiske Hav.

Kollision i Taage.

Vi gengive, efter »Tidsskrift for Søvaesen«, nedenstaaende Indlæg af den engelske Admiral Colomb:

Det er min Overbevisning, at det er de fejlagtige Principer, som ligge til Grund for de nuværende Søvejsregler, der have bevirket mange Skibes Forlis. Saafremt Principet i Washington-Reglerne vilde blive lagt til Grund for Manøvreringen i Taage, er jeg sikker paa, at Kollision forholdsvis sjældent vil indtræffe. De gamle Principer, der ere bragte til Live igen i Washington, ere de simpleste. Der kan ikke være nogen Fare for Kollision mellem to Skibe, medmindre de styre mod samme Punkt med en saadan Fart, at de omtrent samtidig ville træffe i dette Punkt. Dette er den indledende Bemærkning baade til de gamle Regler og til Washington-Reglerne.

De gamle Regler, ved hvilke der ikke er rørt før 1840, gav det ene Skib Ret til med uforandret Fart at styre mod det omtalte Punkt, medens de absolut forbød det andet Skib at styre mod dette eller mod noget andet Punkt foran for det første Skib. Med andre Ord: man skulde gaa agten om. Dette Princip er nu kommet frem igen i Washington-Reglerne.

Principet i de nuværende Regler er: at det ene Skib ikke alene maa, men skal styre mod det farlige Punkt og, hvis det er en Dampet, mindske Farten. Det er imidlertid ikke forbudt det andet Skib at styre mod det samme Punkt, og det er heller ikke paabudt at gaa agten om. Det beror paa Vedkommendes egen Dømmekraft, om man vil forsøge at gaa agten om eller foran om. Den Teori, som gør sig gældende her, og som er fremsat for c. 20 Aar siden uden Argumenter og uden Beviser, er: at det var farligt at tillade det ene Skib at styre mod det farlige Punkt og samtidig paabyde det andet at gaa agten om.

Lydsignaler i Taage have eksisteret lige saa længe som de gamle Søvejsregler, og at benytte dem efter disse Regler er saa simpelt som vel tænkeligt. Ingen har nogensinde drømt om, at der var nogen Vanskelighed ved at overføre de almindelige Søvejsregler til at gælde i Taage ved Hjælp af Lydsignaler paa fuldstændig samme Maade, som naar de to Skibe have hinanden i Sigte. Den simple Regel var: at det Skib, som hørte Taagesignalet om Bagbord, gik videre, og det, som hørte Taagesignalet om Styrbord, styrede mod det Punkt, hvor det først hørte Signalet. Man var nemlig sikker paa, at det første Skib vilde gaa frem efter samme Linie, og, naar Lyden trak bort om Bagbord, vilde man atter dreje til Kurs og fortsætte Rejsen. Det første Skib var derimod sikker paa, at det andet ikke vilde forsøge at gaa foran om, og kunde derfor rolig sejle videre.

Med de nuværende Regler er al denne gensidige Forstaaelse i Taage fuldstændig forsvunden. Et Skib, der hører et andet Skibs Taagesignal om Bagbord, kan ikke stole paa, at dette ikke vil gøre et Forsøg paa at gaa foran om, og det bliver ængsteligt for at holde sin Kurs. Det føler sig i en afhængig Stilling uden at have noget at holde sig til overfor det Skib, hvis Fløjte det hører, og tænker saa at sikre sig selv ved at gøre Plads for den anden. Det hører f. Eks. den anden omtrent ret for — lidt om Bagbord — og drejer saa lidt til Styrbord og sejler videre.

Det andet Skib har hørt det førstes Fløjte f. Eks. omtrent ret for — lidt om Styrbord. Det mangler ogsaa den gensidige Forstaaelse — undtagen at det ved, at det skal »gaa af Vejen«. Men det har den i de sidste 20 Aar indpodede Tro, at det er farligt at styre i Retning af det andet Skib, selv om man har det i Sigte, saa meget mere, naar kun Fløjten høres. Det mener imidlertid, at det maa give den anden Plads og drejer saa lidt til Bagbord samt sætter sin Fart ned til et Minimum. Men Fløjterne blive tydeligere og tydeligere. De to Skibe nærme sig hinanden, og i Forskrækkelsen lægge de Roret i Borde eller bakke med Maskinen. Men det er

for sent, de have ved deres respektive Manøvrer gjort en Kollision uundgaaelig.

Saadan er stadig Søforklaringen over Kollisioner i Taage; det er dog ikke altid, at begge Skibe manøvrere saaledes for »at gøre Plads« for den Anden. Som Regel gøre de det begge, men jeg har endnu ikke truffet en Søforklaring over en Kollision i Taage, hvor ikke den ene har gjort det.

Fejlen ligger i den Mangel paa gensidig Forstaaelse mellem de to Skibe, som de nuværende Regler ere Skyld i, samt i den Tro, der har udviklet sig, at Faren for Kollision er størst, naar det andet Skib er ret for. Tværtimod! Faren er i saa Tilfælde mindst. Hvis man styrer i den Retning, i hvilken man først saa eller hørte det andet Skib, er det næsten umuligt at støde sammen med det. Faren begynder først, naar man tænker paa at dreje for den andens Lys eller Fløjte for »at give ham Plads«. Hvad ens egen Risiko angaar, saa byder man kun sin

Bredde som Maal, naar man styrer efter den anden; men, hvis man drejer for at give Plads, bliver Maalet det størst mulige, nemlig ens egen Længde, hvis Kurserne skære hinanden under en ret Vinkel. Reglerne for at undgaa hinanden i Taage bør altsaa være — og vil blive, naar Washington-Reglerne træde i Kraft: at den Damper, som hører den andens Fløjte om Bagbord, skal fortsætte sin Kurs med sin iforvejen reducerede Fart; og den Damper, som hører den andens Fløjte om Styrbord, skal styre mod det Punkt, hvor Fløjten først hørtes, og den kan aldrig gøre forkert i at sætte sin Fart ned til et Minimum.

Alt dette er meget simpelt og uomstødeligt sandt. Washington-Reglerne ville bevise det, naar de ere blevne til Lov og have udøvet deres Indflydelse paa Domstolene; men inden den Tid kunne Sømændene selv gøre meget derfor ved at erindre, at Principet i de nuværende Regler er forkert.

Kjøbenhavns Tilførsel af fersk Fisk direkte fra Fiskeplads og pr. Jærnbane & Dampskib

i Ugen fra 15. December til 22. December 1895.

Offentliggjort af Fiskeri-Inspektionen.

Tilført af:	Rød-spætter. Pd.	Helle-flynder ¹ og Pighvar ² Pd.	Tunger ¹ og Sletter ² Pd.	Gedde n. m. Pd.	Torsk Pd.	Kuller Pd.	Sild. Pd.	Aal Pd.	Laks ¹ og Ørred ² Pd.	Skaldyr. Pd.	Alle Slags. Pd.	Ialt. Pd.
11 danske Fiskerfartøjer	10,962	136 ²	184 ¹ 275 ²									
5 danske Kvaser					35,694							
16 svenske Fiskerfartøjer					32,760	3,840						
pr. Baad og Vogn fra nærliggende Fiskerlejer					4,420			1,316				
pr. Jærnbane og Dampskib	12,870	9,660		7,570	4,846	1,946	252,400	10,142	7,330 ¹ 1,725 ²	19,774	11,583	
Ialt =	23,832	9,796	459	7,570	77,720	5,786	252,400	11,458	9,105	19,774	11,583	429,483
Betalt Gennemsnitspris af Opkøbere	levende 3 Kr. til 3Kr.50Ø. Kassef. 2Kr.50Ø. til 3 Kr. pr. Lpd.				levende 1Kr.40Ø. til 2 Kr., svenske 2Kr.50Ø., Kassef. 1 Kr. pr. Lpd.		svenske 66 Øre til pr. Ol. 60-65 Ø., gule 34-45 Ø. pr. Pd.					

Tilførslen i Ugens Løb har været ringe paa Grund af uroligt Vejr; hvilket dog ikke havde Indflydelse paa Markedet, som er vedvarende flovt. Priserne vare lidt højere, men det skyldtes den formindskede Tilførsel og ikke opadgaaende Tendens.

Danske Mineøvelser i Øresund.

I sidste Hæfte af »Tidsskrift for Søvaesen« gengives den Artikel om Mineøvelserne i Øresund i Sommer, der efter »Sveriges Sjøfartstidning« var optaget i nærværende Blads Nr. 45 for 8. November d. A., og de Bemærkninger, vi knyttede til den. Efter at Tidsskriftet derefter har tiltraadt vor Imødegaelse af det svenske Blads Udtalelser om den formentlig utilstrækkelige Bekendtgørelse af disse Øvelsers Afholdelse og dets Tvivl om den danske Marines Ret til at afspærre det paagældende Farvand, skriver det følgende:

Naar Red. af »Dansk Søfartstidende« mener, at Rederiet for det omhandlede Dampskib uden Tvivl vilde have faaet fuld Erstatning for den det under Øvelserne tilføjede Skade ved Henvendelse til den danske Marinebestyrelse, saa tvivle vi rigtig nok i høj Grad derom. Af hvilken Grund løber Skibet gennem Sundet med Patentlog ude? Og hvad berettiger det svenske Blad til den Beskyldning, at det paagældende Orlogsfartøj ikke tilfredsstillende røgtede sit Kald, fordi det passerede saa tæt agten om Damperen, at dennes

Patentlog gik bort? Man vil dog vel ikke paastaa, at det danske Orlogsfartøj ikke havde samme Ret til at sejle i dansk Farvand som Damperen. Vi sætte, at Damperens Patentlog var kommen i Patruljefartøjets Skrue og havde gjort denne uklar, saa maaske et eller andet Maskinhavari var indtruffet, mon saa Damperens Rederi vilde have erstattet en saadan Skade? Det tvivle vi højlig om. Eller et andet Tilfælde! Hvis en anden Koffardidamper var gaaet tæt agten om den her omhandlede Damper og havde taget dens Patentlog bort, tror man saa virkelig, at den sidst nævnte Damper havde kunnet gøre Paastand paa nogen Skadeserstatning? Og det forekommer os, at det ikke er for meget forlangt, at Orlogsskibe have samme Ret som Koffardiskibe.

Ogsaa det ærede Blads Slutningsbemærkning ønske vi at gøre til Genstand for nogle Betragtninger. Det synes Bladet berettiget at ønske, at Øvelser som de her omtalte saa vidt muligt ikke afholdes i Farvande, der ere stadigt og stærkt benyttede af Skibsfarten; men denne Udtalelse kan kun være fremkommen ved et ikke ganske indgaaende Kendskab til disse Øvelsers Formaal og Natur, et Kendskab, som man iøvrigt heller ikke er berettiget til at forudsætte hos den ærede Redaktion. Det er maaske derfor ikke af Vejen at

oplyse om, at et af Formaalene med Øvelserne er at indøve den nødvendige Samvirken mellem Søforterne, Minøvesenet og Flaadens Skibe, og dette kan jo kun ske i Nærheden af Forterne. Vilde man nu søge til et mindre befærdet Sted, kunde man maaske have udlagt Minespærringerne paa Salt-holmsflakket, men vi vide jo af Erfaring, at saa vilde Sildefiskerne opløfte et Ramaskrig. Iøvrigt var det Sted, hvor Spærringerne vare udlagte, midt imellem Indgangene til Hol-lænderdybet og til Kongedybet, Norden for Middelgrunden, altsaa saavidt muligt udenfor de egentlige Sejlløb.

En anden Grund til at afholde Øvelserne i Nærheden af Kjøbenhavn, er den, at Spærringerne selvfølgelig hyppig beskades, dels ved selve Øvelserne, dels ved gennemsejlede Koffardiskibe. Det er paa Grund af den indskrænkede Tid for Øvelserne nødvendigt, at Spærringerne istandsættes saa hurtigt som muligt, og de maa derfor være nogenlunde i Nærhed af Orlogsværftet, hvor det nødvendige Materiel til Istand-sættelsen forefindes.

Det har for vore smaa Patruljebaade sandelig ikke været noget let Hverv at holde Minefeltet ryddeligt for passerende Skibe ved stadig at løbe rundt og advare disse, ligesom disse ofte have været meget generende under selve de natlige Øvelser. Man kan derfor være vis paa, at det for de paa-gældende Officerer havde været meget nemmere og behageligere, om Øvelserne kunde have fundet Sted paa et mere afsides liggende Sted, i et eller andet Færvand, hvor man ikke generedes af den almindelige Skibsfart og ej heller generede denne. Ogsaa heri ligger der et Bevis for, at, naar Øvelserne fandt Sted netop her i Sundet, saa har der været meget bydende Grunde derfor.

Vi skulle til ovenstaaende bemærke, at vi ved vor Udtalelse om, at det svenske Koffardiskib uden Tvivl eventuelt vilde have faaet Erstatning for den det tilføjede Skade hos den danske Marinebestyrelse, ikke have villet paastaa, at en saadan Erstatning retlig tilkom det; for at udtale nogen Mening herom, maatte vi kende de nærmere Omstændigheder adskilligt nøjere, end vi gøre. Men vi tro at vide, at Marinebestyrelserne have den særdeles ros-værdige Praksis, at de i Tilfælde, hvor der under saadanne Øvelser tilføjes Handelsskibe Molest og hvor der bliver Tale om Erstatning, stille sig meget kulante overfor Ønsker i saa Henseende, uden i hvert enkelt Tilfælde indgaaende at undersøge, hvor Skylden ligger. De noget usædvanlige Forhold, hvorunder Handelsskibene i saadanne Tilfælde færdes, synes os ogsaa noget at begrunde en saadan Imødekommenhed.

Det ærede Tidsskrifts Slutningsudtalelser konstatere, at de omhandlede Øvelser afholdtes i Sundet, fordi de nødvendigvis maatte afholdes der; dette var os selvfølgelig ikke bekendt, da vi gengave det svenske Blads Artikel, men vi toge, som det synes os, Reservation overfor dette Tilfælde ved at anføre Ordene »saa vidt muligt«.

Konsulatloven i Folkethinget.

(Fortsat).

Hage (fortsat).

Jeg skal derefter gaa over til den anden Del af Lovfor slaget; det er den ny § 2. Finansudvalget har nemlig fundet det rigtigt at benytte denne Lejlighed til at bringe Spørgs-maalet om en Ændring i Konsulatafgiften under Overvejelse. Der lyder fra Skibsfartens og da navnlig fra Sejlskibenes Side stadig fornyet og stærk Klage over denne Afgifts Størrelse, og man har derfor fundet det rigtigt i al Fald delvis at søge at raade Bod paa disse Klager.

Taleren gav derefter en Fremstilling af Konsulatafgiftens Udvikling i de senere Aar og fortsatte: I 1891 gav Konsulat-afgiften, som sagt, 137,500 Kr., men i 1894, det første Aar,

da Afgiften blev opkrævet i sin ny Skikkelse, indbragte den omtrent 177,000 Kr. Deraf betalte Dampskibene 126,600 Kr., hvilket, da deres Afgift er 1 Kr. pr. Ton, altsaa svarer til lige saa mange Registertons, og af Sejlskibene betales der 50,600 Kr., hvilket svarer omtrent til 150,000 Registertons. Der var altsaa i 1894 en Fremgang i Konsulatindtægten mod 1891 af omtrent 40,000 Kr. Men her maa det da naturligvis først og fremmest erindres, at vor Handelsflaade og vor udenrigske Skibsfart er bleven forøget i Løbet af disse Aar. For Sejlskibenes Vedkommende er der ingen Stigning. I det egentlige Danmark var Sejlskibenes samlede Drægtighed i 1891 omtrent 188,000 Tons, i 1894 omtrent 186,000 Tons. Derved er dog at bemærke, at Konsulatafgiften kun svares af Skibe paa 50 Registertons eller derover, og for disse Skibes Vedkommende, altsaa dem, der her komme i Betragtning, er Drægtigheden stegen noget i disse Aar; det er imidlertid kun ubetydeligt, disse Skibes samlede Drægtighed var i 1891 150,000 Tons og i 1894 151,400. For Sejlskibenes Vedkom-mende har Drægtigheden altsaa været omtrent uforandret. Anderledes derimod for Dampskibenes Vedkommende; thi deres Nettotonnage er fra 1891 til 1894 stegen fra 116,600 til 141,500 Registertons. Det er altsaa en Stigning paa mellem 20 og 25 pCt. Vi kunne for øvrigt komme Spørgsmaalet om den Forhøjelse, som Dampskibenes forøgede Tonnage har medført for Konsulatafgiftens Udbytte, endnu nærmere. Det blev os nemlig opgivet, at i 1891 gik der i udenrigsk Fart 166 Dampskibe med en Netto-Drægtighed af 104,000 Register-tons, men i 1894 har der, som forhen anført, i denne Fart været beskæftiget 126,600 Registertons. Der er altsaa herved fremkommet en Indtægtsforøgelse paa mellem 22,000 og 23,000 Kr. Naar vi trække dette Beløb fra de ca. 40,000 Kr., hvor-med Afgiften er steget, bliver der tilbage 17,000 Kr., hvorom det muligvis kan siges, at vi have forregnet os. Disse 17,000 Kr. kan man da maaske antage væsentlig falde Sejlskibene til Last, saaledes altsaa, at man kan mene, at Sejlskibene ere blevne noget stærkere bebyrdede ved den ny Afgifts Ind-førelse end tilsigtet. Naar der nu, saaledes som hele Ud-valget har foreslaaet, sker en Reduktion, hvorved den halv-aarlige Afgift for Sejlskibenes Vedkommende nedsættes fra 17 til 12 Øre, vil dette svare til en Nedsættelse af omtrent 15,000 Kr. Thi da hele Afgiften for Sejlskibenes Vedkom-mende har været omtrent 51,000 Kr., vil en Nedgang i Af-giften med $\frac{5}{17}$ svare til 15,000 Kr. Dermed vil altsaa den Forfordeling, som kan antages at være sket i 1893 over for Sejlskibene, være redresseret. Jeg maa dog tilføje, at der er ogsaa et andet Moment, som taler for denne Nedsættelse, og det er Sejlskibenes almindelige Stilling i Forhold til Damp-skibene. Jeg har ved en tidligere Lejlighed udtalt, at man kan ikke uden videre ved Fastsættelsen af Konsulatafgiften gaa ud fra, at Sejlskibe og Dampskibe bør belastes i Forhold til det, som man kan kalde Nyttevirkningen af en Register-ton. Thi Spørgsmaalet bliver ogsaa, hvor megen Ulejlighed det enkelte Skib gør Konsulatet, og hvor megen Nytte Skibene have af Konsulatinstitutionen, og det kan med nogen Føje siges, at Sejlskibene maaske gennemgaaende have større Brug for Konsulerne end Dampskibene, der vel som oftest have deres faste Agenter til at varetage deres Interesser. Men paa den anden Side maa det vel erindres, at Sejlskibene ere paa andre Maader i det hele taget for stærkt belastede i Forhold til Dampskibene. Dette er først og fremmest en Følge af Skibsmaalingsystemerne, som i en væsentlig Grad stille Dampskibene gunstigere; endnu mere end hidtil bliver dette Tilfældet efter det ny Maalingsystem, man i Aar har be-sluttet at indføre her i Landet. Dernæst er der særlig hos os ogsaa det Forhold, at efter de forældede Fortoldnings-regler, der gælde for Kul og Træ, stilles Sejlskibenes forholds-vis meget uheldigt. Disse Ting bevirke, at der er god Grund til ved Konsulatafgiftens Fastsættelse i alt Fald ikke at be-laste Sejlskibene højere, end i Forhold til Nyttevirkningen af en Registerton, og Forholdstallet bør derfor hellere være 1:4 eller 1:5 end 1:3, saaledes som det er ifølge den nu gældende Lov. Allerede af Hensyn hertil vil den af Udvalget

foreslaaede Nedsættelse være at anbefale. Hermed er det selvfølgelig aldeles ikke sagt, at ikke en yderligere Nedsættelse kunde være ønskelig eller hensigtsmæssig. Jeg for mit Vedkommende vilde anse det for bedst, om man kunde komme til efterhaanden at reducere Konsulatafgiften end yderligere, og de daarlige Tider, der trykke Skibsfarten ikke mindre end mange andre Erhvervsgræne, gøre, at man har al mulig Opfordring til, naar man kan det, da at indrømme Læmpelser. I øvrigt skal jeg tilføje, at, hvor meget man end kan ønske for Skibsfartens Skyld, at Afgiften lettes, maa det dog vistnok erkendes, at Skibsfarten staa sig bedre ved en mindre Nedsættelse, som den faar, end ved en større Nedsættelse, som den ikke faar. Man kan jo sagtens opstille Forslag, der tage sig ud paa Papiret, men efter den Stemning, som raader her i Tinget, og som bl. a. ogsaa har faaet sit Udtryk gennem Finansudvalgets Flertals Forslag, vilde det være unyttigt at foreslaa en Nedsættelse for Sejlskibene ud over den, som hele Udvalget her har kunnet enes om.

Ved Siden heraf har jo imidlertid Udvalgets Flertal foreslaaet, at Afgiften skal sættes noget op for Dampskibenes Vedkommende. Man har foreslaaet den nuværende Afgift paa 50 Ø. forhøjet til 55 Ø., altsaa en Forøgelse af 10 pCt. Over for dette Forslag vil jeg bemærke, at for saa vidt som man stiller sig paa det Standpunkt, at den nuværende Afgift ønsker man for Tiden at opretholde, er Flertallets Forslag naturligvis til en vis Grad stærkt. Thi, som jeg omtalte før, er der i Aar blevet indført en ny Maalingsregel for Dampskibenes Vedkommende, idet vi, tvungne af Omstændighederne, have set os nødsagede til at forlade den tidligere her gældende saakaldte Donauregel og gaa over til den i England gældende Maaleregul, som medfører, at Nettodrægtigheden i hvert Fald for de større søgaende Skibe bliver væsentlig mindre end hidtil. Hvor stor en Reduktion i Drægtighed, der derved fremkommer, er lidt vanskelig at angive nøjagtig, og Reduktionen er heller ikke af ensartet Størrelse; for nogle Skibes Vedkommende vil den være større, for andre mindre. Jeg har set angivet af en fremragende Autoritet, at Forskellen gennemsnitlig vil være omtrent 10 pCt.; andre angive Forskellen, navnlig for de større søgaende Skrueskibes Vedkommende, til at være en Del mere. Naar man altsaa her foreslaar en Forhøjelse af 10 pCt., kan man for saa vidt begrunde den ved den Forandring, som er bleven vedtaget med Hensyn til Skibsmaalingen. For mig er dette Moment imidlertid paa ingen Maade afgørende; jeg har ikke kunnet overtale mig om, at der er Grund til at foretage denne Forhøjelse, idet, naar Dampskibene ad denne mere indirekte Vej vilde kunne faa en Lettelse, forekommer det mig, at saaledes som Skibsfarten i det hele er stillet, er der ingen tvingende Anledning til at afskære dem derfra. Derfor skal jeg for mit Vedkommende anbefale det høje Ting at vedtage det af Mindretallet stillede Forslag, som indskrænker sig til at foreslaa en Nedsættelse for Sejlskibene, uden derimod at indføre en Forhøjelse for Dampskibene.

Frederiksen: Det høje Ting vil erindre, at der i Fjor fra det ærede Medlem fra Esbjerg (Bluhme) og mig blev stillet et Forslag om Konsulatafgiften, der gik ud paa, at denne Afgift for Sejlskibenes Vedkommende skulde nedsættes fra 17 til 10 Øre pr. Registerton. Ifølge de Ændringsforslag, vi have faaet omdelt paa vore Pladser, og efter hvad den ærede Ordfører (C. Hage) nys har udtalt, har Finansudvalget optaget denne Tanke og har foreslaaet en Nedsættelse, ikke saa stor, som den vi have foreslaaet, men dog en Nedsættelse. Det kunde jo saa være ubeskedent og urigtigt, om man ikke vilde sige Finansudvalget Tak, fordi det dog har taget denne Tanke op til Overvejelse og ialt Fald har gjort noget, men jeg maa rigtignok tilstaa, at Resultatet af Finansudvalgets Overvejelser kun meget lidt tilfredstiller de Krav, som stilles fra vor Handelsflaades Side i denne Retning. Naar Finansudvalget i det hele taget har villet tage den Tanke op, som af os i Fjor blev udkastet, saa maa jeg sige, at det havde været overordentlig heldigt, om Udvalget, naar det da ikke netop vilde følge det, som vi have foreslaaet, saa i sine Over-

vejelser var kommet til det Resultat, at det vilde være heldigere at gaa til den anden Side af Stregen, nemlig til hellere at nedsætte Afgiften et Par Øre under de 10 Øre end at hæve den et Par Øre over de 10 Øre, som vi i sin Tid foreslog. De Herrer ville erindre, at ved Motivering af det Forslag, der blev indbragt i Fjor, blev der udtalt baade af det ærede Medlem fra Esbjerg og af mig, at naar vi ikke kom med Forslag om større Nedsættelse end til 10 Øre, saa grundede det sig paa, at Tinget saa vilde kunne sige: Det er et yderliggaaende, et radikalt Forslag, som vi ikke kunne indlade os med. Derfor var det, at vi nøjedes med at foreslaa denne Nedsættelse til 10 Øre, men dette var rigtignok ogsaa efter vor Mening det mindste, man kunde nøjes med, naar der i det hele taget skulde være Tale om Nedsættelse. Da vi behandlede den Lov, som nu er gældende Lov, nemlig Konsulatloven af 14. April 1893, tror jeg nok at turde sige, at baade den Gang Regeringen forelagde dette Forslag saa vel som efter de Forhandlinger, som bleve førte om denne Sag her i Tinget og i Udvalget, fremgik det ganske tydeligt fra alle Sider, at man mente ikke ved denne ny Lov, vi den Gang fik vedtaget, at ville forhøje den Konsulatafgift, som den Gang var gældende, men jeg tror rigtignok, at man skal have lidt Vanskelighed ved at bevise, at ikke det, her er foreslaaet, er højere end den Afgift, der bestod, før vi fik Loven af 14. April 1893. Selv om man maatte finde det ubeskedent, tillader jeg mig altsaa dog at henstille til det høje Finansudvalg, om det ikke kunde finde sig foranlediget til at tage den Sag op til fornyet Overvejelse imellem anden og tredje Behandling og derefter ved en yderligere Nedsættelse mere imødekomme de Krav, som stærkere og stærkere Dag for Dag rejses baade fra Sejlskibsfartens og fra Dampskibsfartens Side. Denne Konsulatafgift har gennem mange Aar været ilde set og forhadet fra Sømændenes Side, og at den har været det, er ikke saa underligt. Det ligger meget nær at kunne forklare sig det; thi naar man spørger, hvad Konsulerne ere, hvilken Gavn de gøre, hvem der skal betale dem o. s. v., saa faar man til Svar, at det er Sømandsstanden, der skal betale dem for den Bistand, der ydes den, men Faktum er, at Konsulerne virkelig ikke alene varetage Sømændenes Tarv, men lige saa fuldt og i lige saa høj Grad andre Stænders Tarv, baade Landbrugets, Haandværkets og Industriens og Handelsstandens. Der synes derfor at være noget ubilligt i, at man lægger Lønningen af dem over paa Sømandsstanden alene. Naar man ser paa Forholdene, som de virkelig ere, tror jeg nok at turde sige, at dette ved lidt nærmere Eftertanke vil vise sig i mangfoldige Tilfælde at være ubilligt. Vi burde omlægge denne Skat saaledes, at det blev en Skat for ydet Bistand, medens det nu er saaledes, at de vedkommende skulde betale Konsulen eller svare Konsulatskat, hvad enten de benytte ham eller ej. En Omordning, hvorefter det blev en Afgift paa de Sømænd, der benytte Konsulerne, naar de komme til de forskellige Pladser, medens de, som ikke benytte dem, kunde blive fri derfor, synes jeg kunde være ganske heldig. Baade Sejlskibs- og Dampskibsrederne vilde være bedst tjente med en saadan Ordning. Naar der ikke for længe siden er kommet meget større Klager frem over det nuværende, efter min og Manges Mening uretfærdige Forhold, grunder det sig vel nærmest derpaa, at Sømændene ikke have saadanne Organisationer som forskellige andre af vore Næringsveje, ligesom Sømændene vel heller ikke kunne siges at have nogen egentlig Repræsentant hverken i dette eller i det andet høje Ting. Derfor er det, at der ikke kommer saa store Klager frem fra dem som fra forskellige andre. Naar man nu ser paa det Forslag om Ansættelse af Konsuler, her er fremkommet fra Finansudvalgets Side, saa lægger man især Mærke til et Sted, hvor der skal sættes og fremdeles være en Konsul, nemlig Berlin. Det siger sig selv, at naar Sømændene se, at der findes en Konsul nede i Berlin, som de skulde betale, vil man meget snart møde den Indvending fra deres Side, at det er urigtigt. Det er jo dog sikkert, at intet Skib anløber Berlin, og at kun ganske faa danske Sømænd — de ere vist snart talte — ville

søge Hjælp i denne eller hin Retning hos den danske Konsul i Berlin. Dersom man ansatte en Konsul et eller andet Sted i Verden, hvor det nu kunde være, som skulde varetage Sømændenes Interesser, og saa paalagde Haandværkerne, Industriern, Handelen eller Landbruget at betale ham, saa vilde vi vist meget snart her i Rigsdagen faa Andragender fra Handelsforeninger, Industriforeninger og Agrarerne, hvori dette blev kaldt en himmelskrigende Uretfærdighed, og jeg vil tilstaa, at jeg vil deltage i en saadan Beklagelse og sige, at det var en Uretfærdighed, at de skulde afse saa og saa mange Tusinde Kroner, hvor meget det nu kunde være, til at lønne en Mand paa en saadan Plads, som de ikke havde den allermindste Gavn af eller nogen Sinde vilde søge. Skal altsaa denne Konsulatafgift bibeholdes, tror jeg, at det vilde være heldigt, om man kunde faa en anden Opkrævningsmaade. Skal det være, som det siges fra anden Side, en Skat paa Søfarten, vilde det være ønskeligt, at den kunde opkræves paa en anden Maade, og at Konsulerne ogsaa kunde blive betalte af de forskellige andre Stænder i Samfundet, som benytte dem. Ordningen vilde saa ikke vække nær saa megen Uvilje i Sømandsstanden, som den for Tiden gør. Nu kan det ganske vist siges, og det bliver selvfølgelig ogsaa gjort gældende: Ja, men Skibsfarten har nu faaet Lettelse paa forskellige Omraader; vi have f. Eks. afskaffet Skibsafgiften (J. Hage: Hør!) og vi have vedtaget, at Hjemsendelse af Sømand skal ske for Statens Regning i Stedet for Redernes o. s. v. Jeg vil da bemærke til de Herrer, der sige Hør, saa vel som til andre, at jeg tror, at for Sejlskibsfartens Vedkommende spiller Skibsafgiftens Ophævelse ikke nogen saa stor Rolle. Der er endogsaa Sejlskibsførere, som i de sidste Dage have henvendt sig til mig og have sagt: Fik vi Skibsafgiften paalagt igen, havde det endda ikke saa meget at sige, thi vi have ikke mærket, at dens Ophævelse har gavnet os eller vor Stand i mindste Maade. Og hvad de faa Tusinde Kroner angaar, som af Staten ere udbetalte for Hjemsendelsen af Sømand, er det ganske vist noget; men det manglede bare, at man skulde lade alle de gamle Afgifter blive hvilende paa vor Sømandsstand og saa ingen Lettelser give den. Det vilde efter min Mening være i høj Grad at besværliggøre, for ikke at sige helt at ødelægge vor Skibsfart, og i et Land som vort, tror jeg dog nok, at der bør gøres alt muligt for at fremme og udvikle Skibsfarten og den dermed i Forbindelse staaende Handel. Med vore udstrakte Kyster have vi udmærkede Betingelser for at fremme og udvikle disse Næringsveje, for ikke at tale om, at det er ligefrem til Ære for Danmark, at vor Handelsflaade bærer Dannebrog omkring paa alle Verdens Have, ligesom det i det hele taget heller ikke er uden Betydning paa mange andre Omraader, hvis vi søge at lette og imødekomme Skibsfartens Krav. Man skulde nok faa det at mærke ogsaa paa andre Omraader. Da vilde Skibsfarten kunne imødekomme Forbrugerne med Hensyn til Fragten paa de Ting, de seje hertil, og vi vilde derfor alle, naar vi se ret paa Forholdene, have Indtægt deraf. De Lettelser, der ere fremkomne særlig for Sejlskibe, synes mig, som sagt, meget smaa, og der kunde derfor være Anledning til at nedsætte denne Afgift yderligere. Se vi derimod hen til de Byrder, der ere paalagte Skibsfarten, ere de ikke ganske ubetydelige. Den ærede Ordfører omtalte den forældede og uheldige Fortoldning for Eksempel af Stenkul. Naar man ser Forholdene, saaledes som de nu ere, er Forskellen mellem Sejl- og Dampskibe — det er her specielt Sejlskibe, jeg taler for — paa dette Omraade ikke ganske ubetydelig. Jeg skal nævne et enkelt Eksempel. Tænker man sig et Dampskib paa 650 Registertons udlosse, for at nævne et bestemt Tal, 9,800 Tdr. Stenkul, er Forholdet saaledes, at der af de 9,114 Tdr. vil være at svare Told, medens de 686 Tdr. gaa i Land fri for Told og Bropenge. Men naar det samme Antal Tdr. losses fra et Sejlskib paa den Størrelse, kommende fra England, bliver Resultatet, at den vedkommende Købmand maa betale ca. 95 Kr. i Told og Bropenge. Det har ikke saa lidt at betyde for dem, der ere henviste til at benytte disse smaa Skibe, fordi de ikke magte at tage en større Ladning ad

Gangen. Skal Købmanden betale det, vil det blive Forbrugerne, der komme til at føle det, og skulle Sejlskibene betale det, bliver Følgen den, at de maa have højere Fragter, og til syvende og sidst kommer det saa til at gaa ud over Forbrugerne, hvad der er særlig uheldigt. Der kunde derfor, som den ærede Ordfører sagde, være megen Anledning til, at vi fik disse forældede Forhold ordnede paa en anden Maade. Der er ogsaa i de sidste Aaringer paalagt Sømændene den Byrde at tage, om jeg saa maa sige, en udvidet Styrmandseksamen. De, der have taget Eksamen som Styrmand, have tidligere været fri for at tage Maskinisteksamen, og vi kunne vel ogsaa alle være enige om, at man kan være en udmærket Styrmand paa et Sejlskib, selv om man ikke har taget denne Maskinisteksamen. Den højtærede Minister udtalte under denne Sags Behandling i Fjor, at det skete for at højne vor Sømandsstand. Jeg har ikke noget imod, at vore Sømandslever udvikles saa meget som muligt; men jeg maa tilstaa, at jeg finder, at disse Eksaminer burde tages hver for sig. Lad dem blive tvungne til at tage begge Dele, men naar man har gjort en god Styrmandseksamen og saa dumper ved Maskinisteksamen, er den første, saaledes som Ordningen nu er, virkelig spildt for den vedkommende unge Mand. Dette er til Gêne for Sømandsstanden, og der kunde derfor være nogen Anledning til at omordne dem. Endvidere er der disse Logbøger, hvis Førelse i de sidste Aaringer er paabyrdet Sømændene. Jeg skal ikke opholde mig videre ved dem; men det er en Indretning, som er særlig Sejlskibsførerne og Rederne til stor Udgift, og dog ere de, efter hvad de paagældende selv sige, til slet ingen Nytte.

Jeg haaber nu, at det høje Finansudvalg og den højtærede Konsejlpræsident vil tage Hensyn til disse af mig fremførte Anker. Kan der intet Hensyn tages dertil paa dette Stadium, hvad jo muligvis er Tilfældet, kan jeg dog ikke se bedre, end at en Nedsættelse af 5 Øre pr. Registerton for Sejlskibene dog altid er noget, og saa tager jeg det, som noget foreløbigt. Men det ærede Finansudvalg maa dog saa vide, at det ikke vil vare længe, før Kravene om at faa en større Nedsættelse ville rejse sig med større Styrke end hidtil, og efter min Mening vil det ikke i Længden kunne lade sig gøre at lade disse meget berettigede Krav upaaagtede. Den ærede Ordfører sagde, at Sejlskibsrederne havde særlig Gavn af Konsulerne. Derfor maatte det, trods det mindre heldige Forhold, de staa i, sammenlignet med Dampskibene, tages i Betragtning, at de havde større Brug for Konsulerne. Nu have forskellige Skibsrederforeninger og forskellige private Skibsredere i Fjor og ogsaa i Aar indsendt dels til mig, og jeg tror ogsaa til andre Medlemmer af dette Ting, den Meddelelse, at de slet ikke bryde sig om at have Konsuler, men at de meget gerne ville have det paa den Maade, at de, naar de en Gang imellem ønske at bruge Konsulen, betale ham endogsaa klækkeligt derfor. Hvis det blev ordnet paa den Maade, kunde de forsikre, at de saa godt som slet ikke vilde benytte ham. Dette stemmer ikke med, hvad den ærede Ordfører mente kunde være rigtigt at drage frem til Bestyrkelse af, at Konsulatafgiften for Sejlskibe i Virkeligheden ikke var for høj. Men forøvrigt sagde den ærede Ordfører, at han for sit Vedkommende ikke havde noget imod, at denne Afgift blev betydelig reduceret, hvilket meget glædede mig. Jeg noterer det for en anden Gangs Skyld. — Foruden de Ting, som jeg alt har nævnt, var der en Ting, som den ærede Ordfører nævnedes, som ogsaa generede Sejlskibene i Forhold til Dampskibene, nemlig de ny Maalingsregler, det at Dampskibene have faaet engelsk Maalesystem indført, hvorimod Sejlskibene blive ved det gamle. Dette er ogsaa uheldigt. Dette være sagt med Henblik paa det Forslag, som her er stillet fra Finansudvalgets Side angaaende Sejlskibe. Naar jeg imidlertid ikke kommer nærmere ind paa en Omtale af Konsulatvæsenet i det hele taget, er det, fordi jeg mener, at det ikke hører hen under denne anden Behandling, men jeg skal dog bemærke, at naar Finansudvalget har lagt de 5 Øre, det har taget fra Sejlskibene, over paa Dampskibene, er jeg meget enig med den ærede Ordfører i, at dette vistnok ikke skulde være gjort,

thi Forholdene for Dampskibene ere næppe heller saadanne, at de have Anledning til at glæde sig over nogen stor Fortjeneste. Jeg har haft den Ære og Fornøjelse at tale med adskillige Dampskibsredere i den sidste Tid, og de have klaget sig lige saa meget som Sejlskibsrederne og paavist gennem deres Regnskaber, at Konsulatafgiften virkelig er høj, og at den Indtægt, som Skibsfaten bringer dem, er en saadan, at de daarligt kunne faa til Provision og Rente af Kapitalen, medens der slet ikke bliver Tale om noget Over-skud. Jeg maa derfor over for de Forslag, her foreligge, dels fra Flertallet og dels fra Mindretallet, sige, at jeg for mit Vedkommende, naar jeg endelig skal tage noget af dem — jeg er utilfreds med dem begge — vælger det, der bringer det mindste Onde, og det er det, der er stillet af Mindretallet. Derfor anbefaler jeg ogsaa, at man vedtager Mindretallets Forslag. — Der kunde naturligvis være en hel Del mere at sige for Dampskibenes Vedkommende, men jeg er overbevist om, at her er Medlemmer nok af dette Ting, som ville tage Ordet for at tale Dampskibenes Sag. Det skal jeg derfor ikke yderligere opholde mig ved.

F. Bojsen: Om jeg ret forstod det ærede Medlem, der nu satte sig, ytrede han, at Søfarten manglede Talsmænd her i Salen, og at dette kunde have sat sig Mærke i Lovgivningen. Hvis jeg har forstaaet dette rigtigt, tror jeg dog, der er Anledning til stærkt at nedlægge Indsigelse imod denne Betragtning. Jeg tror, at det ikke maa glemmes, at der vistnok ikke er noget Erhverv her i Landet, der er blevet saa hensynsfuldt, saa velvilligt og saa gunstigt behandlet fra Lovgivningens Side med Hensyn til Statsafgifter som netop Søfarten. Naar det ærede Medlem vil tænke paa Ophævelsen af Skibsafgiften forleden Aar, vil han ikke gennem lange, lange Tider kunne finde noget tilsvarende Skridt med Hensyn til Skattelettelse overfor noget andet Erhverv i Landet.

Bluhme: Den Nedsættelse, her er Tale om for Sejlskibenes Vedkommende i Konsulatafgifter, tør jeg maaske gaa ud fra til Dels er fremkaldt derved, at der, som allerede nævnt af en foregaaende Taler, i Fjor blev indbragt et Ændringsforslag i saa Henseende til Konsulatloven fra det ærede Medlem for Ærø (J. Frederiksen) og mig. Jeg kan ikke nægte, at paa samme Tid, som jeg naturligvis glæder mig over, at Finansudvalget har foreslaaet en Nedsættelse i Afgiften for Sejlskibe, beklager jeg, at det ikke har ment, at kunne gaa saa vidt, som vi foresloge i Fjor. Der kan ikke være Spørgsmaal om, at, set i sin Almindelighed, er den Afgift, der er paalagt vor Skibsfart under Navn af Konsulatafgiften, i Virkeligheden efterhaanden bleven en Næringsafgift, og det synes mig noget uretfærdigt, at denne Afgift skal hvile paa vor Skibsfart. Paa den anden Side vil jeg indrømme, at den højtærede Minister, lige saa vel som Rigsdagen, kan beklage sig over den liden Taknemlighed, der vises, thi det er dog faktisk, at det er gaaet fremad i de senere Aar med Hensyn til at lette Skibsfarten, og særlig er jo Konsulatafgiften bleven forandret saaledes og nedsat saaledes, at det maa siges nu at være betydelig lettere for Skibsfarten at svare denne Afgift end tidligere. Naar vi til det Lovforslag, som blev vedtaget for nogle Aar siden, stillede Ændringsforslag om Nedsættelse for Sejlskibe, var det begrundet i det Misforhold, vi mente, at der ved en Fejltagelse, en Misforstaaelse fra Udvalgets og ogsaa Ministerens Side var kommet ind i Loven, en Fejltagelse af det beregnede Forhold mellem Dampskibstons og Sejlskibstons. Naar nu Udvalget og ogsaa Ministeren ere enige i at nedsætte Afgiften til 12 Øre i Stedet for at være 17 Øre, forekommer det mig, man gerne kunde gjort det Skridt lidt større og, naar man vilde imødekomme, saa hellere være en lille Smule flottere anlagt end lige at knibe det ned til det mindst mulige. I Særdeleshed mener jeg, at det hele bliver paafaldende, naar man samtidig med at lette Sejlskibene 5 Øre lægger 5 Øre paa Dampskibstonnagen. Det vil jo saa ligefrem blive en lille Forretning, Ministeren gør, thi der kommer utvivlsomt mere ind om Aaret paa 5 Øre pr. Dampskibston en 5 Øre pr. Sejls-

skibston. (Modsigelse af Ordføreren [Hage].) Ja, det antog jeg dog, mulig jeg tager fejl; det kommer jo alt an paa, hvor mange Tons der falder paa Dampskibene, og hvor mange paa Sejlskibene her i Landet. Men i hvert Tilfælde vil jeg sige, at jeg synes ikke, at fordi man viser Retfærdighed mod Sejlskibene, man saa derfor skal gaa hen og genvinde finansielt, hvad man har givet dem, ved at lægge deres Byrde paa Dampskibene. Det er nemlig dog klart, at det, det gælder om, naar vi staar over for en Byrde paa Skibsfarten, er ikke at sammenligne Skibsfarten med andre Erhverv og sige, at den er forholdsvis mindre beskattet end det og det Erhverv, hvilket jo er meget vanskeligt at sige. Det, det kommer an paa, er: Hvorledes staar vor Skibsfart over for andre Lande? Det er det, det gælder om at finde ud af i dette Tilfælde, og det er det, vi maa tage Hensyn til, thi Udviklingen af vor Skibsfart er et af de vigtigste Hjælpemidler til at bringe Erhvervslivet frem i Danmark. Skibsfartens og Handelens Udvikling er af den største Betydning for vort Jordbrug. Jeg skal blot pege paa en ganske simpel Ting, nemlig den, at saa vist som det er en Mislighed for vort Jordbrug kun at have et Marked — for Øjeblikket England — saa vist er det af største Betydning, at vi kunne udvide vort Marked omkring paa Jordkloden og eksportere andetsteds hen end til England.

(Fortsættes).

Om Betingelserne for en Udvikling af vor Skibsfart.

Fra en i Newcastle bosiddende Dansk have vi modtaget følgende:

Jeg har med Interesse læst Hr. Karl N.'s Indlæg i »Dansk Søfartstidende« af 22. Novbr. Som Dansk har jeg selv ofte følt det ydmygende i, at vort Lands Flag er saa tarveligt repræsenteret paa Verdenshavene. Med Undtagelse af Fanøskibene, der vistnok for største Delen ejes i Hamburg og dirigeres derfra, er Thingvalla-Linien og de omtalte 3 Randers Baade vistnok omtrent de eneste Repræsentanter for Danmark i Langfarten; i Middelhavet have vi Det Forenede Dampskibs Selskabs faste Linie, medens »Norden« er den eneste danske Repræsentant af »Tramp« Klassen, naar undtages en enkelt Damper fra andre Selskaber, der i Ny og Næ forvilder sig derned og vistnok — i Parentes bemærket — som Regel først ankommer der, naar Fragt-Hausen er forbi og Fragterne igen faldne til et Minimum.

Sentimentale Hensyn bør jo imidlertid ikke i Forretnings-Anliggender indtage første Rang, men der er ingen Tvivl om at ogsaa, set fra et økonomisk Standpunkt, en Udvikling af den oversøiske Fart vilde være til stor Gavn for Landet, naar Markedet blev udnyttet paa rette Maade. Danmark maa vel have lige saa gode Betingelser for en Udvikling af Skibsfarten som f. Eks. Norge, hvis Skibe befare alle Verdenshave og aarligt bringe store Kapitaler hjem til Landet, foruden at give Beskæftigelse for en stor Del af Befolkningen.

Hvad imidlertid angaar den ærede Indsenders Forslag om at udsende Mægler-Clerks til de forskellige oversøiske Pladser, for der at oparbejde en oversøisk Fragtfart, da vil det tilsigtede Øjemed næppe derved opnaas, da hertil vilde udkræves Mænd med Plads-Kendskab, lokale Forbindelser og en Erfaring, som unge Udlændinge ikke kunne ventes at være i Besiddelse af. Etablering af saadanne Agenter vilde ej heller være nødvendig, da de fleste oversøiske Fragter ere i Hænderne paa de store Mæglerfirmaer i London, Liverpool og Glasgow, hvilke heller end gerne ville holde Rederierne a jour med disse Markeder.

Med Hensyn til Tilvebringelsen af Kapital til Anskaffelse af Skibe, da vilde en saadan vel uden Vanske-

lighed kunne rejses uden Assistance af Banker, naar Folk fandt, at et nogenlunde godt Udbytte kunde ventes. Jeg har liggende foran mig et Regnskab fra et tysk Rederi, omhandlende en ca. 900 Tons Baad, der i Aarene 1882 til 1891 inklusive har givet Aktionærene et Udbytte af 123 %, eller gennemsnitlig $12\frac{3}{10}$ % p. a., hvortil kommer et opsparat Reservefond af ca. M. 30,000. Kunde vore hjemlige Rederier opvise et blot tilnærmelsesvis saa godt Opjør, vilde tilstrækkelig Kapital til Nybygninger vistnok snart kunne samles, men naar, som Tilfældet er, enkelte af de danske Redere Aar efter Aar ikke have andet at meddele deres Aktionærer ved Generalforsamlingen, end at »Aaret har været ugunstigt for Skibsfarten,« og Dividenden varierer mellem 0 og en 3—4 %, da kan det ikke undre nogen, at Kapitalisterne holde sig tilbage og foretrække at anbringe deres Penge i Prioriteter o. lign.

Newcastle, Decbr. 1895.

n.

Vi have gjerne optaget den ærede Indsenders Udtalelser, særlig fordi vi anse det for gavnligt at drøfte Betingelserne for en Udvikling af vor Skibsfart, hvorom der jo for Tiden er saa talrige Planer fremme. Vi maa dog tage en Reservation overfor Indsenderens Bemærkning om, at Vanskeligheden ved at rejse Kapital til nye Foretagender paa dette Omraade væsentligst maa søges i de danske Rederiers i de senere Aars ringe Udbytte. Det anførte Eksempel er i saa Henseende ikke oplysende, idet det drejer sig om en Række Aar, af hvilke de fleste vare langt gunstigere for Skibsfarten, end de sidst forløbne, og i hvilke vore Rederier ogsaa gave langt bedre Udbytte end nu. Vanskelighederne ved at rejse Kapital til nye Foretagender paa dette Omraade ville altid være større i vore smaa Forhold, hvor Foretagsomheden ikke straks finder den Støtte, som den i større Lande stedse kan regne paa. Det synes os derfor at have sin Interesse netop nu at drøfte de Midler, ved hvilke saadan Støtte lettere kunde erhverves.

Red.

Kontrolkontoret for nautiske Instrumenter i Bergen

har udsendt følgende Plan for sin Virksomhed:

»Fartøjer, der ønske at træde i Forbindelse med Kontoret, betaler en aarlig Afgift, udgørende for Fartøjer paa indtil 500 Reg.-Tons Netto 10 Kr., og for Fartøjer paa 500 Reg.-Tons og derover 20 Kr., hvorfor til Gengæld alle Fartøjers Instrumenter og Kort efterses og rettes, samtidig som det pr. Korrespondance holdes a jour med alle Rettelser og Forandringer vedkommende Kortene. Heri dog ikke iberegnet Deviationsundersøgelser og Indlægning af Korrektionsmagneter, for hvilket Kontoret bør kunne beregne en særskilt Godtgørelse, hvis en af dets Funktionærer ønskes til Udførelsen af dette Arbejde. Desuden skal enhver anden have Anledning til at faa undersøgt Kort og Instrumenter mod en Godtgørelse, der foreslaas fastsat saaledes:

Sekstanter eller lignende 3 Kr. pr. Stk.

Kompasser 1 Kr.

Lanterner 1 Kr.

Forøvrigt vil Kontoret søge saa vidt muligt at yde Skibsførere Vejledning ved Indkøb af Instrumenter og deres Behandling ombord, samtidig som man der vil være taknemlig for Beretninger om indvundne Erfaringer paa det maritime

Omraade. Kontoret vil da gøre sit til, at disse Erfaringer kan komme de øvrige Abonnenter til Nytte.

Om Nødvendigheden af og Fordelene ved at have sine Kort, Kompasser og andre Instrumenter i Orden, antages der at herske en samstemmig Forstaaelse blandt de Skibsførere, der have deltaget i den stadig stigende Konkurrence

Fra Sø og Land.

Havnemester Th. Birk i Frederikshavn er afgaaet ved Døden.

Til Styrmandseksamen i Aarets 3die Termin bestod i alt følgende Antal Elever: 1ste Afdeling 46 (afvist 5), Tillægsprøve i Maskinlære 2, 2den Afdeling i Navigation 30, Geografi og Vejrlære 30, Engelsk 27, Søret og Handelsvidenskab 35. I Aarets Løb bestode endvidere til: Sætteskipperprøven 17, Fiskeskipperprøven 28, heraf 16 paa Færøerne.

General-Postmesteren for de forenede Stater har atter udgivet en Liste over Postbefordringen New-York—London med de transatlantiske Hurtigdampere for det den 30. Juni afsluttede Fiskalaar. Tiden for Postbefordringen til London stiller sig for de enkelte Skibe, beregnet i Timer, som følger: Cunard Linien (via Queenstown): »Campania« 157.4 Timer; »Lucania« 156.7. — Hamburg-Amerika-Linie (via Southampton): »Fürst Bismarck« 167.1; »Normannia« 170.2; »Columbia« 174.3; »Augusta Victoria« 185. — White Star Linie (via Queenstown): »Teutonic« 168.4; »Majestic« 168.5. — American Linie (via Southampton): »New-York« 167.3; »Paris« 176.3; »St. Louis« 177.5. — Norddeutscher Lloyd (via Southampton): »Havel« 185.5; »Lahn« 192.7; »Spree« 191.7; »Aller« 195.4; »Trave« 188.7; »Ems« 196.9. — Générale Transatlantique (via Havre til Paris): »La Touraine« 185.9; »La Bourgne« 198.4.

Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn. Indgaaede Skibe.

21. December: Fra Libau Dampskib »Finland«, Kapt. V. Svendsen med 147 Kasser Gæs.

22. December: Fra Hamborg Dampsk. »Lisbeth«, Kapt. Bæckevoldt med 5 Fade Vin, 5 Fade Cremor-Tartari, 41 Kobberplader, 5 Sække Peber, 150 Sække Cacao, 2 Kasser Soya, 100 Sække Svovl, 895 Sække Bomuldsfrøekager, 3 Kasser Cigarer, 40 Kolli Margarine, 1 Fust. Tarme, 2 Baller Galæbler, 2 Baller Citroner, 1 Kasse Indigo, 25 Fade Mineralolie, 10 Sække Kirsebær, 5 Fade Terpentiniolie, 10 Kurve Lim.

23. December: Fra New-York Dampsk. »Virginia«, Kapt. Russ med 15 Fade Hubacotting Olie, 20 Baller Sandpapir, 5 Kolli Købmandsgods, 1 Kasse Blyforsiringer, 1 Kolli Kurve, 3 Baller Æbler, 1 Kasse emailerede Bogstaver, 145 Fade Oleo-Oil, 249 Fade Kød, 2400 Sække Mel, 960 Kolli Fedt, 7980 bushels Hvede, 1617 bushels Boghvede, 50 Fust. Sirup, 34 Fade Farveextrakt, 1 Kasse korte Varer, 60 Fade Talg, 100 Kolli Staver, 7 Kasser tørret Frugt, 208 Fade Smør, 5 Kasser Papir, 3 Kasser Ure, 4 Kasser Stolessæder, 123 Kolli Isenkram.

23. December: Sejlskib »Oskar«, Kapt. G. Pettersson fra Norrkøping med 185 Baller Klude og 3 Kasser Læderaffald.

24 December: Fra New Orleans Dampsk. »Malabai«, Kapt. Allen med 1200 Stkr. Staver, 100 Fade Smørolie, 60200 buchels Majs, 2411 Sække Bomuldsfrøkrager.

Skibsefterretninger.

Sejlskibe.

Paa Grund af Helligdagene er Skibslisten ufuldstændig.

Fane, Nordby. Alexandra, Nielsen, ankom til Cittagany 18. Decbr. fra Santos. 63 Dages Rejse. — Anita, Lübecker, afgik fra Liverpool 18. Decbr. til Cadiz. — Anna, Clausen, ankom til Buenos Ayres 20. Decbr. fra St. Cathrine. — Claus, Hansen, ankom til Rio de Janeiro 18. Decbr. fra Massaro. — Johanne, Nielsen, afgik fra Liverpool 18 Decbr. til Port Natal. — Lemvig, Hansen, ankom til Liverpool 23. Decbr. fra Rio Grande. — Mathilde, Steffens, afgik fra Ymuiden 16. Decbr. til Macassar, pass. Lizard 19. Decbr. — Mærdor, Brinck, afgik fra Antwerpen 16. Decbr. til Ceara, pass. Prawl Pt. 20. Decbr. — Nanna, Warrer, ankom til Pernambuco 23. Decbr. fra Hamburg. — Poul, Hensen, ankom til La Libertad 9. Decbr. fra New York. — Prinsesse Marie, Winther, ankom til Port Elisabeth 20. Decbr. fra London. — Rosa, Brinck, indkom til Brixham, efter at have været til Ankers i Torbay, hvor den maatte frastikke Anker og Kæde, idet Spillet brækkede. — Wilhelmine, Oldefar, afgik fra Apalachicola 20. Decbr. til La Plata.

Fane, Sønderho. Anna, Mortensen, ankom til London 21. Decbr. fra Drammen — Else, Thomsen, afgik fra Punta Arenas til Kanalen f. O., prajet 23. Novbr. paa 30° N. 28° W. — Eliza, Jessen, afgik fra Rosario til Kanal f. O., ankom til Queenstown 19. Decbr. — Henny, Ibsen, afgik fra Reunion 12. Decbr. til Marquese Øerne.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 21. December:

Kulfragterne herfra ere uforandrede. Der er sluttet til: Libau 1700 4/3, 1900 4/1½. Rostock 1200 5/6. Randers 750 5/3. Kjøbenhavn 2000 3/9, 1400 4/. Helsingborg 850 4/3. Bilbao 1900 3/1½ Dagskurs. Oporto 1600 5/3. Motril 900 7/3. Barcelona 2000 8/1½. Cette 1500 5/9. Toulon 1400 7/. Nizza 1550 5/7½. Genua 2100 5/6. La Vecchia 2500 5/1½. Girginti 1400 6/1½, Venedig 2500 6/9. Varna 2200 6/.

I Returnarkedet fra Donauen og Sortehavet er ingen Bedring at berette. Fra Donauen er sluttet til 12/6 any direct, 14/ Kjøbenhavn. — Fra Odessa, Sebastopol etc. er sluttet til 9/6 n. c., hvilket fremdeles kan opnaas. Fra Nicolaieff bydes 11/9 n. c. med Option for Skibet at komplettere i Odessa c. 9/, hvis Ishindring. Ifølge sidste Beretninger er der allerede Is i Floden.

Alexandria noterer til London-Hull 8/6 Cottonsen, 1/6 Grain.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Hejdernes angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Graadyb VSV. I Følge Meddelelse fra »Det Forenede Dampskibs Selskab« er en Mast, formentlig fast i Bunden, observeret 6 Kml. V. t. S. fra Lys- og Fløjtetønden uden for Graadyb.

Skagerrak. Hanstholm NNØ. Føreren af Dampskibet »Gorm«, Kaptajn Schmidt, meddeler: Den 16de Decb. laa et Vrag, antagelig af en Damper, sunket i 13½ Fv. Vand, c. NNØ, 8 à 10 Kml. fra Hanstholm. En afbrækket, hvidmalet Mast var netop i Vandkorpen, og en sortmalet Mast var 8 Fod over Vandet.

Limfjorden. Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvandstid:

Paa Havreøen 11 Fod.

I Kanalen 9 Fod.

Paa Fjordgrunden 11 Fod.

Egense. Saavel Bagfyret som de to Forfyr i Egense nye Fyrlinie ere midlertidig slukkede.

De to hvide, faste Fyr i Egense gamle Fyrlinie brænde indtil videre.

Kattegat. Mosel Grund. I Foraaret 1896 flyttes Lys- og Fløjtetønden, som ligger NØ. t. N. for Mosel-Grund, til Grundens S.-Side.

Samtidig udlægges en Vager med hvid Stage og 1 nedadbunden Kost paa Lys- og Fløjtetøndens nuværende Plads.

Nærmere Meddelelse senere.

Store-Bælt. Sjællands V.-Kyst. Revsnæs. Den 31te Decb. 1895 træder Forandringen af Revsnæs Fyr i Virksomhed. Fyret bliver da et Blinkfyr, der hver 5 Sekunder viser hvidt Et-Blink af 1/10 Sekunds Varighed. Fyret er anbragt i det nuværende Fyrtaarn, der forbliver uforandret. Lysevnen: 26 Kml. Linseapparat af 4de Orden.

Samtidig slukkes det midlertidige, hvide, faste Fyr.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Stockholm Skjergaard. Den 16de Decb. 1895 er Stora Vindåsen Lystønde, ved Stendörren, inddragen for Vinteren.

Vestra Qvarken. Stangmærket, der skulde være opført paa Ostnåset, er opført paa Laduskär SØ-Pynt. Det er hvidt, 21 Fod højt, og har en firkantet Tavle paa Toppen. 63° 50' 30" N. Br. 20° 45' 20" Ø. Lgd.

Finland. Aalands Øer. Paa Øen Koznan er opført en 35 Fod høj Baake med Ballon paa Toppen. 60° 28' 17" N. Br. 19° 57' 0" Ø. Lgd.

Finske Bugt. Wiborg Dist. ikt. Baaken paa Øen Hoovinsari er nedblæst. Den skal opføres igen.

Rusland. Kronstad. Den røde Tønde ved S.-Siden af Revet, som skyder sig ud mod SØ. fra Tolbukin Fyr, er ombyttet med en Vager med rød Stage med 1 opadbunden Kost.

Paa Kronstad store Red, 175 Blen N. for Kronstad Ledefyrlinie, er funden en 27¼ Fods Grund. Ved dens S. Side er udsat en Stage med en opadbunden Kost. 60° 0' 55" N. Br. 29° 33' 44" Ø. Lgd.

Tydskland. Neufähr, Neufahrwasser og Zoppot. Ved Neufähr, Neufahrwasser og Zoppot er Vinterafmærkningen udført.

Ekernefærde Fjord. En Fortøjtønde er udlagt i Ekernefærde Fjord, fra Ekernefærde Kirke i S. 60° Ø. og fra det Ø-lige Baakefyr i N. 62° Ø.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tydskland. »Borkum Riff« V. Et Vrag ligger sunket c. 7 Kml. S. 67° V. for Fyrskibet »Borkum Riff«. 53° 46' N. Br. 6° 7' Ø. Lgd.

Weser. Ved Wremen er udlagt en rød Stumtønde mellem Baaketønden »Wremen« og Spirtønde X og en sort Spidstønde mellem Tønderne Nr. 21 og 22.

Fartøjet, der var sunket i Munden af Alle Weser, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Holland. Zeegat van Terschelling. Schuitengat. I Schuitengat er Klokkebaakeskibet bortrevet. En Spidstønde med rød Ballon er midlertidig udlagt paa dets Plads. 53° 19' 33" N. Br. 5° 9' 17" Ø. Lgd.

Texelstroom. I Texelstroom er uden for N.-Hovedet ved Oude Schild Havn i 8 Fod Vand udlagt en sort Vager med afkortet Kegle. 53° 2' 28" N. Br. 4° 51' 26" Ø. Lgd.

Om Sommeren ombyttes Vageren med en Stumtønde. **Scheurrak.** I Indløbet til Scheurrak er Dybden aftagen lidt, dog mest paa N.-Siden, hvortil man bør holde tæt til Vager Nr. 1, hvor der er mindst 10 Fod Vand. Vageren ligger paa 53° 3' 40" N. Br. 5° 3' 4" Ø. Lgd.

Zeegat van Texel. Molengat. I Molengat har en Grund med 11½ Fod Vand dannet sig paa Yderbarren mellem Spidstønde Nr. 1 med Ballon og Stumtønde Nr. 1 med afkortet Kegle. Farvandet over Inderbarren har trukket sig Ø. efter; den sorte Kugletønde med Diamant er derfor flyttet efter Farvandet. 52° 58' 22" N. Br. 4° 42' 36" Ø. Lgd.

Wlissingen. Ved Wlissingen er tændt et fast Fyr, der viser: Rødt Lys fra N. 35° Ø. gennem N. til N. 55° V., hvidt Lys fra S. 55° Ø. Flammens Højde: 30 Fod. Synsvidden: 7 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde Lys. Det vises fra en brun Fyrepæl, 640 Alen N. 42° V. for Fyret paa Baaken paa Bastionen ved V.-Kant af Koffardihavnen.

Holdt overet med dette Fyr leder det *Sargijngcul* 51° 26' 30" N. Br. 3° 34' 13" Ø. Lgd.

Samtidig er Fyret paa *Bastionen* forandret saaledes: Det viser rødt Lys fra N. 42° V. gennem V. til S. 68° V., over Stumpønde Nr. 1; hvidt Lys fra S. 68° V. til S. 16° Ø.; grønt Lys fra S. 16° Ø. til S. 70° Ø.; hvidt Lys fra S. 70° Ø. til N. 84° Ø. og derfra rødt Lys over *Walcheren*.

Skotland. Rattray Head. Fra den 1ste Jan. 1896 gives ved Fyrtaarnet paa *Ron Rock*, 1/4 Kml. uden for *Rattray Head*, Taagesignal med Taagehorn, der hver 3 Minutter giver en høj Tone, umiddelbart efterfulgt af en dyb Tone. 57° 36' 45" N. Br. 1° 48' 50" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland, og Irland

England. Anglesea. En 12 Fods Klippegrund er funden NØ. for *Carreg Coch*, fra *Llanfaelog Kirke* i S. og fra *Rhoscolyn Head* i S. 55° Ø. 53° 12' 45" N. Br. 4° 31' 20" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Spaniens N.-Kyst. Den 25de Decb. 1895 tændes ved *Luarca* Havneindløb to elektriske, faste Fyr; det paa Punt *Malecon* er grønt, det lige overfor liggende rødt.

Ferrol. Ved *Ferrol* ere følgende Sømærker udlagte: En Vager er udlagt ved Grunden S. for den lille *Inderhavn*.

En Vager tæt ved Slottet *La Palma*, ved Grunden paa vilken »*Tetuan*« har stødt.

En Vager tæt ved Slottet *San Felipe*, ved Grunden paa hvilken »*Infanta Maria-Teresa*« har stødt.

Afrika. Do Los Islands. En 9 Fods Klippegrund er funden i 3 1/2 à 4 Fv. Vand, S. 47° V. for *Tumbo Island*, fra Flagstangen ved Telegraf Stationen paa *Øen Konakri* i S. 36° V. 1,1 Kml., fra *Cleft-Rocks* i S. 61° V. og fra Signalmasten paa N.-Siden i S. 28° V. 9° 28' 35" N. Br. 13° 45' 0" V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Ceara. Den 15de Novb. 1895 er paa Punt *Trapia* ved *Camocim Barre* tændt et hvidt, fast Fyr med hvidt Blus hver 1/2 Minut. Flammens Højde: 46 Fod. Synsviddens: 12 Kml. Linseapparat af 5te Orden. Fyret vises fra en hvid Fyrpæl ved Fyrmeisterboligen. 2° 51' 30" S. Br. 40° 52' 50" V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Italien Skibe fra *Tyrkiet*, *Det sorte Hav* og *Det Azoske Hav*, *Rusland* *Marokko* og *Ægypten*, underkastes Lægeundersøgelse og Desinfektion af Rejsegods.

Spanien. — *Tanger Tetuan* og 85 Kml. Omkreds, dog med Undtagelse af *Rabat*, er erklæret kolerafri.

Gibraltarr — Karantænen overfor Skibe fra *Tanger* er ophævet; men Passagerer maa have Attest fra den britiske Konsul for at de i de sidste 15 Dage have opholdt sig i *Tanger*, samt Lægeattest.

Det Kølnske Forsikrings Aktieselskab mod Ulykkestilfælde i Køln ved Rhinen

tegner

Forsikring mod Ulykkestilfælde med og uden Præmietilbagebetaling

samt

Sørejseuheldsforsikring

for Passagerer og Skibsbesætninger af Orlogs- og Handelsflaaden

for Døds- og Invaliditetstilfælde paa Rejser til alle Lande paa de gunstigste Betingelser.

Rejseuheldsforsikrings Policer fra 4,000 til 88,000 Kroner udstedes strax, og nærmere Oplysninger gives beredvillig af Subdirektionen for Danmark:

Max Levig & Co.,

København K Holmens Kanal 14.

Nyt Skib til Salg.

Et paa *Marstal* Skibsværft staaende nyt Skib, ca. 57 Tons Brutto, bygget af udmærket gode Egematerialer, under *Lloyds* Opsyn, sælges efter *Købernes* Ønske i bil- eller sejlferdig Stand.

Reflekterende bedes henvende sig til

N. Petersen, Marstal.

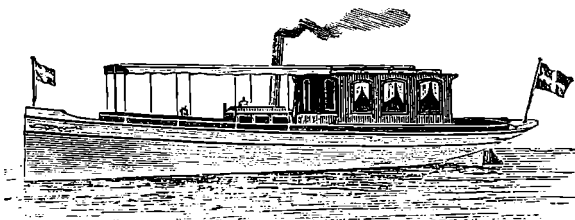
Fanø praktiske Sømændsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

N. M. Preus, Skibssmedie- & Maskinetablissement,

Nyhavn Nr. 57.



Paatager sig Bygning og Levering af smaa Dampbaade med kraftige Maskiner.

Nørrebro

Koste- og Levangerfabrik,

Nørrebrogade Nr. 30.

Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

• Telefon 1069.
Eneforhandlere & Fabrikantur i Danmark
De foren. Malerm. Færemølle
Bedste Middele for Skinbunde
desinficerende
med Fuglighed, Rusk, Svamp, Sveddampe.
GEOLIT
Grønnegade 33, Kjøbh. K.
Alle Artikler for Malere.
Kun prima Vare

Største Lager

af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. København L.

P. Poulsen.

St. Kongensgades

Brødfabrik

& Melforretning 63

anbefaler

1ma veltørrede Skonnerogger.

Telefon 197.

„Danek Sefartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 18, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø.,

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Danek Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Brødgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Brede	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	20 —	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %